

DXI.

## TORNATA DI SABATO 30 MAGGIO 1908

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARCORA**.

## INDICE.

<b>Atti vari</b> . . . . .	Pag. 22051-83		
<b>Bilancio dei lavori pubblici (Discussione)</b> . . . . .	22061		
<b>ABOZZI</b> . . . . .	22061		
<b>CAVAGNARI</b> . . . . .	22071		
<b>GALLINO</b> . . . . .	22079		
<b>ORLANDO SALVATORE</b> . . . . .	22065		
<b>Disegni di legge:</b>			
Indennità alla famiglia del defunto ingegnere			
<b>EDRICO BIANCO (Presentazione) (BERTOLINI)</b> . . . . .	22061		
Provvedimenti per i sottufficiali ( <i>Discussione</i> ) . . . . .	22052		
<b>CASANA, ministro</b> . . . . .	22052-55-60-61		
<b>DI SALUZZO, relatore</b> . . . . .	22056-59-60-61		
<b>GALLI</b> . . . . .	22054		
<b>LEALI</b> . . . . .	22061		
<b>MARAZZI</b> . . . . .	22052-56		
<b>Interrogazioni:</b>			
Aggressione di un giornalista in Caltagirone:			
<b>DE FELICE-GIUFRIDA</b> . . . . .	22047		
<b>FACTA, sottosegretario di Stato</b> . . . . .	22046-48		
Facilitazioni ferroviarie agli elettori amministrativi:			
<b>AGNINI</b> . . . . .	22049		
<b>DARI, sottosegretario di Stato</b> . . . . .	22048		
<b>FACTA, sottosegretario di Stato</b> . . . . .	22049		
Completamento del Consiglio superiore del traffico:			
<b>DARI, sottosegretario di Stato</b> . . . . .	22050		
<b>TREVES</b> . . . . .	22050		
<b>Osservazioni e proposte:</b>			
Lavori parlamentari:			
<b>CAO-PINNA</b> . . . . .	22087		
<b>GIOLITTI, presidente del Consiglio</b> . . . . .	22086		
<b>MEZZANOTTE</b> . . . . .	22086		
<b>PRESIDENTE</b> . . . . .	22087		
Interpellanze:			
<b>MARESCA</b> . . . . .	22088		
<b>ORLANDO, ministro</b> . . . . .	22088		
<b>PRESIDENTE</b> . . . . .	22088		
<b>Proposte di legge (Lettura):</b>			
Proroga della tombola telegrafica nazionale a favore degli istituti ospitalieri di Cagliari ( <b>CAO-PINNA</b> ) . . . . .	22046		
Sospensione del dazio sul grano ( <b>MASINI</b> ) . . . . .	22046		
Fondazione di un istituto di mutualità per gli insegnanti e i direttori delle scuole medie ( <b>CREDARO</b> ) . . . . .	22046		
		Costituzione in comuni autonomi delle frazioni Ussita e Castelsantangelo del comune di Visso ( <b>SILI</b> ) . . . . .	Pag. 22046
		Costituzione del comune di Asigliano ( <i>Svolgimento</i> ) . . . . .	22051
		<b>FACTA, sottosegretario di Stato</b> . . . . .	22051
		<b>TESO</b> . . . . .	22051
		<b>Relazioni (Presentazione):</b>	
		Concessione e costruzione di ferrovie ( <b>CALISANO</b> ) . . . . .	22071
		Modificazioni alle leggi relative agli ufficiali d'ordine dipendenti dal Ministero della guerra ( <b>TESO</b> ) . . . . .	22078
		Creazione di un ufficio internazionale d'igiene pubblica ( <b>CASCIANI</b> ) . . . . .	22079
		Modificazioni agli organici del personale forestale ( <b>ID.</b> ) . . . . .	22079
		Erogazione della giornata di stipendio dei maestri elementari ( <b>ODORICO</b> ) . . . . .	22079
		Maggiore assegnazione per l'esecuzione della convenzione con la Francia per la reciproca protezione degli operai ( <b>FALLETTI</b> ) . . . . .	22079
		Modificazioni alla legge 14 luglio 1907 per le spese militari fino al 30 giugno 1910 ( <b>BERGAMASCO</b> ) . . . . .	22079
		<b>Sospensione della seduta</b> . . . . .	22052
		<b>Verificazione di poteri (Annullamento):</b>	
		Elezione del Collegio di Trapani ( <b>NASI</b> ) . . . . .	22051-52
		<b>Votazione segreta (Risultamento):</b>	
		Modificazioni alla legge 19 luglio 1906, numero 372, recante provvedimenti per i sottufficiali . . . . .	22052

La seduta comincia alle 14.10.

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

## Congedi.

**PRESIDENTE**. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, l'onorevole **Coffari**, di giorni 15; per motivi di salute, l'onorevole **Monti-Guarnieri** di 8; e per ufficio pubblico gli onorevoli **Alfredo Lucifero** di 8; e **Stoppato** di 10.

(Sono conceduti).

### Letture di proposte di legge.

PRESIDENTE. Si leggano le proposte di legge che gli Uffici hanno ammesso alla lettura.

CIMATI, segretario, legge:

#### Proposta di legge del deputato Credaro. - Fondazione di un istituto di mutualità per gli insegnanti e i direttori delle scuole medie.

##### Art. 1.

Ciascun insegnante o capo d'istituto delle scuole medie, definite dall'articolo 1 della legge 8 aprile 1906, n. 141, verserà alla Cassa depositi e prestiti la somma annua corrispondente a due giornate di stipendio al netto maturato al 1° gennaio.

Il prodotto sarà impiegato a fondare un istituto di mutualità a favore degli insegnanti e capi d'istituto stessi resi inabili all'esercizio dell'ufficio per malattia, nonché delle loro vedove e degli orfani, quando non siavi diritto a pensione.

##### Art. 2.

Il Governo del Re, sentita una speciale Commissione, determinerà le norme, secondo le quali funzionerà l'istituto e saranno conferiti gli assegni.

La Commissione si comporrà di sette membri: quattro saranno eletti collettivamente dagli insegnanti e dai capi d'istituto, gli altri saranno nominati dal Ministero di pubblica istruzione.

#### Proposta di legge dei deputati Masini, Montemartini, Todeschini, Morgari, Margaria, Costa, Rondani, Treves, Badaloni, Bissoleti, Turati.

##### Articolo unico.

La riscossione del dazio sul grano è sospesa per i mesi di giugno e luglio.

#### Proposta di legge del deputato Cao-Pinna.

##### Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere in favore degli Istituti ospitalieri di Cagliari la proroga *sine die* del termine stabilito nella legge 7 luglio 1907, n. 455, per una tombola telegrafica nazionale secondo le condizioni nella medesima stabilite.

#### Proposta di legge dei deputati Silj e Ciappi. - Costituzione in comuni autonomi delle frazioni « Ussita » e « Castelsantangelo » del comune di Visso.

##### Art. 1.

Le frazioni di Ussita e di Castelsantangelo, sono distaccate dal comune di Visso ed erette in comuni col nome rispettivo di Ussita e di Castelsantangelo.

##### Art. 2.

Le sedi comunali saranno per Ussita, nella borgata Pieve, e per Castelsantangelo, nella borgata omonima.

##### Art. 3.

Il Governo del Re è autorizzato a provvedere per decreto reale alle disposizioni occorrenti per la demolizione dei confini, per la regolarizzazione dei rapporti patrimoniali fra i comuni, e per la esecuzione della presente legge.

### Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole De Felice-Giuffrida al ministro dell'interno « per sapere se sia nei novissimi sistemi di correzione della stampa l'aggressione a bastonate, con la quale il delegato di pubblica sicurezza di Caltagirone intendeva insegnare al direttore del giornale *La Vedetta* a fare il giornalista ».

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

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. A Caltagirone si pubblica un giornale intitolato *La Vedetta* il quale, fra le altre gravi questioni che riflettono l'interesse pubblico, si occupa talvolta dei pettegolezzi della città; pochi giorni fa questo giornale, sotto il titolo di *Mosconi*, pubblicava un articolo nel quale si narravano gli amori di una signorina con uno studente della città. (*Oh! oh!*).

Veramente il tema non era forse così importante da meritare la narrazione che ne faceva il giornale; ma ad ogni modo la storiella veniva narrata dal giornale medesimo e, come accade nei piccoli centri, la voce pubblica designò subito le persone a cui la narrazione si riferiva, perchè, natu-

ralmente, parlandosi di una signorina e di uno studente che facevano all'amore... (*Oh! oh!*) in una città come Caltagirone, era facile supporre di chi si trattasse.

Corse insistente la voce che questa signorina fosse la figlia del delegato di pubblica sicurezza; tale diceria andò all'orecchio del padre il quale si risentì naturalmente, perchè vivamente oltraggiato nell'onore della propria famiglia. (*Approvazioni*). Egli un giorno, incontrando la persona che credeva autore dell'articolo, prese a redarguirlo.

Il direttore del giornale che era con tale persona si intromise nella questione, e ricevette dal delegato due o tre bastonate... (*Approvazioni — Interruzioni del deputato De Felice*) Egli non reagì contro le nerbate, ma presentò immediatamente querela.

Evidentemente il fatto ha il carattere d'una questione personale. Il delegato ha agito come avrebbe agito un altro cittadino che si fosse ritenuto offeso. Se abbia agito bene o male, lo dirà l'autorità giudiziaria; ma qui, non è il caso di parlare del delegato di pubblica sicurezza come tale, perchè il carattere di delegato di pubblica sicurezza non ha nulla a che fare con la questione di cui si è occupato l'onorevole De Felice. (*Approvazioni da destra e dal centro*).

Il delegato sentendosi offeso nell'onore della sua famiglia, in un momento in cui l'amore paterno gli fece ribollire il sangue, percosse quello che credeva il suo offensore.

Quindi, il dire, come fa l'onorevole De Felice, che il delegato di pubblica sicurezza intendesse insegnare al direttore di quel giornale a fare il giornalista, è dire cosa che non risponde a verità.

Ad ogni modo, poichè il Governo non poteva dissimularsi che questo fatto aveva creato al delegato una condizione difficile, l'ha immediatamente allontanato da Caltagirone.

Ora mi pare che, in questo, il Governo abbia tenuto la condotta più corretta ed abbia fatto nè più, nè meno del suo dovere.

Non più perchè qualunque altra misura sarebbe andata al di là di quel giudizio che il Governo ha facoltà di recare sui propri funzionari, come tali; non meno perchè, se il Governo avesse lasciato colà il delegato, avrebbe lasciato aperto l'adito a nuovi attriti. (*Approvazioni da destra e dal centro*).

PRESIDENTE. L'onorevole De Felice-

Giuffrida ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto. Ma il suo spirito cavalleresco mi pare che debba spingerlo a dichiararsi soddisfatto. (*Si ride*).

DE FELICE-GIUFFRIDA. È necessario che sia sentita l'altra campana.

Comincio col dichiararmi soddisfatto... (*Approvazioni da destra e dal centro*) del provvedimento preso dal Governo; ma debbo continuare a dire che la storiella inventata per giustificare l'eroismo del delegato di pubblica sicurezza, mi è parsa ingegnosa. (*Commenti*). Inventata, naturalmente, dal delegato di pubblica sicurezza. Infatti mi è stato mandato il numero del giornale che diede luogo all'equivoco (chiamiamolo così), e debbo dire che da quel numero non è risultato il più piccolo e sconveniente accenno a persona di famiglia del delegato di pubblica sicurezza.

La verità è molto più grave di quella accennata dall'onorevole sottosegretario: la verità è che Caltagirone è una città che non deve sentire nemmeno l'alito delle idee socialiste. Ma prima di tutto dovete sapere che il giornalista di cui si tratta è un intelligente ma povero operaio, zoppo e quindi costretto a camminare con le grucce. Valutate da ciò l'eroismo, il turpe eroismo del delegato bastonatore. E comprenderete adesso la facile storiella degli amori, inventata per giustificarsi agli occhi del Governo.

La verità, invece, è questa: che, a Caltagirone, regna, disgraziatamente (e questo non torna ad onore nè di questo Governo, nè di quello precedente), regna sindaco del luogo un prete, don Sturzo, il famoso don Sturzo, (*Commenti*) il quale ha a sua disposizione la pubblica sicurezza, in gran parte composta di elementi locali, per impedire che la voce dei tempi nuovi sia ivi sentita.

E dico che ciò non fa onore nè al Governo presente, nè a quello precedente, perchè, da molto tempo, don Sturzo esercita le funzioni di sindaco, senza esserlo. E sa perchè non è stato sindaco, onorevole sottosegretario di Stato?

Perchè disdegna di prestare giuramento all'Italia e perchè non riconosce Roma capitale. (*Rumori — Commenti*).

Capisco che il sottosegretario di Stato possa ricordare a me di essere stato pro-sindaco della mia città, ma io non ho mai compiuto opera antinazionale: se non ho prestato giuramento è stato perchè l'ufficio

di deputato m'impediva di coprire quello di sindaco. (*Commenti*). Ma il funzionario di sindaco di Caltagirone non vuole prestare giuramento, perchè disdegna di fare atto di ossequio all'unità d'Italia.

Ed io le domando, onorevole sottosegretario di Stato, se sia tollerabile in Italia che l'autorità di pubblica sicurezza continui ad essere a disposizione di un sindaco antinazionale, e se non sia dovere del Governo d'intervenire con energia per far cessare questo stato di cose. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Ciò non entra affatto nella sua interrogazione.

DE FELICE-GIUFFRIDA. C'entra benissimo; perchè se fossero state vere le storielle inventate dal delegato io non avrei presentato l'interrogazione. (*Rumori*).

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

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. All'onorevole De Felice, il quale è venuto a dire che il prosindaco di Caltagirone non vuole giurare, debbo osservare che io non fo alcuna distinzione tra coloro che non vogliono prestare giuramento e coloro che lo prestano, pur sapendo di non mantenerlo, anzi fra i due preferisco i primi. (*Bene! — Ilarità*).

Onorevole De Felice, non dica che la pubblica sicurezza è in mano di questo facente funzione di sindaco. Intanto osservo che, pur essendovi a Caltagirone un giornale che vive di una vita intensa e che mira alle più alte idealità, tuttavia non ha mai potuto provare che questo delegato non compisse il suo dovere. Ora si trae partito da un fatto assolutamente privato per inveire contro questo povero disgraziato. Evidentemente questo non è un sistema corretto di combattere un funzionario di pubblica sicurezza. Capisco che si possa combattere un funzionario, un delegato di pubblica sicurezza, quando egli, nell'esercizio delle sue funzioni, venga meno ai suoi doveri; ma non posso ammettere che si voglia criticare l'andamento della pubblica sicurezza in Caltagirone in base ad un fatto d'indole assolutamente privata come questo.

Quanto poi a sostenere che la sicurezza pubblica di Caltagirone sia nelle mani esclusivamente del prosindaco, di questo don Sturzo, io devo protestare formalmente, e sfido l'onorevole De Felice a portare quei fatti concreti e positivi che provino

che l'autorità di pubblica sicurezza sia mancipia di questo prosindaco, sia esso un prete, o no, poco importa. Non è lecito trarre argomento da un fatto privato per inveire contro la pubblica sicurezza, la quale in quella località ha funzionato così bene che finora contro di essa mai dei fatti concreti e positivi furono portati. Evidentemente questo sistema non è degno nè di lei, onorevole De Felice, nè della Camera, perchè non è da un pettegolezzo di provincia, (*Bravo!*) sorto in queste condizioni e finito avanti all'autorità giudiziaria, che si possa inferire che l'autorità di pubblica sicurezza funzioni male. Fino a prova contraria debbo dunque credere che l'onorevole De Felice abbia assolutamente torto.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Se ella vuole che porti fatti determinati glieli porterò, e non recenti... (*Interruzioni*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Agnini ai ministri dell'interno e dei lavori pubblici « per sapere se intendano di estendere agli elettori amministrativi che non risiedono nel comune dove debbono votare, le disposizioni della concessione seconda annessa alla legge 29 dicembre 1901 riguardante le facilitazioni ferroviarie, quando si recano nel proprio comune per le elezioni amministrative ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il collega dell'interno mi dà cortesemente la precedenza per rispondere a questa interrogazione. La mia risposta è molto semplice. L'onorevole Agnini chiede se il Ministero intenda estendere agli elettori amministrativi le facilitazioni ferroviarie che la legge accorda agli elettori politici. Estendere facilitazioni ferroviarie col regime attuale non è possibile nè al ministro nè alla Direzione generale, perchè è vietato rigorosamente di accordare facilitazioni che non sieno tassativamente previste dalla legge. La legge attuale non prevede il beneficio che l'onorevole interrogante invoca; quindi nè il ministro nè l'Amministrazione ferroviaria possono far cosa che è vietata dalla legge.

Intendo che forse l'onorevole Agnini vorrà, con la sua interrogazione, provocare il Governo a prendere l'iniziativa per una legge nuova. Se questa è la sua intenzione, dichiaro subito che, per la modesta ingerenza che, in materia di legge da farsi in argomento di elezioni amministrative, pos-



sa avere il ministro dei lavori pubblici, esso non crede in questo momento di affrontare con uno speciale disegno di legge una questione di tanta gravità. Dico grave, perchè ognuno vede la spiccata differenza che corre sotto tanti aspetti fra l'elettorato politico e l'elettorato amministrativo. Ma ho premesso che questo io dico soltanto nell'orbita molto ristretta dell'ingerenza che in questa materia possa spettare all'amministrazione dei lavori pubblici.

**PRESIDENTE.** L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere all'interrogazione dell'onorevole Agnini.

**FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno.** Non ho nulla da aggiungere a quello che ha detto il mio collega dei lavori pubblici.

Si tratta di una questione che, sotto una forma modesta, diventa gravissima, poichè si vogliono equiparare gli elettori amministrativi agli elettori politici. La differenza è gravissima, perchè, mentre l'elezione politica è una funzione d'indole, dirò così, generale e d'interesse della nazione, e si verifica soltanto in determinati periodi, invece le elezioni amministrative hanno un carattere più ristretto e si manifestano con una frequenza assai maggiore, il che porterebbe un aggravio non indifferente alle finanze dello Stato.

Ad ogni modo, come diceva il mio collega, è una questione grave che merita di essere studiata, e io posso assicurare l'onorevole Agnini che, da parte nostra, si guarderà se nulla osta alla formazione di questa legge.

Per il momento non mi sembra opportuna, perchè non sono stati fatti in proposito quegli studi che si potranno però compiere in avvenire.

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

**AGNINI.** Lo scopo appunto dell'interrogazione da me presentata fu di provocare dal Governo, come ha detto or ora il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, un provvedimento che io considero opportuno e doveroso.

Sarebbe opportuno, perchè, contrariamente all'opinione or ora espressa dall'onorevole Dari, io penso che sia ingiustificabile la disparità di trattamento tra gli elettori politici e gli elettori amministrativi. Si capisce facilmente che, quando dal Parlamento si stabilirono (mi pare fosse nel

1862) le facilitazioni ferroviarie per gli elettori politici soltanto e non per quelli amministrativi, la limitazione fu determinata dal duplice fatto, che allora il diritto elettorale era assai ristretto, di guisa che all'infuori degli impiegati dello Stato gli elettori politici risiedevano quasi tutti nel luogo nativo, e che allora il fenomeno della emigrazione interna era insignificante o affatto nullo. Ma oggi che il suffragio va diventando patrimonio di un numero sempre maggiore di cittadini, oggi che la dinamica sociale spinge tanti lavoratori a cercare, per necessità di vita, lavoro fuori del loro comune di origine, mi pare che s'imponga l'estensione di questo trattamento anche agli elettori amministrativi.

Dice il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici che con la legge vigente non si possono estendere queste facilitazioni.

Mi permetto di dubitare dell'esattezza di simile affermazione.

Se avete nelle mani voi l'esercizio delle ferrovie!

Tutti i giorni si accordano facilitazioni ferroviarie! Roma ha avuto nel corso di cinque mesi, per due lunghi periodi, riduzioni del 75 per cento, concesse per feste ippiche ed altri divertimenti, e volete rifiutarle a cittadini ai quali sarebbe in tal modo agevolato l'adempimento di un dovere? Ma via! non è seria, onorevole sottosegretario di Stato, la sua obiezione.

**DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.** Non è serio quello che dice lei adesso, perchè tutte le concessioni cui ella poco fa accennava sono scritte nelle tariffe. Non bisogna ignorarlo: quando le ferrovie danno queste concessioni si valgono di una facoltà di cui sono espressamente investite dalla legge. Invece eguale facoltà non hanno di fronte all'elettorato amministrativo.

Come vede dunque, non è che io abbia detto cosa poco seria, ma è soltanto lei che afferma cose diverse da quanto le leggi stabiliscono.

**PRESIDENTE.** Non interrompa, onorevole sottosegretario di Stato.

**AGNINI.** Ritiro l'aggettivo che mi è sfuggito e che può averla offeso, mentre ciò non era nelle mie intenzioni. Ma affermo che ella è in errore, perchè le precedenti concessioni furono date con decreto ministeriale. Cito quello dell'11 maggio 1902. E facilmente potrà constatare l'esattezza di quanto affermo.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ma ora vi sono leggi nuove.

PRESIDENTE. Ma veniamo alla conclusione! Ella potrebbe presentare una proposta di legge, onorevole Agnini.

AGNINI. Non la presento perchè non dimentico la sorte che ebbe un'altra mia proposta di legge in materia elettorale. (*Interruzioni*). E lei, amico Tecchio, ne conserva memoria. È vero che la Corte di cassazione adesso è entrata nel concetto che noi sostenevamo, ma allora la Camera ci diede torto e respinse la proposta. Ad ogni modo, poichè la promessa dilatoria e troppo vaga fatta ora dal sottosegretario per l'interno di studiare l'argomento non cancella in me l'impressione delle dichiarazioni del suo collega per i lavori pubblici, non posso essere soddisfatto e cambierò la mia interrogazione in interpellanza.

PRESIDENTE. Segue ora l'interrogazione dell'onorevole Treves al ministro dei lavori pubblici « per sapere se e come intenda sollecitare il completamento del Consiglio superiore del traffico con la nomina del rappresentante i sodalizi della stampa ».

Ha facoltà di rispondere, onorevole sottosegretario di Stato.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mancavano tre rappresentanze a completare il Consiglio generale del traffico: quella dei comizi agrari, che è stata nominata di recente, la rappresentanza del personale ferroviario, alla quale è stato provveduto proprio due giorni or sono, e quella della stampa, la quale manca tuttora.

L'articolo 63 della legge del luglio 1907 stabilisce che il rappresentante della stampa debba essere nominato nei modi che il regolamento stabilirà. E ciò fu stabilito perchè proprio qui, seduta stante, venne modificato il disegno di legge, che proponeva un modo molto più semplice per la nomina della rappresentanza della stampa.

Il regolamento però, opera di grossa mole, richiederà ancora vari mesi di preparazione e di studio; cosicchè a rigore dovrebbe tenersi ancor sospesa la nomina di questo rappresentante.

Però siccome questo ritardo impedisce la legale convocazione del Consiglio generale del traffico, sono state avviate trattative coi rappresentanti della stampa per cercar modo di procedere alla scelta di questo rappresentante anche prima della pubblicazione del regolamento. E credo che per intese recenti intervenute tra la Federa-

zione della stampa e l'Associazione della stampa romana (che non fa parte della Federazione), la cosa possa dirsi oramai risolta.

Io ho fiducia che queste trattative siano a buon termine e che fra brevi giorni potremo avere anche il nome del rappresentante della stampa, un nome che riesca di comune gradimento di tutti i sodalizi della stampa. Questo avvenendo, potrà completarsi il Consiglio generale del traffico anche prima che sia pubblicato il regolamento, che è veramente opera di molta mole, da non potersi condurre a termine prima che la Camera prenda le vacanze estive.

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

TREVES. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle cortesie spiegazioni, le quali mi hanno quasi del tutto soddisfatto, soprattutto in quanto rappresentano un augurio, che, venendo da quel banco, torna graditissimo al mio cuore, e che avrà forse un'eco fuori di quest'Aula.

Niente di meglio è che tutte le associazioni della stampa vengano a trovarsi federate per indicare quale sia il loro rappresentante nel Consiglio superiore del traffico, ma io debbo ricordare che fino da ora noi abbiamo una rappresentanza collettiva dei sodalizi della stampa nella Federazione delle associazioni della stampa, la quale, se finora non ha avuto la fortuna di raccogliere tutte le associazioni, le ha raccolte quasi tutte, una eccettuata, di cui però speriamo sia assai facile ottenere la partecipazione.

Ad ogni modo sotto questo aspetto mi permetto di fare osservare al Governo che il metodo per addivenire a questa nomina ha dei precedenti, sui quali può modellarsi. Noi possiamo immaginare che i giornalisti singoli, per organo della loro particolare associazione, possano indicare al Governo quale sia il rappresentante della classe, votando per capi, ma con la indicazione collettiva della associazione. Si potrebbe così arrivare perfettamente a stabilire un candidato, il quale abbia in sostanza gli attributi di rappresentante della classe. Bisogna pur notare che nell'epoca presente il fenomeno dell'associazione è per sua natura spontaneo; cosicchè non si può sempre pretendere che questi sodalizi siano legalmente costituiti in modo perfetto.

Del resto, quando il legislatore si riferì ai sodalizi della stampa sapeva anche che questi erano sodalizi di fatto, e che non ave-

vano una esistenza, diremo così, giuridica. Tuttavia, poichè la sostanza prevale sulla forma, la legge, rendendo omaggio a questa condizione di fatto, ha riconosciuto ai sodalizi della stampa il diritto di nominare un rappresentante nel Consiglio del traffico; disposizione sulla quale potremmo anche discutere, perchè per conto mio reputo che l'ufficio della stampa sia di controllare l'amministrazione dal di fuori e non di prendervi parte. (*Bene!*) Altra infatti è la funzione che esercita la stampa, come controllo, altra è la funzione di partecipare ad un Consiglio superiore. La stampa, secondo me, non vi può partecipare se non come uno dei grandi consumatori, che ha diritto di avere un suo rappresentante al pari del commercio e dell'agricoltura. Ma, poichè si è dato ai sodalizi della stampa un rappresentante nel Consiglio e siccome da tempo questa nomina avrebbe dovuto farsi, siccome tutto è preparato per farla, poichè ci sono tutti i sodalizi disposti a rispondere, poichè c'è una Federazione, disposta a rappresentarli, prego il Governo di venire a quelle conclusioni, alle quali avrebbe dovuto venire senza bisogno di alcuna sollecitazione.

**PRESIDENTE.** Sono così esaurite le interrogazioni iscritte nell'ordine del giorno.

### Svolgimento di una proposta di legge.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una proposta di legge dei deputati Donati e Teso per la costituzione in comune di Asigliano, frazione del comune di Orgiano.

Si dia lettura di questa proposta di legge.

**CIMATI, segretario, legge.** (Vedi *Tornata del 5 dicembre 1907*).

**PRESIDENTE.** L'onorevole Teso ha facoltà di svolgere questa proposta di legge.

**TESO.** La frazione di Asigliano, della quale vi proponiamo la costituzione in comune, fu già comune autonomo fino al 1808. Da quell'anno fu aggregata per motivi politici al comune di Orgiano. Però Asigliano non dimenticò mai l'antica autonomia. Ed è ragionevole che vi pensi e la desideri nuovamente, perchè quella frazione si trova in condizioni specialissime.

Il suo territorio è già naturalmente separato da quello di Orgiano, di modo che si può dire che formi un ente a sè.

L'abitato di Asigliano dista dal centro

di Orgiano da sei a nove chilometri e la strada che congiunge i due villaggi è stretta, cattiva, spesse volte allagata da un vicino corso d'acqua, cosicchè gli Asiglianesi, quando hanno da recarsi ad Orgiano per ragioni amministrative, devono sottoporsi a grave disagio. E si può dire che ad Orgiano vanno soltanto per ragioni amministrative, perchè, per le altre relazioni di affari, preferiscono recarsi ad altre borgate maggiori e di più comodo accesso, che non sia il capoluogo del comune.

Nel 1887 Asigliano ottenne la divisione dei consiglieri e la separazione del patrimonio e delle spese. E poichè gode di larga rendita censuaria, potè senza difficoltà provvedersi di medico, levatrice, farmacia e scuole.

In seguito alla buona prova fatta per un quarto di secolo da questa vita amministrativa semi indipendente, l'unanimità degli elettori presenti in Asigliano chiese nel 1906 l'autonomia completa, con la ricostituzione della frazione in comune. E il Consiglio comunale di Orgiano diede voto pienamente favorevole.

Lo scorso anno si pronunziò unanime a favore della separazione anche il Consiglio provinciale di Vicenza.

Confido che queste decisioni degli enti locali saranno a suo tempo confermate dalla Camera; e che così Asigliano possa, dopo un secolo, riacquistare la desiderata autonomia.

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

**FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno.** Fatte le consuete riserve, dichiaro che il Governo consente che sia presa in considerazione la proposta di legge degli onorevoli Donati e Teso.

**PRESIDENTE.** Il Governo dunque consente che sia presa in considerazione questa proposta di legge degli onorevoli Donati e Teso.

Coloro i quali approvano che sia presa in considerazione, sono pregati di alzarsi.

(*E' presa in considerazione*).

### Verificazione di poteri.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca: Verificazione di poteri — elezione del collegio di Trapani (eletto Nasi).

Le conclusioni della Giunta per le elezioni sono le seguenti: « La Giunta per le

elezioni a voti unanimi propone l'annullamento della elezione di Trapani essendo l'eletto, onorevole Nunzio Nasi, privato del diritto di esercitare pubblici uffici ».

Nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti le conclusioni della Giunta per le elezioni.

(Sono approvate).

Dichiaro vacante il collegio di Trapani.

Non essendo presente l'onorevole ministro della guerra, occorrerà attenderlo per poter iniziare la discussione del disegno di legge sui sottufficiali.

Sospenderemo la seduta per alcuni minuti.

(La seduta è sospesa alle 14.50 e ripresa alle 15).

### Discussione del disegno di legge: Modificazioni alla legge 19 luglio 1906, n. 3727, recante provvedimenti per i sottufficiali.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modificazione alla legge 19 luglio 1906, n. 3727, recante provvedimenti per i sottufficiali.

Si dia lettura del disegno di legge.

CIMATI, segretario, legge. (Vedi Stampato n. 966-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

Onorevole ministro, accetta il disegno di legge della Commissione?

CASANA, ministro della guerra. Sì.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marazzi.

MARAZZI. Debbo dichiarare anzitutto che sono favorevole al presente disegno di legge poichè il medesimo non solleva nessuna questione, nessun problema; mira soltanto a perfezionare, a completare alcune disposizioni che erano state date con la legge precedente dei sottufficiali e che allo stato di esperimento si sono manifestate suscettibili di ulteriori ritocchi. Ciò non deve far meraviglia. In una legge che riguarda il personale si nota sempre questo fenomeno: che, per quanti studi si facciano, per quanta diligenza si abbia, il giorno in cui la legge viene applicata sorgono fuori in questioni di dettaglio e di principio certi dati che, o non si erano studiati o erano sfuggiti all'indagine; il che porta per conseguenza la necessità di riesaminare la questione e di perfezionare la legge.

Dunque, siccome la legge attuale non è differente nelle sue linee generali dalla legge precedente, e mira a sanare delle incongruenze, delle insufficienze, che si sono appalesate nel tempo, non ho, sotto questo riguardo, nulla a chiarire. Questa legge, come tutte le altre leggi relative ai sottufficiali, ha per altro, a mio avviso, un difetto d'origine, per il quale esse saranno destinate a cadere dinanzi alla esperienza e dinanzi alla realtà.

Il peccato d'origine, al quale s'informa tutta la legislazione moderna relativa ai sottufficiali, è questo, che si è voluta considerare la carriera dei sottufficiali come fine a sè stessa. Questo concetto poteva valere per gli eserciti di un tempo, ma non è più accettabile nel momento attuale. La carriera del sottufficiale, data la nostra società, data la costituzione degli eserciti moderni, non può essere fine a sè stessa: la posizione del sottufficiale non può essere considerata che come una situazione di transito.

È caratteristica degli eserciti attuali di fare in modo che o vi si possa restare il più possibile, o il meno possibile, cioè a dire che si deve cercare il modo che gli ufficiali vi possano restare il più possibile, ed i soldati il meno possibile. Vediamo quale è la situazione fatta oggi al sottufficiale. Il sottufficiale entra da giovane nella carriera ed ha una remunerazione abbastanza soddisfacente, ma per le proprie attribuzioni ha bisogno di un fisico essenzialmente bene assestato, robusto; di modo che, per difetto di questo e per le diurne fatiche, si trova in condizione di logorare ben presto il suo organismo fisico e per conseguenza di dovere, specialmente nelle armi a piedi, in una età ancor buona, abbandonare il servizio attivo.

E allora due vie gli si presentano: o quella della giubilazione, o quella di scegliere tra le carriere civili che la legge a lui lascia.

La pensione! La pensione, evidentemente, non può essere che misera, che minima, in base al modesto stipendio che ha sempre avuto. E succede questo fenomeno: che mentre questa pensione è misera, è limitata, pure dura molti e molti anni: il che vuol dire che lo Stato paga moltissimo per la pensione di un sottufficiale e al sottufficiale questa pensione è insufficiente. Donde noi creiamo nella società borghese, nella vita civile, una situazione molto dif-

ficile a questo sottufficiale: creiamo una nuova classe di malcontenti.

Si può mettere nelle carriere civili: ma nelle carriere civili il sottufficiale comincia per trovare prima un ostacolo, umano e ragionevole, nell'amministrazione stessa della quale entrerebbe a far parte, che lo considera come fratello nato in gran ritardo, e dal quale non ha potuto trarre tutto quel vantaggio che si riprometteva, e invece deve accumulare a suo vantaggio gli anni di servizio che non ha prestato in detta amministrazione. E per questo, e per la preparazione imperfetta che il sottufficiale naturalmente ha avuto prima di entrare in questa carriera civile, nasce che le amministrazioni, anche le stesse governative, hanno grandi ritrosie, e, tutte le volte che possono, mettono innanzi delle difficoltà per non accettare, od accettare il meno possibile i sottufficiali che vorrebbero affluire nelle loro aziende.

Questo si è sempre verificato nel passato e si verificherebbe ancora, per cui il Ministero della guerra procede alla creazione nel suo seno di molti posti sedentari onde non ricorrere ad altre amministrazioni.

Dunque abbiamo pensione insufficiente, personale malcontento, spese grandissime per le finanze dello Stato. Inoltre, molte e molte altre difficoltà si affacciano. Si è voluto perseverare, torno a ripetere, nel considerare la carriera del sottufficiale come fine a sè stessa; e allora per attrarre, per obbligare questo sottufficiale a restare sotto le armi si sono create varie categorie di sottufficiali stessi, una graduatoria molto minuta e di gradi e di stipendi, e nel tempo stesso si è voluto facilitar loro il modo di vivere. Questo tanto tra i sottufficiali, i marescialli specialmente, e gli ufficiali di scrittura.

Noi, a fianco a tutti i quartieri, abbiamo creato un personale, alle cui famiglie si dà un alloggio, pensando pure in mille modi alla maniera di far loro sbarcare il lunario. Ma l'onorevole ministro mi può essere testimonia che ad ogni piccola eccezione, ad ogni piccolo movimento che nasce in queste famiglie, sempre bisogna ricorrere all'aiuto, al sussidio straordinario. Basta una malattia, basta un trasloco, una scossa qualunque in una famiglia, perchè il bilancio limitatissimo della famiglia stessa non possa più far fronte alle nuove esigenze, e deve intervenire l'opera intelligente e benefica, se si vuole, del potere superiore. Così

nascono mille piccole pratiche burocratiche per domande d'ogni specie, vera quantità di molluschi che nascono attorno alla carena della nave burocratica militare e ne inceppano l'agile andare.

Ora questo non rispecchia evidentemente la necessità ed il carattere militare.

Quale è il rimedio a tutte queste condizioni? Ritornare alla naturalezza delle cose, riedere all'antico, aprire cioè i due battenti della carriera dell'ufficialato anche ai sottufficiali.

Questa è la nuova idea, che trionfa non da noi ma all'estero specialmente: in Francia, ad esempio, si è messa la ferma obbligatoria di due anni per tutti, per ogni classe, e si vogliono trarre da essa tutti gli ufficiali di complemento e gli ufficiali di carriera, facendoli cominciare appunto dal portare lo zaino.

Ora io non capisco perchè non si possa ritornare a questa legge semplicissima, che da una parte alletterebbe i giovani ad entrare nelle armi al principio della carriera perchè aprirebbe loro i gradi di sottotenente, tenente, capitano, ecc., e dall'altra parte faciliterebbe immensamente la carriera di quegli ufficiali, destinati agli alti comandi, perchè allora il gettito annuale delle scuole potrebbe essere molto minore di quello che è necessario sia adesso.

Gli ufficiali, destinati all'alta carriera, si potrebbero fare ascendere ai gradi superiori in un numero di anni molto inferiore dell'attuale e con questa provvida misura si risolverebbe ad un tempo tanto la situazione e la carriera dei sottufficiali, quanto la situazione e la carriera degli ufficiali.

E dico anche degli ufficiali, perchè, per quanti provvedimenti si prendano, la carriera sarà sempre disagiata, a meno che non si vogliano profondere milioni sopra milioni o non si facciano gradi superiori in quantità maggiore del bisogno.

Ma la piramide gerarchica oggi costituita è a così larga base e di così lieve altezza che non si potrà mai ottenere che essa proceda a dovere. Veramente non si crea una situazione in cui possa dirsi che, arrivati a un dato grado, sia i sottufficiali sia gli ufficiali abbiano una posizione comoda, una situazione agiata di cui gli uni e gli altri possano accontentarsi: si dimentica che, quando ad un militare si toglie la speranza dell'ascendere, di lui si fa un impiegato, e si è finito di farne un soldato; quando egli non ha più la speranza di migliorare la sua

situazione, di avere comandi maggiori e di sentirne le gioie e la voluttà, viene a perdere la migliore caratteristica, che distingue il soldato da chi non lo è.

Del resto, lo ripeto, nulla v'è di nuovo. Io ricordo che quando ero in artiglieria, avevo compagni in batteria degli ufficiali che venivano dai sottufficiali: ebbene non v'era nessun antagonismo.

La questione dell'età, del diverso modo di vivere, del fatto che i giovani, essendo giovani ed al principio della carriera, aspiravano ai gradi superiori, mentre gli altri che provenivano dai sottufficiali, essendo più attempati si consideravano al fine quasi della loro carriera, faceva sì che i due elementi non fossero concorrenti verso una sola meta, ma che uno rappresentasse il punto di partenza e l'altro invece la metà di arrivo.

Del resto ne abbiamo l'esempio più o meno luminoso nell'arma dei carabinieri, ed io credo che sia molto più difficile fare l'ufficiale inferiore nell'arma dei carabinieri, che non in quasi tutte le altre armi. Ora, anche ultimamente si è innalzata la carriera dei sottufficiali dei carabinieri, aprendo ad essi le porte per divenire ufficiali. Questo non crea nessunissimo inconveniente, e non comprendo perchè non si potrebbe applicare questo principio anche alle altre armi. Tanto è vero che quando l'ultima legge dei sottufficiali fu discussa al Senato (certo l'onorevole Casana avrà assistito a quella discussione) il senatore Sismondo, che ora fa parte anche della Commissione d'inchiesta per la guerra, con quella dottrina che gli è venuta dai suoi lunghi anni di esperienza, osservò che, dato lo stato di istruzione moderna dei sottufficiali, appartenenti per lo più alla piccola borghesia, si poteva tranquillamente, dietro date garanzie, arrivare direttamente dal grado di sottufficiale a quello di ufficiale. Il suo discorso fu tanto convincente che il ministro della guerra, che era allora l'onorevole Viganò, accettò, ed il Senato approvò, un ordine del giorno per il quale il Governo s'impegnava a presentare i provvedimenti necessari perchè dai sottufficiali si potesse arrivare all'ufficialato.

Ora confido che questo precedente possa avere larga e pratica applicazione in avvenire, perchè è questa l'unica maniera per facilitare ad un tempo un buon reclutamento dei sottufficiali e degli ufficiali.

Non ho altro da dire. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Roberto Galli.

GALLI. Parlo perchè pregato e perchè, nella faticosa via delle riforme militari, mi piace rilevare un merito del ministro e del suo sottosegretario di Stato, nel quale ha avuto parte anche l'egregia nostra Commissione.

Mi auguro che l'onorevole ministro prenda in considerazione le proposte fatte con tanta competenza dall'onorevole Marazzi.

Ma le mie parole riguardano una questione la quale, se non è così elevata come quella toccata dall'onorevole Marazzi, ha pure molta importanza e rappresenta una radicale riforma.

Da oltre forse 15 anni, per raccomandazione di un mio carissimo perduto, che era brillante ufficiale di cavalleria, il figlio di Cristiano Lobbia, mi sono interessato della condizione dei caporali maniscalchi.

Essi potevano aver servito più di 35 anni e restavano sempre caporali. Potevano aver logorato la loro vita; e malgrado i continui pericoli cui sono esposti, essi in confronto anche degli operai degli arsenali, ma non potevano sorpassare le lire 400 di pensione.

Intanto è enorme la differenza fra il maniscalco civile ed il maniscalco militare. Il maniscalco militare ha sotto di sé, anzi, si può dire, conduce la vita insieme a 100 o 120 cavalli.

L'artiglieria e la cavalleria affidano a lui questo, dirò così, strumento animato e costoso, col quale devono adempiere il loro dovere arduo.

Anzi il regolamento fa del maniscalco militare l'aiutante del veterinario. Ed è vero.

Non basta. L'egregia Commissione ha fatto benissimo a rilevare come in tutti gli eserciti maggiori di Europa, il maniscalco militare abbia diversi gradi e giunga sino ad oltrepassare quello stesso di sergente maggiore.

Ora in Italia nulla vi era di tutto questo.

Bisognava vincere, è opportuno affermarlo, vari ostacoli: consuetudini stabilite, pregiudizi radicati, compiacenze palesi ed ostilità segrete.

Orbene, questo coraggio hanno avuto il ministro ed il suo sottosegretario di Stato.

Oggi si viene a stabilire che il caporale maniscalco, invece di rimanere sempre un semplice caporale, dopo tre anni diventerà caporale maggiore, dopo altri tre anni sergente, dopo altri tre anni sergente maggiore.

Ecco perchè credo che sia dovere, anche a nome di coloro che me ne hanno pregato, di ringraziare il ministro ed il sottosegretario di Stato per l'opera compiuta.

Questi maniscalchi hanno aspettato in silenzio con una serenità la quale era fatta maggiore anche dalla imperturbabilità contro gli eccitamenti alle agitazioni. Ora, è certo che, sia per la coscienza del loro dovere, sia per la devozione alla patria, essi si mostreranno sempre più degni di questa giustizia, che finalmente il ministro ha reso loro con larghezza d'animo e con equità di disposizioni.

**PRESIDENTE.** Non essendovi altri oratori iscritti, perchè possiamo chiudere la discussione generale, vuol parlare lei, onorevole ministro della guerra?

**CASANA, ministro della guerra.** L'onorevole Marazzi ha toccato una questione che senza dubbio si presenta sotto un aspetto molto ampio ed importante. Egli per chiamare l'attenzione del Governo e della Camera sul punto di vista che ha lumeggiato, ha creduto però di far precedere un quadro a tinte alquanto oscure dello stato presente. Io non dubito che la frase poetica dei molluschi attorno all'agile nave dell'esercito non sia stata che un mezzo per colorire meglio il suo pensiero nel senso verso cui mirava, perchè l'onorevole Marazzi, che nell'esercito tiene un posto così distinto ed è da così lungo tempo a contatto coi sottufficiali, senza dubbio non può aver messo in quella espressione nessuna intenzione che possa essere in qualunque modo meno favorevole ai sottufficiali, i quali, per quanto possano le disposizioni di legge non corrispondere sempre (in passato non corrisposero e forse anche ora non corrispondono completamente) a quegli alti ideali a cui l'onorevole Marazzi ha fatto accenno, tuttavia non si può a meno di riconoscere che prestarono sempre un servizio molto utile all'esercito e sopra essi il paese poteva e può contare, nonostante le condizioni meno favorevoli di soddisfazione personale.

Fatta questa dichiarazione, la quale, ne son certo, concorda col pensiero intimo dell'onorevole Marazzi, io non posso a meno di comprendere l'importanza del problema che l'onorevole Marazzi pone dinanzi al Parlamento ed al Governo, quello cioè di aprire la carriera all'ufficialato ai sottufficiali.

È questione che ha radici lontane, che da lungo tempo fu dibattuta e che può

presumersi abbia a finire per avere la sua soluzione nel senso esposto dall'onorevole Marazzi. E poichè egli ha detto che questo concetto è semplicissimo, io ammetto che il concetto sia semplice, ma spero che alla sua volta l'onorevole Marazzi vorrà ammettere che per contro l'applicazione pratica ne è tutt'altro che semplice.

L'onorevole Marazzi riconobbe che la mancanza della speranza nell'ascendere trasformerebbe gli ufficiali in impiegati. Questa è, senza dubbio, una verità. Ma per quel motivo bisogna appunto tener conto delle difficoltà grandissime che si incontrerebbero nel risolvere quel problema in modo veramente soddisfacente e soprattutto nel senso accennato dall'onorevole Marazzi. Se gli ufficiali dovessero avere sempre la speranza dell'ascendere, non dovrebbero perdere poi la speranza di poter ascendere anche ai gradi superiori. Ora l'onorevole Marazzi, dalla logica di quanto egli espose, è stato condotto invece a supporre che i sottufficiali promossi ufficiali, alla loro volta, dovessero fermarsi alle porte dei gradi dell'ufficialato superiore.

Questa dunque è la grande difficoltà; e per conseguenza, mentre ammetto che le considerazioni svolte dall'onorevole Marazzi abbiano un grandissimo peso, e per conseguenza non si debba mai desistere dallo studiare il grave problema, io voglio sperare che tanto l'onorevole Marazzi quanto la Camera si persuaderanno che a tale riguardo non è possibile al ministro fare oggi delle dichiarazioni impegnative.

L'onorevole Marazzi ha accennato anche ad un ordine del giorno del Senato. Però quell'ordine del giorno aveva una portata non così estesa quanto piacque all'onorevole Marazzi di accennare. Infatti esso suona in questi termini: « Il Senato confida che il Governo vorrà, entro il corrente esercizio finanziario, presentare nuove disposizioni di legge colle quali siano migliorate le pensioni di riposo dei sottufficiali e si dia, con le dovute guarentigie, la possibilità ai migliori fra i marescialli di pervenire al grado di ufficiale ».

Ora quest'ordine del giorno è senza dubbio un invito a studiare la questione, ma non è, quanto ad estensione, così tassativo, come crede l'onorevole Marazzi.

Ad ogni modo, devo ripetere che la questione è senza dubbio degna del massimo studio e che si collega giustamente alle ragioni generali di un andamento schiet-

tamente democratico. La soluzione forse si imporrà, quando si sarà trovata una soluzione pratica veramente soddisfacente. Ma allo stato delle cose al ministro non è possibile oggi assumere un impegno assoluto.

All'onorevole Galli devo una parola di ringraziamento. Era veramente doveroso occuparsi dei caporali maniscalchi ed il ministro ha avuto la soddisfazione di trovare nella Commissione una iniziativa, alla quale egli si associò di buon grado.

MARAZZI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Marazzi, non si può parlare due volte sullo stesso argomento.

MARAZZI. Per fatto personale.

PRESIDENTE. Indichi il fatto personale; ma non mi pare che l'onorevole ministro le abbia attribuito nulla di errato.

MARAZZI. Mi ha attribuito i molluschi. (*ilarità*).

PRESIDENTE. Parli.

MARAZZI. Io volevo dire che soltanto il fatto della proposta da me presentata dimostra in quale alto concetto io tenga oggi giorno la classe dei sottufficiali. Se io ho parlato di molluschi, ho parlato collettivamente, toccando varie questioni amministrative, come quella dei sussidi, degli alloggi militari, e via discorrendo. Niente altro che questo.

In quanto poi alla questione di aprire le porte in modo largo, è evidente che tutte le questioni si collegano l'una coll'altra e non si può venire per incidente a parlare di tutte.

Ma io collego la questione degli ufficiali e dei sottufficiali con la questione della scelta in modo assoluto, la quale permetterebbe all'ultimo soldato di poter diventare generalissimo.

Basta intendersi sul modo come debba essere fatta la scelta.

Ciò detto, ringrazio l'onorevole ministro di quanto ha voluto dire a mio riguardo. Non pretendo certo che mettesse oggi in campo questa questione. L'ho voluta accennare per dire che questa legge è una legge di perfezionamento, ma non può essere una legge di sosta, perchè verrà il momento in cui dovremo, nuovamente ed a fondo, esaminare la questione dei sottufficiali.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

DI SALUZZO, *relatore*. Non dirò che

poche parole in merito ad alcune osservazioni dell'onorevole Marazzi.

Egli ha affermato che con questa legge si persevera a voler fare della carriera del sottufficiale fine a sè stessa.

Questa asserzione non corrisponde esattamente al vero stato delle cose; prima del 1906 la carriera del sottufficiale non era fine a sè stessa; era anzi ammesso, come principio generale, che quando il sottufficiale aveva una certa anzianità di servizio, egli potesse entrare negli impieghi civili, anche in quelli non dipendenti dal Ministero della guerra, diventando un borghese nel vero senso della parola; ed è stata appunto la constatazione degli inconvenienti a cui dava luogo il desiderio della vita borghese, mentre il sottufficiale era ancora sotto le armi, che consigliò la Commissione dei Dodici a mutare indirizzo alla carriera del sottufficiale provvedendo a che essa divenisse fine a sè stessa. (*Interruzione del deputato Marazzi*).

Dunque non si è perseverato nella stessa via, ma si è cambiato.

Non sussiste poi il fatto che il sottufficiale esca ora dall'esercito in condizioni meno buone di quelle che esistevano prima della legge del luglio 1907; egli esce in condizioni di gran lunga migliorate. Con la citata legge, infatti, si è creata la posizione di servizio sedentario, per la quale il sottufficiale, dal trentesimo al quarantesimo anno di servizio, rimane in una condizione che è delle più comode, cioè come ufficiale di scrittura con uno stipendio di lire 5.50 al giorno, stipendio che non è disprezzabile, e colla prospettiva di ritirarsi dal servizio con una pensione massima di 1,600 lire che non è essa pure disprezzabile... (*Interruzione del deputato Marazzi*).

Non si è istituita poi con questa legge una graduatoria diversa e più minuta di quella che vigeva prima; prima i gradi di sottufficiale erano quelli di sergente, furiere e furiere maggiore; ora sono quelli di sergente, sergente maggiore e maresciallo. Tre gradi dunque erano prima e tre sono adesso; si sono cambiati nomi e funzioni in omaggio a concetti più razionali di prima, ma di gradi non se ne è aumentato nemmeno uno.

L'onorevole Marazzi ha parlato di ufficiali di scrittura, per deplorarne, se non erro, l'esistenza, ed io gli debbo osservare che con la legge del 1907 gli ufficiali di scrittura, nel senso che si intende attual-



mente, non esistono più, o meglio continueranno ad esistere sino a consumazione soltanto: dopo si avranno per tale servizio dei sottufficiali veri e propri in servizio sedentario.

In quanto all'aprire la carriera dell'ufficialato ai sottufficiali occorre tener presente che con l'ultima legge si sono soddisfatti tutti i desideri, tutte le aspirazioni che i membri di questa classe possono per avventura nutrire; perchè un sottufficiale che abbia una certa istruzione e superi certi esami, ha modo, fino al ventottesimo anno di età, di entrare nella scuola di Modena e di ottenere il grado di ufficiale, raggiungendo poi, in seguito, se ne avrà la capacità, anche i più alti gradi dell'esercito.

Questa disposizione parmi ispirata ad un sano concetto di democrazia, come quella che non preclude affatto le spalline e l'adito agli alti gradi ai sottufficiali: ma lo concede con giusto concetto a chi se ne rende meritevole per istruzione generale e professionale.

A questo proposito apro una parentesi per dire che non in tutti gli eserciti sono ammesse le promozioni per anzianità dei sottufficiali al grado di sottotenente; in Germania non esistono, in Austria nemmeno; esistono soltanto in Francia, in omaggio ad un concetto pseudo-democratico cui si ispirò il generale André. Egli stabilì che i sottufficiali più meritevoli, in numero del resto molto ristretto, nella proporzione di un decimo sul numero totale dei promovibili a sottotenente, possano esser promossi per anzianità, previo un *referendum* fra i propri colleghi. È un sistema tutto speciale che non dà un gran contingente al ruolo degli ufficiali subalterni, e mal servirebbe allo scopo cui accennava il generale Marazzi, a quello cioè di diminuire il numero dei subalterni, restringendo la base della piramide della gerarchia degli ufficiali.

Questo scopo, d'altronde, già si raggiunge coll'istituzione del grado di maresciallo cui si affidano molte incombenze dei gradi subalterni di ufficiale. Non sarebbe quindi necessario, per ciò, addivenire ad un'innovazione che può non dare buoni frutti.

Quelli tra i sottufficiali, poi, che non volessero adire l'alta carriera militare, passando per la scuola di Modena, possono, con la legge del 1907, entrare nelle carriere borghesi: perchè rimane sempre stabilito che, dopo il dodicesimo anno di servizio, l'adito a certi determinati impieghi, rimane aperto

ai sottufficiali. Quindi, anche da questo lato, costoro possono contentarsi. Ed ecco un'altra via di sfogo per coloro tra i sottufficiali ai quali non garba la carriera militare.

Per quelli fra i sottufficiali, poi, che desiderano di rimanere permanentemente nella carriera militare, si è istituita la posizione di servizio sedentario, la quale permette loro di stare, quarant'anni, in servizio, e di andar a riposo al sessantesimo anno di età, come gli impiegati borghesi, con una pensione sufficiente, dopo aver fruito non solo di uno stipendio che è abbastanza elevato, ma altresì di tutte quelle agevolazioni a cui alludeva l'onorevole Marazzi, e che si riferiscono al vitto, all'alloggio per le famiglie e via discorrendo.

E poichè l'onorevole Marazzi ha citato l'artiglieria a prova dell'affiatamento che può esistere fra ufficiali provenienti dai sottufficiali per pura anzianità ed ufficiali provenienti da istituti militari, io mi permetterò di dirgli che in artiglieria appunto (arma nella quale ho servito io pure per dieci anni) io ho constatato pienamente il contrario.

È innegabile che in quell'arma tra l'ufficiale del treno (il quale rappresenta il tipo del sottufficiale che ha guadagnato le spalline per pura anzianità) e l'ufficiale proveniente dalle scuole, vi è un distacco, il quale dipende non dalla diversità d'origine, bensì dalla diversità d'istruzione. Orbene un tale distacco si avvererebbe anche nelle altre armi quando si addivenisse al sistema proposto dall'onorevole Marazzi: mentre questo distacco non c'è attualmente, poichè il sottufficiale che ha guadagnato le spalline passando per la scuola militare non è per nulla collocato ad un livello inferiore dei suoi colleghi provenienti dagli allievi degli istituti.

Nè vale il citare gli ufficiali dei carabinieri.

Questi hanno mansioni speciali, vivono in massima nelle loro tenenze isolati e non hanno il contatto quotidiano e continuo con i colleghi, come gli ufficiali dei reggimenti. Quindi ad essi non ci si può riferire per venire ad una conclusione in merito alla tesi sostenuta dall'onorevole Marazzi.

In fine, per quanto concerne l'ordine del giorno del Senato accettato dal ministro Viganò, ed al quale ha alluso l'onorevole Marazzi, debbo dire, ad onor del vero, che nel 1906 il ministro Viganò nel mantenere in massima il progetto Mainoni sui sottuf-

ficiali, il quale contemplava la promozione dei sottufficiali ad ufficiale per anzianità, scrisse una lettera al Presidente della Commissione dei Dodici, lettera che è tuttora agli atti, nella quale si dichiarava apertamente ed assolutamente contrario a tale sistema di promozione.

Non so, come a sì breve distanza egli possa aver mutato opinione, e propendo a credere che egli si sia lasciato sorprendere dall'ordine del giorno del generale Sismondo.

Ad ogni modo posso assicurare l'onorevole Marazzi che, nella mia qualità di segretario della Commissione dei Dodici, fui incaricato dello spoglio dei numerosissimi *promemoria* che erano pervenuti da tutti i sottufficiali del Regno, quando si trattava di sistemare la loro condizione, in relazione alla legge del 1906.

Orbene, ricordo perfettamente che la possibilità di raggiungere le spalline lasciava perfettamente indifferenti gli interessati stessi: ciò che loro premeva era il raggiungimento del grado di maresciallo, gli assegni e le pensioni. Nè si può dire che avessero torto, in omaggio al proverbio che val meglio essere il primo in un villaggio che il secondo a Roma. Meglio essere il primo fra i sottufficiali, che l'ultimo fra gli ufficiali subalterni con assegni quasi uguali al sottufficiale e con oneri ed obblighi sociali di gran lunga maggiori!

MARAZZI. Era naturale: stavano meglio.

DI SALUZZO, *relatore*. Per rimaner nel campo dei paragoni zoologici finirò augurandomi che i sottufficiali invece di molluschi intorno alla carena della nave esercito, siano api industri che portino il loro fecondo contributo all'alveare esercito. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Passeremo alla discussione degli articoli:

#### Art. 1.

All'articolo primo della legge 19 luglio 1906, n. 372, recante provvedimenti per i sottufficiali è sostituito il seguente:

La progressione dei gradi di sottufficiale è la seguente:

1° sergente; vice brigadiere dei carabinieri reali;

2° sergente maggiore; brigadiere dei carabinieri reali;

3° maresciallo (di 3ª, 2ª e 1ª classe); maresciallo d'alloggio dei carabinieri reali (ordinario, capo e maggiore).

(È approvato).

#### Art. 2.

All'articolo 3 della detta legge è sostituito il seguente:

L'avanzamento ai gradi di sottufficiali ha luogo nel modo seguente:

a sergente ed a sergente maggiore con nomina del comandante del corpo;

a maresciallo per arma e per specialità di arma con nomina del Ministero.

Il passaggio dalla 3ª, alla 2ª e dalla 2ª alla 1ª classe di maresciallo ha luogo con nomina del comandante del corpo.

Il grado di sergente maggiore è conferito ai sergenti idonei all'avanzamento al termine della ferma di sottufficiale, purchè contino almeno sei mesi nel grado di sergente.

Il grado di maresciallo è conferito, per un terzo dei posti vacanti a scelta e per due terzi ad anzianità, ai sergenti maggiori delle compagnie, squadroni e batterie che abbiano l'attitudine a disimpegnarne le funzioni.

Analogamente nell'arma dei carabinieri reali, i gradi di maresciallo d'alloggio e di brigadiere sono conferiti per un terzo dei posti vacanti a scelta e per due terzi ad anzianità rispettivamente ai brigadieri e vice-brigadieri. Le promozioni ai vari gradi di sottufficiale nei carabinieri reali sono fatte dal Comando generale dell'Arma.

I sergenti maggiori addetti a cariche speciali designate dal regolamento saranno, se idonei all'avanzamento, promossi al grado di maresciallo nella propria carica quando venga promosso a tal grado un sergente maggiore in servizio presso le truppe iscritto dopo di essi nel rispettivo quadro di avanzamento dell'arma e specialità dell'arma cui appartengono.

I sergenti maggiori, di cui al capoverso precedente, non promossi marescialli per non essersi mai trovati nelle condizioni su indicate, otterranno il grado stesso al compimento del 10° anno di servizio, purchè meritevoli di avanzamento.

In tempo di pace nessun sergente maggiore può essere promosso maresciallo se non conta almeno sei anni di servizio e tre di grado di sergente maggiore.

I marescialli, sia che prestino servizio alla maggioranza od alle compagnie, squadroni o batterie, sia che occupino cariche speciali nell'interno o fuori dei corpi, saranno nominati di 2ª e di 1ª classe quando raggiungano quattro anni di permanenza nella classe rispettivamente inferiore e pur-

chè ne siano dichiarati meritevoli dalla Commissione di avanzamento.

Tuttavia i marescialli che prestano servizio alle compagnie, squadroni o batterie, potranno ottenere il passaggio di classe anche per merito (a scelta) dopo soli tre anni di permanenza nella classe inferiore, quando posseggano speciali benemerienze di servizio o spiccate qualità militari. Tali passaggi per merito dovranno però essere limitati al quinto delle nomine alla classe superiore che abbiano luogo in ciascun corpo, senza computare in esse quelle dei sottufficiali con cariche speciali.

I sottufficiali trasferiti nel corpo invalidi e veterani per infermità provenienti da cause di servizio saranno promossi sergenti maggiori al compimento del quinto anno e marescialli al compimento del decimo anno di servizio. I marescialli che siano in grado di prestare e prestino effettivamente servizio presso qualche ufficio governativo con le sole competenze militari saranno nominati alla 2<sup>a</sup> ed alla 1<sup>a</sup> classe dopo quattro anni di permanenza nella classe inferiore.

DI SALUZZO, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. «Parli».

DI SALUZZO, *relatore*. Il decimo capoverso di questo articolo 2 che comincia con le parole: «i sergenti maggiori di cui al capoverso precedente, non promossi marescialli...» deve sopprimersi interamente e cioè fino alle parole: «... purchè meritevoli di avanzamento».

Esso si riferiva ad un concetto cui s'informava il primitivo disegno di legge ministeriale, ma che venne, in seguito, modificato d'accordo tra Ministero e Commissione. Il capoverso non ha più ragione d'essere.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni in contrario, metto a partito l'articolo 2 testè letto con la soppressione del decimo capoverso che comincia con le parole: «i sergenti maggiori ecc.», come ha indicato l'onorevole relatore.

(È approvato).

#### Art. 3.

All'articolo 4 della citata legge è aggiunto il seguente comma:

«I sottufficiali del corpo invalidi e veterani saranno collocati a riposo al compimento del ventesimo anno di servizio, a meno che siano in grado di prestare e pre-

stino effettivamente servizio presso qualche ufficio militare, nel qual caso potranno concorrere all'ammissione al servizio sedentario».

(È approvato).

#### Art. 4.

All'articolo 5 della detta legge è sostituito il seguente:

«L'assegno giornaliero dei gradi di sottufficiali è il seguente:

sergente . . . . .	L. 2.10
sergente maggiore . . . . .	» 2.50
maresciallo di 3 <sup>a</sup> classe . . . . .	» 3.00
id. di 2 <sup>a</sup> classe . . . . .	» 3.50
id. di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .	» 4.00

(È approvato).

#### Art. 5.

All'articolo 7 della detta legge è aggiunto il seguente comma:

I sottufficiali trasferiti nel corpo invalidi e veterani continueranno a ricevere, finchè restano in servizio, l'aumento giornaliero nella limitata misura in cui lo godevano all'atto del trasferimento.

(È approvato).

#### Art. 6.

I caporali maniscalchi giudicati meritevoli di avanzamento a norma del regolamento saranno promossi caporali maggiori dopo tre anni di servizio e potranno conseguire i gradi di sergente e di sergente maggiore dopo tre anni di permanenza nel grado rispettivo inferiore.

I sottufficiali maniscalchi potranno aspirare alla concessione di tre successive rafferme con premio, comprese quelle ottenute nel grado di caporale.

(È approvato).

#### DISPOSIZIONI TRANSITORIE.

#### Art. 7.

I marescialli di reggimento sono nominati marescialli di 1<sup>a</sup> classe.

I marescialli di battaglione che contino almeno 14 anni di servizio saranno nominati marescialli di 1<sup>a</sup> classe. Quelli che non contino tale anzianità saranno nominati marescialli di 2<sup>a</sup> classe e conseguiranno il passaggio alla prima allorchè l'avranno raggiunta o anche prima diraggiungerla quando

siano trascorsi quattro anni dalla data in cui ebbe luogo la loro promozione a maresciallo di battaglione.

I marescialli di compagnia cheentino almeno 10 anni di servizio saranno nominati di 2ª classe. Gli altri saranno nominati marescialli di 3ª classe e conseguiranno il passaggio alla 2ª classe al compimento del 10º anno di servizio.

(È approvato).

#### Art. 8.

I caporali maniscalchi cheentino oltre sei anni di servizio alla data in cui andrà in vigore la presente legge, saranno, se dichiarati idonei all'avanzamento, nominati sergenti, e potranno essere promossi sergenti maggiori quandoentino nove anni di servizio ed almeno uno nel grado di sergente.

I caporali maniscalchi cheentino da tre a sei anni di servizio saranno promossi sergenti al raggiungimento del sesto anno.

(È approvato).

#### Art. 9.

I sottufficiali trasferiti nel corpo invalidi e veterani per infermità non provenienti da causa di servizio saranno promossi marescialli, qualora prestino servizio presso qualche ufficio governativo, con le sole competenze militari.

A tutti i marescialli del corpo invalidi e veterani già raffermati con soprassoldo è dovuto, invece del soprassoldo di rafferma, l'aumento giornaliero d'assegno limitato in ragione degli anni di servizio che avevano all'atto del trasferimento nel detto corpo.

I sottufficiali del corpo invalidi e veterani che non prestino alcun servizio eentino oltre 19 anni di servizio saranno collocati a riposo il 1º luglio 1909.

Sarà fatta eccezione per quei sottufficiali invalidi che per l'età avanzata o per infermità gravi siano riconosciuti assolutamente inabili a qualsiasi occupazione.

Quelli invece che prestino servizio ed abbiano raggiunto il 20º anno di servizio potranno concorrere all'ammissione al servizio sedentario.

CASANA, ministro della guerra. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

CASANA, ministro della guerra. Qualche volta una virgola può dar luogo ad equivoci, ed io richiamo l'attenzione dell'ono-

revole relatore sulla virgola della quinta linea dell'articolo 9, che mi pare vada soppressa, perchè non dia luogo a confusioni. Difatti, se si lascia la virgola, tra le parole *ufficio governativo* e le parole *con le sole competenze militari*, la espressione *con le sole competenze militari* potrebbe sembrare che si riferisse ai marescialli, mentre invece si riferisce all'impiego negli uffici colle sole competenze militari.

Se il relatore approva, si dovrebbe sopprimere la virgola.

DI SALUZZO, relatore. Sta bene, si può sopprimere.

PRESIDENTE. Allora non essendovi altre osservazioni, con la soppressione della virgola che sta dopo le parole *ufficio governativo*, metto a partito questo articolo 9.

(È approvato).

#### Art. 10.

Ai sottufficiali raffermati con soprassoldo, che non optarono in tempo utile per la legge 19 luglio 1906, n. 372, è concesso di farlo entro due mesi dall'entrata in vigore della presente legge. Tale opzione avrà però effetto dal primo del mese successivo al termine suindicato. I sottufficiali optanti a senso del presente articolo conserveranno il diritto della indennità maturate alla data in cui avrà effetto l'opzione, in analogia al disposto dell'articolo 15 della legge 19 luglio 1906, n. 372.

Ai sottufficiali raffermati con soprassoldo, che non optarono nè optino in base al comma precedente per la legge 19 luglio 1906, n. 372, potranno essere conferiti la metà dei posti di ufficiali d'ordine delle amministrazioni dipendenti dal Ministero della guerra e di ufficiali d'ordine dei magazzini militari, che si facciano vacanti, ancorchè i detti sottufficiali abbiano compiuto il 12º anno di servizio posteriormente alla andata in vigore della legge 14 luglio 1907, n. 483.

(È approvato).

#### Art. 11.

Il Governo del Re è autorizzato a coordinare in un testo unico, sentito il parere del Consiglio di Stato, le leggi sullo stato dei sottufficiali.

(È approvato).

#### Art. 12.

Le disposizioni degli articoli 7 e 9 (primo comma) avranno effetto dal 1º aprile 1908.

LEALI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

LEALI. Pregherei l'onorevole ministro e la Commissione di accettare la seguente aggiunta a quest'articolo 12: « Per i marescialli che furono proposti all'avanzamento dalle relative Commissioni superiori, questa legge avrà effetto dal primo ottobre 1907 ». Ossia dalla data in cui dovevano essere avanzati.

DI SALUZZO, *relatore*. Dovevano essere avanzati dal 1° aprile.

LEALI. No, dal 1° ottobre 1907.

CASANA, *ministro della guerra*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

CASANA, *ministro della guerra*. La disposizione dell'articolo 12 è una disposizione la quale s'imponesse, riferendosi al momento in cui stava per farsi l'applicazione della legge precedente con le promozioni a maresciallo di compagnia.

Fino a quel punto quindi, era logico, equo e doveroso di far risalire l'applicazione delle disposizioni di questa legge. Ma senza dubbio, se si volessero far risalire più oltre, si commetterebbe un atto di larghezza eccessiva che tornerebbe a scapito dell'equità.

Non posso quindi, con dispiacere, accettare la proposta dell'onorevole Leali.

LEALI. Ma sarebbe un atto di giustizia questo.

PRESIDENTE. Dunque il ministro non accetta la proposta dell'onorevole Leali. E siccome, in mancanza di accettazione, dovrebbe essere almeno firmata da dieci deputati, ciò che non è, pongo senz'altro a partito l'articolo 12.

(È approvato).

Onorevole relatore, non dovrebbe l'articolo 11 diventare 12, cioè l'ultimo del disegno di legge?

DI SALUZZO, *relatore*. Perfettamente, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene. Si intenderà approvata questa inversione.

#### Votazione segreta sul disegno di legge di provvedimenti per sottufficiali

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione a scrutinio segreto del disegno di legge ora approvato per alzata e seduta.

Prego l'onorevole segretario di fare la chiama.

CIMATI, *segretario*, fa la chiama.

PRESIDENTE. Lascero aperte le urne.

#### Presentazione di un disegno di legge.

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

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge per concessione di indennizzo alla famiglia del compianto ingegnere cavaliere Enrico Bianco, regio ispettore aggiunto del ruolo transitorio del regio Ispettorato generale delle strade ferrate.

Chiedo che questo disegno di legge sia trasmesso alla Giunta generale del bilancio.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione del disegno di legge per concessione di indennizzo alla famiglia del compianto ingegnere cavaliere Enrico Bianco. L'onorevole ministro chiede che questo disegno di legge sia trasmesso alla Giunta generale del bilancio.

Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

(Così è stabilito).

#### Discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Proseguiremo nell'ordine del giorno il quale reca: Discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1908-909.

Si dia lettura del disegno di legge.

CIMATI, *segretario*, legge: (Vedi *Stampato* 885-a).

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Abozzi.

ABOZZI. Onorevoli colleghi, mi sono iscritto per parlare sul bilancio di cui ora si inizia la discussione, per richiamare l'attenzione del Governo e della Camera sopra alcune questioni che interessano la Sardegna.

Era mio intendimento di comprendere in esse anche la soluzione del problema ferroviario, prima che venisse in discussione il disegno di legge « Concessione e costruzione di ferrovie », per il timore che potesse ripetersi quello che si è verificato nella discussione che ha preceduto la legge del 9 luglio 1905.

In quella occasione l'onorevole Pala, per incarico dei colleghi della Sardegna, faceva un lungo discorso per dimostrare la necessità del completamento delle ferrovie secondarie della Sardegna, ed il ministro dei lavori pubblici rispondeva con queste testuali parole.

L'onorevole Pala ha voluto parlare della Sardegna, ma, siccome la Sardegna in questo disegno di legge non entra, così mi scu-

serà se pur avendo sentito con piacere le sue considerazioni non ho potuto dargli risposta.

Ma, dopo le dichiarazioni ieri fatte dall'onorevole Bertolini, io non ho difficoltà di aderire al suo desiderio espresso in forma tanto cortese.

Quindi mi asterrò da ogni considerazione relativa al completamento e raccordo delle reti ferroviarie della Sardegna. Quando verrà in discussione il disegno di legge al quale ho accennato, non io, ma i colleghi che rappresentano i collegi più direttamente interessati, diranno le ragioni delle proteste che noi abbiamo sentito il dovere di fare. Mi asterrò pure da qualunque considerazione sulla complessa questione del riscatto delle ferrovie sarde, potendo questa questione essere benissimo esaminata nella discussione del bilancio dell'assestamento, giacchè, se non direttamente certo indirettamente, si collega con le altre che riguardano il funzionamento dell'azienda ferroviaria dello Stato.

Però credo di poter parlare in questa sede di due argomenti, i quali, pure avendo relazione con il problema ferroviario, tuttavia hanno un carattere così speciale, hanno una importanza così esclusivamente locale, che non mi sembrerebbe opportuno di trattarli nella discussione del bilancio di assestamento, come desiderava l'onorevole Bertolini.

E quindi, sperando d'averne consenziente l'onorevole ministro in questo mio parere, domando venia alla Camera se abuserò per brevissimo tempo della sua pazienza cortese. Non ripeterò quello che altre volte ho avuto occasione di dire sul servizio ferroviario della Sardegna.

Lo riassumerò solamente: contratti inapplicabilmente onerosi per lo Stato; convenzioni che ostacolano lo sviluppo del traffico; tracciati intesi ad allungare il percorso per evitare le opere d'arte, e ad allontanare le stazioni dai centri di popolazione; orari non ispirati a criteri di utilità per i viaggiatori; tariffe gravissime; velocità di venticinque chilometri all'ora, cioè velocità di lumache, come benissimo osserva, con la sua interruzione, il collega Pais; mancanza non solo di treni diretti, ma anche di treni omnibus, propriamente detti, perchè tutti i treni sono misti, vale a dire di viaggiatori e di merci. Ecco il servizio ferroviario della Sardegna.

A questo aggiungo ancora che la Società delle ferrovie secondarie ha potuto ottenere

dal Governo, per risparmiare poche vetture, di sopprimere una classe, e precisamente la seconda, cosicchè sulle ferrovie secondarie della Sardegna non viaggiano che vetture di prima e di terza classe...

*Una voce.* Di seconda e di terza classe.

ABOZZI. No, ufficialmente, di prima e di terza classe! Tuttavia le nostre buone popolazioni si sono contentate del poco che hanno potuto ottenere, dopo molte richieste e non poche proteste, pur lamentando che lo Stato abbia speso somme ingenti più a vantaggio delle Società che dei sardi, e specialmente a vantaggio delle Società costruttrici, poichè per la rete secondaria una così esigua parte della indennità chilometrica è stata assegnata all'esercizio, ch'è assolutamente necessario fare tutte le economie possibili a scapito del movimento del traffico e del personale. Ma ormai gli impegni sono assunti, i contratti sono quelli, che sono, e quindi è indispensabile trovare il modo di trarre il maggior profitto dal rilevante onere che sopporta lo Stato.

Per riuscire in questo a me sembra che, oltre il completamento delle reti ferroviarie, di cui, come ho detto, si parlerà quando verrà in discussione il disegno di legge per la concessione e la costruzione delle ferrovie, siano necessari due provvedimenti: ribasso di noli, con l'applicazione delle tariffe differenziali, e l'aumento della velocità dei treni, colla istituzione anche di una terza coppia. Io farei certo opera inutile, se volessi dimostrare, non tanto l'utilità, quanto la necessità per il commercio e per il traffico di cumulare le distanze sulle linee terrestri e sulla linea marittima per l'applicazione della tariffa differenziale. Dopo molte conferenze pareva che si fosse riuscito ad ottenere l'accordo fra i rappresentanti delle ferrovie dello Stato ed i rappresentanti delle ferrovie sarde. A vincere l'opposizione della Società di navigazione generale, la quale ha sostenuto che per il traffico Civitavecchia-Golfo Aranci mancavano le ragioni stesse che giustificano le tariffe differenziali, si è già votato nel bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi un compenso di 85 mila lire per l'eventuale perdita. Ma all'ultima ora, pare che siano sorte delle difficoltà per parte della Compagnia reale delle ferrovie Sarde.

Comprendo che l'azione del Governo può trovare ostacoli nelle clausole contrattuali inserite nelle convenzioni. Ma il Governo ha mezzi indiretti per vincere

e superare questi ostacoli. L'onorevole Bertolini aveva promesso alla deputazione sarda di spiegare tutta la sua attività per concretare l'accordo, ed io non dubito che egli avrà mantenuto l'impegno; per cui attendo da lui una risposta che mi informi del risultato delle pratiche, che egli, senza dubbio, avrà fatte.

Relativamente poi all'aumento della velocità dei treni, basterà rilevare che mentre nell'Italia continentale, questa velocità è andata progredendo fino a raggiungere una media di 53 chilometri all'ora, in Sardegna, invece, è rimasta da 30 anni stazionaria, con soli 25 chilometri all'ora, come ho già accennato.

Per il difettoso ordinamento delle stazioni, per la molteplicità delle fermate, per l'economia che le Società hanno interesse a realizzare per avvantaggiare gli azionisti, non è possibile alcun miglioramento dei servizi nell'attuale stato di cose creato da convenzioni fatte apposta per favorire i concessionari.

Ad ovviare agli inconvenienti, che sono stati altra volta lamentati in questa Camera da colleghi autorevolissimi con parola molto più efficace della mia, si era chiesto di istituire un terzo treno accelerato, destinato esclusivamente al trasporto dei passeggeri e della posta.

Il compianto ministro Gianturco, nel giugno del 1907, dichiarava formalmente che egli avrebbe fatto tutto il possibile per adottare questo provvedimento, ed esprimeva la speranza di essere riuscito a convincere la Compagnia reale delle ferrovie Sarde che l'onere della spesa, per il terzo treno, dovesse essere a suo carico.

Ma la speranza fu vana, giacchè avendo l'onorevole Bertolini continuato le orme del suo predecessore, anzi avendo addirittura invitata la Compagnia ad istituire il terzo treno, sono sorte più tenaci e più risolte le opposizioni, sulle quali dovranno pronunciare o gli arbitri o i tribunali.

Intanto ognuno comprende come la risoluzione della controversia non possa essere nè facile nè pronta. Così si perpetuerà il danno per l'isola, e il servizio continuerà ad essere deficiente, e, mi consenta la Camera la parola, anche vergognoso. Dico vergognoso, perchè malgrado le reiterate richieste della Camera di commercio, malgrado i voti delle rappresentanze locali, non si è potuto riuscire ad ottenere che almeno due vetture del treno che parte da Sassari

per Chilivani, si allaccino all'altro treno che parte da Cagliari per Golfo Aranci, e così evitare il noioso trasbordo dei passeggeri dopo appena un'ora e mezzo di percorso.

Poichè ho parlato del terzo treno, sento il dovere di mettere in guardia il ministro dei lavori pubblici contro una proposta che si dice fatta al Governo da un ufficio che dovrebbe ritenersi molto competente, quella cioè di limitare il terzo treno al tronco Cagliari-Macomer.

La proposta è così strana che non metterebbe conto neppure di discuterla, perchè non raggiungerebbe lo scopo, escluderebbe dal vantaggio oltre la metà della Sardegna, inasprirebbe il dissidio tra il capo sud e il capo nord dell'isola ed avrebbe l'aspetto di un provvedimento odioso a danno della provincia di Sassari, inquantochè il terzo treno si fermerebbe proprio al limite delle due provincie. E qui non sarà fuor di luogo ricordare come fin dal 1881, quando Alfredo Baccarini, nome caro al cuore dei sardi, visitò la Sardegna, ebbe a convincersi che il numero dei treni e gli orari erano insufficienti e non soddisfacevano ai bisogni appunto della provincia di Sassari, ed ordinò un terzo treno da Sassari ad Ozieri e da Chilivani a Bonorva.

Il provvedimento fu mantenuto fino a che a reggere il dicastero dei lavori pubblici rimase Alfredo Baccarini; il ministro Genala credette poi di revocarlo.

Ho voluto fare questo ricordo per dimostrare che se il terzo treno è stato riconosciuto indispensabile per i bisogni della provincia di Sassari 27 anni addietro, l'accennata proposta, se è vero sia stata fatta, sarebbe assurda. Sono certo che un ministro italiano non potrà che respingerla.

Probabilmente i provvedimenti invocati troveranno resistenza nelle Società per la vicinanza della scadenza del termine in cui il Governo può valersi della facoltà del riscatto.

Di questa questione che si presenta, non lo nego, abbastanza complessa, si potrà trattare quando verrà in discussione il bilancio di assestamento, ma a me sembra che, indipendentemente dalla sua risoluzione, il Governo debba adottare i detti provvedimenti spiegando la energia che mi attendo dall'onorevole Bertolini.

In tal modo si potrà dare efficace incremento al servizio ferroviario della Sardegna, nello scopo di facilitare il suo risorgimento economico e di secondare il suo risveglio.

di cui si ha prova nei sempre crescenti pro-dotti del traffico.

Esaurito così il breve accenno alle due questioni relative all'esercizio ferroviario in Sardegna, dirò poche parole sulle opere di bonifica e di correzione dei corsi d'acqua.

Ritengo degna di lode la innovazione, che si è introdotta nel bilancio che discutiamo, di raggruppare cioè in un solo capitolo tutti gli stanziamenti relativi a queste opere.

Nei bilanci precedenti ogni capitolo si riferiva ad un'opera diversa. Da ciò derivava l'inconveniente che mentre alcuni stanziamenti restavano immobilizzati perchè o le opere non si eseguivano oppure non procedevano con molta rapidità, dall'altra parte venivano a mancare gli stanziamenti per quelle in corso di esecuzione.

Questo inconveniente si è specialmente verificato per le bonifiche di Santa Lucia, e di Salineddas ed ha dato luogo a proteste e minacce di liti da parte degli appaltatori.

Molto opportunamente quindi tutte le opere autorizzate dalle leggi del 1897, del 1902 e del 1907 sono riunite in un capitolo, che viene poi diviso in articoli corrispondenti alle singole opere.

Con questo sistema l'amministrazione potrà servirsi dei fondi eventualmente occorrenti per le diverse opere indicate negli articoli, in modo che non avvenga il danno della sospensione dei lavori. Però debbo rilevare che gli stanziamenti fatti per le opere da eseguirsi nella provincia di Sassari (per quella di Cagliari mi mancano gli elementi) mi sembrano assolutamente insufficienti.

Non intendo certo annoiare la Camera con un esame analitico dei diversi stanziamenti. Mi basterà accennare soltanto che, mentre per la bonifica di Terranova occorrono 300 mila lire, nel bilancio non si trovano stanziati che lire 150 mila.

Quindi l'amministrazione si troverà nella dura necessità, o di sospendere i lavori in corso, oppure di ritardare la esecuzione delle altre opere. Ma, nell'un caso o nell'altro vi è sempre il danno della Sardegna.

Giorni sono ho inviato all'onorevole ministro dei lavori pubblici la deliberazione del comune di Orosei, che reclama la pronta correzione del Cedrino.

Nè si possono ritardare le bonifiche del Coghinas e di Posada.

Non so poi darmi ragione della omissione

di stanziamento per una bonifica, molto importante dal lato igienico, quella cioè dello stagno di Kalik, presso Alghero, per la quale è già pronto, da tempo, il relativo progetto. Questa omissione mi lascia comprendere che l'opera non si voglia eseguire nell'esercizio 1908-909: ciò reca gravissimo danno, perchè si continua a lasciare ancora chi sa per quanto tempo un centro d'infezione malarica.

La necessità di sollecitare il prosciugamento del detto stagno è stata rilevata da tutte le autorità locali sanitarie, nell'interesse dell'igiene.

Ho voluto richiamare su questa omissione l'attenzione del ministro, nella speranza di avere una soddisfacente dichiarazione.

Poche parole dirò pure sopra un'altra omissione.

La legge del 14 luglio 1907 ha stabilito il concorso dello Stato, in ragione del 50 per cento, per le condotture di acqua potabile o pozzi artesiani che si costruiranno nei comuni della Sardegna.

Ora nel bilancio in discussione io ho trovato (e di ciò mi compiaccio) gli stanziamenti per l'identico scopo a favore dei comuni della Calabria, in esecuzione di una legge speciale, ma nessuno stanziamento ho trovato per i comuni della Sardegna.

DE NAVA. Gli stanziamenti sono nel bilancio dell'interno.

ABOZZI. No, in quello dei lavori pubblici debbono essere, onorevole De Nava. Infatti sia per la natura del concorso che deve dare lo Stato, sia perchè il provvedimento adottato dalla legge speciale per la Sardegna è stato tratto dalla legge per la Calabria, gli stanziamenti non possono che trovar sede in questo bilancio.

A questo proposito debbo notare che diversi comuni hanno già iniziato, o stanno per iniziare la costruzione di acquedotti: ricorderò i comuni di Tempio e di Alghero.

Senza il relativo stanziamento il ministro non potrà corrispondere il concorso stabilito dalla legge.

Per conseguenza dovrà rimanere senza esecuzione una delle parti più importanti di essa legge, quella che mira al miglioramento igienico, ad eliminare le cause di malattie infettive.

Un'ultima raccomandazione, che non è nuova, ma che giunge sempre opportuna. Dopo otto mesi finalmente si è potuto ottenere che l'ufficio del Genio civile di Sassari com-



pilasse il progetto di massima per la sistemazione del porto di Porto Torres.

La condizione di questo porto, segnalata ripetutamente alla Camera, è così eccezionale che il ritardo nella esecuzione dei lavori costituisce senza esagerazione un vero disastro.

Prego perciò l'onorevole Bertolini a dare vigoroso impulso perchè vengano sollecitate e compiute prontamente le pratiche che devono precedere l'appalto dei lavori, in modo che questo possa aver luogo nel più breve termine possibile.

E mi dispenso dal dirne le ragioni, perchè, ripeto, diverse volte alla Camera ho parlato delle vicende dolorose del disgraziato porto di Porto Torres.

Finisco dichiarando che come io ho compiuto il mio dovere, così confido che il Governo adempirà al suo.

I provvedimenti che invoco non sono che provvedimenti di giustizia distributiva, ispirati ad un alto principio di solidarietà nazionale verso popolazioni che, se sono infelici, sono però patriottiche. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

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

**ORLANDO SALVATORE.** Vi è nel campo dello sviluppo industriale e commerciale del paese una questione la quale, a mio parere, è la più urgente che si presenti dinanzi al Parlamento, ed è la questione della navigazione fluviale nei traffici interni del paese.

La questione ormai è giunta a quello stadio che qui si suol dire maturo, e non attende più che provvedimenti legislativi. Basta rilevare l'enorme numero di pubblicazioni venute alla luce negli ultimi anni e basta per questo salire un momento in biblioteca, per comprendere come questa questione agiti vivamente l'opinione pubblica.

È bastato l'arrivo del *Granatiere* a Roma, fatto di cui do lode al ministro della marina, in quanto con questi fatti si fanno progredire le idee assai più che con tutte le parole che noi possiamo pronunziare qui dentro, per risollevarsi di nuovo la grande questione di Roma al mare. Ovunque Consigli provinciali e comuni si agitano e domandano provvedimenti. A Milano si è costituito un Consorzio per promuovere la navigazione nella valle Padana. A Torino si è pure costituito un Comitato il quale domanda la comunicazione di Torino col

mare non più per il Po, ma per Ceva, Albenga ecc. con un canale montano andando quindi al mare per una via più economica come esercizio, ma certo dispendiosa per quello che riguarda il primo impianto. A Roma abbiamo il Comitato per Roma marittima, di cui fa parte un mio affine. A Firenze il primo congresso regionale toscano che ha avuto luogo due anni fa, vi ha domandato subito provvedimenti per la navigazione fluviale e per i porti. Probabilmente si riunirà ancora nel settembre prossimo e vi domanderà ancora provvedimenti per la navigazione fluviale e pel porto di Livorno.

Grandiosi progetti sono venuti a conoscenza del pubblico, nei quali l'ingegno umano si aguzza. Vi si domanda l'unione della rete fluviale Padana con i laghi della Svizzera e quindi colla rete di canali dell'Europa centrale.

È il progetto Caminada; progetto che certamente rappresenta un'alta manifestazione d'ingegno, ma che, nel momento attuale in cui tutti i canali nostri sono nello stato di completo abbandono mi sembra un poco prematuro.

Ora la ragione di questa effervescenza dell'opinione pubblica sta in ciò che, mentre i vecchi ricordano i tempi nei quali la navigazione fluviale era in fiorente esercizio, i giovani invece si rendono conto della necessità del traffico attuale grandemente cresciuto. Enormi masse di merci entrano nel paese, specialmente di carbone, che domandano non rapidità, ma economia di trasporto, specialmente riduzione al minimo dei trasbordi, annullamento, se è possibile, di tutte le false spese portuarie oggi in Italia così elevate come abbiamo lamentato nella discussione della legge sui porti.

Si fa per via fluviale con una forza di quaranta cavalli il trasporto di un peso di trecento tonnellate, alla velocità di quattro o cinque chilometri; il che vuol dire per dieci ore di navigazione cinquanta chilometri al giorno, cioè tanto quanto fa la ferrovia con un treno di venti o trenta vagoni che richiede 400 o 500 cavalli di forza. E si comprende quindi come la navigazione fluviale possa raggiungere anche lo scopo di dare al trasporto delle merci un costo che può arrivare perfino ad un decimo del costo dei trasporti ferroviari.

E poi tutte le sponde dei fiumi, che sono andate industrializzandosi e che si trovano lontane dalle ferrovie o che se anche non

troppo lontane, richiedono pur sempre per la merce, un ulteriore trasporto per le vie rotabili, rendono spesso il trasporto per la via fluviale necessario quando anche esso venga a costare più del trasporto per ferrovia.

Ed allora si comprende come all'estero questa navigazione fluviale non sia stata abbandonata mai e si sia andata sviluppando largamente.

Io non starò ad indicare alla Camera le cifre; ne dirò semplicemente qualcuna per dare un'idea sommaria della questione, perchè ognuno può consultare da sé le statistiche estere ed indagare in quelle italiane perchè statistiche italiane vere e proprie al riguardo non abbiamo ancora.

La Germania ha 12,600 chilometri di canali con un movimento di circa ottanta milioni di tonnellate. La Francia ha 12,000 chilometri di canali con circa quaranta milioni di tonnellate di movimento.

L'Inghilterra ha 60,000 chilometri di canali con 40 milioni di tonnellate di movimento. Nella relazione del disegno di legge del compianto ministro Gianturco sono indicate le somme enormi che si stanziavano in questi paesi per lo sviluppo della navigazione interna e tutti sappiamo che essi non hanno mai abbandonato questa via del traffico interno nel paese e che anche negli anni passati hanno sempre stanziato somme ragguardevoli, con l'intento di non abbandonare mai questo mezzo di comunicazione economica.

In Germania si spendono quattromila lire a chilometro all'anno per la manutenzione ma si hanno canali profondi e battelli sino a 2,000 tonnellate. In Francia ed in Austria si spendono 1,200 a 1,300 lire ed in Francia si naviga generalmente con battelli di 300 tonnellate.

Da noi invece in 27 anni si sono spesi 33 milioni, vale a dire una media di circa 1,200,000 lire all'anno che in quest'ultimo decennio scese a poco più di 900,000 lire e cioè 327 lire a chilometro, ciò che si riduce a 90 centesimi al giorno e per chilometro.

Questo corrisponde precisamente all'abbandono delle vie per acqua. Ed allora è naturale che siano avvenuti interrimenti, crollamenti di muri, di sponde e tutto quello che oggi lamentiamo e che a poco a poco ha ridotto la nostra rete fluviale nelle condizioni nelle quali essa ora si trova e cioè in grande decadenza.

Per ciò mentre nell'Alta Italia, prima

della unificazione italiana, si aveva, nella valle padana, un esercizio di navigazione abbastanza fiorente; il Lloyd Austriaco, per esempio, faceva giungere i suoi trasporti da Trieste a Calvanella di Po e mandava poi barche e rimorchiatori da Calvanella fino al Lago Maggiore.

Venuta l'unità italiana, piroscafi e rimorchiatori sparirono, la navigazione col peggioramento delle condizioni dei canali e fiumi tornò ai sistemi primitivi e decadde. Oggi sotto lo stimolo delle necessità nuove, le popolazioni si risvegliano e domandano a gran voce provvedimenti intesi a riparare il passato abbandono.

Molti si ricordano, per ciò che riguarda la Toscana, quando da Firenze, dal Porto del Pignone, si poteva navigare fino al porto di Livorno perchè i Governi antichi, risalendo fino a quello dei Medici, avevano fatte opere modeste, ma che tuttavia erano state sempre utilizzate, come la conca di Castelfranco e il canale dei Navicelli.

Ora queste opere non rispondono più alle esigenze della navigazione la quale viene ancora esercitata unicamente perchè esistono necessità impellenti che richiedono il trasporto per acqua. Il porto del Pignone di Firenze, quello di Lucca e quello di Altopascio ed altri sono completamente abbandonati. In alcuni di essi si vedono ancora affiorare dalla terra che li riempie, le banchine, melanconica memoria di trasporti fluviali ora completamente cessati.

E nei punti dove la navigazione può ancora esercitarsi ha raggiunto prezzi molto elevati e, non si tratta di una navigazione trascurabile perchè si raggiungono almeno le 600,000 tonnellate annue, e cioè 10 a 14 centesimi per tonnellata-chilometro, sull'Arno, e 6 a 7 centesimi sul canale dei Navicelli, mentre all'estero vengono a costare non più di un centesimo e mezzo o due a chilometro-tonnellata ed i prezzi tendono sempre più a ribassare appunto per i lavori che si vanno continuamente facendo.

Nel canale dei Navicelli, che è in migliori condizioni, e dove i prezzi scendono, come ho detto, a 6 o 7 centesimi per tonnellata-chilometro, essi sono, come si vede, sempre prezzi superiori a quelli dei trasporti ferroviari; eppure i trasporti per acqua si continuano a fare, perchè così esigono le necessità imprescindibili delle industrie impiantate vicine a quelle vie d'acqua.

Si comprende quindi come con qualche lavoro si potrebbe mettere l'Arno in istato

di sufficiente navigazione, e accenno principalmente ad una nuova conca a Castel-franco, e si potrebbero far discendere i prezzi dei trasporti fluviali a circa 4 centesimi a tonnellata-chilometro e dare un immenso sviluppo al traffico ed al commercio delle sponde dell'Arno.

Intanto quali sono le cause della decadenza della nostra navigazione fluviale? Quando fu fatta l'unità italiana il Paese che si trovava stremato dalle spese occorse per le guerre d'indipendenza, dovette affrontare il problema ferroviario che ne assorbì le ultime risorse. Si disse allora: « non c'è più bisogno di navigare per i fiumi, e per i canali » e questo concetto fu accolto con entusiasmo. Ecco la ragione che si adduce per giustificare l'abbandono delle vie fluviali.

Credo però che esista un'altra causa la quale è insita nelle nostre leggi e precisamente nella legge sui lavori pubblici del 1865, in cui all'articolo 141 e seguenti è detto che le vie fluviali debbono considerarsi come vie pubbliche e che nelle vie fluviali, nelle quali si esercita la navigazione, la manutenzione deve essere a carico dello Stato.

E così eseguendosi il tanto invocato rettifilo del canale dei Navicelli o almeno allargandolo e migliorandolo in modo da potervi esercitare una trazione meccanica economica si potrebbe ridurre il costo del trasporto per esso anche al disotto dei 4 centesimi a tonnellata-chilometro con immenso vantaggio delle industrie pisane, concetto nobilissimo questo col quale, in sostanza, il Governo faceva dono al paese di queste vie gratuite; seguiva, in quest'atto generoso, l'esempio dato da altri paesi i quali consideravano anch'essi le vie fluviali come vie gratuite.

Se non che gli altri paesi, più di noi ricchi, continuarono a mantenere queste vie; a spendere, per esse, nella misura che ho citato poco fa; mentre il Governo italiano, dopo aver fatto questo dono, abbandonava le vie fluviali a se stesse. E così, mentre noi davamo al traffico fluviale italiano una casa gratuita, non curandone la manutenzione mettevamo la casa stessa in condizione di decadere ponendo l'inquilino nella necessità di allontanarsene.

Ora, questo principio della gratuità di una via sulla quale si possono trasportare 200 o 300 tonnellate, con lo sforzo d'un solo cavallo, dove un rimorchio di 40 cavalli trasporta quanto un lungo treno, è esso un

principio giusto, oggi ammissibile, o non risiede in esso appunto una delle cause per le quali la nostra navigazione fluviale è venuta decadendo?

Ma forse che una rotabile pubblica quando viene percorsa da vetture, da automobili o da bicicli non perde la sua gratuità colle tasse che colpiscono questi mezzi di trasporto?

Quindi neppure la via pubblica è gratuita.

Intanto, questo concetto si è tanto generalizzato, che tutte le leggi sono state improntate al principio della gratuità di una via che il Governo non ha poi curato ed ha lasciato decadere. E venne la legge per il Tevere, una prima legge fluviale, ed in essa si è stabilito che il Tevere sia considerato mare fino a Roma.

Accetto questo concetto, in quanto esso possa valere a dare un inizio, una direttiva nel campo amministrativo alla navigazione fluviale, a metterla sotto una legislazione già esistente che valga a regolare i tipi e la proprietà dei galleggianti (giacchè oggi il perdere un battello sopra un fiume od un canale è lo stesso che perdere un fazzoletto lungo una via) e valga a dar norma alla navigazione.

L'accetto, anche perchè faciliterà le comunicazioni col mare, perchè Roma è tanto vicina al mare. Ma, quanto al concetto della gratuità quando esso fosse esteso a tutte le grandi vie fluviali io non potrei accettarlo perchè anche il mare quando diventa porto perde la sua gratuità perchè nel porto si pagano tasse.

Una nave che porti 200 o 300 tonnellate paga una tassa d'ancoraggio che può essere di 60 lire o di 150 se a vapore.

Il Consorzio di Genova domanda, per varare una semplice chiatta (nel mare non gratuito del porto), domanda dico 5,000 lire. Lo stesso accade negli altri paesi, le tasse portuali rappresentando il compenso delle spese ed il corrispettivo delle comodità che si offrono.

Quando occorrono opere e spese per facilitare in qualsiasi modo il traffico è giustificata l'imposizione di qualche tassa. È così che si concede ai comuni per accelerare i lavori portuali l'imposizione di una soprata tassa di ancoraggio; sarebbe così che il Consorzio di Genova, quando fosse posto sopra basi indipendenti, potrebbe trarre dai diritti marittimi sulle navi che entrano in quel porto, i mezzi per sviluppare il porto

medesimo ed ugualmente potrebbero provvedere gli altri porti quando essi fossero posti sulle stesse basi amministrative.

Ora ciò che si fa per i porti dovrebbe farsi per le vie fluviali, ben inteso quando queste venissero poste in condizioni da trafficarvi con battelli di 100 e 150 tonnellate con comode vie alzaie da praticarvi efficacemente la trazione meccanica o almeno a cavalli ed il rimorchio nei fiumi, tanto più quando, come nel caso del nostro paese, il Governo non è in grado di supplirvi con stanziamenti diretti.

A che vale a noi il principio della gratuità quando da noi in Toscana i trasporti per Arno sono ormai ridotti a tale che costano da 10 a 14 centesimi per tonnellata-chilometro?

Del resto questo concetto della gratuità delle grandi vie fluviali tramonta ormai anche negli altri paesi, facendosi strada il principio di stabilire piccole tasse di navigazione in modo che il traffico fecondi e migliori le vie per le quali passa.

In Germania, per esempio, è a tutti noto che nel 1905 si è votata una legge con la quale si stabiliva una spesa per oltre 400 milioni per le vie fluviali; e il Governo statizzava questo metodo di comunicazioni delle merci, pur lasciandone l'amministrazione agli enti locali. E mentre la Carta costituzionale di quell'Impero all'articolo 54 stabilisce che le vie fluviali siano libere, invece adesso la legge approvata stabilisce che per i canali si paghi un pedaggio; e nell'organizzare l'amministrazione tecnica ed economica di questi canali, a costituire le Commissioni distrettuali e la Commissione centrale nazionale sono chiamati funzionari ed elementi locali, questi ultimi in maggioranza, ed eletti dagli enti e dagli interessati locali.

In Francia, che è stata la più fedele al principio della navigazione libera, anche in Francia, questo principio comincia a tramontare e noi abbiamo udito al Congresso della navigazione fluviale, a Milano, il rappresentante della Francia, l'ingegnere La Rivière, ingegnere capo *des ponts et chaussées*, esprimere il voto che la legislazione francese sia modificata in modo da accogliere in principio di togliere alle vie navigabili fluviali il carattere di vie pubbliche che ora hanno.

La Germania dunque si è messa per questa via e la Francia sta per avviarsi. In Inghilterra si sa che i canali sono stati co-

struiti dai privati; alcuni appartengono alle ferrovie, ma ora il Governo ha nominato una Commissione reale perchè studi la navigazione interna; essa farà le sue proposte: vedremo quali saranno. Ma in Inghilterra il principio del pedaggio è accolto dal momento che i canali sono stati costruiti dai privati e quindi si lascia (questo è il concetto che predomina) che il traffico paghi la via per la quale passa.

Ora sarebbe opportuno che si consentisse anche presso di noi un pedaggio minimo, per esempio di un centesimo per tonnellata-chilometro, limitatamente per canali in determinate condizioni. Io ho cercato di indagare a quanto sommano le tonnellate-chilometro dei trasporti fluviali italiani, ma non mi è riuscito possibile, statistiche non ne esistono. Quanto al movimento del tonnellaggio, si è potuto raggranellare qualche cosa qua e là e risulterebbero quattro o cinque milioni di tonnellate, delle quali tre milioni nell'alta Italia, seicentomila circa in Toscana, e nel Tevere centomila tonnellate. Quanto al chilometraggio, è più difficile a sapersi, perchè, come ho detto, non vi è nessuna statistica: si può forse ritenere da trecento a cinquecento milioni di tonnellate-chilometro. Fissando una tassa che non dovrebbe oltrepassare mai un centesimo a tonnellata-chilometro, si potrebbe ottenere un gettito il quale, mano mano che le vie fossero ridotte alla grande navigazione fluviale, potrebbe raggiungere i cinque milioni.

Con questo lieve contributo si potrebbe provvedere ad aumentare la profondità e la larghezza delle vie fluviali, ottenendo così una riduzione immediata nelle spese di trasporto coll'adozione di barche di forte portata e si darebbe vita ai consorzi locali. Mi pare dunque che anche abbandonando parzialmente questo principio della libertà di navigazione, pur di raggiungere l'economia del trasporto, mi pare, dico, che facendo un'eccezione alla teoria astratta, si verrebbe a conseguire un risultato pratico.

Qualche provvedimento adunque ormai s'impone.

L'onorevole Gianturco aveva presentato un disegno di legge, il quale, come l'onorevole Bertolini ci ha detto ieri, sarà ritirato. Ma poichè trovai ancora nell'ordine del giorno, mi si permetta di dire qualche cosa relativamente a quel progetto. Esso stabiliva i consorzi, ai quali ho accennato, ed io credo che questo principio si debba

accogliere: in quanto che esso sveglierà tutte le energie locali, comuni, provincie, ed attività private interessate.

Il difetto di questa legge sta in ciò che essa addossa a questi enti il 40 per cento delle spese che, in forza della legge del 1865, dovrebbe stare a carico dello Stato e questo carico comuni e provincie non possono sopportare.

Ora, se a questi enti autonomi colla concessione di una lieve tassa darete modo di provvedere a questo 40 per cento, essi sorgeranno e le vie fluviali saranno ripristinate.

Certo la questione è grave, specialmente perchè si può credere a prima vista, con un esame superficiale della cosa, che lo stabilire un pedaggio sulla navigazione interna possa scoraggiare quelli che intendono fruire di queste vie.

Ma esaminando la cosa a fondo, vedendo qual è lo stato di abbandono al quale questo principio ci ha portato fino ad oggi, questo timore dovrebbe sparire, questa antipatia dovrebbe cessare, quando si pensi che il miglioramento delle vie esistenti porterà alla riduzione delle spese di trasporto e tanto più quando si vede che altri paesi si sono avviati su questa strada. E su questo argomento non ho altro da dire.

Ancora poche parole sopra un altro argomento che a questo ha attinenza: quello dei porti che è legato alla questione dei canali.

Anche per la questione portuaria vale lo stesso concetto: si dovrebbero dare ai porti i mezzi che provengono dal suo traffico, così non si avrebbero false spese portuali di porti creati in punti dove non c'è necessità, ma si vedrebbero sviluppare largamente quelli veramente necessari ai traffici del paese.

Non m'intrattengo a parlare della mutazione dei mezzi di trasporto marittimi, ma debbo segnalare alla Camera che, per il fatto che nel trasporto merci si è sostituito il vapore alla vela, è avvenuto che, mentre prima ad una lunga permanenza nei viaggi poteva corrispondere anche una lunga permanenza nei porti, oggi, ad una breve permanenza sul mare devono corrispondere brevissime permanenze nei porti a causa dell'aumentato valore delle navi e delle loro alte quote di interessi e ammortamento; e mentre prima il marinaio si riposava in mare laddove nel porto doveva, appena arrivato, scaricare le merci, oggi il marinaio,

o meglio l'operaio marittimo, il fochista, il macchinista, l'uomo di coperta lavora in mare e si riposa in porto.

Una numerosa falange di operai locali lavora a bordo per esso; il piroscalo è messo sotto le macchine, i silos, gli estrattori di carbone, le filovie e in poche ore rapidamente è scaricato. Ed allora, con questa nuova organizzazione, è avvenuto che nei porti sono andati stabilendosi grandissimi interessi; capitali enormi si sono impiantati lungo le banchine ed enormi masse di lavoratori si sono riunite in questi punti di lavoro, in questi punti di contatto fra ferrovia e navigazione marina.

Ora è evidente che con queste mutazioni avvenute nei porti, con questi nuovi importantissimi interessi che si sono andati formando, si sono levate da queste agglomerazioni, voci che prima non esistevano e che tendono oggidì a farsi sentire dai poteri centrali. E quando questa voce è sufficientemente forte essa vi domanda la autonomia.

Io dico subito che sono favorevole al principio dell'autonomia, ma un'autonomia completa, una autonomia che dia sopra tutto la base finanziaria all'ente che si va a costituire. L'autonomia del porto di Genova (c'è qui l'amico Cavagnari ed io non dirò che poche parole perchè non è il mio campo) l'autonomia del porto di Genova è insufficiente, è una mezza autonomia. Noi sappiamo che quel consesso è formato un po' da Enti locali, molto da funzionari. Noi sappiamo che quel consesso non ha proventi sufficienti per far fronte alle spese di amministrazione e di nuovi lavori. Dunque dare l'autonomia in quelle condizioni, equivale non darla. Però, quando questo sistema di autonomia del porto di Genova sarà corretto, io ho la ferma fiducia che con l'autonomia Genova raggiungerà la più grande altezza di sviluppo commerciale. E fu ancora l'autonomia che diede vita al porto di Venezia, quando quel porto, costruito dalla Società adriatica, fu da lei amministrato e si sviluppò sino a raggiungere la cifra, che ha raggiunto, di oltre 2 milioni di tonnellate, e per il quale si vedevano le merci della Toscana, i marmi dell'Avenza, per esempio, prendere la via di Venezia per andare nelle Indie, invece di prendere la via del mare Tirreno.

Dunque ho fede completa nell'autonomia, e spero che nell'avvenire il Governo vorrà estendere questo beneficio (special-

mente dopo corretta la legge di Genova) estendere questo beneficio, e dare agli altri porti l'autonomia, cioè a dire i mezzi di svilupparsi, traendo dal traffico quella tanta parte che occorre per far fronte alle spese amministrative ed ai lavori.

Intanto se noi guardiamo agli altri paesi, vediamo che da per tutto dove la marina mercantile è fiorente, ivi i porti sono amministrati in forma autonoma. In Inghilterra ed in America appartengono alle corporazioni comunali, oppure (e sono la maggior parte in Inghilterra) ad enti privati. E al momento presente nel quale per la cresciuta dimensione delle navi si debbono fare fortissimi lavori per i *docks* di Londra per i quali le Compagnie domandavano naturalmente concessioni e sussidi governativi, per l'abbassamento delle soglie, per la ricostruzione delle sponde con maggiore immersione, ecc., il Governo invece presenta al Parlamento una legge con la quale riscatta questi *docks*, ma subito li costituisce in ente autonomo amministrato in gran parte da quel comune e da competenti periti nominati per elezione.

La legge non è ancora votata, ma probabilmente lo sarà presto.

I porti del Belgio, dell'Olanda e della Germania, è noto a tutti che sono in mano dei comuni, e proprietà dei comuni. Quelli di Amburgo e di Brema, città libere, sono in mano dei Senati di quelle città, cioè dei Consigli comunali. Essi fanno e disfanno: il Governo centrale vi ha una giusta ingerenza tutoria, ma lascia fare ad essi, e lascia che si sviluppino a seconda dei bisogni che essi più degli altri possono giudicare e quindi provvedervi con la maggior sollecitudine possibile.

Ed abbiamo un altro paese, un paese che finora era (non saprei trovare la frase perchè non sono oratore) era la nostra consolazione ed il nostro orgoglio: la Spagna. Ma sotto questo punto di vista disgraziatamente non possiamo citare la Spagna, perchè i porti della Spagna appunto sono in questa condizione che sto per dire. Essi sono divisi in due categorie: la Spagna fa carico al Governo per le spese che riguardano i porti di interesse marittimo, per i rifugi, per i porti militari, le rade insomma. Ma tutti i grandi porti commerciali, come Barcellona, Valenza, ecc., sono in mano delle *juntas* locali, le quali traggono dalle tasse marittime i proventi necessari allo sviluppo dei loro porti.

E noi abbiamo, onorevoli colleghi, che la marina mercantile spagnola è assai più avanti della nostra, come sapete. Essa ha un tonnellaggio molto più forte e le sue Compagnie invadono i nostri porti, ciò che noi non abbiamo fatto di fronte ai porti esteri.

Noi vediamo la bandiera spagnuola nel porto di Genova con piroscafi mandati da due o tre compagnie, mentre nessuno dei nostri piroscafi va all'Havre e nemmeno a prendere i nostri emigranti italiani che hanno la concessione di andare là ad imbarcarsi.

Dunque la marina spagnuola è più avanti di noi, ed una ragione sta appunto nella migliore organizzazione dei porti commerciali di quel paese che non costano nulla allo Stato, nelle facilitazioni, che si fanno alla bandiera nazionale, nelle facilitazioni per la applicazione di tutte quelle formalità, che riguardano le spese e l'amministrazione portuale. Resta la Francia, le cui formalità si sbrigano facilmente e rapidamente. La Francia, per quanto non sia precisamente amministrata, per ciò che riguarda i porti, come è amministrata l'Italia, ha anch'essa una amministrazione portuaria centrale, temperata però da *docks* privati e mitigata anche da tutte le installazioni commerciali, come tettoie, mezzi di scarico, ecc., che sono in mano delle Camere di commercio, le quali traggono l'occorrente per le spese da alcune tasse portuali. Ad ogni modo la Francia, se la vogliamo considerare nelle stesse condizioni amministrative dell'Italia per quanto riguarda i porti, è certo che ha una marina mercantile in decadenza. A questa decadenza volle riparare la legge, che fu votata due anni fa dal Parlamento, legge che accordava protezioni per dare impulso alla marina mercantile, ma molto facilmente quella legge non avrà l'effetto, che quel paese sperava.

Pur troppo noi ci troviamo nelle stesse condizioni, cioè che la nostra marina mercantile è in decadenza. Abbiamo votato una legge per le sovvenzioni marittime, ma fino a che non vedremo sorgere l'armatore spicciolo, che rinvesta i suoi danari per costruire sia pure una o due navi, e faccia i conti sulla economia dei porti italiani, sulle facilitazioni accordate alle merci, sulle tariffe ridotte di esportazioni ed altre facilitazioni, in modo che facendo i conti rientri nelle spese e possa navigare il mondo

ma mandare i noli in Italia, fino a che non vedremo sorgere questo armatore, indiscutibilmente la marina mercantile italiana non risorgerà.

Quindi noi ci troviamo, come la Francia, nelle stesse condizioni portuarie, ma anche nelle stesse condizioni di decadenza della marina mercantile. Detto questo a me pare che, mutati i tempi, la legge del 1865, a cui rimontano tutte le disposizioni, che riguardano i porti, debba esser riveduta. Un primo accenno a questa nuova necessità si ebbe intorno al 1895, quando il Governo nominò una Commissione, la quale doveva presentare i provvedimenti necessari al porto di Genova, circa il quale si cominciava a parlare di autonomia. Questa Commissione fece la sua relazione, che portò alla autonomia del porto di Genova, ma estese anche il suo esame ai provvedimenti, che dovevano prendersi per altri porti. Io ho qui alcune delle proposte del relatore di quella Commissione, il quale dice: « L'esperienza dei porti esteri dimostra che alle opere di precipuo interesse marittimo dovrebbe pensare e provvedere lo Stato, a quelle di precipuo interesse commerciale il traffico del porto ». Più oltre sostiene che i requisiti, che richiede il traffico moderno, solo possono ottenersi coll'attivo ed energico concorso pecuniario e soprattutto direttivo degli enti locali.

Ora, onorevole ministro, quali sono le condizioni, in cui ci troviamo noi? I nostri porti sono diretti amministrativamente, tecnicamente ed economicamente dalla amministrazione centrale. Noi facciamo cioè il contrario di quanto questo egregio funzionario, e ne cito il nome a cagion d'onore, il commendatore Luigi Luiggi, presentemente alla amministrazione ferroviaria, ispettore superiore del Genio civile, proponeva,

Si è fatta una limitata e insufficiente applicazione per Genova di questo concetto, ma non si è fatto nulla per gli altri porti e noi dipendiamo dalla amministrazione centrale con tutte le sue lentezze e i suoi inconvenienti.

Io, onorevole Bertolini, non faccio certo la proposta di dare subito l'autonomia a tutti i porti, cosa a cui si verrà, quando il porto di Genova sarà sistemato e camminerà su i suoi piedi, ma mi permetto di richiamare la sua attenzione su questa urgente necessità.

Nel febbraio scorso, se non erro, io presentai una mozione firmata da oltre trenta

deputati tendente a fare accogliere dai consessi centrali la voce degli enti locali quando si tratta di decidere le sorti amministrative o tecniche del porto stesso.

La mozione suonava così:

« La Camera, convinta che dalla esecuzione di razionali lavori portuari diretti all'alta finalità economica di offrire al traffico marittimo e terrestre movimento di merci sui porti rapido ed a buon mercato, dipenda non solo lo sviluppo marittimo, ma anche quello industriale e commerciale del paese, invita il Governo a studiare e presentare alla Camera opportuni provvedimenti legislativi acciocchè nei supremi Consessi destinati a deliberare intorno allo sviluppo dei porti commerciali, siano accolti i rappresentanti delle Camere di commercio o di altri enti locali competenti ».

La questione del porto di Livorno era legata a tale mozione. Essa si avviava ad una soluzione.

Io ho ritirato questa mozione accogliendo il suo invito, ed ho la massima deferenza, la massima fiducia in lei, e spero che ella possa risolvere anche la questione portuale dell'intero paese.

Con gli esempi che le ho citato qui, ed anche tenendo presenti le parole di eminenti funzionari dello Stato, esaminiamo la questione, che è gravissima, e che richiede provvedimenti urgenti, perchè da essa dipende l'avvenire dei nostri traffici e della nostra marina mercantile. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

#### Presentazione di una relazione.

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

**CALISSANO.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Concessione o costruzione di ferrovie.

**PRESIDENTE.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

#### Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

**CAVAGNARI.** Sarò brevissimo.

Onorevoli colleghi, l'oratore che mi ha preceduto mi obbliga a non seguire, come era mio desiderio, nelle brevi considerazioni

che mi proponevo di fare, la relazione della Giunta generale del bilancio.

Mi riserbo di farne cenno, porgendo fin d'ora per essa le mie vive congratulazioni all'ottimo relatore.

Il collega Salvatore Orlando si è occupato, con la competenza che tutti qui e fuori di qui gli riconoscono, della questione della navigazione fluviale, della questione dei porti, della amministrazione dei porti medesimi, e delle condizioni della marina mercantile in relazione ad essi.

L'onorevole Orlando ha cominciato col dire che egli è fautore, e fautore convinto, della autonomia dei porti.

Io confesso la verità, non ho qui che a ripetere ciò che dissi quando si discuteva la legge dell'autonomia del porto di Genova, e cito le mie parole non per ripetere me stesso, ma per richiamare alla memoria ciò che allora dicevo:

« Debbo soggiungere che io sono amico di tutte quelle forme, non esclusa la forma autonoma, di amministrazione, le quali conducono al fine che noi desideriamo ».

Ed applicando la tesi al miglioramento dei nostri porti, soggiungevo allora, come soggiungo oggi, che se la forma autonoma deve essere quella che possa condurci al raggiungimento di tale scopo, noi come allora la votammo per Genova, siamo disposti anche oggi, non ostante le prove molto dubbie che ha fatto, a sostenerla per gli altri porti.

Prenderò le mosse dal discorso stesso del collega Orlando, e mi varrò dei suoi stessi argomenti.

Noi abbiamo un porto vicino, senza bisogno di andarne a cercare altri, che ci dà un meraviglioso esempio della sua attività, esempio che fu citato dall'onorevole Orlando, ed è il porto di Marsiglia.

Ora, quale maggiore accentramento di quello del porto di Marsiglia, nel quale, ad eccezione di quelle poche opere che, come diceva poc'anzi benissimo l'onorevole Orlando, sono affidate alla gestione delle Camere di commercio, tutto ciò che riguarda il vero indirizzo del porto dipende esclusivamente dal Governo centrale? E poichè questo è un esempio che mi dispensa dal citarne altri (che ora non saprei nemmeno dove andare a cercare); poichè questo è un esempio vivo, un esempio parlante per dimostrare come tutte le forme sia autonome, sia dipendenti dal Governo centrale, rispondono bene se funzionano e-

gregiamente, dico che la questione di forma per me non è che una questione secondaria. E d'altra parte, anche dove la forma autonoma fu adottata (citiamo per esempio l'Inghilterra) noi sappiamo che la amministrazione autonoma venne costituita con criteri, con concetti, con determinazioni e con applicazioni le quali purtroppo non hanno trovato riscontro nelle nostre disposizioni legislative. Per cui, anche se come linea di massima e di concetto noi dovessimo piegare il capo alla concessione della forma autonoma del porto, noi saremmo sempre col collega Orlando nel reclamare una riforma assoluta, per modo che questa amministrazione fosse affidata agli enti locali, i quali hanno la maggior competenza, hanno la migliore attitudine per poter disciplinare tale materia; e non creiamo enti i quali (non voglio far critiche perchè mi sento troppo inferiore e troppo incompetente) nella pratica dei fatti purtroppo non corrispondono.

Sicchè, se dobbiamo mantenere la forma autonoma, mantieniamola pure; ma mantieniamola in quel modo e con quei provvedimenti i quali valgano a farla fiorire. E poichè mi trovo, e non a caso, a parlare del porto di Genova; e poichè ho detto che la forma autonoma presso di noi non ha dato i migliori risultati, lasciate, onorevoli colleghi, che io con magra soddisfazione, con dolorosa soddisfazione direi quasi (e in ogni caso magra, purtroppo, perchè rispecchia solo quanto si è venuto dicendo da anni e anni a questa parte sulle condizioni di quel disgraziato porto), lasciate che io vi riassuma qui in cifre la sua situazione. E mi valgo di cifre perchè, per quanto il secolo sia diventato molto elastico, le cifre non sono divenute ancora di gomma, e per quanto si vogliano far servire anche a difendere le più varie opinioni, io credo che la maggioranza di questa Camera, e non solo di questa Camera ma anche quella del pubblico italiano, non consentiranno che l'aritmetica e i risultati statistici possano diventare una opinione ed essere citati solo per sostenere una tesi relativa alla opportunità delle cose, invece di rimanere l'indice esatto della vera situazione delle cose.

Voi sapete con quanta cura, con quanto affetto, con quanta simpatia e con quanta competenza le amministrazioni locali di Genova (e cito prima di tutte a cagion d'onore l'amministrazione municipale) seguano



le sorti del loro porto. Voi sapete come quest'ultima abbia anzi uffici stabiliti al riguardo, i quali si occupano dell'andamento del porto, per quanto in ciò le si unisca anche la nuova magistratura appositamente creata.

Orbene, onorevoli colleghi, ho qui la statistica del movimento di quel porto, la quale statistica, informata, lo ripeto, a concetti esatti e che non possono essere utilmente discussi e messi in dubbio, comincia (parlo di quella che mi venne comunicata) dal 1872 e va fino a tutto il 1907.

Ora volete una prova, e una prova che sarebbe come la conclusione dei lunghi discorsi, che ho fatto qui tante volte, quella tal conclusione alla quale, vedendo il fatale andare delle cose, ho più di una volta, pur non volendo assumere la veste di profeta, dichiarato che saremmo dovuti venire?

L'Amministrazione municipale di Genova fa precedere da considerazioni giustificative la sua statistica, giacchè, come dicevo, quantunque sia certo che l'aritmetica non può diventare una opinione, pure queste cifre furono in qualche modo contestate.

E tali giustificazioni hanno quel valore di cosa giudicata, che viene dalle cose ripetute.

Non ricorderò la definizione: *perpetua rerum iudicatarum*... non rammento più come dica precisamente, ma ad ogni modo è meglio errare nelle citazioni latine anzichè errare trattandosi di moli e di tante altre cose.

Dice, e dimostra dunque questa prefazione come e perchè sia venuta a tali conclusioni e non ne aveva il bisogno, perchè vi è il fatto che dal 1872 al 1907 abbiamo una prescrizione oltrechè trentennale. Ecco dunque la dolorosa sorpresa, che ci è offerta da questa statistica: Nel 1906 il risultato totale e generale del movimento del porto di Genova dà 6,164,873 tonnellate, tra esportazione ed importazione. Nel 1907 noi abbiamo la poco gradita sorpresa di vedere questa cifra scendere a tonnellate 6,054,105. E notate, non sono solo le 110,000 e più tonnellate, che vengono a mancare, dal 1906 al 1907, ma, se poniamo di fronte ancora ed aggiungiamo a questi risultati il costante movimento ascensionale degli anni antecedenti, che è qui consegnato in altrettante cifre, per cui il movimento del porto di Genova si poteva dire crescesse

ogni anno di 300 o 350 tonnellate, vediamo che da due anni a questa parte il porto di Genova ha perduto nel suo movimento 400 e più mila tonnellate.

Sapete, onorevoli colleghi, cosa viene a significare questo?

Ciò significa che noi, quando avremo finito di gettare quei grossi blocchi di pietre, vicino la lanterna, in quello specchio acqueo, il quale par destinato, attraverso i secoli, a rispecchiare la insufficienza di coloro, che presiedono ai lavori del porto di Genova, quando avremo finito, e forse avremo a fior d'acqua qualcuna di quelle rocce, che ora vanno alla profondità di venti metri, allora saremo costretti ad andare in cerca dei piroscafi.

Desidero che sia sperso l'augurio e che la mia voce sia smentita dai fatti. Io ricordo ancora, onorevoli colleghi, che quando avevamo la navigazione a vela, vi erano alcuni che, armati di lunghi cannocchiali, stavano sul molo delle Grazie, intenti a vedere quando spuntassero le vele di qualche bastimento genovese, perchè correndo ad avvertirne gli armatori ricevevano qualche cosa, in compenso della buona notizia.

Non vorrei che, quando i lavori in quello specchio d'acqua, che non voglio ripetere che cosa sia destinato a rispecchiare, saranno finiti, noi dovessimo tornare all'antico, mandando qualcuno a scrutare col cannocchiale l'orizzonte per vedere se per avventura, durante settimane e mesi, spunterà qualche piroscavo!

Voci. Oh! oh!

CAVAGNARI. Onorevoli colleghi, se noi avremo una diminuzione di 300 o 400 mila tonnellate per volta, state sicuri che faremo più presto a disfare di quello che...

DI CAMBIANO. Non sono esatte quelle cifre, non sono esatte.

CAVAGNARI. Non sono esatte, onorevole collega? Mi duole che ella possa impugnare le cifre del municipio. Partono dal 1872 queste cifre, e non furono mai impugnate.

L'Amministrazione comunale di Genova ha così poco interesse a diffamare il suo porto, che proprio non saprei dove avrebbe escogitata questa nuova formula di lesa comune e di lesa patria, direi, perchè, se non fossero vere queste cifre, costituirebbero una diffamazione; ma non la costituiscono perchè sono realmente la verità. So che vi sono altre cifre che si sono attinte da altra fonte. Ma, giacchè sono stato chiamato in

causa, permettetemi che dica che quelle cifre sono racconciate con quella gomma elastica a cui accennavo poc'anzi, e costituiscono non solo una semplice opinione anzichè un fatto reale, ma sono ridotte ad *usum delphini*, e adattate alla opportunità della causa. Capisco che vi possono essere buone ragioni in chi amministra di far vedere il progresso della cosa che è sottoposta alla sua savia e prudente, quando tale è, direzione. Ma non posso consentire fino all'ultimo limite cui mi vorrebbe indurre l'onorevole collega di portare nella questione cifre non corrispondenti al vero. Sicchè auguriamoci che queste cifre siano in avvenire modificate, ma accettiamole per quella sacrosanta e purtroppo dolorosa verità che rappresentano, perchè sono di questa verità i risultati!

È proprio da ammettersi che il comune di Genova (lasciando da parte i precedenti dati che vanno oltre il 1872) non abbia ancora imparato a fare le statistiche del suo porto?

Non mi intrattengo ulteriormente su questo punto, perchè mi pare che sarebbe un far torto alla savia amministrazione che queste note, questi dati ci fornisce, la quale amministrazione certo non ha bisogno delle mie difese per essere mantenuta in quel prestigio che si è sempre meritato.

E, del resto, se qualche altra considerazione, alla quale mi ha richiamato il collega onorevole Orlando, mi fosse consentita, mi permetterei di farne ancora un'altra. Io posso essere d'accordo con lui fino ad un certo punto nella massima enunciata che i traffici sviluppino i porti, ossia che i porti abbiano da attingere la ragione e gli elementi del loro sviluppo dalle tasse che nei porti stessi si pagano. Ma, onorevole collega, credo anche che questa massima vada un po' temperata. Io so di porti - e il collega onorevole Orlando lo sa meglio di me - dove si paga, e si paga profumatamente. Ma so peraltro che questi porti hanno uno sviluppo di banchine, una precisione di movimento tali, che i piroscafi che vi capitano, potendo allinearsi di fianco lungo le banchine, possono procedere, in uno o due giorni, allo scarico delle loro merci.

Ora, se noi pretendessimo che il porto di Genova avesse da attingere la ragione della sua esistenza e del suo progressivo sviluppo, esclusivamente o in gran parte dai proventi che si ricavassero dai suoi traffici, si allontanerebbe dal porto di Genova

quel movimento che pur troppo è già in diminuzione.

E ciò perchè due circostanze aggravanti verrebbero a danneggiare il porto di Genova, e cioè la lunga sosta che i piroscafi sono obbligati a farvi per la mancanza di banchine, ed il nuovo aggravio che si aggiungerebbe.

Di guisa che aumentiamo pure le tariffe, ma quando i mezzi di sbarco ed imbarco siano tali per cui quello che l'armatore paghi di più, come diritto, venga a risparmiarlo nel tempo, poichè se v'è un caso in cui veramente possa dirsi che il tempo è moneta è proprio per la gente di mare e per le navi.

ORLANDO SALVATORE. Io non ho parlato di aumento di tariffe...

DI CAMBIANO. Ma col nuovo ordinamento dellavoro dei carboni le tariffe sono diminuite e non cresciute.

CAVAGNARI. Mi rincresce di non aver qui gli elementi precisi che pure ho più di una volta citati alla Camera, per dimostrare a lei, onorevole Ferrero di Cambiano, che è uno dei più intelligenti amministratori del Consorzio del porto di Genova...

DI CAMBIANO. Grazie, grazie, ma io dico la verità.

CAVAGNARI... quanto costi il trasporto della merce da bordo al carro.

In pregevoli scritti di industriali lombardi, che mi rincresce di non avere qui, perchè potrei così citare una fonte che non è genovese, si è dimostrato come ultimamente questa condizione di cose non sia migliorata. I miei colleghi lombardi possono testimoniare che la Lombardia una volta faceva arrivare tutto il cotone dal porto di Genova, mentre ora viene da altri porti, e se in questo momento potessi procurarmi i documenti necessari, potrei dimostrare all'ottimo collega Ferrero di Cambiano, che mi piace di vedere oggi presente, anche come interruttore, che il motivo per cui una gran parte della merce ha esulato dal porto di Genova, è appunto quello da me accennato.

Ed io non mi dolgo se il carbone ha finito per accedere a Savona, alla Spezia o a Venezia: siamo tutti fratelli e lo spirito di solidarietà lo sento come gli altri, ma quello che mi addolora è il vedere che il carbone ed altre merci scendono dal nord, vengono da porti stranieri. (*Interruzione del deputato Orlando Salvatore*).

Sì, onorevole Orlando, il carbone è venuto anche dalla Germania. (*Interruzione del deputato Di Cambiano*).

PRESIDENTE. È inutile far dialoghi in questo modo. Chiedano di parlare se vogliono prender parte alla discussione!

CAVAGNARI. Così pure si dica del cotone e del grano, che da tempo hanno preso altre vie.

Non vorrei che il collega Ferrero di Cambiano pensasse che io mi fossi proposta la idea preconcepita di portare notizie artatamente a carico dell'amministrazione del porto di Genova o di esporre per diletto cose che debbono riuscire dolorose per tutti.

L'onorevole Di Cambiano sa che anche io, meritamente o no, sono genovese (*Viva ilarità*) e che ho un affetto abbastanza vivo per la terra natia; quindi egli, che conosce pure la solidarietà che noi abbiamo col forte Piemonte, non disconosca in me nemmeno questo sentimento d'amore che nutro per la mia città natale.

DI CAMBIANO. Io sono più imparziale, perchè sono fuori dalle gare...

PRESIDENTE. Senta, onorevole Cavnari, per mia norma: intende ella di svolgere anche le sue interpellanze sul funzionamento del Consorzio?

CAVAGNARI. Onorevole Presidente, ella sa quanto io le sia ossequente, e come le sue parole suonino per me sempre comando, e comando gradito; tanto più che ella non ha bisogno di avere a lato alcuno che lo appoggi nelle osservazioni che mi vuol fare.

Io mi riservavo appunto di dire che queste interpellanze cadono *ipso jure*. Io svolgo specialmente questa tesi: che si rimedi ad uno stato doloroso di cose, quantunque creda che pochi miglioramenti si porteranno, perchè la mia povera voce è destinata a finire nei suoi effetti quando finisce di cantare. (*Si ride*).

Anzi anche un'altra interpellanza avrei dovuto presentare. Ma, poichè siamo in tema di bilancio, parlo su questo e così tutte le mie interpellanze decaderanno. Con ciò sono lieto di corrispondere ai desiderî dell'onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Lo domandavo per mia norma; perchè ella sa che le interpellanze si svolgono indipendentemente. Ma ella ha detto che cadono...

CAVAGNARI. Appunto.

Cosicchè, per quanto concerne la questione del porto, sulla quale mi ha specialmente richiamato la dotta dissertazione

del collega Salvatore Orlando, posso concludere con un augurio, che credo comune a tutti: che io sia nel modo più formale smentito nelle mie previsioni, non perchè io dica cose non vere, ma perchè in avvenire si adottino per il porto di Genova tutti quei provvedimenti che saranno necessari per metterlo in perfetta agibilità.

Ed ora mi permetto di richiamare un po' il savio apprezzamento dell'onorevole ministro su quanto la Giunta del bilancio dice a proposito della forma contabile che nei bilanci si è adottata da qualche tempo. Io ho riscontrato la legge del 1884 che dà facoltà al ministro di rimaneggiare, dirò così, gli articoli del bilancio, ma non credo che dia la stessa facoltà per quanto concerne i capitoli.

Ora la Giunta del bilancio fa osservare che, col nuovo indirizzo, non solo per le somme di competenza del bilancio, ma anche per i residui, l'onorevole ministro avrebbe (forse per comodità di gestione) ripiegato con questo sistema: convertendo una parte dei capitoli in altrettanti articoli, e facendo in modo da potere con questo mezzo non violare la disposizione della legge del 1884.

Veramente il sistema può essere comodo, ma per quanto concerne il controllo del Parlamento io credo che lasci una soverchia elasticità di maneggio di somme, perchè portandolo ai suoi ultimi effetti potremmo formulare un gran capitolone e lasciare poi che il ministro lo distribuisse in altrettanti articoli.

Io riconosco la difficoltà che può portare ad una amministrazione la gestione dei residui; ma d'altra parte il Parlamento ha il diritto di vedere come sono collocati questi fondi per sapere anche preventivamente come sono spesi. Con questo sistema noi non abbiamo che una cognizione postuma del maneggio di questi denari, la quale non ci permette di esaminare che sotto forma di consuntivo, sotto forma di controllo quanto ha fatto il ministro.

Ora a questo riguardo io consento un po' nell'opinione della Giunta del bilancio, la quale, pur non disconoscendo i motivi che possono avere suggerito questo sistema al ministro, dice che questa non si può considerare, secondo le rigorose regole antiche, una forma ottima, perchè lascia forse soverchia elasticità e soverchio margine. E quante volte non si dà il caso che, nel rimaneggiare una somma da un capitolo all'altro, ognuno di noi, pure avendo soste-

nuto la necessità di una data opera, veda scomparire di sottomano, dirò così, i fondi, perchè così è parso al ministro: e non parlo dell'onorevole Bertolini che avrà un criterio esatto di questa distribuzione, ma parlo in generale di chi presiede al Ministero dei lavori pubblici!...

Non abbiamo garanzie eccetto che nel controllo del consuntivo.

Ora, se l'opera del Parlamento e del bilancio deve essere quella di predisporre anche gli stanziamenti in modo che si sappia a quale scopo debbono essere consumati, certo questo sistema non può corrispondere soverchiamente,

Vi sono stati (e non credo di andare errato se ricordo il bilancio dell'istruzione e qualche altro) vi sono stati dei bilanci pei quali, appunto perchè non vi fossero disperdimenti, si era adottata la massima di specificare molto, di dettagliare molto i capitoli, e questo si diceva che costituiva una garanzia, perchè diminuiva la possibilità di stornare i fondi a scopo diverso da quello segnato nel capitolo.

Ora con questo sistema noi andiamo ad una tesi opposta e finiremo per consegnare in un capitolo una somma che, secondo emerge dalle considerazioni della Giunta del bilancio, può essere stata prima in un capitolo divenuto poi articolo. E siccome nel rimaneggiamento degli articoli c'è la competenza del Governo per trasportare i fondi da un articolo all'altro, noi facciamo in questo modo delle metamorfosi, dei cambiamenti i quali non dirò siano fatti per violare la legge, ma la mettono in non cale. Perchè se il ministro dalla disposizione di legge non è facoltizzato a rimaneggiare i fondi da capitolo a capitolo, e mi converte poi i capitoli in articoli, vuol dire precisamente che si viene sotto forma di ripiego a violare le disposizioni di legge. D'altra parte, è vero che noi vediamo consegnato questo provvedimento in un disposto di legge, perchè è citato l'articolo 5; ma siccome siamo di fronte ad una legge organica quale è quella del 1884 e che governa tutta la materia, io credo che qualora l'onorevole ministro vedesse che questo sistema non soddisfa più, sarebbe conveniente proporre, se mai, una modificazione alla legge organica: tanto per aver modo di discuterla, senza che fosse, se mi permette la frase, violata alla spicciolata, con queste piccole disposizioni di legge di bilancio, le quali sono consegnate come qui nell'articolo 5.

Io non ho che due brevissime raccomandazioni da fare all'onorevole ministro.

La prima è questa: che nel prendere atto, come ha fatto la Giunta del bilancio, del nuovo indirizzo di attività, sia per quanto concerne le strade, sia per quanto interessa le bonifiche e tutti gli altri lavori che il Governo crede di fare per lo sviluppo economico del nostro paese, il Governo stesso tenga presente le condizioni delle provincie per il corrispettivo che in base alla legge del 1881 lo Stato deve pagare per metà. Mi consta che vi sono provincie in sofferenza perchè creditrici di ciò che in forza della legge del 1881 il Governo è obbligato a corrispondere come metà dell'importo della costruzione.

L'altra raccomandazione, sulla quale ho richiamato più volte l'attenzione della Camera e dei ministri precedenti ed ultimamente anche dell'onorevole presidente del Consiglio, concerne la necessità di avocare alle provincie, pur cercando di somministrare loro i mezzi per farvi fronte, la manutenzione delle strade comunali obbligatorie; perchè nella condizione presente si ha uno spettacolo veramente miserando: si sono sacrificate somme immense con un risultato assolutamente nullo, perchè la maggior parte di queste strade è nel massimo deperimento. Queste sono le due raccomandazioni che volevo rivolgere all'onorevole ministro.

Non mi occuperò, perchè se ne è occupato molto il Governo e la stampa, di ciò che è accaduto per il Palazzo di Giustizia e per altre opere che si fanno in Roma per conto del Governo, perchè sarebbe superfluo dire qui dentro ciò che ciascuno di noi conosce perfettamente.

Del resto, la condizione penosa e la lunga odissea, dirò così, del Palazzo di Giustizia sono tratteggiate nella relazione del collega Pozzi. Faccio semplicemente l'augurio che almeno questo palazzo sia finito per il 1911 e che le altre opere, sia per il monumento a Vittorio Emanuele, sia per il palazzo nostro, siano condotte con maggiore attenzione di quello che si è fatto finora.

Onorevole ministro, ieri in fine di seduta ella ha fatto sentire il desiderio che la parte di questo bilancio concernente le ferrovie fosse rinviata al bilancio di assestamento di prossima discussione.

Forse non troppo opportunamente ho insistito (e questo è dipeso dal non aver capito subito il desiderio dell'onorevole

ministro) perchè la discussione si facesse subito; ma ora sono disposto a consentire nel suo desiderio, giustificato da una considerazione precipua che vedo accennata nella relazione; ed è che purtroppo i bilanci ferroviari, come forma e come sostanza, costituiscono una ben misera cosa. Lo dice la Giunta generale del bilancio, ed io non posso che rassegnarmi: vuol dire che se il servizio ferroviario non brilla per la sua esattezza e per tante altre considerazioni, non brilla nemmeno per il suo bilancio, tanto come forma come per la sostanza.

E qui ricorderò, insieme con la Giunta generale del bilancio, i decreti emanati dal compianto predecessore dell'onorevole Bertolini, alla cui memoria mando un reverente saluto, fra cui un decreto col quale si provvedeva « alla istituzione di una Commissione con l'incarico di studiare le modificazioni da introdursi nel bilancio dell'azienda delle ferrovie dello Stato nell'intento di ottenere una riforma del bilancio stesso ».

Mi compiaccio anzi che la Giunta generale del bilancio affermi che i lavori di questa Commissione sono molto avanzati e che potranno essere fra breve compiuti perchè questo (cito sempre la Giunta per rivestire il mio concetto di quell'autorità che non ho io) è già il quarto bilancio che, dopo l'assunzione dell'esercizio ferroviario da parte dello Stato, viene sottoposto all'esame ed alla approvazione della Camera e che presenta sempre parecchie difficoltà di sostanza e di forma.

Dunque in quattro anni le ferrovie non sono riuscite a formulare un bilancio. Pazienza se non fossero riuscite a fare andare i treni, a trovare le vetture necessarie, ad evitare gli scontri ed a fare tante altre belle cose di questo genere; ma in tanti anni avrebbero pur dovuto riuscire a formulare un bilancio; sembra però che non la intendano così. (*Interruzioni — Commenti*).

Eppure pochi giorni or sono ebbi occasione di incontrare uno di quei tanti impiegati che occupano le celle di via Ludovisi e di domandargli che cosa faceva di bello; ed egli dovette rispondermi che non faceva letteralmente nulla, e me lo cantò tre volte come il gallo; anzi, aggiunse, siamo in molti in questa condizione di non sapere che cosa fare; sto in una camera elegantissima ed ho una bellissima scrivania, ma la mia penna non si è ancora sverginata nell'inchiostro. (*Ilarità*).

Sono cose dell'altro mondo! Mi pare dun-

que che qualche cosa questi signori avrebbero potuto fare; ma andiamo pure avanti per via di auguri e rimettiamoci al bilancio di assestamento; sentirò con piacere le voci che faranno tacere la mia.

Un'ultima definitiva considerazione. Non si può parlare del bilancio ferroviario senza che ricorra alla mente quella famosa Commissione di vigilanza della quale ho sentito far cenno ieri.

E mi ricordo che, dovendosi discutere quella legge, il Governo, per dare affidamento alla Camera che la Commissione di vigilanza parlamentare sarebbe stata un corpo che avrebbe esercitato un controllo speciale e formidabile sull'azienda, diceva: se la Camera crede, potremo anche stralciare e discutere subito la parte che concerne questa materia, per discutere poi il resto.

Noi non consentimmo, perchè credemmo che si potesse discutere la legge tutta insieme; e venne la legge.

Questa Commissione di vigilanza, avrebbe dovuto esercitare un controllo speciale ed efficace. Dice la legge che deve fare tutte le indagini ed i rilievi e deve vegliare.

Ora, io ho voluto andare anche a vedere l'etimologia, il senso filologico di queste parole; ed ho trovato che indagare viene da *in agere*; ossia: *agere in*. (*Ilarità*). E perfino ho trovato che quel buon uomo di Cicerone, parlando di un console di Roma diceva: « *Fuit mirifica vigilantia in toto suo consulatu* ».

Pertanto quella Commissione deve indagare, ossia *agere in*; ma deve anche vegliare, nel senso di vegliare.

Ora, è egli mai possibile che, stando le cose come dico, le sue funzioni siano limitate a quelle comunicazioni ufficiali che sono consegnate in carte, le quali debbono passare ancora per la trafila del Ministero, per arrivare a quell'ente, a quel tale che si trova lassù, ... ai Campi Elisi, (*Ilarità*) a via Ludovisi?

A me pare che ci sia un po' di contraddizione. E non è cosa che io dica a caso: perchè, se devo dire l'impressione che ho riportato, mi è parso che la Commissione non sia stata unanime nel suo pensiero; e però devo rendere omaggio alla abnegazione dei colleghi che fanno parte della Commissione stessa, quantunque, se anch'io mi fossi trovato lì (faccio un'ipotesi balorda), poichè sono un po' difettoso di mente

e con facilità prendo anche un po' cappello, me ne sarei andato subito subito.

Mi fece pena il dissidio nato in seno alla Commissione; ma io rendo omaggio all'abnegazione dei membri della Commissione stessa, perchè sono uomini d'ordine (io sono un po' sovversivo) e dico che hanno fatto bene, e li lodo.

Ma, detto questo, onorevole ministro, vorrei un po' sapere a che cosa si limiti il compito della Commissione: se si limiti a sentire le comunicazioni che vengono da questa funzione direttoria; se possa agire direttamente, in modo da vedere come vadano i servizi; perchè, per ricevere lettere e per fare quesiti, questionari o che so io, credo che di essa non ci fosse bisogno. Una parte dell'esercizio delle sue alte funzioni è demandata alla Giunta del bilancio, la quale, dal lato finanziario ed economico, ha una competenza senza confini.

Ma, a qual pro allora noi abbiamo creduto bene d'aggiungere, a fianco della Giunta del bilancio, un altro ente, un Comitato di vigilanza su questo nuovo ente che sorge? Un Comitato che ne vedesse i difetti, esaminasse, per esempio, come si spendano i danari, vedesse come funzionino le locomotive ed andasse a fare un viaggio su quelle automobili che si dicono consegnate qua e là, nei depositi, e, sebbene automobili, non vogliono assolutamente muoversi e quindi sono diventati addirittura inutili ingombri? Un Comitato che andasse a vedere come si spendano i danari, per esempio, in quei carrozzoni che sono così leggeri, che fanno venire, come dicono alcuni, il mal di mare? Io vorrei sapere a che cosa si riduce questo controllo, se noi non facoltizziamo la Commissione di vigilanza a vedere quelle cose che noi dobbiamo conoscere, appunto per sapere a che cosa approdino i nostri sacrifici, perchè si tratta di un miliardo che amministra codesta gente! Dunque qualche cosa ne dobbiamo sapere anche noi, del modo in cui si spendono questi danari, perchè altrimenti la Commissione di vigilanza, altro che vegliare, può dormire giorno e notte tra quattro guanciali! Che diavolo!

Dunque, o noi diamo sul serio dei compiti a questa Commissione, compiti che approdino ad un risultato efficace, e va bene; o noi vogliamo ridurre la missione di vigilanza ad una corrispondenza burocratica di carte che vanno e vengono, ed allora francamente io non posso fare nemmeno appello all'abnegazione ed alla saviezza dei

collegi. I quali potranno cercar di dare la migliore esplicazione al loro alto compito: ma ove essi medesimi si riconoscessero nella impossibilità di funzionare; ed allora, se lo permettete, onorevoli colleghi, io verrò qui con una proposta d'iniziativa parlamentare, perchè certe leggi è meglio siano cancellate e non rappresentino più soltanto una ironia.

Sapete che cosa mi hanno detto? Che l'unica offerta (perchè nessuno ha domandato niente) che aveva fatto la Commissione ferroviaria alla Direzione era il salone ferroviario. Questa è l'unica cosa che ha offerto e io sono persuaso che sarà stata respinta, poichè è cosa dell'altro mondo. (*Si ride*).

Io dunque concludo col dire che, per quanto dissenta nell'opera vostra, onorevole ministro, per quanto concerne le costruzioni ed il problema ferroviario in massima, io non posso a meno di riconoscere la parte ottima che risponde all'opera vostra e nell'augurarmi di potervi anche applaudire nella parte ferroviaria, io non sospenderò il mio voto favorevole al vostro bilancio. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari, voglia dirmi quali sono le interpellanze che considera cadute; quella a pagina 7...?

CAVAGNARI. Sissignore.

PRESIDENTE. E quella a pagina 9 concernente la società per le forze idrauliche...?

CAVAGNARI. Di quella veramente non ho parlato.

PRESIDENTE. E quella a pagina 10...?

CAVAGNARI. Ne parleremo al bilancio.

PRESIDENTE. Dunque considera caduta soltanto la prima!

CAVAGNARI. Perfettamente!

PRESIDENTE. Sta bene.

#### Presentazione di relazioni.

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

TESO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per modificazioni alle leggi del 2 giugno 1904, n. 216 e 14 luglio 1907, n. 484, relative agli ufficiali d'ordine delle amministrazioni dipendenti ed agli ufficiali d'ordine dei magazzini militari.

PRESIDENTE. Invito anche gli onorevoli Casciani, Odorico, Falletti e Berga-

masco a recarsi alla tribuna per presentare talune relazioni.

CASCIANI. A nome della Giunta del bilancio mi onoro di presentare alla Camera due relazioni, una sul disegno di legge « Esecuzione della Convenzione di Roma, 9 dicembre 1907, per la creazione di un Ufficio internazionale d'igiene pubblica »; l'altra sul disegno di legge « Modificazioni agli organici del personale forestale ».

ODORICO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge « Erogazione della giornata di stipendio annualmente versata dai maestri elementari alla Cassa depositi e prestiti secondo l'articolo 29 della legge 8 luglio 1904, n. 407 ».

FALLETTI. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome della Giunta del bilancio, la relazione sul disegno di legge « Maggiore assegnazione per l'esecuzione della Convenzione fra l'Italia e la Francia, relativa alla reciproca protezione degli operai ».

BERGAMASCO. A nome della Giunta del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge « Modificazioni alla legge 14 luglio 1907, n. 496, per le spese militari fino al 30 giugno 1910 ».

PRESIDENTE. Tutte queste relazioni saranno stampate e distribuite ed iscritte nell'ordine del giorno.

### Si riprende la discussione sul bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gallino.

GALLINO. Signor Presidente, se ella non avesse difficoltà, stante l'ora tarda, gradirei di rimettere il mio discorso a lunedì, perchè avrei da parlare a lungo.

PRESIDENTE. Ma sono appena le sei onorevole Gallino... e la Camera ha deliberato, qualche tempo fa, che fino alle sei e mezzo gli oratori non abbiano diritto di rimettere i loro discorsi al giorno successivo. Per consentire ciò, la Camera dovrebbe mutare la sua deliberazione.

GALLINO. Oh no, io sono agli ordini della Camera!

PRESIDENTE. Sarei ben lieto di potere accogliere il desiderio dell'onorevole Gallino; ma è la Camera che ha preso una deliberazione, ed io debbo farla rispettare.

GALLINO. Sta bene; parlerò.

Onorevoli colleghi! M'affido alla vostra benevolenza per sottoporre al giudizio della Camera e dell'onorevole ministro alcune osservazioni e alcune proposte di modifiche alle leggi vigenti che alle opere pubbliche si riferiscono. Veramente non dirò cose nuove, in quanto che sarà questa la quarta volta che, prendendo a parlare sul bilancio dei lavori pubblici, dovrò risollevarle questioni in parte accennate; ma a questo sono indotto tanto dalla bontà delle cause che sostengo, quanto dall'esperienza fatta che mi ha addimosttrato come sia solo tenacemente insistendo che puossi sperare di conseguire qualche risultato.

Siane esempio il fatto di una mia proposta di modifica ad una legge esistente che portai alla Camera circa tre anni addietro: mi sentii allora rispondere che non era il caso di pensare a riforme che nessuno aveva mai domandato; ma nell'anno successivo quella proposta venne ritenuta degna di considerazione; poi formò oggetto di una lunga e dotta risposta da parte del ministro del tempo e finalmente, venuta incidentalmente in discussione al Senato, or non è molto, ebbe in massima l'approvazione dell'attuale ministro dei lavori pubblici; dal quale quindi, da valente tecnico e giureconsulto qual'è, m'attendo l'ultimo passo a farsi, ossia la presentazione di un progettino di legge che rispecchi quanto modestamente sin qui ho sostenuto e che spiegherò in seguito.

Prima però di entrare nel merito di tali riforme, mi permetterò di esporre il mio giudizio sulle risultanze sommarie del bilancio in discussione il quale, specialmente per effetto di spese straordinarie, presenta su quello in corso un aumento di 15 milioni, arrivando così ad una spesa totale di 106 milioni.

Per quanto in deroga dalle leggi di consolidamento approvate, di questo aumento di spesa sembrami non siavi che a compiacersi, perchè, oltre essere l'indice sicuro, non della stasi, ma del continuo progresso economico del Paese, aggiunto esso alle forti spese, conseguenza della plethora di lavori ferroviarii, per la costruzione dei quali mancano solo le braccia degli operai e le menti direttrici dei tecnici, renderà sempre più facile all'Italia superare felicemente questa generale crisi finanziaria che invece mette a dura prova la potenzialità economica di molti Stati del vecchio e nuovo mondo.

Come già disse l'onorevole Abozzi, colle cautele proposte, lodo la maggior comprensività data nei vari capitoli del bilancio, e per non essere lungo, tralascero del tutto di parlare di tanti cespiti di spesa che formarono oggetto di speciali studi da parte del valoroso relatore, al quale, se nol disdegnasse, vorrei dire che alle molte lodi che pel diligente suo lavoro gli vennero e gli verranno giustamente tributate da altri valorosi al pari di lui, volesse aggiungere le modestissime mie, specialmente per aver fornito elementi così dettagliati sui residui, dei quali mi sono sempre interessato domandandone la spiegazione, per poter apprezzare, in riguardo ad ogni opera, quanto sia possibile ancora fare, e per protestare contro il soverchio accumularsi di essi, accumuli i quali, oltre ritardare la costruzione dell'opera alla quale si riferiscono, invitano anche a storni, difficilmente poi seguiti dai reintegri promessi.

E siccome, nemmeno intendo parlare del bilancio ferroviario il quale certo, sia per gli enormi aumenti di spesa pel personale e per l'acquisto del combustibile, sia per molte altre ragioni d'indole speciale, nelle quali non voglio per ora addentrarmi a discutere, lascia poca speranza di buoni risultati economico-finanziari, così dirò subito delle modifiche alle leggi esistenti, delle quali ho dichiarato poco fa di voler trattare.

E prima proposta di riforma ch'io sottopongo allo studio dell'onorevole ministro è quella di meglio disciplinare l'attuale legislazione nostra in materia d'acque pubbliche, per renderla più consona ai principi e ai progressi tecnico-economici che in quasi mezzo secolo si sono venuti affermando.

E risollevo questa questione in occasione del bilancio dei lavori pubblici, ritenendo appunto tale materia non possa essere trattata in nessun'altra sede; in primo luogo perchè la legge 20 marzo 1865 che al titolo IV ancora statuisce sulle acque soggette a pubbliche amministrazioni, ha per intestazione generale « Legge sulle opere pubbliche »; in secondo luogo perchè la parte fiscale che può involvere qualsiasi disposizione di legge sulla derivazione delle acque pubbliche, a mio avviso, non deve considerarsi che parte secondaria, non mai principale.

Questo premesso, l'Italia settentrionale che ha la fortuna di avere le Alpi, sedi di potenti energie motrici, a brevi distanze

dai centri industriali consumatori di esse, può utilizzare bene le sue cadute d'acqua, dalle quali, sia per le condutture più brevi sia per le trasmissioni elettriche meno estese, può ricavare energie idrauliche o idroelettriche il cui costo, come cavallo elettrico, sia in genere relativamente mite.

Nell'Italia centrale e meridionale, fatte poche eccezioni, certamente il costo della stessa unità di forza deve subire invece un notevole aumento, perchè, oltre le maggiori spese conseguenze delle maggiori distanze, la creazione dell'energia lungo la catena dell'Appennino importa la costruzione di costosi bacini di ritenuta che si sostituiscono ai ghiacciai delle Alpi, per assicurare anche nei periodi di magre, alla derivazione, una portata costante, utilizzando, immagazzinando appunto, sulle vette dei monti, nei periodi di pioggia e di procella quelle stesse acque che lasciate decorrere liberamente sarebbero causa di danni, di inondazioni nelle valli sottostanti.

Un computo sulle forze idrauliche dell'Italia, fatto dalla Direzione generale del demanio sulla base di statistiche a tutto il 1897, le farebbe ascendere a 5 milioni di cavalli. Però nuovi studi di idrologi pazienti a seguito di osservazioni minute, scientifiche, geologiche, mineralogiche, di ogni cosa tenuto conto, come assorbimento, evaporazione, perdita, ecc., e questo tanto per ogni singolo fiume, quanto per gli influenti grossi e piccoli che fossero, hanno portato recentemente a ridurre a soli 2,300,000 cavalli la forza idraulica totale del Regno che puossi ottenere colle acque di massima magra dei corsi d'acqua a deflusso minimo non inferiore a mezzo metro cubo al secondo. Tenendo conto non della massima magra, ma della magra ordinaria tale cifra salirebbe a 3 milioni di cavalli, rimanendone ancora disponibile circa un milione per quelle particolari industrie che consentono per alcuni mesi dell'anno una diminuzione di lavoro.

Di fronte a questa enorme quantità di energia idraulica, energia bianca di cui potrebbe disporre l'Italia, quanta è quella utilizzata?

Per non citare troppe cifre, alle quali non è possibile tener dietro in una rapida esposizione verbale, dirò solo che lo Stato nel 1896-97 riscosse lire 509,841.87 di canoni per derivazione d'acque, e che nel 1905-06 questi ascesero a lire 1,647,844.31: canoni quali corrispondono rispettivamente



a cavalli vapore bruti 170,000 e 550.000 circa i quali però, tenendo conto della durata del lavoro e dei vari coefficienti di rendimento dei meccanismi, si riducono approssimativamente a soli 60,000 e 193,000 cavalli effettivamente utilizzati, con un aumento quindi nel decennio di 380,000 cavalli bruti e di 123,000 effettivi utilizzati.

Per contro nello stesso periodo di tempo l'aumento del consumo delle energie termiche, delle energie restituite dal carbone, delle energie vere, è stato vertiginoso. Dalle statistiche d'importazione del Ministero di agricoltura, industria e commercio si ricava che nel 1896 si importarono tonnellate 4,304,787 di carbone e nel 1906 tonnellate 7,673,435 con un aumento nel decennio di tonnellate 3,368,648. Ammettendo per le macchine termiche moderne un consumo medio di chilogramma 0.70 di carbone per cavallo-vapore ora, e stabilendo sempre una durata media di lavoro di 12 ore al giorno e 300 giorni lavorativi annui, si hanno così per ogni cavallo termico il consumo annuo di carbone in tonnellate 2.52. Ciò che fa conoscere come nel 1896 si aveva in Italia un consumo di 1,708,000, nel 1906 quello invece di 3,045,000 cavalli termici con un aumento di 1,337,000 cavalli nel decennio.

Da 60,000 a 193,000, da 1,708,000 a 3,045,000 cavalli: quale erronea differenza d'incremento e di consumo delle due energie a tutto danno della nostrana che va perduta! E mentre per il carbone nero, per la merce straniera che rappresenta un esodo di circa 250 milioni di lire all'estero, si cerca, e non a torto, anzi lodevolmente, di facilitarne il consumo accordando premi alle costruzioni di piroscafi che devono importarlo, migliorando i nostri porti perchè rendano possibile a basso prezzo il passaggio del carbone dal piroscafo al vapore, mentre si costruiscono ferrovie direttissime per eseguirne celeremente ed anche economicamente il trasporto al luogo di consumo, mentre ancora il carbone nero si esenta dalla dogana e per giunta gli si accorda, e ripeto saggiamente, un premio speciale di trasporto per via di mare, cosa si fa pel carbone bianco, merce nazionale a nostra disposizione?

Merita di esaminarlo un momento.

Appena risorta a Nazione fu dall'Italia abrogata la legge dei lavori pubblici del 1859 che rappresentava, in materie d'acqua, l'ultima legislazione esistente, e venne sostituita da quella del 20 marzo 1865: al

Codice Albertino d'allora si sostituì il vigente Codice civile del 25 giugno 1865. E qui tralascio, per brevità, d'assicurare che mentre in quella legge si parla di acque pubbliche, il regolamento definisce solo esattamente tali beni secondo la loro pertinenza rimanendosi così privi, ciascuno comprende subito con quale lunga serie di contese a sorgere, di esattamente conoscere quali sieno le acque pubbliche, e quali le private, e se la parola pubblico si riferisca più all'uso, all'utilità che alla vera proprietà.

Riconosciutasi in seguito la necessità di utilizzare a vantaggio dell'industria e dell'agricoltura i corsi d'acqua, si arriva alla legge 10 agosto 1884 sulla derivazione delle acque pubbliche, nella quale sussiste sempre la lacuna relativa alla definizione delle acque pubbliche, ma colla quale specialmente si semplificano di molto le procedure per ottenere le concessioni e si determinano i canoni entro limiti assai ristretti. Con quella legge, tra le molte altre prescrizioni, si stabiliva la formazione, in un determinato periodo di tempo, degli elenchi delle acque pubbliche e delle loro derivazioni; ma ancora oggidi, a 25 anni di distanza, tali elenchi o non sono compiuti ancora, o lo sono in esorbitanza comprendendosi fossati, rivi, colatori, bialere, ecc.

Alla legge tenne dietro il regolamento 9 novembre 1885, poi abrogato da quello 26 novembre 1893, regolamento che è l'ultimo atto della legislazione italiana in materia di derivazione di acque pubbliche.

Dopo di esso nulla più fu fatto di concreto, per quanto siavi stato tra parecchi altri un progetto di legge Lacava, una circolare Afan (de Rivera, il regio decreto 22 giugno 1899 istituyente la Commissione centrale di esame delle domande di concessioni d'acqua, per riunire in un unico ufficio ciò che prima era di pertinenza di tre differenti Ministeri, e poi via via una serie successiva di circolari, istruzioni, norme e decreti ministeriali in parte contrarii allo spirito delle leggi vigenti, tutto poi in completa opposizione alle aspirazioni dell'industria, alla utilizzazione vera del carbone bianco. Circolari, norme istruzioni e decreti per i quali, onorevole ministro, viene spontaneo il domandarsi:

se davanti al nuovo e vasto orizzonte aperti per l'utilizzazione delle forze idrauliche in Italia;

se davanti alla mirabile applicazione

dell'anello di Pacinotti fatta dal Gramme con la dinamo, agli esperimenti del Depretz, alla portentosa scoperta del Ferraris per la quale è facile imprigionare, e trasportare ovunque l'energia termica che viene a noi dagli spazi infiniti con i raggi del sole, sia quando essa energia si manifesta e lavora nella evaporizzazione dell'acqua, nel soffio del vento, nel palpito delle maree o nei sussulti dei mari;

è a domandarsi, ripeto, se non si voglia proprio con tante limitazioni, con tanti oneri far sì che le acque dei nostri monti continuino sempre a scorrere inutilizzate ed apportatrici di danni per piene, anziché convertirle in vere sorgenti di ricchezza!

Da quattro anni che ho l'onore di appartenere alla Camera, in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici, ho sempre sollevato la stessa questione, ma non ebbi risposte o furono vaghe quelle che mi vennero date.

Solo in ultimo il compianto ministro Gianturco ebbe a promettere un progetto di legge, e il disegno venne, fu presentato in Senato il 6 marzo 1907, ma informato a principi del tutto contrari alla aspettazione, alla aspirazione dei tecnici e degli industriali.

Se mal non venni informato da un giornale di Roma, quel disegno venne da lei, onorevole ministro, ritirato; e se in alcuni punti esso presentava lodevoli disposizioni quali quelle che tendevano ad impedire gli accaparramenti da parte di poco scrupolosi speculatori, quella intesa a facilitare le grandi deviazioni che non devono essere ostacolate dalle piccole esistenti, quella che regolava il canone sulla media dell'acqua utilizzata per forza motrice nel caso di presa da bacini di ritenuta, e quella che riservava il diritto al Governo di accordare il beneficio della pubblica utilità in favore dei concessionari; in altra parte però quel progetto dava troppo importanza alla elettrificazione delle ferrovie o favoriva oltre misura comuni e provincie, mettendoli in concorrenza con i privati, ai quali riservava solo nuovi e maggiori pesi coll'aggravamento del canone, colla condizione di lasciare alla fine della concessione le opere allo Stato ovvero demolirle a proprie spese, col patto infine di far accettare per giudice di merito, per tutte le eventuali controversie un Collegio arbitrale composto di 9 membri dei quali solo uno rappresentante l'industria, nominato però dal Ministero.

Insomma, mentre in Francia per l'utilizzazione della forza motrice determinata da sbarramento su corsi d'acqua non navigabili, lo Stato ha ritenuto conveniente di spesso provvedere a sue spese non solo al progetto tecnico, ma di accordare altresì una sovvenzione, in Italia con quel disegno di legge, informato tutto a criteri fiscali si rendevano completamente proibitive le derivazioni d'acqua.

Per ricavare pochi milioni dei quali sgravare il sale, ciò che dimostra qual fosse l'origine e quali quindi dovessero essere le finalità del progetto, si veniva a soffocare l'utilizzazione d'una ricchezza nazionale, la quale indirettamente colle molteplici tasse di appalto pei lavori a fondi, di registrazione, di trasporto, di ricchezza mobile, di esercizio potrebbe provocare un incasso fiscale assai più elevato di quello prodotto dall'inasprimento del canone, da 3 a 8 o 10 lire per cavallo vapore.

Onorevole ministro! Le operazioni finanziarie a base di utilizzazioni d'acqua danno nei primordi sempre un reddito assai scasso. Circa mille società italiane con un capitale versato di 183 milioni di lire, aventi per iscopo la produzione della energia idroelettrica, non riescono che a distribuire un interesse del 3.90 per cento, e l'acquedotto ligure del Gorzente, che per essere vicino a Genova e per la sua doppia utilizzazione dell'acqua come forza motrice e come uso potabile, è in condizioni essenzialmente favorevoli non ricava che un utile scarso del 5 per cento sui 18 milioni di spesa.

E raccogliendo acque che prima andavano perdute ed erano cause di danni ai quali lo Stato doveva ben provvedere, oggidi questo acquedotto versa all'erario ogni anno ben 200 mila lire di tasse e canoni: ma se la Società, che è ora al 35° anno di vita, avesse dovuto ammortizzare nei 60 anni il capitale sborsato, l'interesse non sarebbe stato che del 3 per cento, è certo nessuno avrebbe voluto tentare quell'impresa arrischiata e così poco remunerativa.

In tanti congressi d'ingegneri e di elettrotecnici, come a Bologna, a Cagliari, a Como, a Torino, in tanti Collegi d'ingegneri e di associazioni elettrotecniche come a Milano, Torino e Genova, la questione della nuova legislazione delle acque è stata largamente trattata, e principalmente sull'esperienza del passato che deriva dal fatto sintomatico che mentre moltissimi sono i progetti di derivazione d'acqua, di

costruzioni di laghi artificiali, pochissimi però furono i costruttori; è stato dunque affermato che i criteri informativi di una nuova legge, dovrebbero essere principalmente:

1° non aumento del canone, ma riduzione dell'attuale pei grandi impianti, in ragione dello sviluppo del raggio di trasporto dell'energia;

2° diritto di assorbimento delle piccole concessioni preesistenti per il conglomeramento in un unico impianto, con obbligo di compenso in forza elettrica agli impianti espropriati.

Per lo studio del nuovo disegno di legge che ella, onorevole ministro, si è riservato di fare, tenga conto dei voti emessi da specialisti, e all'uopo a far parte della nuova Commissione che dovrà prepararlo, chiami in larga misura i tecnici e gli industriali, i quali potranno portare in seno alla Commissione dati pratici, preziosi e, contrariamente a quanto fu stabilito, potranno ad dimostrare come il costo del cavallo termico è sempre inferiore a quello del cavallo idraulico e idroelettrico, per forze inferiori ai 250 cavalli e come il canone di lire 3 per cavallo-vapore brutto corrisponde già a quello di oltre lire 13 per ogni cavallo-vapore elettrico effettivo a causa dei rendimenti delle turbine, del trasporto e della scarsa retribuzione dell'acqua, che quello di lire 8 farebbe salire il costo del cavallo utilizzato a lire 36 e così via via.

Fu ben naturale che le varie Commissioni, sin qui consultate, nelle quali non figurava non un industriale, non un elettrotecnico, non un ingegnere libero professionista, ma ingegni versati in altri rami di studio e parecchi più nell'arte della guerra che in quella industriale ed elettrotecnica pensassero nel compilare quel progetto più a rinvigorire la finanza dello Stato che a favorire l'impiego dell'energia bianca: ma dopo che valorosi come il Pestalozza, Zannini, Saldini, Tona, Conti e Colombo a Milano, il Soldati a Torino, il Ruffolo a Napoli, il Rumi e il Figari a Genova e tanti altri hanno dato l'allarme facciamo tesoro dei loro consigli.

È bello magnificare i vantaggi dell'energia elettrica che potrebbe trarsi dalle acque dei nostri monti, è poetico inneggiare al fortunato avvenire riservato all'Italia, la quale, rimboscata i suoi monti, radunati in grandi laghi montani le sue acque, vedrà da questi uscire le acque di procella, non

più minacciose e ruggenti, ma quiete e tranquille dopo aver dato in mano dell'uomo la forza di cui disponevano, e poi lente lente avviarsi al mare fertilizzando valli e pianure, dando origine a canali dovunque beneficcando e arricchendo. Ma purtroppo tutto rimarrà allo stato di sogno, se non guarderemo con vero amore a questa quantità cospicua di forze motrici idrauliche. Più che soffocate sul nascere per l'avidità di un lucro immediato, è dovere dello Stato di fomentare queste benefiche energie latenti, e questo non dubito Ella, onorevole ministro, vorrà fare pel vero progresso economico-industriale d'Italia.

Seconda importante riforma che io invoco dall'onorevole ministro è quella del ritocco della legge 25 giugno 1865 sulle opere pubbliche per quanto si riferisce alle espropriazioni per pubblica utilità, riforma della quale accennai al principio del mio dire e della quale sembrami sia stata, in massima, riconosciuta l'opportunità.

Come già ebbi varie volte a dichiarare, la legge del 1865 ha fatto ottima prova; fu saggia assai, e quindi occorre procedere con molta cautela nel modificarla, anche se vuolsi informare a qualche nuovo principio che in questo quarto di secolo si è andato affermando e che certo il legislatore non poteva allora prevedere.

Per effetto dei risanamenti igienici ed anche delle loro improvvise, rapide espansioni naturali, i terreni che circondano le grandi città vennero e vengono sempre più ad acquistare plusvalori insortanti ed è sconsigliato assistere al fatto di comuni, provincie ed altri enti che per l'esecuzione di piani regolatori sborsano somme ingenti oberandosi di debiti, mentre i proprietari dei terreni da quei piani contemplati, vengono ingiustamente arricchendosi di somme inasperate e ciò per cause indipendenti dalla loro attività.

A mio avviso lo Stato deve avere il diritto di togliere ai privati ciò che non frutto del loro lavoro per riservarlo agli enti che coll'opera propria a tali ricchezze danno luogo.

Nè per questo criterio, di restituire cioè alle collettività quanto, e solo, da essa stessa, trae origine, reputo si debba temere vengano intaccati i principi fondamentali dello Statuto che garantiscono la proprietà privata: perchè la stessa legge 25 giugno 1865 già accorda all'ente espropriante col diritto al vantaggio speciale e immediate

(articolo 4), colla facoltà dell'imposizione del contributo (articolo 78), una qualche compartecipazione alla plusvalenza creata: il difetto solo sta nella misura.

Per cercare di correggere indirettamente la legge del 1865 e così porre un freno agli ingenti arricchimenti per l'aumento delle aree di fabbricazione nei centri urbani e per stimolare l'immediata costruzione di nuove case già si riconobbe l'opportunità delle due leggi 15 gennaio 1885 pel risanamento della città di Napoli, e del 9 luglio 1907 portante provvedimenti per la città di Roma.

La prima di esse presentata in momenti di eccezionale e dolorosa gravità e per di più alla vigilia, se non ricordo male, di altra legge che imponeva colà la formazione del nuovo Catasto, è facile comprendere come pel supremo interesse generale chiamasse a contributo per l'attuazione della opera straordinaria di risanamento tanto lo Stato, che il Comune, quanto i proprietari, stabilendo perciò l'indennità loro dovuta solo nella misura della media del valore venale e dei fitti sull'imponibile netto agli effetti delle imposte su terreni e su fabbricati.

Anche questa legge fu buona perchè permise di rapidamente condurre innanzi i lavori; ma se fu provvida pel caso eccezionale di Napoli mancando tutte o alcuna di quelle circostanze di fatto che a quei provvedimenti speciali diedero luogo, è possibile ovunque continuare a volerla applicare?

E qui mi consento, onorevole ministro, una domanda.

Crede ella si possa con serena coscienza applicare la legge di Napoli a tutte quante le espropriazioni delle ferrovie di Stato e anche per quella privata conseguenza della legge organica del 1906, dell'ordinamento delle ferrovie.

Io ritengo di no, eppure ho votato favorevolmente le varie leggi che si riferiscono all'ordinamento ferroviario, e quindi anche il richiamo alla legge di Napoli in tema di espropriazione; ma nella mia coscienza, ora come allora, è scolpito il concetto che solo ad essa si debba far ricorso per impedire biasimevoli, eccessive pretese, sempre quando però eguali circostanze di fatto, od almeno equipollenti, ne permettessero la logica applicazione. Ma oggidì invece, di tale disposizione, a mio avviso, si fa non giusta applicazione, venendo meno a quello statutario principio di garanzia che la legge del

1865 ha sempre dato e dà tanto all'espropriante che all'espropriato.

E così quando in una data località manca il dato di fatto principale, il catasto recente, perchè quello esistente risale niente meno che a un secolo addietro, all'epoca napoleonica, come sarà mai possibile domandare l'applicazione della legge di Napoli per l'espropriazioni a vantaggio dell'ente Ferrovia? Dato per questi terreni, un giorno di nessun valore ora veri tesori perchè nel centro della città, dato il loro valore venale zero o quasi, l'espropriazione rimane di necessità stabilita nella metà circa del valore liquido in comune commercio, ed in allora il richiamo alla legge di Napoli porta ad una vera semi-spogliazione che, io suppongo, nessuno di noi deputati ha mai pensato di voler accordare; impedire di pagare oltre il giusto, sì; pagare solo la metà del giusto, no.

Tecnico che non esercita, e che mai fu espropriato per lavori ferroviari, richiamo su tale fallace applicazione della legge l'attenzione dell'onorevole ministro, perchè interpretando il giusto pensiero del legislatore non abbandoni le ferrovie ad una serie innumerevole di liti che non possono terminare che in una completa sconfitta per l'amministrazione.

Per impedire l'agiotaggio e le gravi conseguenze della sfrenata speculazione sulle aree attorno alle grandi città fu presentata e approvata dal Parlamento la legge di Roma, la quale, se ha il merito di porre il proprietario fra il martello della tassa e l'incudine della espropriazione e quindi in condizione tale da dare alla sua denuncia sul valore dell'area la maggiore approssimazione al vero; pure presenta dei grandi difetti e specialmente impinge nel diritto di proprietà perchè, data la tassa del tre per cento all'anno sul valore dichiarato delle aree, se queste non vengono fabbricate, si arriva alla spogliazione parziale se l'espropriazione da parte del comune è fatta prima del quindicesimo anno, alla spogliazione totale se dopo il ventesimo, e peggio ancora se al venticinquesimo anno, epoca alla quale l'espropriato non recupera che parte di quanto tra tasse e interessi ha versato rimanendo privato dei suoi beni.

Ed in allora cosa sarebbe a proporsi? A mio modesto avviso due potrebbero essere le soluzioni a studiarsi.

L'una consisterebbe nel riconoscere all'Ente che costruisca l'opera tutto quanto

il maggior valore che dall'opera stessa consegue, valutando esso maggior valore all'atto che diventa liquido per l'intrapreso lavoro di costruzione, ricostruzione, riadattamento ad altro ed in difetto di ciò al termine del piano regolatore.

L'altra alquanto più arditata, ma già confortata dall'esperienza, sarebbe quella stessa che ebbe meravigliose applicazioni a Parigi, in Francia, nel Belgio, località nelle quali, a detta degli scrittori locali, fece ottima prova tanto da attribuirsi ad essa l'eccezionale sviluppo edilizio colà manifestatosi.

Si concreta nell'ammissione del diritto all'espropriazione nelle esecuzioni dei piani regolatori, non solo di quanto concerne l'opera pubblica in sé, come strade e piazze, ma anche dalle zone laterali, zone per le quali spesso la plusvalenza che ne consegue è tale da compensare l'Ente della spesa fatta per la costruzione dell'opera stessa.

Del resto di tale principi già ella stessa, onorevole ministro, nel progetto di legge « Modificazioni ed aggiunte alla legge portante provvedimenti per la città di Roma » ha fatto implicitamente applicazione per le espropriazioni delle zone laterali alla strada dalla Porta S. Paolo alla costa marittima fra Castel Fusano e il Tevere. E poi tale criterio, già accolto nel disegno di legge Pisanelli, non dirò a mio avviso, ma a giudizio del Consiglio di Stato che nell'articolo 22 della legge 25 giugno 1863, ritenne sancito il diritto al comune alle espropriazione delle zone, a giudizio del compianto Gianturco, fu ritenuto non violare il principio statutario della proprietà privata, perchè a questa solo toglie ciò che non è frutto nè del lavoro privato, nè dell'attività privata.

Di parere contrario fu l'autorità giudiziaria chiamata a pronunciarsi nella causa del comune di Roma per l'espropriazione dei terreni dell'Esquilino e di Castro Pretorio; ma tale giudicato ormai è troppo antiquato e speciale: nuove idee di fronte a fatti nuovi si sono affermate ora nella giurisprudenza italiana, e non dubito che nuovi giudicati verrebbero ad accordare all'opera ciò che essa sola crea.

Su quest'importante questione osò spere dall'onorevole ministro una risposta.

PRESIDENTE. Onorevole Gallino, non voglio contraddirla nel suo sistema, ma non vi è nemmeno un capitolo di questo bilancio, al quale il suo discorso si possa riferire. Ella parla di espropriazioni, di deriva-

zione di acque e di troppe altre cose, che riguardano leggi speciali, e che, ripeto, non hanno attinenza diretta con questo bilancio. La prego almeno di restringere!

GALLINO. Sono cose molto importanti; e sopra queste stesse cose altre volte il ministro mi ha risposto.

PRESIDENTE. Sono cose importantissime, ed io, ascoltandole attentamente, ho mostrato di averle usate particolare deferenza; come del resto sto attento a tutto ciò che i colleghi dicono. Comprendo: tutte le questioni sono importanti. Ma le ripeto che nel bilancio non c'è neppure un capitolo al quale le questioni da lei trattate si possano specialmente riferire.

Del resto faccia come crede, vada pure avanti.

GALLINO. Molte altre domande avrei ancora a fare, ma riserbandomi di parlare in merito nella discussione degli articoli, per brevità, in questa discussione generale mi limiterò a dire due semplici parole sulla legge 15 luglio 1906, in quanto riflette la costruzione delle strade per i comuni isolati.

Plaudo ancora una volta a quella provvida legge che a tutti quanti i poveri comuni non ancora allacciati alle reti stradali aprì il cuore alle più liete speranze, e plaudo al Corpo del Genio civile e al Consiglio superiore dei lavori pubblici che in brevissimo tempo hanno saputo dar corso ad una mole di studio veramente straordinaria. Sono oltre cinquecento i comuni che attendono ora per quella legge di perequazione stradale di vedere soddisfatte le loro vecchie e giuste aspirazioni, lieti di poter presto portare con poco dispendio i loro prodotti ai grandi mercati: sono oltre 2500 i chilometri di strade a costruirsi con un preventivo di spesa di 50 milioni.

Non solleciterò, perchè è superfluo, il corso dell'istruttoria ancora a completarsi per stabilire il piano regolatore di massima che statuirà sulla precedenza di costruzione di tutte queste strade: ma io domanderò solo all'onorevole ministro come intenda provvedere al fabbisogno finanziario.

Non intervenendo nuovi provvedimenti, si applicherà rigorosamente la legge che stanziava all'anno un solo milione; ma saranno necessari ben 50 anni perchè tutto quell'insieme di strade venga costruito, risultato questo per conseguire il quale impone subito una modificazione, quella di elevare almeno a 5 milioni questo contributo, per

avere in dieci anni soddisfatto all'impegno ormai contratto verso tutti quei 500 comuni.

Onorevoli colleghi! Ho terminato e terminando domando a voi venia se, ripetendovi cose vecchie, ho rubato tempo prezioso ai vostri lavori; onorevole ministro, provvedete alla nuova legislazione sulle acque pubbliche, non con criteri fiscali, ma facendo tesoro dei voti di tanti tecnici, di tanti industriali che a voi si sono rivolti; ed in allora senza aggravare menomamente il vostro bilancio avrete cooperato più di qualunque altro alla conquista di quella ricchezza che i nostri monti possono darci; che l'ingegno italiano in gran parte ha saputo strappare alla natura, che si compendia nell'utilizzazione del carbone bianco.

Provvedete al ritocco della legge sulle espropriazioni per pubblica utilità e avrete largamente contribuito ai risanamenti igienici, non aggravando, ma spesso anche ristorando le finanze comunali.

Fate che la legge per la costruzione di strade nei comuni isolati possa rispondere subito alla sua finalità, e avrete impedito così che le nostre popolazioni prive di comunicazioni abbandonino la patria che solo loro fu larga di promesse, mentre alla patria erano così affezionate. E colla costruzione delle strade, oltre la redenzione economica, avrete pure operata la redenzione morale di tanta parte del popolo italiano. (*Approvazioni*).

**PRESIDENTE** Il seguito della discussione sul bilancio dei lavori pubblici è rimesso a lunedì.

#### Interrogazioni e Interpellanze.

**PRESIDENTE.** Prego l'onorevole segretario di dar lettura delle interrogazioni e delle interpellanze presentate oggi.

**LUCIFERO ALFONSO, segretario, legge:**

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno, circa le attuali agitazioni nella città di Foggia affinché sia assicurato stabilmente l'ordine pubblico ed il rispetto della legge.

« Castellino ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno sulle ragioni che lo indussero ad inviare un medico militare a prestare servizio nella condotta di Sambuca

Pistoiese, boicottata dall'Associazione Nazionale dei medici condotti e dalla Federazione degli Ordini sanitari.

« De Felice-Giuffrida ».

« I sottoscritti di fronte ai fatti di Brescia e Casalmaggiore diretti contro la libera circolazione dei treni e la libertà personale dei viaggiatori, chiedono d'interrogare il ministro dell'interno per sapere se il Governo abbia provveduto ad accertare le singole responsabilità e ad impedire il ripetersi dei fatti medesimi.

« Cardani, Faelli ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il ministro dell'interno per conoscere i motivi per i quali non fu possibile prevenire ed impedire il fatto accaduto la sera del 25 corrente alla stazione di Casalmaggiore, che per informazioni avute, costituirebbe un grave attentato alla libertà del lavoro.

« Pistoja ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il ministro di agricoltura, industria e commercio sulla necessità d'istituire un vivaio governativo di viti americane in Reggio C

« Larizza ».

**PRESIDENTE.** Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno; e così pure le interpellanze, qualora gli onorevoli ministri, a cui sono dirette, non dichiarino nel termine regolamentare di non accettarle.

#### Sull'ordine de giorno.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare l'onorevole Mezzanotte; ne ha facoltà.

**MEZZANOTTE.** A nome dell'onorevole Sili, pregherei fosse iscritto nell'ordine del giorno della seduta di martedì lo svolgimento di una proposta di legge per la costituzione in comune autonomo delle frazioni di Ussita e Castel Sant'Angelo, del comune di Visso.

**GIO LITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno.** Non ho alcuna difficoltà.

**PRESIDENTE.** Allora, poichè non vi sono osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

Anche l'onorevole Cao-Pinna ha chiesto di parlare; ne ha facoltà.

CAO-PINNA. Pregherei anch'io fosse iscritto nell'ordine del giorno lo svolgimento di una proposta di legge di mia iniziativa per la proroga del termine per una tombola telegrafica nazionale a favore degli Istituti ospitalieri di Cagliari.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Consento.

PRESIDENTE. Allora nell'ordine del giorno di martedì metteremo anche lo svolgimento di quest'altra proposta di legge.

### Risultamento della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta ed invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti.*)

Comunico alla Camera il risultato della votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: Modificazioni alla legge 19 luglio 1906, n. 372, recante provvedimenti per i sottufficiali:

Presenti . . . . .	220
Votanti. . . . .	220
Maggioranza . . . . .	111
Voti favorevoli. . . . .	185
Voti contrari . . . . .	35

(*La Camera approva.*)

*Hanno preso parte alla votazione:*

Abozzi — Agnini — Alessio Giulio — Aprile — Arton — Avellone.

Baccelli Alfredo — Badaloni — Baranello — Barracco — Barzilai — Battelli — Benaglio — Bergamasco — Bertarelli — Bertetti — Bertolini — Bissolati — Bolognese — Bona — Bonicelli — Boselli — Botteri — Brunialti.

Cacciapuoti — Calissano — Calleri — Calvi Gaetano — Canevari — Cao Pinna — Capaldo — Caputi — Carboni-Boj — Carcano — Cardani — Carnazza — Casciani — Cavagnari — Ceili — Cerulli — Cesaroni — Chimirri — Chiozzi — Ciacci Gaspero — Ciappi Anselmo — Ciartoso — Ciccarone — Cimati — Cipriani-Marinelli — Cirmeni — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Codacci-Pisanelli — Cornaggia — Cornalba — Costa Andrea — Cottafavi — Credaro — Curioni.

Da Como — Dagosto — D'Alife — Dal Verme — Dari — De Amicis — De Asarta

— De Bellis — De Felice-Giuffrida — De Gennaro — De Giorgio — Del Balzo — Della Pietra — Dell'Arenella — De Marinis — De Michele-Ferrantelli — De Michetti — De Nava — De Novellis — De Riseis — De Seta — De Tilla — De Viti De Marco — Di Cambiano — Di Lorenzo — Di Saluzzo — Di Stefano Giuseppe.

Facta — Faelli — Falconi Gaetano — Falconi Nicola — Falletti — Fani — Fasce — Fazi Francesco — Fazi Vito — Felisent — Fera — Ferraris Maggiorino — Florena — Fortis — Fortunati Alfredo — Fulci Nicolò — Fusinato.

Galli — Gallini Carlo — Gallino Natale — Gallo — Gattorno — Giaccone — Giardina — Giolitti — Giovagnoli — Giovanelli — Girardi — Giunti — Goglio — Gorio — Grassi-Voces — Greppi — Grippo — Guastavino — Gucci-Boschi — Guerci — Guicciardini.

Jatta.

Lacava — Larizza — Leali — Lucernari — Lucifero Alfonso — Luzzatto Riccardo

Malcangi — Mango — Manna — Marazzi — Maresca — Margaria — Marinuzzi — Marsengo-Bastia — Martini — Masciantonio — Masi — Mazziotti — Meardi — Mendaia — Mezzanotte — Miliani — Montagna — Montemartini — Morando — Morgari — Moschini.

Negri de Salvi — Nitti.

Odorico — Orlando Salvatore — Orlando Vittorio Emanuele — Ottavi.

Pais-Serra — Pala — Paniè — Pascale — Pavia — Pellecchi — Pistoja — Podestà — Pompilj — Pozzi Domenico.

Rasponi — Rava — Riccio Vincenzo — Ridola — Rienzi — Rizza Evangelista — Rizzetti — Rizzone — Romanin-Jacur — Romussi — Roselli — Rossi Gaetano — Rubini — Ruffo.

Salandra — Santamaria — Santoliquido — Saporito — Scaglione — Scano — Scaramella-Manetti — Schanzer — Sili — Solimbergo — Solinas-Apostoli — Sonnino — Soulier — Staglianò — Strigari.

Tecchio — Tedesco — Teodori — Teso — Testasecca — Tinozzi — Todeschini — Torlonia Giovanni — Torlonia Leopoldo — Torrigiani — Treves — Turati.

Valentino — Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Ventura — Verzillo — Villa — Visocchi.

Wollemborg.

Zaccagnino.

*Sono in congedo :*

Abbruzzese — Abignente Albertini — Aliberti — Angiolini.

Battaglieri — Bernini — Bettolo — Bracci.

Callaini — Campi-Numa — Campus-Serra — Capece-Minutolo — Cappelli — Cassuto — Chiesa — Coffari — Cortese — Costa-Zenoglio.

D'Alì — Danieli — D'Aronco — Donati.

Falaschi — Farinet Alfonso — Ferraris Carlo.

Ginori-Conti — Giuliani — Graffagni — Gussoni.

Lucifero Alfredo.

Majorana Angelo — Maiorana Giuseppe — Malvezzi — Manfredi — Maraini Clemente — Marghieri — Mauri — Melli — Mercè — Mirabelli — Modestino — Molmenti — Montauti — Monti-Guarnieri — Morpurgo.

Nuvoloni.

Orioles.

Papadopoli — Pellerano — Pini — Pina — Pipitone — Poggi — Pozzo Marco. Quistini.

Raccuini — Raggio — Raineri — Rastelli — Ravaschieri — Rebaudengo — Resta-Pallavicino — Rosadi — Rovasenda.

Sanarelli — Santini — Scalini — Scorticarini-Coppola — Sormani — Spallanzani — Stoppato.

Targioni.

Vendramini — Veneziale — Vetroni Weil-Weiss.

*Sono ammalati :*

Arnaboldi.

Bottacchi — Buccelli.

Calvi Giusto — Campi Emilio.

De Luca Paolo Anania.

Fortunato Giustino.

Massimini.

Pilacci.

Rizzo Valentino — Rossi Enrico — Rossi Teófilo.

*Assenti per ufficio pubblico :*

Daneo.

Fili-Astolfone:

Lucifero Alfredo.

Rossi Luigi.

### Comunicazioni del Presidente circa le interpellanze.

PRESIDENTE. Avverto la Camera che per lunedì, giorno destinato a quelle interpellanze che sono in così gran numero stampate e continuano a figurare nell'ordine del giorno, nessuno degli onorevoli deputati si è fatto vivo (*Viva ilarità*) per chiederne lo svolgimento (*Commenti*).

MARESCA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARESCA. Desidero sapere dall'onorevole ministro di grazia e giustizia se per lunedì potrebbe consentire lo svolgimento della mia interpellanza sulla magistratura di Trani.

ORLANDO V. E., *ministro di grazia, giustizia e culti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha la facoltà.

ORLANDO V. E., *ministro di grazia, giustizia e culti*. Io ho il dovere professionale di essere sempre pronto e quindi sono agli ordini della Camera; ma oggi è cominciata al Senato la discussione del mio bilancio e continuerà lunedì prossimo. Quindi non è possibile che io mi trovi alla Camera lunedì. E nemmeno vi può essere l'onorevole sottosegretario di Stato, che per motivi di famiglia ha dovuto partire. È proprio impossibile, a meno che non abbia il dono dell'ubiquità.

PRESIDENTE. Dunque, onorevole Maresca, non è possibile!

MARESCA. Comprendo bene!

PRESIDENTE. A termini dell'ultimo capoverso dell'articolo 121 del regolamento, se non viene fatta istanza, e non vi è accordo per discussione di interpellanze, la Camera continua il lunedì nello svolgimento del suo ordine del giorno. Quindi lunedì si continuerà la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

La seduta termina alle ore 19.

*Ordine del giorno per la seduta di lunedì.*

1. Interrogazioni.

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1908-909 (885).



*Discussione del disegno di legge:*

3. Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1908-909 (882).

4. *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:*

5. Convalidazione del Regio Decreto 1° settembre 1906, n. 503, e modificazioni al repertorio della tariffa generale dei dazi doganali (593).

6. Agevolezze all'industria dell'escavazione e del trattamento delle ligniti e delle torbe (238).

7. Bonifica delle cave di sterro e di prestito che costeggiano le linee ferroviarie (124).

8. Mutualità scolastiche (244).

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

Conversione in legge del Regio Decreto 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:*

10. Piantagioni lungo le strade nazionali, provinciali e comunali (171-B).

11. Modificazioni alla tariffa generale dei dazi doganali (445).

12. Disposizioni sulla navigazione interna (542).

13. Rinsaldamento, rimboschimento e sistemazione dei bacini montani (538).

14. Proroga del termine stabilito dall'articolo 6 della legge 19 dicembre 1901, n. 511, per la presentazione di un disegno di legge sul conto corrente fra il Ministero del tesoro

e quello della guerra e sulle masse interne dei Corpi del regio esercito (844).

15. Locazione delle zone di terreno danneggiate coi mezzi di fusione che si adoperano nelle zolfare di Sicilia (771).

16. Modificazioni alla legge 6 luglio 1862, n. 680, per l'ordinamento delle Camere di commercio e d'industria (682).

17. Istituzione di una Cassa di maternità (191).

18. Applicazione della convenzione internazionale di Berna, 26 settembre 1906, per l'interdizione del lavoro notturno delle donne impiegate nelle industrie (747).

19. Convalidazione del Regio decreto 17 aprile 1907, n. 179, che modifica le tare legali degli oli minerali di resina e di catrame (736).

20. 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) (*Sospesa la discussione. — Deliberazione della Camera 2 aprile 1908*).

21. Domanda di autorizzazione ad eseguire la sentenza della Corte d'appello di Brescia del 6 giugno 1903 pronunciata contro il deputato Todeschini per il reato di diffamazione (927).

22. Disposizioni per la leva sui nati nel 1888 (949).

23. Costituzione in comune di Ossoa, frazione di Casorezzo (964)

24. Concorso dello Stato alla mostra agricola-zootecnica-industriale che avrà luogo in Piacenza nei mesi di agosto e settembre 1908 (997).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1908 — Tip. della Camera dei Deputati.

