

## CXX.

## TORNATA DI LUNEDÌ 21 FEBBRAIO 1910

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA

## I N D I C E.

<b>Atti vari</b> . . . . .	<i>Pag.</i> 5213-44
<b>Domanda</b> a procedere contro il deputato Po- drecca ( <i>Annunzio</i> ) . . . . .	5214
<b>Giuramento</b> del deputato Salamone . . . . .	5214
<b>Interpellanze:</b>	
Isola di Capraja:	
ARLOTTA, <i>ministro</i> . . . . .	5229
CANEPA . . . . .	5223-29
RICCIO, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	5226
RUBINI, <i>ministro</i> . . . . .	5228
SCIALOJA, <i>ministro</i> . . . . .	5229
Stazioni agrarie:	
LUZZATTI, <i>ministro</i> . . . . .	5235
MILANI . . . . .	5231-38
Acquedotto pugliese:	
COTUGNO . . . . .	5239-43
RUBINI, <i>ministro</i> . . . . .	5241
<b>Interrogazioni:</b>	
Ferrovia Biella-Novara:	
CELESIA, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	5214
MOLINA . . . . .	5214
Linea Messina-Catania (doppio binario):	
CELESIA, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	5215
CETRUFELLI . . . . .	5215
Costruzione di una nuova stazione ferroviaria in Verona:	
CELESIA, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	5216
MESSEDAGLIA . . . . .	5216
Disservizio ferroviario nelle linee Catania- Messina e Messina-Palermo:	
CELESIA, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	5217-19
FULCI . . . . .	5218
Licenze straordinarie in attesa di congedo ai militari (eccezioni):	
BADALONI . . . . .	5220
NEGRI DE' SALVI . . . . .	5220
PRUDENTE, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	5219-20
Ufficiali superiori dei distretti:	
PADULLI . . . . .	5222
PRUDENTE, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	5222
<b>Rinvio d'interrogazioni</b> . . . . .	52223

La seduta comincia alle 14.5.

PAVIA, *segretario*, legge il processo ver-  
bale della seduta precedente.*(È approvato).*

## Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi,  
per motivi di famiglia, l'onorevole Dome-  
nico Pozzi, di giorni 4; per motivi di salute,  
l'onorevole Evangelista Rizza, di giorni 12.*(Sono concessuti).*

## Petizione.

PRESIDENTE. Si dia lettura del sunto  
di una petizione.PAVIA, *segretario*, legge:7010. Il sindaco di Piombino fa voti che  
nei nuovi servizi marittimi sia mantenuta  
nel percorso dei piroscafi delle linee Arci-  
pelago toscano distinte nel progetto coi nu-  
meri 1, 2, 3 e 4, la fermata a Piombino, e  
che questa sia pure inclusa nelle linee Li-  
vorno-Napoli, Livorno-Sardegna e Livorno-  
Sicilia distinte coi numeri 2, 3 e 8 nell'al-  
legato del progetto concernente i « Servizi  
maggiori del Tirreno superiore ».

## Verificazione di poteri.

PRESIDENTE. La Giunta delle elezioni  
ha presentato le relazioni sulle elezioni con-  
testate dei collegi di Gioia del Colle e di  
Portomaggiore.Saranno stampate e distribuite ed in-  
scritte nell'ordine del giorno della seduta di  
giovedì 24 corrente.

## Comunicazioni del Presidente.

**PRESIDENTE.** Il ministro di grazia e giustizia e culti ha trasmesso una domanda di autorizzazione a procedere contro l'onorevole Guido Podrecca per offese al Sommo Pontefice e per oltraggio alla religione cattolica.

Sarà stampata, distribuita e inviata agli Uffici.

## Giuramento.

**PRESIDENTE.** Essendo presente l'onorevole Salamone, lo invito a giurare. (*Legge la formula.*)

**SALAMONE.** Giuro!

## Interrogazioni.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Molina al ministro dei lavori pubblici, « per sapere le ragioni dell'eccessivo ritardo nella decisione in merito alla progettata ferrovia Biella-Novara, la cui costruzione s'impone d'urgenza ».

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

**CELESIA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.** La domanda di concessione della ferrovia Novara-Biella, presentata dal comune di Novara, dette luogo ad una istruttoria faticosa e prolungata; istruttoria resa necessaria tanto da osservazioni fatte dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, quanto da osservazioni e considerazioni fatte nell'interesse degli stessi richiedenti. Ultimamente, compiuta questa lunga istruttoria, la proposta venne riportata al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che, nella sua seduta del 15 dicembre scorso, espresse l'avviso che occorresse ancora un supplemento di istruttoria, in base ad un progetto di massima che occorreva compilare con criteri suggeriti dallo stesso Consiglio superiore.

A questa nuova istruttoria s'è dato corso, comunicando al Sindaco di Novara ciò che occorre di fare per compilare il nuovo progetto di massima.

Posso assicurare l'onorevole Molina che, appena questo progetto di massima sarà presentato al Ministero, daremo corso a

tutti gli atti che sono necessari per addivenire alla soluzione di questa importantissima questione.

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

**MOLINA.** La risposta datami dall'onorevole sottosegretario di Stato m'ha, solo per metà, soddisfatto. Sono, cioè, lieto che, in massima, si sia convenuto nella necessità di costruire la ferrovia Biella-Novara; duolmi però dei nuovi ritardi, frapposti alla concessione definitiva, come ho rilevato dalle sue parole.

Non farò la storia delle vicende che produssero una grande molteplicità di progetti a tracciati diversi per la risoluzione dell'importante problema; accennerò soltanto all'urgenza che c'è perchè questo problema venga risolto.

Biella, che è il più importante centro manifatturiero d'Italia, si trova isolata: perchè sarebbe puerile il credere che la modesta ferrovia economica Santhià-Biella possa anche scarsamente soddisfarne i bisogni. Le materie prime ed i carboni che alimentano quelle ricche industrie, provenendo per la maggior parte dalle vie di mare, devono fare un giro lunghissimo e dispendioso, per arrivare alle fabbriche del Biellese; ed altrettanto debbono fare le manifatture fabbricate, per giungere ai maggiori mercati commerciali e di esportazione, quali Genova e Milano.

La ferrovia della quale ci occupiamo accorcerà grandemente questi percorsi, che oggi sono imposti da necessità topografiche; e, accorciandoli, se ne gioverà sensibilmente l'economia nazionale.

La costruzione della ferrovia Biella-Novara s'impone, nell'interesse generale del paese, ed è solo a stupirsi che, dopo tanti anni di vita unitaria italiana, quel progetto non abbia avuto ancora esecuzione.

Confido perciò che il Governo e, segnatamente, il ministro dei lavori pubblici vorranno adoperarsi in modo, che, in breve tempo, l'industria Biella sia direttamente congiunta alla ricca e laboriosa Novara. (*Approvazioni.*)

**PRESIDENTE.** Segue l'interrogazione dell'onorevole Cutrufelli al ministro dei lavori pubblici, « sulla necessità del doppio binario Messina-Catania, al fine di soddisfare ai bisogni del traffico, senza provocare distassi ».

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

CELESIA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole Cutrufelli richiama, ancora e con opportunità, l'attenzione del Governo e della Camera sopra l'importante questione ferroviaria che interessa la Sicilia e specialmente Messina.

Io non posso disconoscere che sulla linea Messina-Catania il servizio è ancora inferiore ai bisogni del traffico.

Ma debbo però, con pari sincerità, dire all'onorevole Cutrufelli che il raddoppio del binario non è forse, almeno per il momento, il mezzo immediato e più sicuro per provvedere a questo bisogno. È certo che il traffico della linea Messina-Catania, astrattamente parlando, si trova prossimo allo stato per cui anche il doppio binario potrebbe essere utile.

Ma quando si rifletta che nelle nostre reti ferroviarie, ed anche nella stessa Sicilia, vi sono altre linee per un traffico anche maggiore, e che ancora non hanno il doppio binario, occorre considerare la questione sotto questo punto di vista, che si addiverà alla costruzione del doppio binario sulla Messina-Catania, quando si sarà provveduto, o si starà provvedendo, ad altre linee che hanno traffico ancora maggiore.

Però l'amministrazione riconosce che bisogna provvedere ai bisogni di queste linee, ed in parte vi ha provveduto o pensa di provvedervi. Ad esempio, è necessario che si dotino parecchie stazioni di binari di scambio, che si migliorino gli impianti delle stazioni stesse.

Ed a questo proposito, posso dire all'onorevole Cutrufelli, che, d'altronde, conosce questi fatti, che si è provveduto almeno in parte a questi bisogni.

Sono infatti approvate ed in parte già in corso di esecuzione anche avanzata: a Giampileri, l'impianto di una nuova stazione in sostituzione delle attuali fermate di Giampileri e Ponte Giampileri; a Scaletta Zancalea, l'impianto del terzo binario; ad Ali, la trasformazione della fermata in stazione; a Nizza Sicilia, l'impianto del terzo binario; a Santa Teresa di Riva, a Giardini, a Fiumefreddo, l'ampliamento generale delle stazioni; a Canizzaro, il prolungamento del binario di incrocio; inoltre per Roccalumera a Sant'Alessio, oltre ai lavori già eseguiti per l'ampliamento del servizio merci, è stata decisa la trasformazione delle fermate in stazione e sono in corso gli studi relativi.

Mediante questi lavori si otterrà l'ag-

giunta lungo la linea di ben quattro nuove stazioni ed un aumento notevole nelle altre di binari d'incrocio, di precedenza e di deposito.

Si potrà anche ottenere il miglioramento del servizio e non credo che si sia tolto l'adito avvenire ad un doppio binario quando si possa anche provvedere ad altre linee, dove il traffico si fa ancora più intenso che non sopra la linea Messina-Catania.

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

CUTRUFELLI. Quando sopra una linea come la Messina-Catania, ad unico binario, con disposizioni ufficiali e rese pubbliche, si sospende il servizio delle merci per dieci giorni ogni mese; quando sulla linea Catania-Messina i viaggiatori sono obbligati a restare nelle stazioni perchè si vedono chiusi sul viso gli sportelli dei vagoni stipati; quando i materiali da costruzione restano inutilizzati a Giardini, a Scaletta, a Sant'Alessio, mentre a Messina si ricomincia a costruire con materiali cattivi; quando tutto questo avviene mentre il reddito della linea supera di molto le 36 mila lire a chilometro; a me pare che non costruire il doppio binario sia una colpa assai grave.

I mezzi termini spesso sono dannosi. I piccoli provvedimenti a nulla valgono nella risoluzione dei grandi problemi. I grandi problemi si debbono molto ponderare, si debbono studiare, analizzare; però, una volta riconosciuta la necessità della loro risoluzione, si debbono affrontare con energia e con larghezza di vedute.

Prendo nota di quanto mi ha detto l'onorevole sottosegretario di Stato: certamente c'è del buono.

Soprattutto è importante il fatto che il Governo riconosca, per la prima volta, la necessità del doppio binario Messina-Catania e riconosca il diritto di Catania e di Messina a questo doppio binario.

Però le sue stesse dichiarazioni mi convincono sempre più della necessità dello studio, della necessità dell'analisi, e per fare questo studio, e per fare questa analisi, nell'interesse di Messina e di Catania, io trasformo la mia interrogazione in interpellanza.

PRESIDENTE. Segue la interrogazione dell'onorevole De Felice-Giuffrida all'onorevole ministro dei lavori pubblici « sulla necessità del doppio binario sulla linea ferroviaria Messina-Catania ».

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

Segue la interrogazione degli onorevoli Messedaglia, Coris, Montresor, Luigi Rossi, Arrivabene e Maraini, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se intenda provvedere alla costruzione della nuova stazione ferroviaria di Verona, secondo la convenzione proposta dall'Amministrazione delle ferrovie di Stato e accettata dai Consigli comunale e provinciale di Verona ed entro quel termine che costituì clausola essenziale della convenzione e degli impegni da essi assunti ».

Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato pei lavori pubblici.

**CELESIA, sottosegretario di Stato pei lavori pubblici.** L'onorevole Messedaglia ricorda che già fino dal 3 giugno 1907 fu approvato dal Consiglio delle ferrovie un progetto di massima per l'impianto di una nuova grande stazione a Verona (Porta Nuova) che importava la spesa di 1,030,000 lire.

Però oltre questi lavori della stazione, molti altri se ne dovevano fare specialmente relativi all'accesso alla stazione e relativi alla regolarizzazione di tutto il piano della stazione e delle vicinanze.

Questo progetto in complesso sarebbe ammontato ad una spesa di circa 10 milioni e gli enti locali, comune e provincia, si erano impegnati a concorrere per 700,000 lire.

Sopra queste basi era stato già formulato uno schema di convenzione che avrebbe dovuto diventare contratto definitivo. Senonchè, sia perchè si affermarono per parte anche degli stessi enti locali nuove necessità e il bisogno di nuovi lavori, sia per l'aumento del prezzo della mano d'opera, si credette che lo schema di convenzione allora discusso non potesse essere allora tradotto in contratto e occorresse addivenire a nuovi accordi, a nuove stipulazioni e si studiarono nuovi progetti i quali portavano la spesa di circa 18 milioni.

Su questo progetto attualmente pendono trattative tra l'amministrazione delle ferrovie e gli enti locali.

Dirò poi ancora all'onorevole Messedaglia che mentre si stanno svolgendo queste trattative, che confidiamo possano approdare definitivamente ad accordi, si è approvata una spesa relativa alle espropriazioni e si è inoltre approvata una spesa nel 1908 di 410 mila lire per le deviazioni

provvisorie, che in parte sono già eseguite, ed anche recentemente anche un'altra spesa di 452 mila lire per la costruzione del sottovia dello stradone provinciale, opera che deve avere la precedenza su tutte le altre, ma che per desiderio dello stesso comune di Verona è stata alquanto sospesa, per far luogo, credo, prima a gare di aviazione fissate dal comune. Onde anche questa ragione d'indole comunale è stata causa di qualche ritardo nell'inizio dei lavori.

Come vede l'onorevole Messedaglia, la questione della stazione di Verona non è dimenticata dall'amministrazione, la quale cerca di darvi una soluzione il più possibile pronta e confacente agli interessi di quella popolazione.

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

**MESSEDAGLIA.** Ringrazio vivamente l'onorevole sottosegretario di Stato delle spiegazioni che ha voluto fornirmi.

Il Governo sa che si tratta di un interesse che è ben più di un interesse locale. Quello della grande stazione di Porta Nuova a Verona, è effettivamente un interesse nazionale, sia perchè molte importantissime linee, fra cui quella di Ala, convergeranno alla stazione di Porta Nuova, sia perchè ad essa perverrà quella direttissima Bologna-Verona che mi auguro di vedere prestissimo portata a compimento, sia anche perchè la stazione di Porta Nuova avrà, necessariamente, un'alta importanza militare.

È dal 1870 che Verona ha espresso il desiderio di avere una vasta stazione sulla destra dell'Adige. È inutile che io adesso ricordi date e fatti, ed è anche inutile che citi i precedenti della convenzione ricordata dall'onorevole sottosegretario di Stato, convenzione che è stata all'unanimità approvata dal Consiglio comunale di Verona il 22 giugno 1908.

Fatto sta che, da allora in poi, la cittadinanza e l'amministrazione comunale si sono legittimamente allarmate perchè la firma della convenzione non si verificava. Non ostante le sollecitazioni da parte del comune, dei deputati e degli enti locali, la cittadinanza non ha mai veduto iniziarsi e proseguire i desideratissimi necessari lavori. Ben naturale, per tanto, la imponente riunione che si tenne a Verona il 17 novembre ultimo scorso, con l'ordine del giorno che è indubbiamente noto all'onorevole sottosegretario di Stato; e naturale la interro-

gazione dei deputati veronesi, che venne presentata il 18 novembre, e che solo oggi, per notissime ragioni, ha potuto essere iscritta all'ordine del giorno.

Di fronte alle attuali dichiarazioni del Governo, dopo che alcuni mesi sono passati e dopo che fatti nuovi sono nel frattempo intervenuti, a me non resta altro che prendere atto delle dichiarazioni stesse, ringraziare, ripeto, l'onorevole sottosegretario di Stato con molte raccomandazioni di sollecitare il più che sia possibile i lavori, e dichiararmi lieto che l'importantissima questione sia venuta davanti alla Camera, la quale certamente, spero, avrà apprezzato l'importanza sua.

**PRESIDENTE.** Segue l'interrogazione dell'onorevole Fulci, al ministro dei lavori pubblici, « sulle cause del persistente disservizio ferroviario specie nelle linee Catania-Messina, Messina-Palermo, disservizio ch'è continua minaccia alla incolumità delle persone ed ostruzionismo deplorabile contro il commercio di quelle contrade ».

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

**CELESIA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.** L'onorevole Fulci richiama ancora una volta oggi l'attenzione del Governo sulla questione a cui ha già accennato l'onorevole Cutrufelli, cioè sul persistente disservizio ferroviario su alcune linee della Sicilia.

Ora debbo ripetere all'onorevole Fulci che tutti siamo convinti che il servizio ferroviario su quelle linee non è corrispondente nè al traffico nè ai bisogni delle regioni interessate; ma d'altra parte l'onorevole Fulci deve riconoscere che molti sono i motivi che concorrono a stabilire questa inferiorità su quelle linee e che, non ostante tutta la buona volontà del Governo, non è stato possibile dare soddisfazione a tutti i bisogni impellenti.

Oltre all'insufficienza degli impianti che preesisteva al disastro del dicembre del 1908 e della quale ho parlato poco fa, rispondendo alla interrogazione dell'onorevole Cutrufelli, sono sopravvenute altre ragioni che in parte spiegano questo disservizio, e prima fra tutte, la distruzione dell'officina di Messina.

**FULCI.** Si è dovuta abbandonare, ma non è stata distrutta.

**CELESIA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.** Comunque quell'officina non poteva più servire allo scopo per cui era

stata costruita. Ora vi si stanno facendo le riparazioni necessarie ed è sperabile che l'inconveniente stia per cessare e che quindi il disservizio ferroviario si renda fra poco meno grave di quello che ora è.

Un altro motivo per cui mancano i carri in quelle linee consiste nel fatto che anche le linee della Calabria, non potendo funzionare come funzionavano prima, specialmente nel tratto oltre Bagnara, impediscono che i carri arrivino in Sicilia con la sollecitudine che sarebbe necessaria.

Sembra che nel prossimo marzo le linee di Calabria potranno essere rimesse nelle condizioni preesistenti al disastro ed è sperabile quindi che questo motivo di aggravio sarà per cessare.

Quanto alla deficienza degli impianti preesistenti, debbo ripetere che, oltre quanto si è fatto e si sta facendo sulla linea Messina-Catania, anche sulla linea Messina-Palermo si stanno facendo i lavori occorrenti. Infatti sono stati ultimati i lavori di trasformazione per la fermata di Zappulla e si trovano in corso di esecuzione i lavori per l'ampliamento delle fermate di S. Fratello Acquedolci e di S. Marco d'Alunzio e quello delle stazioni di Naso Capo d'Orlando, Termini Imerese e Bagheria, ecc.

Occorre inoltre ricordare l'ampliamento che è stato eseguito d'urgenza alla stazione di Mineo mediante l'occupazione di un'area privata.

Quanto alla linea Messina-Palermo ed alla linea Messina-Catania, sarebbe opportuno costruirvi il doppio binario, in quanto che il loro reddito supera le 35 mila lire a chilometro; ma anche a proposito di questa linea, debbo ricordare all'onorevole interrogante che a raddoppi di binari è possibile pensare solo in proporzione della urgenza, e che, se questa linea manca del doppio binario, è anche vero che vi sono altre linee in altre regioni d'Italia, dove il traffico è doppio, e anche triplo, le quali mancano del doppio binario. Si potrà dunque studiare ed adottare qualche provvedimento a mano, a mano, che si avranno studi compiuti e mezzi che ci permettano il raddoppio dei binari.

Fra le ragioni degli inconvenienti, verificatisi su questa linea, va annoverato anche lo stato del personale, il quale naturalmente dopo il disastro del 1908 si è trovato disorientato e privo di quella direzione, che era necessaria, affinché tutti i servizi procedessero a dovere. A que-

sto proposito la Direzione generale assicura di aver provveduto perchè una più perfetta vigilanza si verifichi su quella linea con l'invio di nuovo personale, tanto che si crede che gli inconvenienti andranno, poco a poco, cessando.

Confido che gli onorevoli interroganti avranno modo di riconoscere che il servizio si è migliorato, e più andrà migliorando nei prossimi mesi, mediante la buona volontà tanto dell'Amministrazione, quanto del Governo, che non dimenticano la grande importanza di questa linea e del suo traffico.

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

**FULCI.** L'onorevole sottosegretario di Stato, che ringrazio della sua cortese risposta, mi consenta di dire che il fenomeno, a cui io accenno, si riattacca a tutto il sistema delle nostre ferrovie e della nostra Amministrazione ferroviaria.

Noi abbiamo una Amministrazione ferroviaria, la quale non risponde di niente ed è un potere irresponsabile. Diciamo le cose come sono, onorevole sottosegretario di Stato; da un anno i deputati siciliani, i deputati calabresi interrogano, interpellano, hanno delle risposte cortesi, delle promesse, ma non ottengono niente, appunto perchè là, dove si vuole ciò che si vuole, non si dà risposta alcuna nè alla pubblica opinione, nè alla stampa, nè alla parola della tribuna parlamentare. (*Benissimo!*)

*Voce dall'estrema sinistra.* È un Vaticano ferroviario.

**FULCI.** Precisamente, abbiamo un Vaticano ferroviario!

Onorevole sottosegretario di Stato, io comprendo che certe cose sono superiori alla volontà dei ministri, e perciò non ne faccio carico al ministro dei lavori pubblici, ma soltanto all'ordinamento ferroviario. Io parlo affinché la parola mia dalla tribuna parlamentare arrivi come una parola di biasimo, là dove deve arrivare.

*Voce dall'estrema sinistra.* Non arriverà mai!

**FULCI.** Quello che si fa in Sicilia, è tal cosa, che io non qualifico, perchè non voglio adoperare parole non degne del decoro dell'assemblea.

Quando un paese, come Messina, così provato dalla sventura, trova in se stesso le energie perchè il commercio si riattivi, che cosa direbbe lei se sapesse che ad un

commerciante di agrumi, che va alla stazione a domandare dei carri, si risponde: ripassate fra quindici giorni? Ciò significa distruggere il commercio agrumario; ciò significa impedire il lavoro ad un paese, che, depresso dalla sventura e dal dolore, ha pur trovato l'energia per lavorare! (*Bene!*)

Non parlo degli orari, che non esistono più! Badi che questo è un guaio serio per tutti i servizi pubblici di Messina, perchè, siccome i magistrati e gl'impiegati, per mancanza di case, non risiedono a Messina, così le ferrovie debbono, giorno per giorno, portare magistrati ed impiegati in città. Orbene, i ritardi di due o tre ore, che giornalmente si verificano nell'arrivo di qualunque treno, significano un intralcio all'amministrazione della giustizia e allo svolgimento della vita civile, e non sono nè giustificati, nè giustificabili.

Ella, onorevole sottosegretario di Stato, ha parlato delle officine. Anche questa è una aberrazione della Direzione delle ferrovie.

Ho voluto di persona, perchè ho l'abitudine di parlar poco, ma di parlar soltanto quando posso affermare dei fatti, ho voluto di persona visitare le officine, e l'assicuro che nel disastro, se ci fu cosa conservata, fu appunto l'impianto delle officine ferroviarie, le quali non funzionano appunto per l'incuria dell'Amministrazione ferroviaria. Si è detto che bisogna fare un progetto, pel quale gran parte di queste officine dovrebbero esulare, non so dove.

Non so quanto questo sia conforme alla legge vigente, che impedisce l'esodo di qualunque ufficio ferroviario dal luogo in cui era. Ma, a prescindere da tutto questo, di cui ci occuperemo più tardi, domando: mentre voi preparate da un anno, o da quattordici mesi, questo mirabolante progetto, perchè non riattivate, sia pure per il momento, queste officine, con una piccola spesa, con pochi quattrini?

Ella ha detto benissimo: una gran parte del disservizio ferroviario sta nella mancanza delle officine, ma queste non funzionano per la negligenza e l'incuria dell'Amministrazione ferroviaria, perchè il materiale delle officine e tutto là, nulla si è perduto nel disastro, il locale delle officine è là, nessun o poco danno ha subito per il disastro.

Non si riattivano queste officine perchè piace all'autocrazia ferroviaria di preparare

un progetto, che però ancora non viene; ed intanto il disservizio continua, ed intristisce giorno per giorno commerci e comunicazioni.

E li intristisce tanto, che siamo arrivati al punto che viaggiamo in vagoni non riscaldati, che i viaggiatori di prima classe debbono viaggiare nel bagagliaio, che i vagoni di prima classe sono illuminati con le steariche!

Capisco bene, onorevole sottosegretario di Stato, che fino a quando questo ordinamento ferroviario non sarà mutato, e sollecito con tutto l'animo quel progetto che il vostro Ministero ha presentato per un Ministero delle ferrovie, fino a tanto che non sarà soppressa questa autocrazia ferroviaria, i mali che lamentiamo non cesseranno.

Ed io, ripeto, sollecito con tutto l'animo questo nuovo Ministero; perchè, diciamo la verità, in tutto quello che avviene non vi è fatalità di cose, non vi è fatalità di sventure, vi è soltanto la negligenza e lo spreco dell'Amministrazione ferroviaria per la pubblica opinione, la quale pure si va manifestando tutti i giorni nella stampa e dalla tribuna parlamentare.

Queste parole non sono dirette, onorevole sottosegretario di Stato, nè a lei nè al ministro, sono dirette alla Direzione generale delle ferrovie che, speriamo, le sentirà. (*Vivissime e generali approvazioni*).

CELESIA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CELESIA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mentre sento l'obbligo di ringraziare l'onorevole Fulci delle cortesi parole che mi ha dirette e dei sentimenti che ha espressi, e della cui sincerità non posso dubitare, gli dichiaro che nella mia posizione, naturalmente, debbo credere e credo che l'Amministrazione ferroviaria abbia fatto tutto quello che ha potuto...

*Voci da varie parti*. No! no!

CELESIA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. ... e che, se inconvenienti vi sono, debbono ascrivere piuttosto ad errori di sistemi...

*Voci da varie parti*. No! no!

CELESIA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. ... che a malevolenza di persone.

*Voci da varie parti*. No! no! (*Commenti*).

CELESIA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Se mi permettete di finire,

completerò il mio pensiero, altrimenti avrete solo quello che vi dispiace.

Ad ogni modo aggiungo che di fronte a questi sistemi, che possono meritare di essere variati, vi è un disegno di legge davanti alla Camera, che potrà essere discusso e modificato, ed in occasione del quale si potrà conoscere quale sia la vera opinione e la vera volontà del Paese.

Termino assicurando l'onorevole Fulci che il ministro ed io ci rendiamo conto della gravità della situazione e di tutti i riguardi che meritano quelle nobili popolazioni, così duramente colpite, e che da parte nostra non si mancherà di far presenti, coi mezzi a nei limiti che le leggi vigenti ci consentono, i bisogni di quelle popolazioni dinanzi all'Amministrazione ferroviaria. (*Approvazioni — Commenti animati*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Negri de Salvi, al ministro della guerra, « per sapere se, in seguito all'esperienza fatta, non ritenga opportuno abrogare la disposizione contenuta nella circolare 20 agosto 1909, n. 346, per cui vennero eccettuati dall'invio in licenza straordinaria, in attesa del congedo, i militari della classe 1887 che durante il servizio furono all'ospedale od in licenza di convalescenza, per malattie non provenienti dal servizio, per un periodo di sei o più mesi.

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

PRUDENTE, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Nello scorso settembre, allorché il Ministero, per ragioni di bilancio, determinò di inviare in licenza straordinaria i militari della classe del 1887 con la ferma di tre anni, credette conveniente di non applicare tale beneficio a quei militari i quali avevano trascorso oltre sei mesi o in licenza straordinaria o all'ospedale per malattia non dovuta a ragioni di servizio. Ciò perchè il Ministero riteneva che questi individui non avessero ricevuto una sufficiente istruzione militare.

Tre mesi dopo, cioè nel dicembre, il Ministero ha creduto di attenuare questa restrizione prescrivendo, che tutti gli individui trattenuti ancora sotto le armi, man mano che compivano 17 mesi di servizio effettivo, fossero inviati in congedo. In questi giorni, finalmente, il Ministero ha deciso che col 1° del prossimo marzo tutti i militari di quella classe siano inviati in congedo.

Non ho bisogno di fare dichiarazioni per l'avvenire, inquantochè tutto lascia cre-

dere che per l'avvenire avremo la ferma di due anni, e l'espedito dell'invio in licenza straordinaria in attesa di congedo di tutti i militari appartenenti ad una stessa classe è applicabile solo con la ferma di tre anni.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Negri de' Salvi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**NEGRI DE' SALVI.** Sono lieto di rivedere a quel posto l'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra, e gli presento le mie congratulazioni per la recuperata salute. In quanto alla mia interrogazione, evidentemente, essa ha perduto il merito dell'attualità: non di meno deploro che il successivo provvedimento preso dal Ministero della guerra non si renda completo che ai primi di marzo, per cui alcuni militari rimasti sotto le armi, avranno subito tutta la durezza del lamentato provvedimento.

Ho poi mantenuto la mia interrogazione anche per considerazioni d'indole generale.

L'onorevole sottosegretario di Stato si è richiamato a necessità d'istruzione: ora, io gli domando quale contributo d'istruzione possano dare quei pochissimi soldati di salute cagionevole (giacchè si tratta di 200 o 300 uomini) ad una intera classe di leva?

È infatti evidente che se un soldato nel breve periodo di due anni ha dovuto passare sei o più mesi all'ospedale o in convalescenza, egli deve trovarsi in non buone condizioni fisiche.

Faccio poi osservare all'onorevole sottosegretario di Stato che il soldato, anche il più volenteroso, desidera seguire la sorte della sua classe, e quando vede partire per le loro case i suoi compagni di leva, ed è trattenuto sotto le armi, si crede colpito da una immeritata punizione.

Ora, che colpa ha un povero soldato se è stato malato? Ad una disgrazia aggiungete anche una punizione!

La vita del soldato è necessariamente dura, e io non mi dolgo di questo, perchè è la scuola del dovere, che prepara i difensori della Patria.

Approvo quindi tutti quei provvedimenti che mantengono la disciplina e la compagine dell'esercito, ma non le inutili asprezze che non soltanto riescono gravose ai soldati, ma odiose anche alle loro famiglie. Il nostro esercito deve essere amato; e dobbiamo tutti desiderare che quando il soldato ritorna alla propria casa e più tardi giunto all'età matura debba ricordare senza recriminazioni ed anzi con compiacenza il pe-

riodo passato sotto la bandiera. L'onorevole sottosegretario di Stato ha assicurato che questo non si ripeterà in avvenire. La legge dei due anni pertanto non è ancora passata; speriamo che venga approvata, e allora non si dovrà più ricorrere ad espediti di bilancio, come quello dello scorso anno, che del resto era stato preveduto in questa Camera dall'onorevole Di Saluzzo e da altri colleghi, i quali avevano dichiarato che l'aumento di 16 milioni per il bilancio ordinario non sarebbe stato sufficiente.

In seguito però all'assicurazione data, sono ben contento di poter prendere atto che il sottosegretario di Stato per la guerra non apporrà più la sua firma a simili disposizioni. (*Bene!*)

**PRESIDENTE.** Segue l'interrogazione dell'onorevole Badaloni al ministro della guerra « per sapere le ragioni per le quali, dopo l'invio in licenza straordinaria in attesa di congedo dei militari della classe 1887, veniva trattenuto sotto le armi il soldato Leonida Meletti, del distretto di Rovigo, appartenente alla medesima classe ».

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

**PRUDENTE, sottosegretario di Stato per la guerra.** Il soldato Meletti fu trattenuto sotto le armi, perchè aveva usufruito di un anno di licenza straordinaria per motivi di salute non provenienti da servizio.

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

**BADALONI.** L'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra, che anch'io, al pari dell'onorevole Negri de' Salvi, son lieto di vedere al suo posto, perchè il suo ritorno al banco del Governo significa il ritorno della sua salute, comprende bene come io non possa e non debba dichiararmi soddisfatto, perchè la revoca parziale del provvedimento non vale ad attenuarne la gravità e meno ancora a giustificare il motivo.

Io, onorevole sottosegretario di Stato, non intendo minimamente discutere se il Ministero, nel mandare in licenza straordinaria, in attesa di congedo, i militari della classe del 1887, assegnati alla ferma triennale, avesse o no dalla legge la facoltà di stabilire eccezioni a danno d'una parte degli stessi. Quello ch'io intendo affermare è questo: che della facoltà conferitagli dalla legge il Ministero non ha fatto uso equo e lodevole, quando dal beneficio del congedo anticipato escludeva i soldati che — a cagione di malattie non dipendenti da ra-



gioni di servizio — erano stati costretti, per un periodo di sei mesi o per un tempo maggiore, a rimanere negli ospedali o a trascinarsi la tarda convalescenza nei loro villaggi nativi.

Pensate, onorevole sottosegretario di Stato: mentre, per gli accresciuti contingenti di leva, voi eravate, per ragioni di finanza, costretti a congedare anzi tempo i soldati, attuando così di fatto quella riforma che un anno fa ci si rispondeva non essere attuabile, non vi pare enorme che da questo beneficio si avessero ad escludere quelli tra i soldati che, essendo stati lungamente ammalati, erano evidentemente i meno atti alle armi, e che, nella grande maggioranza loro, sono quelli stessi che avrebbero dovuto essere riformati e non lo furono e, sotto il peso della vita militare, caddero colpiti da quelle malattie, di cui avevano portato la predisposizione od il germe sotto le armi?

Quale necessità vi urgeva? Non la necessità del numero, perchè avevate congedato in anticipazione metà della classe. La necessità dell'istruzione? Ma non siete voi stessi, se i giornali hanno detto il vero, che nel disegno di legge per l'adozione della ferma biennale, avete riconosciuto l'opportunità e l'equità di assegnare i rivedibili alla ferma di un anno? Non siete voi stessi che avete fatto in quest'anno l'esperimento della chiamata della seconda categoria per un periodo di tre mesi, durante il quale i nostri giovani hanno dato tale prova di sé che i comandanti dei corpi d'armata non hanno avuto che a lodarsi del grado di istruzione raggiunto in così breve periodo di tempo dai propri soldati? Perchè dunque questa misura a danno dei più sfortunati tra i giovani che furono chiamati a servire il paese nell'esercito?

D'altra parte la distinzione, che avete fatta, tra malattie dipendenti e malattie non dipendenti da ragioni di servizio, è troppo arbitraria per poter essere accettata.

Malattie dipendenti dal servizio non sono solamente le lesioni violente; malattie dipendenti dal servizio sono tutte quelle malattie, le cui cause occasionali sono offerte dalle condizioni nelle quali il soldato è posto dalle necessità e dalle forme speciali di attività della vita militare.

V'ha di più: non solo la vostra distinzione è arbitraria, ma nel caso attuale non ha e non può avere giustificazione.

Pel danno che dalla lunga malattia può derivare all'istruzione, che è l'unico motivo allegato dal provvedimento, evidentemente nessuna differenza voi potete stabilire tra gli uni e gli altri; per la dipendenza o meno da ragioni di servizio, la legge vuole che il tempo della malattia e il tempo della convalescenza siano considerati come tempo passato sotto le armi. Voi dunque, con un atto amministrativo, avete aggravato la condizione di poveri giovani, che hanno avuto la disgrazia di essere stati colpiti da una malattia, che a molti di essi spezzerà l'avvenire, e che voi avete in certa guisa punito, per la ragione che, secondo i vostri criteri, quella malattia non era attribuibile a ragioni di servizio.

Ma allora sorge una domanda: e per quegli altri, per quelli che voi stessi riconoscete come stroncati dalla vita militare, il congedo anticipato sarebbe dunque una specie di riconoscimento tacito d'una responsabilità che non si confessa? O una specie di premio sugli infortuni della vita militare, decretato non dalla legge ma dal beneplacito del ministro, contro i principii fondamentali dell'equità, la quale non consente di distinguere, verso chi soffre, onde venga la cagione del suo patire, per subordinare, non alla gravità del male, ma all'indole della causa, considerata con criteri del servizio, le provvidenze da adottare?

E nel caso del Meletti, che è oggetto della mia interrogazione, chi fra i medici valorosi che siedono alla Camera, oserebbe affermare che questo giovane, immune da labe gentilizia, che, dopo quaranta giorni di faticose esercitazioni, ad un tratto deperisce, è riconosciuto inabile a servizi gravosi, e indi a poco rivela i sintomi di una pleurite che lo condanna a due mesi di ospedale e ad un anno di convalescenza; chi, ripeto, oserebbe affermare che questo giovane non sia una vittima della vita militare?

Un'ultima considerazione.

Se realmente fosse esatta la presunzione che v'ha condotto al provvedimento adottato, che cioè i militari che furono lungamente infermi non avessero acquistata la istruzione militare necessaria, non è egli intuitivo che il tempo complementare avrebbe dovuto essere impiegato a dare loro quell'istruzione di cui difettavano? Invece no. Io potrei citarvi molti nomi di militari (tra cui quello del Meletti), militari provenienti dalle varie armi, i quali venivano tratte-

nuti o richiamati, non per mandarli alla istruzione, ma per adibirli ai servizi sedentari, ai depositi, ai magazzini di vestiario.

E non avete temuto di rendere così le caserme sempre più pauroso focolaio di quella terribile infezione, che è il maggior flagello del nostro tempo.

Ben altri affidamenti, nella discussione del bilancio, avevami dato il ministro della guerra.

Mancava dunque ogni ragione a questo provvedimento, contro il quale io insorgo, e che voi dovete deplorare al pari di noi, perchè per voi, ben altrimenti che per noi, niente è più pericoloso di questi provvedimenti che non servono che ad allontanare dall'anima dell'esercito l'anima del paese.

Per questo ho creduto di mantenere la mia interrogazione, affinchè una parola di protesta fosse portata alla Camera. (*Approvazioni*).

**PRESIDENTE.** Segue l'interrogazione dell'onorevole Padulli al ministro della guerra, « per conoscere se non ritenga equo e doveroso il migliorare le condizioni di carriera degli ufficiali superiori dei distretti, estendendo ai medesimi i vantaggi già concessi ai subalterni dei distretti stessi, mediante il regio decreto n. 701 dell'8 ottobre 1908 ».

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

**PRUDENTE, sottosegretario di Stato per la guerra.** Nel disegno di legge sull'ordinamento dell'esercito stato or son pochi giorni presentato alla Camera da Sua Eccellenza il ministro della guerra, è contenuta una disposizione, che stabilisce a datare dal 1° luglio prossimo venturo la trasformazione dei distretti militari per modo che il personale dei medesimi dovrà essere per l'avvenire tratto tutto dalla categoria degli ufficiali in posizione di servizio ausiliario.

Nelle « disposizioni transitorie » di detto disegno di legge è, poi, contenuta un'altra disposizione, la quale stabilisce, che gli ufficiali appartenenti al personale dei distretti costituiscano all'epoca sopraindicata un ruolo speciale provvisorio, secondo norme da definirsi colla legge d'avanzamento.

Quest'ultima legge poi, che sarà presentata in questi giorni, forse domani, al Senato da Sua Eccellenza il ministro della guerra, stabilisce che gli ufficiali dei distretti rimangano iscritti nel ruolo ora detto sino a che abbiano i requisiti per essere collocati nella posizione di servizio au-

siliario e che durante il tempo, in cui rimarranno iscritti in detto ruolo, siano promossi con norme tali che tutti godranno di un acceleramento di carriera.

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

**PADULLI.** Questa interrogazione è la prima di una serie di interrogazioni che vorrei presentare all'onorevole ministro della guerra per toccare alcuni dei punti meno lieti dell'ordinamento dell'esercito, e i cui argomenti congloberei nella discussione generale dei provvedimenti militari cui è stato accennato.

E non a caso ho cominciato con questa interrogazione riguardante la carriera degli ufficiali superiori dei distretti, perchè ritengo che tale categoria di ufficiali sia eccessivamente maltrattata.

La risposta, che l'onorevole sottosegretario di Stato ha voluto favorirmi, apre finalmente l'animo alla speranza anche a questi benemeriti ufficiali, che, non secondi a nessuno nell'adempimento del loro dovere e per la missione delicata ed importantissima cui sono preposti, meritano il maggior riguardo, nell'interesse stesso dell'esercito.

Non mi resta quindi che attendere il disegno di legge annunziato, e dichiararmi intanto soddisfatto.

**PRESIDENTE.** Non essendo presenti gli onorevoli interroganti si intendono ritirate le interrogazioni seguenti:

Rizza Evangelista al ministro dell'interno « per sapere se sia vera la notizia, del trasferimento, da Vittoria, di quel delegato di pubblica sicurezza ».

Centurione al ministro dei lavori pubblici « a che voglia provvedere alla distribuzione di biglietti ferroviari alla stazione telegrafica della Galleria Sella, vicinissima al paese di Altare, ottemperando così all'urgente bisogno che il comune di Altare (paese eminentemente industriale e che dista circa otto chilometri dalla stazione di San Giuseppe) sente giornalmente più imperioso, causa il continuo sviluppo dell'industria vetraria, che aduna in Altare migliaia di operai, che debbono, in gran parte, essere in diretta comunicazione con la città di Savona e che non possono sciupare tempo e denaro per recarsi al lavoro ».

Gerini al ministro di agricoltura industria e commercio « per sapere, se e quando, tenendo conto degli studi dell'Ufficio del lavoro, presenterà all'approvazione della Camera un disegno di legge sulla assicu-

razione contro gli infortuni dei lavoratori della terra ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Vincenzo Carboni al ministro dell'interno « per conoscere le ragioni che determinarono una inchiesta amministrativa nel comune di Frosinone, e se sia lecito all'inquirente riferire conclusioni contrarie ai risultati documentali dell'inchiesta ».

RICCIO *sottosegretario di Stato per l'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCIO *sottosegretario di Stato per l'interno*. Chiedo che questa interrogazione e quella successiva dell'onorevole Carboni vengano rimesse a domani.

PRESIDENTE. Sta bene. Non essendo presente l'onorevole Carboni, s'intende però ritirata la terza sua interrogazione al ministro dell'interno « sui sistemi elettorali adoperati dalle Autorità del Governo nell'elezione politica di ballottaggio compiuta nel Collegio di Frosinone il 18 luglio corrente anno ».

E così pure per l'assenza dell'interrogante, s'intende ritirata l'interrogazione dell'onorevole Dentice al ministro dei lavori pubblici « per conoscere le ragioni, che impediscono alla direzione delle ferrovie di stabilire, nei treni accelerati del servizio economico locale Napoli-Salerno, brevissime fermate alle stazioni tra Nocera Superiore e Scafati, non ostante insistenti collettive premure, con danno evidente dell'erario e di quelle industri popolazioni ».

Sono così esaurite le interrogazioni inscritte nell'ordine del giorno.

### Svolgimento d'interpellanze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze. La prima è quella degli onorevoli Canepa e Samoggia ai ministri dell'interno, dei lavori pubblici, di grazia e giustizia e delle finanze, « circa i loro intendimenti a riguardo dell'isola di Capraia ridotta in miserabili condizioni per molteplici cause — e specialmente per il modo in cui funziona quella colonia penale agricola, per la mancanza di ogni più modesta opera atta a rendere servibile il porto, per la soppressione di tutti gli uffici pubblici (Pretura, Registro, Agenzia imposte) e per la sua aggregazione per detti e per altri uffici a svariate, molteplici ed impervie sedi — sì da rendere impossibile il funzionamento della vita civile ».

L'onorevole Canepa ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

CANEPA. Onorevoli colleghi, mi rincresco di aver dovuto disturbare quattro ministri per questa interpellanza, ma non è mia colpa se le odierne condizioni dell'isola di Capraia lo richiedono.

L'isola di Capraia (permettetemi un breve ricordo storico che è necessario) ebbe momenti floridi sotto il Banco di San Giorgio prima e poi sotto la Repubblica di Genova. Col trattato del 1815 fu annessa al regno di Sardegna e, debbo riconoscerlo, ebbe allora facilitazioni ed agevolanze larghissime; ebbe il porto franco, il passaggio gratuito di tutti gli isolani dall'isola al continente ed altre facilitazioni che la portarono ad un alto e florido stato. Disgraziatamente nel 1861 il porto franco fu soppresso, ma, in compenso, fu concessa all'isola una manifattura di tabacchi; poi sotto Depretis anche la manifattura dei tabacchi fu soppressa e fu istituita una colonia penale agricola, la quale (e su ciò richiamo l'attenzione del ministro dell'interno) nella mente di chi l'ha istituita doveva rappresentare non soltanto una concessione dello Stato al Comune, ma un vero e proprio rapporto giuridico, contrattuale, per cui i sacrifici che faceva il Comune, concedendo un terzo del territorio della sua isola, venivano compensati con una colonia penale agricola, la quale doveva far rifiorire l'agricoltura in quella regione.

Per un po' di tempo le cose andarono bene. Perchè 400 detenuti là confinati hanno potuto compiere un'opera veramente buona e di cui restano ancora oggi nell'isola le tracce. Ma, non so perchè, dopo un certo numero di anni, le cose andarono peggiorando. Il numero dei detenuti si ridusse appena a cento, e la direzione della colonia penale agricola peggiorò per modo che io, senza entrare in soverchi particolari per non dilungarmi troppo e per non far degenerare questa discussione in pettegolezzi, non posso a meno di dire cose che ho constatato di presenza, che certamente non risultano all'amministrazione dell'interno, ma che mi auguro possano indurre l'onorevole sottosegretario a profittare delle prossime vacanze pasquali o, meglio, di quelle più lunghe dell'estate, per fare un viaggetto fino a Capraia e per verificare la verità di quanto io dico.

Fu, poco tempo fa, costruito un nuovo fabbricato per la colonia penale, ma poichè il preventivo non era stato fatto a dovere

ed era stato superato quando appena erano costruiti i muri perimetrali, mancarono i denari per il tetto. Allora si ricorse a questo espediente classico: si tolse il tetto ad un altro fabbricato per coprire il fabbricato nuovo, ed io stesso ho visto il vecchio fabbricato scoperchiato interamente, esposto a tutte le intemperie, mentre al Ministero risulterà che tutto è stato fatto in piena regola coi relativi collaudi.

Quel pochissimo che la colonia produce è consumato dai dirigenti della colonia stessa.

Manca alla direzione un agronomo che abbia scienza ed energia e buona volontà.

Ma non basta. Secondo il contratto del 1<sup>o</sup> agosto 1873 la colonia dovrebbe fornire, per il prezzo di una lira il giorno, la mano d'opera al comune ed anche ai privati, poiché, non essendovi sufficiente margine di profitto nella rendita dei terreni, gli abitanti dell'isola preferiscono darsi all'industria marinara e peschereccia, e così i proprietari non possono servirsi della mano d'opera libera degli abitanti dell'isola né di altre regioni, perchè nessuno emigra nell'isola dal continente.

Ora anche questa concessione di opere è stata soppressa in fatto, e ciò è tanto più grave in quanto è avvenuta precisamente quando la fillossera aveva distrutto i vigneti ed era quindi più necessaria l'opera di ricostituzione.

I proprietari, oltre l'aggravamento del prezzo della giornata, sono stati costretti a pagare anche le guardie, il che ha reso il prezzo della giornata così grave che il margine di profitto è addirittura scomparso e niuno potè servirsi della mano d'opera dei condannati e l'agricoltura andò in malora.

Di più si è fatta un'altra cosa che nessuno di voi può immaginare. I condannati della colonia penale hanno un vitto uguale a quello di tutti gli altri carcerati, vale a dire 180 grammi di pasta e 600 grammi di pane al giorno, vitto magrissimo, miserabile, ma che forse permette di mantenersi in vita a coloro che sono rinchiusi in una cella, ma non certo a coloro che maneggiano la vanga e la zappa all'aria frizzante e libera del Tirreno.

Or bene, l'amministrazione sopra quello che percepisce dai proprietari non dà che venti centesimi, che vengono impiegati normalmente nell'acquistare un po' di polenta che certo, non calma gli spasimi della fame, ed allora i proprietari, quando vedono che quel povero condannato si lascia cadere la

zappa di mano perchè stremato di forze e torturato dalla fame, chiedono che sia ad essi concesso di dare al disgraziato una scodella di minestra ed un mezzo bicchiere di vino confortatore. Ebbene ciò è stato rigorosamente proibito, con un provvedimento di cui non so immaginarne un altro che abbia minor senso comune e sia più crudele.

Quindi io chiedo all'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno che voglia rimediare a questi mali, voglia, se può, recarsi sul posto, se non crede a quello che io dico, voglia restituire la colonia all'antica floridezza, voglia organizzare la prestazione della mano d'opera per il comune e per i privati in modo che l'uno e gli altri possano di essa servirsi. E questo chiedo perchè è giusto e razionale, ed anche per un obbligo giuridico che lo Stato ha preso verso il comune. Io ho qui il testo del contratto del 1873, il cui articolo 7 suona così: « Per il caso improbabile di soppressione della colonia, il Governo si obbliga ora per allora a fondare nell'isola, un altro stabilimento penale di specie diversa o ad indennizzare il comune, pagandogli, a titolo di compenso per una volta tanto, una somma corrispondente al valore venale odierno degli immobili ceduti ». La colonia penale e agricola oggi è ridotta in condizioni tali che sarebbe meglio che non ci fosse, e quindi l'articolo 7 vi impone di restituirla all'antica floridezza, alla antica utilità, come era stata determinata anche dalle consuetudini, ovvero di indennizzare il comune restituendogli il terzo del valore della sua Isola.

E vengo ad una seconda piaga di questa isola disgraziata che ne è danneggiata e mortificata. Vigè in essa una servitù intollerabile, la cosiddetta consegna militare: dalla sera alla mattina non è permesso a nessuna barca, a nessun bastimento che stia nel porto di uscire fuori, se non ottenendo un permesso dalla capitaneria del porto.

Ora questa è una servitù che mortifica ed avvilitisce gli abitanti i quali domandano se oltre i condannati che sono nella colonia penale agricola sono condannati anche essi alla perdita di questa che è libertà elementare che lo Statuto concede a tutti i cittadini, di muoversi e di andare in barca quando ad essi piace. Disposizione anche dannosissima per la pesca, perchè di notte i pescatori non possono partire e andare a sfruttare una di quelle magrissime e poche risorserse di cui la stessa isola gode. Disposizione dannosissima per la navigazione per-

chè un bastimento, per esempio, che arriva di sera, se il capitano non prevede che di notte il vento può mutare e non pensa a provvedersi del permesso di poter partire durante la notte, se poi in questo frattempo il vento muta ed il mare si fa tale da favorire la partenza, bisogna che invece aspetti l'indomani, e all'indomani molto probabilmente il vento, che è volubile per definizione, avrà mutato un'altra volta e sarà sopravvenuta la calma e quel bastimento sarà condannato ad una sosta chissà di quanti giorni.

Adunque, sotto qualunque punto di vista si riguardi, questa consegna militare è tale che io credo giustificatissimi i lamenti di quel Consiglio municipale, il quale ha sempre protestato, senza però riuscire ad indurre il Governo a liberarlo da essa.

È noto che questo avanzo tristissimo di antica servitù pesava una volta su tutte le isole in cui sono colonie o stabilimenti penali. Fu soppressa per tutte, per Portoferraio, per la Pianosa e per tutte le isole dell'Arcipelago Toscano e mantenuta soltanto per Capraia, sotto pretesto che è necessaria per impedire le fughe. Ora, fosse anche vero, non mai la custodia dei detenuti può esigere che sia violata la libertà dei cittadini.

Ma non è vero che questo espediente giovi ad impedire o reprimere le fughe, anzitutto perchè pochi sono coloro che possono voler fuggire, in quanto si tratta di condannati che non devono spiare più che l'ultimo resto della pena e non hanno interesse a fuggire; in secondo luogo perchè se vogliono fuggire, fuggono dalla opposta spiaggia deserta; e non dal porto. D'altronde al porto c'è un presidio di guardie carcerarie, le quali, come verificano se una barca prima di partire abbia il permesso della capitaneria, possono anche verificare se vi sia un condannato fuggiasco. Quindi, nemmeno sotto questo aspetto, può giustificarsi l'intollerabile servitù, la quale io non dubito, ora che ho portato la questione alla Camera, verrà dal Governo soppressa.

E poichè ho parlato del porto, vengo alla terza parte della mia interpellanza, a quella che riguarda l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Capraia è fornita di un piccolo porto naturale, ma sufficiente alla sua bisogna, dove potrebbero approdare bastimenti, piroscafi ed anche potrebbe stabilirsi una stazione di torpediniere, come una

volta l'onorevole ministro della marina aveva pensato.

Ma tutto questo non è possibile: non vi approdano, invece, che tartane e bilancelle non superiori alle 100 tonnellate e che non possono attraccarsi alla banchina; mentre gli altri piroscafi e bastimenti debbono restare al difuori. Perchè non so in quale epoca fu costruito uno sciaurato molo, il quale non solo è inutile, ma impedisce l'accesso ai bastimenti e piroscafi di una certa portata.

Or bene, è stato riconosciuto da tutti (ed io ho qui una copia del progetto del Genio civile con la planimetria) che questo molo deve essere distrutto. La distruzione di esso importerebbe una spesa minima, perchè misura appena 15 metri. Dovrebbe essere fatta questa piccolissima opera e i fossi, che oggi vanno nel porto, dovrebbero essere incanalati verso un'altra parte. Anche questa è opera di piccolissima entità, ma necessaria, perchè il porto di Capraia possa servire agli scopi cui è destinato e mettere l'isola in comunicazione, dirò così, col resto d'Italia.

Prego l'onorevole ministro Rubini di voler considerare la questione con occhio benevolo e di volere accertare la necessità della distruzione di questo molo e della sistemazione del porto, che può farsi con una spesa, come ho detto, tenuissima. E sono certo che egli vorrà farlo e vorrà provvedere quindi a che i sei approdi alla settimana, che normalmente ha l'isola di Capraia, siano non, come oggi, anormali, ma effettivi.

Perchè, mentre noi vediamo che normalmente sono sei gli approdi, in realtà, siccome i piroscafi ed i bastimenti non possono approdare all'isola stessa, così molte volte avviene che quei disgraziati stanno per settimane intere privi della posta.

Ma devo ora chiedere a voi, onorevoli colleghi, se potete immaginare che esista al mondo un comune che per le attribuzioni dei diversi uffici civili, cui deve accedere, possa essere più bizzarramente determinato, di quello che è l'isola di Capraia. Questa isola appartiene alla provincia di Genova cui la legano gloriose tradizioni storiche, e sta bene. Ma per la pretura, che le fu ingiustamente tolta, fu aggregata a Marciana Marina nell'isola d'Elba, per il tribunale a Portoferraio, per la Corte di appello a Lucca, per la Corte di cassazione a Firenze; è dun-

que aggregata nientemeno che a tre provincie tra le quali non c'è quella a cui l'isola effettivamente appartiene, ossia la provincia di Genova.

Poi politicamente l'isola fa parte del primo collegio di Genova; mentre per le elezioni provinciali fa parte del secondo collegio di Genova. Manco a farlo a posta, per il compartimento marittimo e per l'ufficio di registro l'isola va con Portoferraio e per il distretto militare con Livorno; mentre per l'Intendenza di finanza è con Genova, per l'ispettorato demaniale è con Sarzana. (*Ilarità*). Insomma nella progressiva spogliazione di tutti gli uffici, di cui la povera isola fu vittima, tutti ne hanno preso un pezzo: *diviserunt sibi vestimenta mea*. E si è spogliata completamente, ed i suoi abitanti sono costretti a veleggiare tutto il giorno verso le più opposte prode, per le più elementari esigenze della vita civile.

CHIESA PIETRO. Muovansi la Capraia e la Gorgona! (*Si ride*).

CANEPA. Ora io non sono qui a chiedervi che restituiate all'isola di Capraia gli uffici che le furono tolti; nemmeno chiedo che le restituiate quell'ufficio che le venne tolto, due mesi fa, dal Ministero delle finanze: cioè l'Agenzia delle imposte; (il regno Sardo aveva tolto all'isola di Capraia le imposte; voi le avete tolto l'Agenzia, ma purtroppo le avete lasciato le imposte); io non vi chiedo la restituzione di tutto questo. Auguro che torni a fiorire la vita in quell'isola e che, in conseguenza di questo rifiorimento della vita, possiate e dobbiate ad essa restituire gli uffici; ma, per ora, domando una cosa molto più modesta e che non potete seriamente negare: cioè, il concentramento degli uffici giudiziari e finanziari nella città di Livorno, alla quale Capraia è legata da quotidiane comunicazioni; alla quale i suoi cittadini accedono quotidianamente per ogni ragione della vita commerciale e civile. Soprattutto è urgente che a Livorno Capraia sia annessa, per quanto riguarda la pretura, il tribunale, l'ufficio del registro e l'Agenzia delle imposte. Soprattutto è urgentissimo che Capraia sia tolta da Marciana, per quanto ha tratto alla pretura. Pensate che per la difficoltà degli approdi e per le mancate coincidenze, chi da Capraia debba andare a Marciana, poniamo, come testimonio in una causa penale o civile, tra viaggio di andata e di ritorno, impiega una settimana; (*Commenti*) mentre, invece, per andare a Livorno, bastano quattro ore di comoda traversata.

Questo non lo negherete.

Non vi descrivo le condizioni in cui l'isola è ridotta, con la popolazione decimata, con le terre incolte, con molte case scoperciate come quel tale fabbricato della colonia agricola.

Credo che sarebbe giusto accordare all'isola di Capraia e a tutte le altre isole dell'Arcipelago Toscano le stesse facilitazioni che, in questi ultimi anni, con isvariate leggi, furono concesse alla Basilicata, alle provincie meridionali ed alle due isole maggiori; ma questo mi propongo di chiederlo con un disegno di legge che presenterò, se avrò l'assentimento ed il prezioso ausilio degli egregi colleghi che rappresentano le altre isole dell'Arcipelago Toscano in questa Camera.

Per ora il mio programma è ultramodesto e minimo; per ora non vi domando che quelle piccole cose alle quali ho accennato; ma che, per i poveri abitanti di quella disgraziata isola, hanno importanza non lieve.

Diceva bene l'amico Chiesa: sono seicento anni che tutti ripetono a quest'isola disgraziata l'invocazione dantesca: « Muovasi la Capraia!... ».

Se essa potesse, si muoverebbe davvero; (*Si ride*) ma, disgraziatamente, ci sono le catene azzurre che la legano al mare Tirreno.

Or bene, se essa non si può muovere, muovetevi voi. Concedetele quel poco di benessere che essa vi chiede e che è necessario, affinché non abbia a dolersi d'essere un'isola italiana. (*Approvazioni*).

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

RICCIO, sottosegretario di Stato per l'interno. Devo essere grato all'onorevole Canepa, perchè ha richiamato l'attenzione del Governo e della Camera sulle condizioni dell'isola di Capraia e, in generale, delle nostre colonie penitenziarie. Evidentemente, il problema è vasto e complesso; e l'onorevole Canepa non ne ha esaminato che una parte sola: quella che riguarda l'isola di Capraia; ma abbiamo colonie penitenziarie agricole in varie altre isole. Oltre a Capraia, a Pianosa ed a Gorgona, ve ne sono all'Asinara, alla Maddalena, in Sardegna (a Castiadas, a Isili, a S. Bartolomeo di Cagliari, a Bitti e Onani); tutte quante colonie le quali meritano la attenzione della Camera e del Governo: perchè in esse si fa il grande esperimento di trasformare il la-

voro carcerario nel lavoro all'aperto; di portare i condannati, quando sono a metà dell'espiatione della pena, di portarli sui campi e di riabilitarli col lavoro all'aperto. Esperimento coraggioso, questo, che ha fatto buona prova e che bisogna incoraggiare.

L'onorevole Canepa mi ha invitato a visitare quella colonia. Egli sa che io gli ho espresso questo desiderio, e se sarà possibile, nelle vacanze pasquali io mi propongo di fare un giro non solo per gli stabilimenti penitenziari del continente, ma di visitare le varie colonie e studiare come esse funzionano e quali sono i rapporti fra la colonia e la popolazione in mezzo a cui esse si trovano. In questo caso, certamente io mi recherò anche a Capraia.

Per le notizie raccolte adesso, la situazione dell'isola di Capraia e della colonia che vi è in essa, è la seguente. L'isola di Capraia ha cinquecentosessanta abitanti, la colonia ha, non cento, ma 152 condannati, come risulta dall'elenco che abbiamo del mese di gennaio. Centocinquantadue condannati su 560 abitanti! Per questi 560 abitanti, essendovi una colonia penitenziaria, oltre la direzione del penitenziario, vi è l'ufficio di dogana, l'ufficio di porto, il comando del presidio militare, l'ufficio semaforico e l'ufficio postale e telegrafico.

Deve riconoscere l'onorevole Canepa che, dato lo esiguo numero di abitanti, l'isola di Capraia non è male trattata, rispetto agli uffici pubblici che vi sono.

L'isola è toccata da tre linee: Livorno-Civitavecchia-Genova; Livorno-Porto Torres, Livorno-Porto Ferraio-Pianosa, e vi sono approdi tutti i giorni del mese, meno due; il che mostra che le comunicazioni, nel limite del possibile, non sono poi rare.

La colonia a Capraia è una casa di pena intermedia, ossia vi sono in essa i condannati che, dopo di avere espiato più della metà della pena, passano dal regime carcerario ad un regime libero agricolo.

Evidentemente, ed è una osservazione giusta che ha fatto l'onorevole Canepa, vi arrivano alquanto denutriti.

Il regime carcerario chiuso da cui escono non è fatto per mantenerli floridi, perciò non sempre sono adatti a tutti i lavori campestri.

Però, nei limiti del possibile, l'amministrazione fa tutto ciò che può perchè proficuo sia il loro lavoro, non solo a vantaggio della colonia penitenziaria, ma anche a

vantaggio dei cittadini; sicchè viene ad essi accordata una quota maggiore di vitto che non negli stabilimenti chiusi; essi hanno per la mercede la facoltà di poter disporre di cinque decimi della loro mercede, anzichè di quattro, come è nel regime chiuso, ed hanno la facoltà di spendere per sopravvitto cinquanta centesimi al giorno.

È un regime economico abbastanza buono, al punto che gli impiegati e i funzionari che sono nell'isola, per questi vari uffici pubblici che ho notato, chiedevano e chiesero di servirsi del bettolino dell'ufficio penitenziario; ma l'amministrazione carceraria, per un riguardo agli abitanti e per impedire che il bettolino dell'ufficio penitenziario possa far concorrenza ai liberi esercenti dell'isola, ha impedito che essi si servano del bettolino della colonia ed ha obbligato in questo modo tutti i funzionari che vi sono a ricorrere ai liberi esercizi, per incoraggiare il commercio di quell'isola in cui, del resto, non sono che 560 gli abitanti.

Non è esatto, ed in questo punto credo che l'onorevole Canepa sia stato male informato, che vi sia divieto di andare nell'isola e di uscirne.

Vi sono le necessarie precauzioni, che devono prendersi, quando si tratta di una colonia penitenziaria di 150 coloni su 560 abitanti, ma non vi è altro che questo: una sentinella militare che installata nei punti di sbarco e con un agente di custodia, ha l'incarico unicamente di vigilare sulle persone che entrano e che escono, non già a trattenerle, ma unicamente a vigilare, per impedire che qualcuno dei coloni possa fuggire.

Nè questo è un regime diverso da quello delle altre isole; il regime che si usa a Capraia è perfettamente identico a quello che si usa a Gorgona e a Pianosa e in tutte quante le isole dell'Arcipelago Toscano; come è identico a quello che si usa lungo la zona doganale sul lago Maggiore, sul lago di Como e via dicendo. È un regime richiesto dalle necessità stesse delle colonie penitenziarie.

Evidentemente l'onorevole Canepa ha notato che vi è nella circoscrizione giudiziaria dell'isola qualcosa da correggere.

Purtroppo in tutte le regioni d'Italia il regime delle nostre circoscrizioni va corretto, ma tuttociò esce dalla competenza del Ministero dell'interno e su questo punto io non potrei rispondere, se non augurandomi che

le osservazioni dell'onorevole Canepa possano essere tenute in conto dall'onorevole guardasigilli.

Debbo dire all'onorevole Canepa che il regime di Capraia è di gran lunga migliore che quello dell'isola di Tremiti. Infatti non ancora, per i ritardi parlamentari, ha potuto essere approvata una legge che costituisca in comune l'isola di Tremiti, o metta l'isola nella circoscrizione di qualche comune.

È necessario che le condizioni di queste colonie vengano riesaminate. Io ho promesso all'onorevole Canepa di farlo con amore, perchè è uno dei più importanti e dei più simpatici problemi da studiare, quello del nostro regime penitenziario. Io visiterò, spero, quell'isola, e nei limiti delle forze nostre, se vi sarà qualche cosa da fare, qualche errore da correggere, sia sicuro l'onorevole Canepa che tutto sarà fatto con amore e col più vivo interesse. (*Bene!*)

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

RUBINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non un lungo discorso occorre a me di fare per rispondere alle osservazioni e alle critiche che l'onorevole Canepa ha rivolte circa lo stato del porto dell'isola di Capraia.

Io avrei ben desiderato che l'onorevole Canepa avesse voluto accennarmi prima di oggi quali erano precisamente le lagnanze che egli intendeva di muovere intorno alle condizioni di quel porto, perchè avrei potuto assumere precise notizie relative alle deficienze da lui denunciate; in ogni modo ho potuto provvedere in parte, se non in tutto.

Debbo osservare che il porto di Capraia appartiene alla quarta classe della seconda categoria fra i porti commerciali, e che esso non grava sul bilancio dello Stato se non per la spesa di manutenzione. Mai furono nè chiesti, nè assegnati mezzi per far fronte ad opere straordinarie nella parte straordinaria di bilancio. Tuttavia quel poco che si è potuto compiere lo si è compiuto, attingendo ai fondi dedicati alla manutenzione.

L'onorevole Canepa si lagna assai della costruzione del molo. Egli lo dice non solamente meschino, ma talmente disadatto alla difesa dello specchio d'acqua interno da meritare, per unanime giudizio, di essere demolito. Ora è su questo punto, specialmente, che io non posso rispondere all'onorevole Canepa, perchè non potevo immagi-

nare che egli avesse a pronunziare tali critiche.

All'Amministrazione non fu segnalato nulla di tutto questo; essa soltanto dice che la manutenzione del porto non ha mai dato luogo a concrete lagnanze, e che quindi essa non ha mai avuto occasione di sapere se o meno le opere del molo, costruito così infelicemente, a detta dell'onorevole Canepa, debbano essere continuate oppure distrutte. Però l'Amministrazione, mentre afferma di non avere avuto concrete lagnanze intorno alla manutenzione del porto, fa per suo conto altre lagnanze; essa rileva cioè (quello che fu già rilevato dall'onorevole Canepa) che i fondali del porto interno vanno man mano alterandosi per lo sbocco in esso di fossi e colatoi i quali adducono delle materie; essa non solo afferma che si deve provvedere, ma ha già un progetto allo studio e spera di potere presentare questo progetto per la fine di maggio dell'anno in corso.

Con questo progetto, oltre a provvedere ai restauri dei fondali, perchè essi abbiano la profondità necessaria per il movimento delle navi, si propone anche di costruire le opere necessarie per condurre fuori del porto gli scogli limacciosi che vengono ad alterare il fondo.

L'Amministrazione aggiunge anche qualche cosa di più, ed io spero che da tutto ciò l'onorevole Canepa vorrà trarre argomento per riconoscere che, anche senza avere ricevuto eccitamenti speciali, essa non trascura le condizioni del Porto di Capraia.

Nell'isola di Capraia esistono presentemente due fanali, uno dei quali è stato tanto censurato dall'onorevole Canepa. L'Amministrazione portuale ritiene che questi due fanali non bastino, e che occorra costruire un faro di quinta classe. Ed è appunto questo che mi propongo di fare.

Vede dunque l'onorevole Canepa che buone disposizioni non mancano da parte dell'Amministrazione, e che queste buone disposizioni stanno per tradursi in fatti; spero quindi che egli, sotto questo aspetto, potrà dichiararsi soddisfatto.

A me non resta che riserbarmi di esaminare le censure che egli ha mosse intorno alla ubicazione del molo; comunque spero che l'onorevole Canepa riconoscerà che l'Amministrazione ha fatto tutto quello che poteva fare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di grazia e giustizia.



SCIALOJA, *ministro di grazia e giustizia e culti*. Poche parole debbo rispondere per mio conto all'interpellanza dell'onorevole Canepa.

L'onorevole Canepa domanda che l'isola di Capraia sia aggregata al mandamento di Livorno anzichè a quello di Marciana Marina di cui ora fa parte; ma io gli osservo che per far ciò occorrerebbe che intervenisse una legge, poichè si tratta di modificazione di circoscrizioni giudiziarie.

Non è stata mai rivolta al Ministero domanda alcuna a questo scopo, nè io ho trovato traccia di lagnanze delle autorità locali relative alla presente aggregazione. Ma, se l'onorevole Canepa crede che una modificazione debba farsi, può presentare una proposta di legge ed io, in occasione della presentazione di essa, potrò vedere se, dal punto di vista dell'ordine pubblico, ci sia qualche cosa da obiettare in proposito.

Non lo credo, lo dico fin d'ora; ma, ripeto, senza una legge non si può far nulla.

Questo è quanto posso rispondere come ministro di grazia e giustizia all'onorevole Canepa.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

ARLOTTA, *ministro delle finanze*. I provvedimenti, presi dall'amministrazione finanziaria, di cui si duole l'onorevole Canepa, nella sua interpellanza, sono due: la soppressione dell'ufficio di registro e la soppressione dell'agenzia delle imposte.

La prima delle due data dal 16 novembre 1893, vale a dire da sedici anni a questa parte, la seconda dal 1<sup>o</sup> di ottobre 1909. Se permette, discorreremo di questa seconda a preferenza. Ora io non posso, che ripetere talune delle cifre, esposte dai miei colleghi, ed aggiungerne qualche altra. L'isola fino a poco tempo fa aveva 4000 abitanti, mentre oggi ne ha 560, dei quali, badi bene, 250 appartengono alla colonia penale, sia come detenuti, sia come personale di sorveglianza e di custodia; quindi l'Amministrazione finanziaria non ha che fare che con 310 persone. In queste circostanze l'attività, che possono spiegare gli agenti della finanza, si riferisce per il reddito mobiliare a 25 articoli, per un imponibile di lire 3,719, per i fabbricati di lire 5,161, e per i terreni di lire 1,978. Si è fatto il conto che il lavoro necessario è disbrigato da un impiegato in otto giorni. Come vuole l'onorevole Canepa che si possa mantenere un'agenzia in queste condizioni? Non è il fisco, che ha

abbandonato l'isola, ma è l'isola, che ha abbandonato il fisco. (*Si ride*).

Non molto diverse erano le condizioni dell'ufficio del registro 16 anni or sono. Se erano cattive nel 1893, quando fu trasportato altrove, non potevano essere certamente migliorate con la deplorabile diminuzione di abitanti di quell'isoletta, che pure è una delle perle del Mediterraneo.

Io non posso che formulare l'augurio che l'isola ritorni alla antica sua floridezza; ma a conseguire ciò è necessario che intervenga qualche fatto nuovo, che certamente è indipendente dall'Amministrazione finanziaria.

Una cosa molto giusta, fra le altre, mi pare abbia detto l'onorevole Canepa e cioè che l'aver disseminato gli uffici in varie località è di grandissimo disagio ai pochi abitanti rimasti sull'isola. Per quanto riguarda l'ufficio del registro si sa che questo segue la circoscrizione giudiziaria. Se l'onorevole Canepa, d'accordo con il ministro di grazia e giustizia, troverà modo di far istituire di nuovo la pretura, o almeno di aggregare l'isola alla pretura di Livorno, ciò, che mi sembra la cosa più ragionevole, l'ufficio del registro seguirà le sorti della pretura e in tal caso si potrà studiare benevolmente anche la questione di reinstituire a Capraia l'agenzia delle imposte per coordinare pienamente la circoscrizione amministrativa con quella giudiziaria.

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

CANEPA. Sul primo punto, quello cioè, che concerne il Ministero dell'interno l'onorevole ministro è venuto qui a dirmi che ha lasciato all'isola di Capraia la posta ed il telegrafo. Grazie tante di questa vostra benignità! Volevate forse toglierle anche la posta e il telegrafo? Tanto valeva sommergerla! Io non posso ringraziarvi di questa vostra benignità e non posso nemmeno ringraziarvi per quanto avete detto circa la colonia; circa la quale siete stato certamente male informato. Da queste vostre fallaci informazioni io traggio argomento per rinnovarvi l'invito di andare a vedere con i vostri occhi. Vedrete, per esempio, che non è vero che i pochi, tre o quattro impiegati, che sono là, non si forniscano alla colonia, perchè non si vuole far concorrenza ai liberi esercenti. Se non vi sono liberi esercenti! Non vi è neppure un'osteria! Non si forniscono alla colonia per la ragione che la colonia, amministrata come

è, non produce nulla; questa è la ragione vera.

Quanto poi alla così detta consegna militare, alla servitù, l'onorevole sottosegretario di Stato ha detto che sono stato male informato. Orbene, veda, non è vero che abbia attinto informazioni da fonti fallaci. Ho qui davanti una deliberazione presa ad unanimità da quel Consiglio comunale, ed io mi permetto di leggergliene poche righe per farle vedere che non potevo attingere a fonte più sicura, perchè è impossibile che il Consiglio comunale abbia detto cose inesatte, anche se composto da persone del paese, perchè, se le avesse dette, nel paese stesso sarebbero state riconosciute come tali. Dice dunque la deliberazione, in data 11 ottobre 1906:

« Il sindaco espone: si è sempre lamentata la gravità della consegna militare in questo porto, che costituisce una vera e propria servitù imposta a questa popolazione, specie alla classe marittima, ma i lamenti ora si fanno più insistenti e generali essendo sempre più dannosi gli effetti della consegna stessa. Come è noto, nessuna barca o bastimento può, per nessuna ragione, uscire di notte dal porto senza mostrare alla sentinella il permesso scritto dell'ufficio di porto; chi non ha questo permesso deve pazientare ed attendere il giorno. Ora è evidente la enormità di questa consegna che non solo costituisce una misura odiosa, ma è causa di danni e può dar luogo a disastri. Non sempre si può aver tempo di premunirsi, ecc. ». E qui è detta brevemente la ragione, e conclude così:

« Il Consiglio comunale, riconosciuto giusto quanto è esposto dal sindaco, riconosciuta la necessità di portare modificazioni all'attuale consegna militare, che di notte impedisce la libera uscita dal porto, unanime delibera:

1° Protestare, come protesta, contro la consegna militare, che di notte impedisce la libera uscita dal porto ed intralcia la pesca e la navigazione;

2° Far voti al comandante del compartimento perchè intervenga e faccia revocare la consegna, e pregarlo di studiare altri sistemi che, salvaguardando la colonia penale da fughe, mettano i liberi cittadini ed i naviganti in condizioni da essere esenti da questa dannosa ed odiosa servitù ».

Questo dice il Consiglio comunale, e quindi mi pare di essere stato nel vero di-

ciendo che ero meglio informato io che non il sottosegretario di Stato.

Quanto alla questione del porto, mi dichiaro lieto che l'onorevole ministro abbia ferma intenzione di voler far rimuovere quei fossi scolatori che ora danneggiano il porto stesso, e, prendendo atto delle sue buone intenzioni, sono sicuro che, quando egli si sarà meglio informato della situazione, si convincerà, per esempio, che la planimetria del nuovo lavoro c'è, ed io ne ho qui una copia, e vorrà ordinare la distruzione di quel molo nefasto, che è la causa per cui il porto naturale di Capraia non può servire allo scopo al quale è destinato.

Per la pretura e per il tribunale, l'onorevole ministro di grazia e giustizia ha perfettamente ragione, ed io ben sapevo che ci vuole una legge, ma ho voluto parlarne in questa interpellanza per sentire se egli, anche impressionato dalla gravità delle cose che ho qui ricordato, volesse avere la bontà di prendere l'iniziativa egli stesso di questa piccola modifica alla circoscrizione giudiziaria, tanto più che so che i disegni di legge presentati dal Governo hanno molta maggiore probabilità di arrivare in porto che non le proposte presentate per iniziativa da un modesto deputato quale io mi sono.

Vedo però al numero 17 dell'ordine del giorno inserito un disegno di legge che ha questo titolo: facoltà al Governo di modificare le circoscrizioni giudiziarie dei mandamenti e dei circondari; non conosco ancora il testo di questo disegno di legge. Se esso darà modo di provvedere amministrativamente, sono persuaso che l'onorevole ministro, dopo che ha parlato come abbiamo inteso, vorrà farlo; se non sarà sufficiente, allora, valendomi anche della gentile promessa che mi ha fatto, e di cui lo ringrazio, presenterò una proposta di legge di iniziativa parlamentare.

Quanto all'onorevole Arlotta, egli ha precisato una cosa che avevo appena accennato: ha detto che la popolazione dell'Isola da 4.000 abitanti è scesa a 300. Orbene, questa diminuzione di popolazione, questo depauperamento dell'Isola stessa, è appunto la conseguenza non solo di cause storiche e naturali, ma anche della trascuranza per parte dello Stato, specialmente nei riguardi della colonia, quand'anche non si fosse diminuito il numero dei condannati da 400 a 100 come è stato detto a me, ma a 150 come ha detto l'onorevole sotto-

segretario di Stato. Ristabilite la colonia come era prima, date la mano d'opera all'agricoltore, e vedrete che gli abitanti; se non torneranno ad essere 4,000 cresceranno in modo da far rifiorire l'isola. Prendo atto delle promesse fatte dall'onorevole ministro delle finanze che, se la pretura ed il tribunale saranno portati da Marciana e da Portoferraio a Livorno, anche l'ufficio del registro e l'agenzia delle imposte seguiranno questi due uffici giudiziari; e sarò lieto se le poche parole che io ho detto gioveranno alla sventurata isola, o varranno almeno come seria promessa di un non lontano lenimento ai suoi dolori non lievi.

PRESIDENTE. È così esaurita l'interpellanza dell'onorevole Canepa.

Segue quella degli onorevoli Miliani, Raineri, Ciacci, Camerini, Scalini, Caetani, Molina, Patrizi, Valeri, Bonopera, al ministro di agricoltura, industria e commercio, « sulla necessità di provvedere le stazioni agrarie dei mezzi necessari affinché possano funzionare in modo di rispondere al fine per cui furono istituite e alle maggiori esigenze attuali ».

L'onorevole Miliani ha facoltà di parlare.

MILIANI. Le vicende parlamentari e un po' anche la sorte che sempre o molto spesso è riserbata qui ad un certo ordine di questioni, han fatto sì che questa mia interpellanza sia rimasta con parecchie altre da molti mesi ad ingombrare (è la parola usata dall'onorevole Presidente Marcora) il fascicolo dell'ordine del giorno. Ma io non mi dolgo adesso che essa sia rimasta tanto lungo tempo in attesa di venir svolta, poichè il ritardo mi ha fatto aver la fortuna di svolgerla avanti a chi circa quaranta anni fa (non è colpa mia... è del tempo che è passato) insieme col ministro Paolo Emilio Castagnola, fu appunto l'istitutore delle stazioni agrarie in Italia.

Perciò questa interpellanza si svolge sotto buoni auspici, e, prima di tutto, sotto quello che io posso essere più breve di quel che avrei dovuto se non mi fossi trovato in così favorevole condizione.

Io non so se da quando furono fondate l'onorevole ministro Luzzatti, nella svarcata e molteplice sua opera ed attività, abbia avuto campo di seguire la storia delle stazioni agrarie italiane: può essere, perchè egli trova tempo a tutto...

LUZZATTI, ministro di agricoltura, industria e commercio. È perchè non abbandonano le mie creature.

MILIANI. ...ma se questo ha fatto io credo che non abbia potuto rallegrarsene troppo, perchè effettivamente le nostre stazioni agrarie hanno molto presto preso una via assai diversa da quella che avrebbero dovuto battere se si fossero attenute al decreto reale col quale furono istituite.

Infatti, lo scopo originario di esse, come già di quelle tedesche, sull'esempio delle quali sorsero le prime italiane, era precisamente quello di promuovere e di favorire le indagini della scienza sperimentale, affinché, con lo studio e con l'esperienza, esse potessero contribuire a risolvere i molteplici problemi che si incontrano nella pratica agricola, sia per la trasformazione delle colture, sia per l'introduzione di nuove piante, sia per il miglioramento di quelle esistenti.

Di fatto avvenne che, dopo breve tempo, le stazioni agrarie, pur mantenendo la loro attività in questo campo, si misero sopra l'altra via delle analisi dirette a soddisfare i nuovi bisogni che si presentavano con lo sviluppo agricolo del nostro paese; e di tale fatto in questa Camera e al Ministero stesso (come fra poco vedremo — e risulta dagli atti che sono stati anche recentemente pubblicati) si trasse argomento per rallegrarsi dello sviluppo di queste istituzioni.

L'attività delle stazioni agrarie, era aumentata, è vero, ma non in modo rispondente al loro fine.

Tale aumentata attività significava solamente che non si era pensato a provvedere a tempo opportuno a quelle istituzioni che avrebbero dovuto sopperire ai nuovi impellenti bisogni dell'agricoltura e ci si era serviti di questi enti che ad altro non meno utile e più alto fine erano destinati!

È su questo punto assai essenziale che bisogna fermarsi!

Non intendo dire con ciò che le stazioni agrarie italiane, dopo i primi anni, non abbiano più fatto nulla. No, esse hanno lavorato anche più che nei primi anni, ma dopo i primi anni la loro opera scientifica è rimasta smiuita prima, poi sopraffatta, da quella delle analisi di controllo.

E di ciò è prova il recentissimo volume, pubblicato dal Ministero stesso, intitolato: « Le stazioni di prova agrarie e speciali ». Non ho che da aprire questo bel volume e leggere alla prima pagina per trovare la conferma di quanto ho detto. Si parla della stazione agraria di Torino, una delle prime costituite, ed ecco come si discorre

della sua attività: « nella prima annata la parte prima del compito che si riferisce alla funzione dei laboratori pubblici per l'analisi di sostanze dell'agricoltura ebbe una azione assai limitata, cosicchè fu possibile di attendere a ricerche scientifiche. Col tempo però e cioè nel periodo dal 1886 al 1908 l'azione come laboratorio a servizio del pubblico si andò allargando così da assorbire quasi completamente la sua attività ».

Vado più avanti e leggo a pagina 38 per la stazione di Modena, che « i risultati di essa sarebbero stati certo assai più numerosi e più importanti qualora il direttore e l'assistente non avessero dovuto accudire a tante incombenze sia burocratiche che di laboratorio pel servizio del pubblico ». E segue così: « solo un assetto più razionale potrà ridare alla stazione agraria di Modena la capacità di attendere a quell'indirizzo scientifico che per forza di cose è venuto grado grado a diminuire ».

E non voglio prolungare questa lettura; ma se io leggessi quanto in questo volume si riferisce alle stazioni agrarie di Asti, di Udine, di Palermo e per altre e altre ancora, ripeterei presso a poco le stesse cose.

Ma vi è di più, e questo di più avrei voluto che almeno non risultasse da questo volume, in cui in più di un luogo è detto che è stato utile dare un nuovo indirizzo a queste istituzioni. E ciò non tanto in quanto non creda debba darsi importanza ai laboratori, chè anzi debbono ogni giorno accrescersi e migliorarsi, ma perchè questi laboratori che sorgono per sopperire ai nuovi bisogni impellenti dell'agricoltura, non debbono andare a detrimento ma a favore delle stazioni agrarie che, come già dissi altra volta in questa Camera, sono i fari e le bussole dell'agricoltura nuova.

Perchè noi abbiamo voglia di moltiplicare scuole ed istituti che diffondano la pratica dell'agricoltura, ma sarà tutto inutile se non procureremo sempre più di fare che questi istituti e ciò che in essi s'insegna rispondano veramente ai bisogni nuovi e siano in armonia con i progressi che la scienza agraria va facendo in tutte le parti del mondo.

Le stazioni agrarie danno occasione a due altre sostanziali osservazioni a chiunque per poco ne studi l'andamento e l'ordinamento.

Da una parte va notata la deficienza assoluta di mezzi finanziari indispensabili per compiere la loro funzione di stazioni agrarie

sperimentali, e dall'altra la deficienza di laboratori, di campi sperimentali, di stalle o di officine, a seconda dello speciale e diverso scopo a cui sono destinate.

Mancanza di mezzi finanziari. Non occorre che io mi riferisca al volume che ho citato e che ho fra mano, perchè son sicuro che l'onorevole ministro ormai ne ha preso cognizione.

Da questo volume però si rileva come, per la maggior parte delle stazioni, i mezzi ad esse destinati siano appena sufficienti a pagare il personale addetto alle stazioni medesime.

Per non andare lontano, cito la stazione di patologia vegetale di Roma, che ha un bilancio di 15 mila lire e ne spende oltre 14,700 per il proprio personale e per altre spese assolutamente indispensabili; cosicchè per le spese di sperimentazione restano appena 300 lire disponibili.

Le altre stazioni si trovano in pressochè simili condizioni.

Non occorre pure che vi apra il volume e vada leggendo altri passi nei quali si lamenta la mancanza di campi sperimentali. Mi basti citare a memoria il fatto della stazione sperimentale di granicoltura di Rieti che è senza campo di prova.

Di ciò non muovo rimprovero e neppure osservazione a lei, onorevole ministro, che da poco tempo si trova al potere; solo intendo fare una dolorosa constatazione che voglio sperare di non dovere altre volte ripetere in questa Camera.

Nè voglio indagare se non sarebbe stato meglio che quella stazione, invece che a Rieti, fosse stata istituita in altro posto; non devo ora occuparmi di ciò. Ma osservo che una stazione agraria di granicoltura, che non abbia un campo apposito nel quale possa essere sicura di fare per un lungo periodo i suoi esperimenti come scientificamente devono esser fatti, è addirittura un non senso.

Un'altra cosa credevo trovare in questo volume, la cui mancanza ugualmente rilevo, e della quale l'onorevole ministro si occuperà a suo comodo, poichè su questo punto non gli chiedo una risposta immediata.

Una volta fu portata la proposta di istituire una stazione di agrumicoltura ad Aci-reale. In quella occasione presi la parola per rallegrarmi che si fosse pensato ad istituire una stazione di agrumicoltura in un momento in cui la questione agrumaria era più acuta e più urgente; ma chiedevo che la

stazione fosse istituita con sufficienti mezzi in modo da poter veramente produrre quegli utili effetti che dovevano venirne per così importante ramo dell'agricoltura siciliana.

Se tale stazione non è ancora istituita spero che sarà istituita quando ella, onorevole ministro, provvederà al riordinamento di queste importanti istituzioni.

Da quello che ho detto mi pare che, senza molte altre parole, risulti chiaro ed evidente la necessità di provvedere, poichè sebbene io non sia pessimista e riconosca sempre la verità dei fatti e però non intenda dire che non si sia fatto nulla, pure dico che si sarebbe potuto fare molto di più. Quel che s'è fatto è opera individuale o collettiva di benemeriti professori, d'illustri scienziati e torna tanto più a loro onore e delle istituzioni di cui fanno parte e tra le quali mi piace di ricordare la stazione baccologica sperimentale di Padova, quella entomologica di Firenze, il laboratorio crittogamico di Pavia, dove assiduamente lavora il nostro collega Montemartini, il laboratorio chimico agrario, e la stazione sperimentale di Milano che hanno dato e danno un contributo scientifico notevolissimo.

Se noi però scorriamo le riviste agrarie dobbiamo purtroppo constatare che la enumerazione delle opere, degli studi, delle memorie che si riferiscono alla sperimentazione italiana, è assai meschina in confronto a quella estera. Nè questo può fare meraviglia perchè se, senza perderci in lunghe citazioni, guardiamo soltanto alla Germania, troviamo la stazione di Halle che sin dal 1899 aveva una rendita netta di 136,250 franchi, quella di Munster una rendita di 78,250 franchi, quella di Brema, per il solo studio delle torbiere, una rendita di 84,177 lire.

Così, per citare un altro esempio, la Danimarca, che ha una superficie pari, all'incirca, a quella del nostro Piemonte, ha dieci stazioni agrarie sperimentali, alcune delle quali sono tra le meglio dotate di Europa: basta ricordare fra gli studi di queste stazioni quelli intorno ad un ramo della produzione agraria da noi completamente dimenticato, la pollicoltura, per cui i prodotti della Danimarca sono esportati in quantità, quasi superiore a quelli di tutta l'Italia, senza contare il grande consumo interno, che là si fa dei prodotti stessi per le alte condizioni del tenore di vita.

Non parlo degli Stati Uniti ove il Ministero di agricoltura, industria e commercio,

è tutto un insieme di istituti di sperimentazione agraria. Cito da ultimo un paese che assomiglia tanto all'Italia, la California. Io ho visitato la Stazione di Berkeley che ha una dotazione di 80.000 franchi, ed i cui risultati si vedono in quegli immensi frutteti che mandano i loro prodotti fino a noi, facendo la concorrenza alle migliori e maggiori produzioni della Sicilia, della costa Calabria e di tutta l'Italia meridionale.

È sempre in rapporto a questa questione importante e fondamentale, osservo come, di fronte al grande sviluppo del commercio delle mandorle che va oltre a 25 milioni, e potrebbe aumentare ancora, non si è tuttavia pensato a studiare, nel senso moderno, la questione della cultura dei mandorli, delle loro varietà, dei miglioramenti che potrebbero apportarvi sicchè non se ne sa più di quello che la tradizione e la pratica hanno insegnato.

Potrei andar oltre ma credo che quanto ho detto sia ormai più che sufficiente. Solo voglio fermarmi brevemente su di una questione che potrebbe dirsi di attualità e che maggiormente di attualità è stata resa da lei onorevole ministro col presentare un disegno di legge, che merita tutto il plauso della Camera e del paese e che spero di vedere presto approvato, quello della nuova legge forestale. In esso ho visto molto saggiamente, benchè assai timidamente, fatto cenno alla istituzione di una stazione sperimentale per le foreste, che l'Italia avrebbe dovuto avere già da molto tempo, perchè da molto tempo se ne è rilevata l'utilità, e si va dicendo che l'Italia deve provvedere alla restaurazione delle sue foreste. Imperocchè se è vero, che la scienza non ha barriere e possiamo, in gran parte, giovare degli studi fatti in altri paesi, è anche vero, e chiunque ha realmente praticato l'agricoltura e la selvicoltura in specie lo intenda, che le sperimentazioni debbono essere fatte nell'ambiente e sul luogo, perchè le differenze di clima, di terreno e tante altre circostanze che sfuggono possono cambiare notevolmente i risultati delle indagini dall'uno all'altro paese.

La necessità dunque di una stazione forestale in Italia si impone assolutamente, tanto che io non dubito che sarà istituita, augurandomi che col tempo ne sorgano altre, sull'esempio straniero. La questione forestale ha questo di speciale, che essa è proprio nello stadio acuto ed è cominciata a sorgere dovunque in questi ultimi anni.

Sono pochi i paesi che si siano occupati di questo importante problema da lungo tempo, perchè, veramente, il pericolo di restare senza legna e senza alberi non si vedeva quando in gran parte i boschi stavano ancora in piedi. Ma oggi che incominciano a mancare un po' dappertutto, oggi che gli stessi Stati Uniti e la Russia hanno cominciato a diboscare largamente, la questione si è imposta dappertutto e dappertutto si è sentita la necessità di provvedimenti, primo dei quali è stato appunto quello di fare studi e indagini per riuscire più presto e più economicamente possibile a restituire le chiome ai monti ed impedire i danni che dai diboscamenti derivano.

Lasciando pure di parlare dei paesi che da tempo hanno studiato la questione come la Germania, l'Austria, la Francia, vediamo che già molto han fatto paesi nuovissimi come gli Stati Uniti ed il Giappone.

Il Giappone ha tre stazioni sperimentali forestali di cui una a Tokio, una seconda a Sapporo e una terza a Morioka e gli Stati Uniti, che da poco tempo si sono messi su questa via, hanno stabilito una grande stazione agraria forestale presso l'Università forestale di Ithaca.

Non serve che io stia qui a dire tutte le questioni che sono oggetto di studio e di indagini in queste stazioni che è indispensabile d'istituire: abuserei della vostra pazienza entrando in particolari tecnici. Solo mi basta aver posto in rilievo (non so se ci sia riuscito) tutta l'importanza di queste stazioni e la necessità che esse vengano istituite per indicare la via che deve battersi per la ricostituzione del nostro patrimonio forestale.

Lo Stato italiano fin qui ha, a parer mio, un po' disconosciuto le sorgenti vive della prosperità nazionale, ha voluto imitare le nazioni più progredite nelle istituzioni che sono le conseguenze ultime della loro forza, mentre avrebbe dovuto cercare di imitarle nel creare le condizioni che di quelle forze sono state le origini e gli elementi di vita e, così facendo, ha mostrato non solo di non avere inteso in che cosa consista il progresso moderno, ma di non avere nemmeno saputo comprendere le cause prime che in tutti i tempi hanno prodotto la prosperità delle nazioni.

Ora bisogna che noi riflettiamo che il lavoro politico che ha servito a costituire il nostro paese e quello che deve ancora farsi

per difendere la nostra unità ed indipendenza, rappresentano solo un piccolo passo verso un nuovo e ben maggiore lavoro intellettuale e fisico col quale materialmente nei monti, nelle pianure, nei torrenti, nei fiumi, nei boschi bisogna fare e rifare l'Italia, perchè solo così facendo e così rifacendo noi arriveremo a costituire gli italiani.

Io dico, e non credo di dire cosa nuova, che è inutile affermare che abbiamo conquistato la libertà quando con questa libertà noi non possiamo offrire a tutti i cittadini i mezzi essenziali per goderla, tanto che spesso diventa per i più quasi un'illusione e uno scherno.

Io credo che la politica oggi essenzialmente debba essere fatta di realtà, di vita, debba essere la sintesi del soddisfacimento di tanti bisogni e di tante aspirazioni che muovono da ogni parte, e perchè questa sintesi e questa vita sia occorre anzitutto affrettare con ogni mezzo il miglioramento economico, intellettuale e sociale. E non è dubbio che tutto questo insieme di cose può provenirci essenzialmente soltanto dal rendere vive e perenni le fonti della prosperità nazionale e che quindi principalmente occorre curare l'agricoltura e la selvicoltura.

Non ho altro da dire. Non avendole qui sott'occhio non voglio ripetere malamente le parole con le quali il senatore Jacini, chiudeva la sua inchiesta del 1885; però ricordo che egli esprimeva il concetto che bisognava ormai smettere il pregiudizio che il nostro paese fosse un paese privilegiato nel quale i prodotti venissero spontaneamente senza quasi l'opera dell'uomo, mentre invece per alcuni, come il grano, ci troviamo in condizioni più difficili che non i paesi del Nord e quindi ci dobbiamo sforzare di ottenerli con lo studio, con l'interessamento di tutti e con un savio riformatore indirizzo impresso dal Governo.

Io non dubito, onorevole ministro, che ella vorrà rinnovare l'opera sua a cui ho accennato nel principio del mio dire e che vorrà rifare quello che è stato fatto nel 1870 da lei e dal ministro Castagnola, con la differenza, che naturalmente ella intuisce, che l'opera d'oggi deve essere proporzionata all'esigenze attuali, per quanto possono essere aumentate in quasi mezzo secolo.

Fare questo non sarà molto difficile, perchè nel suo stesso Ministero vi sono studi seri ed esaurienti in proposito, ed anzi vi

è persino una relazione ed un disegno di legge preparato da competenti persone alle quali ne aveva affidato l'incarico uno dei suoi ultimi predecessori.

La prego dunque, onorevole ministro, di riprendere in esame questi studi e di condurli sino all'attuazione: ella compierà così un'opera grandemente proficua, non tanto per fare cosa grata a me ed agli amici che hanno firmata questa interpellanza, ma per fare cosa utile al paese, e aggiungerà alle altre sue benemerenzze questa, che sarà certamente fra le più alte e più desiderabili. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole ministro di agricoltura e commercio ha facoltà di rispondere all'interpellanza dell'onorevole Miliani.

LUZZATTI, *ministro di agricoltura, industria e commercio (Segni di attenzione)*. Quando l'onorevole Miliani annunciò la sua interpellanza e dichiarò di persistervi, stetti in forse se dovevo pregarlo di rimandarla a quel compendio di enciclopedia economica, che è la discussione del bilancio del Ministero di agricoltura e commercio. (*Si ride*). Ma mi trattennero l'attraenza del tema e la sicurezza della competenza tecnica dell'onorevole Miliani. Egli ha ricordato che quaranta anni or sono io assunsi la responsabilità di avere messo al mondo queste istituzioni e mi chiedeva poi se le avessi abbandonate. L'assicuro che ho l'abitudine di seguire sempre le mie creature spirituali. (*Si ride*).

Nel 1869 ricordo ancora un libriccino aureo pubblicato da un grande agronomo francese, il Grandeaun il quale, sull'esempio allora raro di queste istituzioni, le consigliava alla Francia. Noi abbiamo preceduta la Francia, fondando nel 1870, nel 1871, nel 1872, qualcuna di queste stazioni agrarie, che resistono ancora alla prova del tempo; alcune di esse si sono rese benemeritissime per segnalati servizi all'economia nazionale. Fin d'allora l'istituto, come lo abbiamo immaginato, era, pare a me, non dico perfetto, ma compito in tutte le sue parti.

MILIANI. Magari si fosse mantenuto così!

LUZZATTI, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Noi volevamo che fosse una stazione di prova collegata con le applicazioni scientifiche dell'agricoltura e si specializzasse dappertutto dove la specializzazione era richiesta dall'indole dalle culture locali.

Con questi criteri, a mo' d'esempio, fondai a Padova la stazione bacologica nel 1871. E le benemerenzze di questa istituzione verso la sericoltura nazionale sono state ricordate or ora, con chiara parola, dal mio amico Miliani. Io ricordo quando dei piccoli giapponesi venivano a studiare alla stazione bacologica di Padova; il volgo li scherniva, ed essi procedevano per la loro via sicuri e subendo gli scherni con la serenità usata dagli uomini che hanno un'alta fiamma d'ideale. (*Bene!*)

Nessuno li capiva ed essi fingevano di non capire. (*Si ride*). Poi, da Padova, facevano escursioni in Brianza. La grande sericoltura giapponese allora non esisteva; si parlava più della Cina che del Giappone. Ma questi silenziosi meditanti, imparando da noi, educati alla stazione bacologica di Padova, fondarono identiche istituzioni, migliorandole a casa loro. E oggi l'Italia si trova di fronte la sericoltura giapponese, come la grande rivale sua. Il Giappone aumenta la produzione di circa seicentomila chilogrammi all'anno, concorrendo a quella diminuzione dei prezzi che è uno degli affanni della nostra industria; diminuzione dei prezzi che s'intende fra popoli asiatici sobriissimi, i quali si contentano di mitissimi salari e dove la questione sociale non è sorta ancora o spunta appena.

L'alta scuola di sericoltura, che noi non abbiamo ancora e che oggi proporremo come risultato degli studi della Commissione di inchiesta, ci viene di là, con consigli, con insegnamenti e con effetti, dai quali noi italiani dobbiamo, penserosi, apprendere molte cose. La stazione di Padova ha educato noi contribuenti alla ricostituzione dei semi, ma ha educato anche i nostri concorrenti.

Non posso consentire in una nota, un poco pessimista, messa innanzi dal mio amico Miliani, rispetto ai progressi tecnici delle nostre stazioni. Ho in un recente discorso dimostrato, e spero senza confutazione, che l'Italia, in ogni ramo delle scienze e in ogni applicazione di esse, ha uomini competentissimi che fronteggiano i più illustri scienziati stranieri.

Ciò che manca al nostro paese, non è la produzione della scienza, nella quale i risultati ottenuti sono magnifici e grandi, è la distribuzione del sapere; sono gli organi della distribuzione deficienti, non quelli della produzione.

Così, nelle stazioni agrarie, abbiamo ot-

tenuto risultati che parrebbero meravigliosi, e lo sono, se si considerino i mezzi scarsi dei quali esse dispongono. Perchè, anche qui, come in tutte le nostre istituzioni, vi è una grande sperequazione fra il volere, il sapere e il potere.

Le volontà degli studiosi sono fortissime, le loro attitudini scientifiche, ottime; mancano i mezzi, e i mezzi che abbiamo, li disperdiamo. Siamo un popolo festaiuolo che dà alle esposizioni gran parte di quei danari che dovrebbe dedicare alle istituzioni. (*Approvazioni*).

Ma la stazione di fisiologia vegetale di Roma, che l'onorevole Miliani ha ricordato qui a titolo di lode, fa onore alla scienza italiana. Ricorderò, oltre all'illustre direttore, il Cuboni, i nomi del Petri, del Pantanelli e del Perotti, che sono ormai celebri in tutto il mondo, per gli studi fatti alla nostra stazione insieme con il loro eminente direttore.

Con 15,000 lire soltanto! Diceva l'onorevole Miliani: ma non è meraviglioso (ripeto ad arte questa parola) che con mezzi così insufficienti, uomini come il Cuboni e i suoi collaboratori abbiano, in venti anni di fatiche continue, illustrato la scienza italiana e fatta progredire la ricchezza nazionale con le loro splendide applicazioni?

Però anche qui siamo giusti; l'ultima legge, che si deve all'egregio mio predecessore, ha migliorato le condizioni economiche di questo modesto, talora oscuro, ma efficacissimo fattore della ricchezza nazionale; alludo al miglioramento degli stipendi.

L'onorevole Miliani lamentava che queste istituzioni fossero alquanto degenerate, e che più il fine industriale che lo scientifico curassero. Può esser vero e anche in questo caso giova richiamarle alle loro origini; ma badiamo bene che il popolo apprezzi le istituzioni, oltre che dai loro incrementi scientifici, dai loro effetti pratici e tangibili. A me piace che, per esempio, la stazione agraria collegata con la scuola superiore di agricoltura di Milano, l'anno scorso, abbia fatto 40,000 analisi, non capricciose, ma richieste dalle industrie, dagli agricoltori. E se esamini l'onorevole Miliani il valore di questi numeri, vedrà che tutte insieme le stazioni agrarie della Francia, del Belgio e della Danimarca che egli citava, non hanno un istituto, il quale possa rivaleggiare da questo aspetto, con questo di Milano.

Non parlo dei tedeschi, perchè essi sono stati i nostri maestri nel 1869 e lo sono ancora per la ricchezza e l'abbondanza dei mezzi.

Così dico per la stazione agraria di Modena, la quale è collegata con la vita intensa dell'attività nazionale, e a cui ricorrono, insieme a Milano, coloro i quali sperimentano i concimi per determinarne il tenore.

So che nella nostra maggiore associazione nazionale agraria, per opera di uomini competentissimi che io ricordo per ragioni d'onore, fra i quali il nostro collega Cappelli, furono appuntate queste istituzioni di uno spirito troppo mercantile; fu detto anche che i venditori di concimi le preferiscono perchè le sapevano favorevoli nelle loro analisi.

Conosco il valore dei direttori di quelle stazioni (il professore Menozzi che dirige quella di Milano è un'altissima capacità, è un'altissima rettitudine scientifica) e certamente escludo ogni spirito mercantile, che sappia di affare.

Ma può essere che nella molteplicità di queste analisi ci siano degli errori. Ed è per ciò che, dopo le dichiarazioni fatte dalla Associazione agraria italiana, mi propongo, non di promuovere inchieste (uomini e istituti sono insospettabili) ma di fare delle indagini tecniche per saggiar le differenze di alcune di queste analisi.

Così io mi propongo (non è una grande innovazione) di staccare il servizio delle stazioni agrarie dall'Ispettorato generale delle scuole egregiamente condotto, e di restituirlo, come era una volta, alla Direzione dell'agricoltura.

Che cosa è, secondo il concetto nostro italiano, la stazione agraria? E il complemento tecnico di tutta l'azione agraria esercitata dal Governo a favore della principale produzione nazionale. (*Bene!*)

L'onorevole Miliani mi chiese anche di presentare un disegno di legge; egli, che è dentro alle segrete cose, ha già letto il disegno di legge, che io non conosco (vuol dire che me lo darà, è vero?) (*Si ride*), preparato da una Commissione nominata, mi pare, dal mio egregio predecessore.

Veda, qui bisogna essere franchi fino alla rudezza. Se io potessi maneggiare da 8 a 900 mila lire, che non è poi una gran cosa, quante belle istituzioni potrei compiere a profitto della economia nazionale!

Si potrebbero perfezionare le scuole d'arti



e mestieri. A me sanguina il cuore, come promotore antico di scuole d'arti e mestieri (che collegavo sino dal 1869, quando con Quintino Sella inaugurai la scuola professionale di Biella, con la prosperità tecnica delle nostre industrie), di non avere due o trecento mila lire per completarne la rete magnifica, onore del nostro paese.

Poi si potrebbero migliorare le condizioni dei professori delle scuole superiori di commercio: è impossibile che perduri uno squilibrio tra due tipi di Università, soltanto perchè una di queste Università è amministrata dal Ministero di agricoltura e l'altra dal Ministero dell'istruzione pubblica. (*Approvazioni*).

Qui s'intende che non ci debbano essere due criteri di giustizia: abbiamo aumentato gli assegni ai professori delle Università che dipendono dal Ministero dell'istruzione pubblica, bisogna fare lo stesso per quelli che dipendono dal Ministero di agricoltura.

Poi c'è la questione delle pensioni e anche a quella bisogna assolutamente provvedere.

E aggiungo le stazioni agrarie, che dobbiamo migliorare: non siamo così poveri, come parrebbe dalle parole dell'onorevole Miliani, il quale è stato un po' troppo pessimista oggi, ad arte, per stimolare il ministro a fare di più.

Per esempio, quella stazione agrumaria che egli augurava che si aprisse, è già aperta e funziona con onore del nostro paese...

MILIANI. Non l'ho trovata nel libro del 1910.

LUZZATTI, ministro di agricoltura, industria e commercio. Non l'ha trovata, perchè il libro è sempre indietro dalla realtà...

MILIANI. Questo libro è del 1910.

LUZZATTI, ministro di agricoltura, industria e commercio. Sta benissimo, ma si riferisce al 1908: alla fine del 1909 l'istituto fu aperto; ed ella interpreti così completato il libro. (*Si ride*).

Ora, se si potesse trovare (e io spero che si troverà) un piccolo espediente come quello dell'aumento dei sigari, che non dolse molto al popolo italiano in confronto al beneficio di intensificare la istruzione pubblica, confido che la bontà del fine farebbe tollerare un piccolo onere, ma qui non tocca a me dire su qual cosa. Le 800 o 900 mila lire sopportate su qualche contributo volontario avvantaggerebbero la economia nazionale, consentirebbero un atto di giustizia

riparatrice, poichè è impossibile che a uomini (torno ad insistervi ad arte) che a uomini di valore quali sono i professori delle nostre scuole superiori di commercio, noi neghiamo un giusto aumento di assegno sol perchè dipendono da un Ministero piuttosto che dall'altro.

È vero che si possono e si devono fare anche delle economie. Parrà strano che tornino fuori in questa Camera i ricordi delle lime e della lesina, che parevano strumenti gittati ai ferrivecchi.

Ma credo che se ognuno di noi ci pensi su troverà sempre delle spese inutili nel nostro paese, le quali si potrebbero risparmiare a beneficio delle necessarie.

Vi sono due Ministeri della istruzione pubblica: questi due Ministeri, quello della istruzione pubblica, l'autentico, e quello dell'agricoltura, industria e commercio, l'edizione diamante, non sono animati che dal fine di ingrossare le loro attribuzioni.

Ora nel Ministero di agricoltura, industria e commercio, accanto a tali scuole eccellenti, istituite con intento provvidissimo e miranti a svolgere e a migliorare l'economia nazionale, sono sorte delle istituzioni che non esito a chiamare «doppioni». Al ludo alle scuole medie commerciali, le quali vanno crescendo dappertutto.

Gli illustri professori di cose commerciali abbondano talmente nel nostro paese che sono spinti dall'inquietudine del sapere a moltiplicare siffatte scuole. (*Si ride*).

Ma io, come promotore degli antichi istituti tecnici (che non fecero mala prova nel nostro paese) osservo che o sono inutili le sezioni commerciali degli istituti tecnici o sono inutili le scuole commerciali. (*Benel!*)

Ma, si dice, la scuola commerciale è molto più tecnica e ha criteri di applicazione maggiori di quelli delle sezioni commerciali degli istituti tecnici. Allora modifichiamo le sezioni commerciali degli istituti tecnici, diamo loro questo carattere di maggiore applicazione, ma non creiamo dei doppioni con doppia spesa per correggere con un altro istituto i difetti di una scuola che rimane con i suoi guai. (*Approvazioni*).

Non so se abbia chiarito bene il mio pensiero e se la Camera concordi con me nel pensare che in un paese come il nostro, dove dobbiamo rifiutare il pareggiamento degli stipendi ai professori delle scuole commerciali, contendere l'istituzione di una scuola d'arte e mestieri che vivificherebbe la produzione nazionale e misurare con

avara cura i mezzi da una stazione agraria capaci di aumentare la principale ricchezza nostra, non dobbiamo consentirci la facoltà di concederci il lusso dei doppioni. (*Benissimo!*)

Noi istituiremo quindi, come ha già annunciato il ministro dell'istruzione pubblica, una Commissione a questo scopo: non mormori la Camera perchè non tutte le Commissioni sono fatte per seppellire le questioni vitali...

LEALI. Speriamolo.

LUZZATTI, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. L'onorevole Leali dice: speriamolo: ma io soggiungo, che la responsabilità di uomini competenti come quelli che chiameremo a studiare siffatta questione e il modo come tutto il problema delle scuole medie debba risolversi in relazione alle competenze dei due Ministeri, è tale indagine di suprema utilità che coloro, i quali accetteranno di studiarla, non potranno non corrispondere al loro mandato; se non vi corrispondono, la Camera farà bene a rampognare i commissari e i ministri, che li avranno nominati. (*Benissimo!*)

E dalla soppressione di questi doppioni dovranno uscire delle opportune economie, che dedicheremo alle scuole di arti e mestieri, alle stazioni agrarie.

Però sarebbe una illusione il credere che non occorra accrescere gli stanziamenti; questo accrescimento si collega con un problema che non dimentico mai nemmeno da questo banco, cioè, quello delle condizioni dell'erario nazionale.

Non si possono avere due coscienze, una per negare i denari quando si è ministri del tesoro e l'altra per chiederli quando si è nei Ministeri consumatori. (*Si ride*). Il modo di accordare queste due difficoltà costituisce la ricerca affannosa dell'amministrazione pubblica.

Ma quando il ministro di agricoltura ed il ministro della istruzione avranno fatto il loro lavoro, curando tutte le economie, che si possono ottenere con la esclusione di questi doppioni, avranno anche un maggior titolo per chiedere lo stanziamento per le spese indispensabili e forse il lieve aggravio, al quale ho alluso. È con questo augurio, è con questo impegno che spero di aver acquietato il mio amico Miliani, il quale ha ottenuto da me forse più di quanto confidava, che io gli avessi risposto. (*Bene! Bravo! — Vivissime approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Miliani per dichiarare se è soddisfatto.

MILIANI. Sono contento di aver dato modo al ministro Luzzatti di dirci tante cose belle ed importanti, non solo intorno alle istituzioni agrarie, ma anche intorno alle scuole professionali, agli istituti tecnici e su quei doppioni, che interessa anche me di sdoppiare.

Ma io veramente ho fatto questa interpellanza e l'ho mantenuta, senza attendere il bilancio di agricoltura, precisamente perchè l'argomento con tanti altri non andasse in quel gran calderone, a bollire e ad affogarsi.

L'onorevole ministro però con l'abilità, che gli è propria, l'ha messa dentro un'altra caldaia, che, se non è quella del bilancio, è però abbastanza grande per cuocere molte cose insieme. Ad ogni modo voglio augurarmi che le sue buone intenzioni poichè promesse precise non ha fatto, si concretino, e che egli voglia mettere ogni opera, poichè ha detto, e lo credo, che non ha dimenticato i suoi figli, per fare in modo che questi suoi figli, oramai adulti, poichè hanno più di quaranta anni, possano trovarsi in condizione da vivere senza bisogno di fare agitazioni, le quali forse, in questo momento di agitazioni femministe (le stazioni agrarie sono femmine) non sarebbero tanto fuori di luogo.

Vede, onorevole ministro, io, che sono favorevole al femminismo, non mi illudo che le rivendicazioni, che le donne domandano possano avere una così pronta esecuzione, e credo che le rivendicazioni delle istituzioni agrarie siano delle altre molto più pronte, perchè così può e deve essere, e lei dovrebbe farò che fosse. Però le raccomando ancora una volta di voler tener presente tutta l'importanza della sperimentazione agraria, e la necessità impellente, che da noi sia praticata come altrove, perchè, se è vero quanto ella ha detto, e cioè che noi abbiamo valorosi sperimentatori e scienziati da non invidiarne altri paesi e qui potrei farne un lungo elenco, non dobbiamo dimenticare che al punto, in cui sono oggi le scienze sperimentali, è impossibile, anche alle menti di prim'ordine il seguire il progresso, il movimento delle applicazioni scientifiche, senza larghe dotazioni di laboratorio...

LUZZATTI, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Siamo d'accordo.

MILIANI, e di tutti quei mezzi, che sono indispensabili alla scienza nel momento attuale. È passato per sempre il tempo, che semplicemente con le elocubrazioni dell'ingegno si potevano fare le scoperte; oggi occorrono assolutamente larghissimi mezzi, poichè tutto quello, che si poteva vedere e scoprire col pensiero, con lo studio, con l'indagine pure è stato scoperto, non c'è più modo per tal via di poter altro scoprire.

Concludo con l'invocare che si renda possibile a questi nostri valentuomini di poter fare gli studi, di compiere le indagini e le sperimentazioni per cui si possano conseguire i risultati e le scoperte, che da essi aspetta il paese. *(Benissimo!)*

**PRESIDENTE.** Così è esaurita questa interpellanza.

Segue l'interpellanza dell'onorevole Cotugno al ministro dei lavori pubblici, « per sapere come intenda risolvere le gravi difficoltà che ostacolano la regolare prosecuzione dell'Acquedotto pugliese ».

L'onorevole Cotugno ha facoltà di svolgerla.

**COTUGNO.** Onorevoli colleghi, è senza ira e senza odio, perchè l'animo mio è mondo da questi sentimenti, che io voglio esaminare con serenità e con calma un grande e grave interesse, che non è solo pugliese, ma, a mio giudizio, anche un poco nazionale.

Qualcuno di voi ricorderà la memoranda giornata in cui Matteo Renato Imbriani, cavaliere realmente senza macchia e senza paura, nel momento in cui il Presidente ebbe a dargli la parola, pronunciò le memorabili parole: « Vengo dalla Puglia sitibonda di acqua e di giustizia ».

In queste parole fu posto nettamente uno dei problemi più gravi del nostro economico e morale risorgimento.

Da quel giorno, onorevoli colleghi, un grande cammino si è fatto, e, se l'onorevole Sonnino, persuaso che l'Italia, come altri ebbe a dire, non finisce al Tronto, volesse venire da noi a visitare i luoghi del nostro lavoro e Bari che riassume tutto ciò che di meglio può e sa dare la nostra stirpe, vedrebbe come il nostro progresso si vada sempre più rinvigorendo e come convenga ormai accingersi con animo sereno, con volontà sicura, alla soluzione dei molti gravi problemi che travagliano la nostra Puglia e che sono di impedimento al suo fatale progresso.

la Puglia combatte, e non da ieri, tradotto da fantasioso sogno in realtà, per l'azione efficace de' nostri Imbriani, Bovio, Pansini e Balenzano, occupa un primissimo posto quello dell'Acquedotto pugliese, che, è destinato a liberarci da quel grande travaglio della sete che, ora è poco tempo, per ben 18 mesi tenne afflitte le nostre popolazioni e le mise a duro cimento, a duro esperimento.

La nazione ha ereditato, a mezzo dei suoi rappresentanti, di sciogliere questo grave obbligo che aveva verso la Puglia votando una legge la quale, provvedendo alla costruzione di quest'opera grandiosa e gigantesca, degna dei tempi romani, sottraesse le nostre popolazioni a sì grave e tormentoso flagello.

E difatti i lavori dell'acquedotto furono appaltati ad una Ditta; la Ditta Antico, la quale poco di poi ebbe a trasformarsi in società anonima per azioni, la quale a sua volta ebbe a concedere l'opera ad altri sub-appaltatori. E si visse da noi nella fiducia che l'opera, alla fine, sarebbe stata senza altro indugio, senz'altra remora, espletata nel termine stabilito, cioè fino al 1916, poichè era stabilito per contratto che le opere avrebbero avuto inizio subito dopo il completamento di alcune altre, a così dire preliminari, specialmente destinate al rimboscimento ed al rinsaldamento delle sorgenti, operazioni che siebbero a verificare nel 1905; sicchè, a partire dall'anno susseguente, l'opera intiera dell'acquedotto avrebbe dovuta essere consegnata nel 1916.

E noi, ripeto, aspettammo in questa fiducia e in questa sicurezza, e, per quanto in Puglia si fosse adusati a sospettare delle tante larghe promesse spesso fattee ma raramente mantenute dal Governo, pur tutta volta gli animi nostri resistettero al sospetto ed allo sconforto perchè si pensò che per nessuna ragione un'opera già appaltata, e che era un impegno della nazione, si sarebbe potuta frustrare nei suoi effetti; e che noi avremmo potuto avere alla fine sicuramente l'acquedotto.

E difatti i lavori furono iniziati; e proseguirono con una certa sollecitudine. Ma un cattivo giorno cominciarono a circolare sui giornali delle voci che i lavori dell'acquedotto si fossero arrestati; ed allora polemiche, discussioni ed una fioritura di sospetti e di accuse dalle quali abbiamo il diritto di essere alla fine sollevati. Dalle

effettivamente i lavori non procedevano più con quella solerzia con cui erano stati incominciati. Naturalmente, la preoccupazione fu grave, e si andò alla ricerca dei motivi che ritardavano il proseguimento dell'opera. E allora, onorevoli colleghi, si venne a sapere che alcuni sub-appaltatori avevano cessato dal lavoro ed altri diminuito il numero dei lavoratori, sicchè l'opera pareva da un momento all'altro dovesse essere definitivamente abbandonata. E questi sospetti e queste dispute si fecero più acute per l'intervento nelle polemiche e nelle discussioni di un componente il Consiglio di amministrazione, della società per l'acquedotto, l'onorevole Raffaele Fraccacreta, che io non vedo qui, ma le cui dichiarazioni sono conserate in giornali. L'onorevole Fraccacreta che è, ripeto, autorevolissimo componente del Consiglio d'amministrazione dell'acquedotto, ebbe a dichiarare in ripetute interviste che egli non aveva fiducia alcuna che l'opera si sarebbe compiuta o che si sarebbe compiuta nel termine stabilito, cioè nel 1916; che a giudicare dai lavori fin allora espletati egli traeva giudizio che se mai l'opera si fosse proseguita con i metodi coi quali si era iniziata, essa si sarebbe terminata in un tempo non inferiore, nientemeno, ai quarant'anni; e a dimostrazione di questo suo assunto riferiva (ciò che del resto è pacifico perchè risulta dai documenti) come su di uno sviluppo di linea che l'acquedotto dovrebbe avere di ben duemila e settecento chilometri, ne erano compiuti appena circa quattordici.

Ed è a notare che di questi 2700 chilometri una gran parte implicano lavori di grande difficoltà: trafori, formazione di gallerie, costruzione di centocinquanta serbatoi, ponti e canali, a prescindere da una mole immensa di altri lavori, come tubature, fontane pubbliche e via!

Sicchè, se dal 1905 ad oggi si sono espletati appena quattordici chilometri di lavoro, figurarsi, fatte le debite proporzioni, quando saranno completati i 2700 chilometri! Queste notizie ormai fatte di pubblica ragione onorevole signor ministro, e queste affermazioni dell'onorevole Fraccacreta, che venivano a sanzionare, a confermare tutti i sospetti levatisi intorno alla possibilità che l'opera fosse compiuta o compiuta nel termine desiderato, hanno suscitato una vastissima agitazione in Puglia. Le popolazioni sono veramente in uno stato di grave preoccupazione, e la stampa, mentre io parlo, an-

cora combatte le sue battaglie perchè vuol sentire una parola franca, leale, sincera, che la rassicuri circa questo problema, vale a dire se l'opera sarà alla fine compiuta. Io so, onorevoli colleghi, che il ministro dei lavori pubblici si è preoccupato della questione.

Io so perchè la stampa ha parlato di ciò; lo so perchè egli ha inviato in Puglia un ispettore per assicurarsi della veridicità o meno delle accuse rivolte contro la Ditta, per assicurarsi di quello che si è fatto, e per provvedere a quello che rimane da fare.

Lodo l'opera del ministro, l'opera sollecita dell'onorevole Rubini; però io per le inchieste ho una certa avversione, dappoichè le inchieste, come ebbe a dire Decoursel sono un bagno che lavano spesso i colpevoli, ma insudiciano più spesso gl'innocenti.

Io, al disopra delle inchieste, e al disopra di tutte le dispute sollevate per questa urgente nostra necessità, chiedo che l'onorevole ministro dica sinceramente, e lo dica in termini precisi oggi, se egli abbia in animo, qualunque siano per essere i contrari fati che perseguitano il compimento dell'opera, di fare in modo che la ditta Antico o lo Stato, se dovrà ad essa sostituirsi, nel termine stabilito, cioè al 1916, abbia a completare l'opera dell'acquedotto.

Mi spinge, ripeto, ad insistere nella domanda a parlare in termini così precisi la paurosa gravità del problema e l'interesse che le nostre popolazioni siano alla fine sollevate dallo spettro pauroso di un'altra siccità; come quella che ultimamente mise in pericolo la nostra esistenza, che ci fece assistere a scene selvagge, anche nellè città nostre più civili là dove, onorevole ministro, fu contesa una goccia d'acqua a colpi di mazza e di pugnale, perchè, per conquistare una brocca d'acqua, noi avemmo effettivamente in Puglia a lamentare morti e feriti, fatti assolutamente raccapriccianti. In alcune città vi furono vere sollevazioni, assalti alle stazioni per impossessarsi dei carri-cisterna, e si vide come nei casi di bisogno l'egoismo umano risorga sempre più violento e l'uomo si avvicini alla bestia.

Ora, onorevole ministro, si convinca di questa nostra necessità, prenda a cuore questo problema e dica alla fine la parola che io ardentemente invoco e che dovrà sollevare l'animo nostro e dare alla Puglia, non così supinamente rassegnata come ad altri piace favoleggiare, la sicurezza che l'o-

pera sarà alla fine, nel termine stabilito, compiuta. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole ministro per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

RUBINI, *ministro dei lavori pubblici*. Il tema trattato testè è di tale importanza, che bene a ragione l'egregio interpellante diceva che l'«acquedotto è una grande opera pugliese, quasi una grande opera italiana». Io al «quasi» sostituisco: è una grande opera italiana. (*Bravo!*)

Io ho avuto l'onore, dieci anni or sono, di aggiungere il mio nome al primo modestissimo disegno di legge che iniziava questa grande opera da tanto tempo, non solo desiderata, ma necessaria per la operosa, ricca e prospera regione pugliese, a cui una cosa sola manca per essere una delle migliori d'Italia, l'acqua.

Fu sotto il Gabinetto Saracco, che nel 1900, in unione al ministro dei lavori pubblici del tempo, l'onorevole Branca, veniva presentato il disegno di legge per l'autorizzazione di spesa per il « Completamento del progetto tecnico dell'acquedotto pugliese e per l'accertamento dell'effettiva portata delle sorgenti di Capo Sele ».

Non ebbi la ventura di vedere tradotto in legge, mentre io facevo parte del Governo, quel disegno di legge. Esso divenne legge solamente sei mesi dopo, nel 1901.

Questo dimostri all'onorevole interpellante e alla Camera che io fui uno dei primi a riconoscere la necessità dell'opera, e sono uno dei primi a voler fare tutto il possibile, perchè da parte del Governo si ottenga che essa venga eseguita nel periodo indicato.

La Camera comprenderà che il tema è molto delicato. Si tratta di una grande spesa, a cui si associa lo sborso da parte del consorzio di 125 milioni. È una spesa dedicata a eseguire le più ardite opere che la tecnica conosca, poichè, come già vi disse l'onorevole Cotugno, fra canale principale, tubazioni, derivazioni principali e secondarie, si giunge ad uno sviluppo di circa 2,800 chilometri di lavori. Ma, anche a considerare soltanto la distanza che da Capo Sele va fino all'estremo limite della penisola pugliese, si faranno all'incirca 400 chilometri di canale, senza le diramazioni: lavoro che io credo mai sia stato progettato, certamente mai fu eseguito. Talmente è grandioso il progetto che quasi ha destato in alcuno il

dubbio che potesse arridergli il successo, ma io credo che ormai, avviata l'opera, si possa ritenere che il successo non mancherà.

Vero è, venendo all'esecuzione dell'opera medesima, che lo sviluppo dei lavori fu ed è ancora molto lento, in rapporto alla grandiosità di quello che rimane da fare; e la lentezza è attestata dalla poca importanza, relativa, del lavoro propriamente detto di canale, di acquedotto, finora eseguito, che misura in fatto poco più di una quindicina di chilometri, come ben diceva l'onorevole Cotugno.

Ma non vorrei che la Camera ed il paese si impressionassero alla semplice enunciazione di un rapporto aritmetico fra anni passati ed anni da passare, opera di canale eseguita e opera di canale ancora da eseguire, desunto da quell'unico dato, imperocchè bisogna mettere in conto (e questo realmente lo riconobbe anche l'onorevole interpellante) anzitutto il tempo che si richiedeva a predisporre quanto occorreva per la esecuzione. Inoltre e soprattutto bisogna mettere in conto i lavori di impianto che non figurano in quei quattordici chilometri che sono abbastanza notevoli. Anzi da questo lato credo che si potrebbe anche essere, se non del tutto, almeno discretamente soddisfatti.

Sono quasi compiuti 50 chilometri di strada; sono compiute stazioni di energia elettrica per oltre 1,600 cavalli. Molti attacchi, molti cantieri furono aperti, sia per attivare il lavoro nelle gallerie, nelle trincee, come per ponti, per argini, per rilevati: la grande galleria principale, quella dell'Appennino, che poteva lasciare qualche dubbio per le difficoltà dell'esecuzione, è già eseguita per oltre un terzo. È a questa specialmente che io alludevo pocanzi, parlando di qualche diffidenza che potevasi avere sulla riuscita del lavoro.

Un'opera che esige una grande galleria nell'Appennino centrale di 15 chilometri e un'altra intermedia di 8 e infine una terza di oltre 16 chilometri (ma specialmente, riguardo a quella dell'Appennino centrale), poteva lasciare perplessi e dubbiosi, date le gravissime difficoltà incontrate in altri lavori consimili.

Ora questi timori si dicono svaniti, ed io voglio credere che lo siano, poichè la perforazione, ovunque l'Appennino fu inciso, attraverso strati che, in generale, non danno luogo a difficoltà eccezionali, lasciando ben presumere del resto.

Scomparsa questa incognita, ben si comprende come l'esecuzione dell'opera sia assicurata; lo sarà pel tempo debito? Già dicevo poc'anzi che non bisogna concepire diffidenze prendendo a base di confronto soltanto i lavori di canale eseguiti in rapporto di quelli che rimangono da compiere: occorre tenere presenti tutti i lavori preparatori e gli impianti di cantiere ecc.

Tuttavia, anche volendo essere temperati nel giudizio, l'amministrazione ha riconosciuto che realmente si poteva avere qualche preoccupazione sulla possibilità che i lavori fossero completamente finiti per l'agosto del 1916, epoca in cui dovrebbero esserlo nelle parti principali, e in altri quattro anni per le parti secondarie. Fu per queste preoccupazioni che l'onorevole mio predecessore, dopo che nella sua abbastanza lunga carriera di ministro aveva avuto più volte occasione di sollecitare l'impresa assuntrice, decise, pienamente d'accordo col Consiglio del consorzio, di mandare all'impresa una diffida che porta la data del 1° dicembre 1909.

Nella diffida si ricordava all'impresa che i patti da essa assunti, indicati nell'articolo 71 del regolamento e 77 del capitolato, ponevano il Governo nella necessità di esaminare se veramente lo sviluppo ottenuto fino allora nella esecuzione dei lavori poteva lasciarlo tranquillo sul loro compimento per l'epoca designata; e a questo dubbio, diceva la diffida, per le ragioni addotte nel documento, l'amministrazione aveva dovuto rispondere negativamente. Perciò essa diffidava l'impresa a procedere nei lavori con alacrità assai maggiore di quella usata sino allora, rammentando che al principio del 1909 essa aveva fatto conoscere un programma di lavori da eseguire entro l'anno, e che invece si era ormai giunti al dicembre ed una gran parte di quei lavori contenuti nel programma, costituente una formale promessa da parte sua, non era ultimata. Si imponeva quindi all'impresa, per il compimento di questi lavori, il termine del 31 agosto di questo anno, assegnandole altresì una parte di lavori nuovi, in base al programma naturale di svolgimento dei lavori medesimi.

Credeva il ministro dei lavori pubblici che, avendo accordato ad alcuni desideri dell'impresa, come quelli di fare i pagamenti, anziché ogni semestre, anche a bimestre, di avere accordato proroghe alla presentazione dei progetti e di essersi inte-

ressato presso le altre amministrazioni, onde togliere alcune lentezze nei rapporti che l'impresa aveva con esse, che l'impresa avrebbe risposto accettando il nuovo termine, il quale già rappresentava una ulteriore concessione da parte dello Stato, in quanto, come dissi, l'impresa, avrebbe dovuto compiere i lavori da essa indicati per il 1909. Così, invece, mi dispiace di dirlo, non fu.

L'impresa, alla diffida rispose con una protesta, allegando diverse ragioni, delle quali mi guarderò bene di valutare il peso. A questa protesta il Governo fece seguire una seconda diffida, alla quale l'impresa rispose con una nuova protesta; ed ora siamo in termini che non sono ancora di guerra dichiarata, ma che minacciano di convertirsi in uno stato di guerra.

Appena arrivato al Ministero dei lavori pubblici, io non potevo non interessarmi di una questione di tanta importanza. Certo non pretendo di essermene impossessato come hanno potuto fare i miei predecessori, i quali sono vissuti in mezzo alla questione, l'hanno vista nascere e proseguire; tuttavia ho studiato la situazione con tutto l'impegno e quel poco di ingegno che mi è consentito, ed ho creduto mio dovere, visto questo succedersi di atti extragiudiziali, parte in forma di intimazione amichevole, parte in forma di intimazione legale, di sincerarmi meglio della situazione e, specialmente delle lagnanze, delle preoccupazioni vive, quasi vorrei dire, dell'eccitamento delle popolazioni pugliesi, mandando sul posto un distintissimo funzionario dell'amministrazione. L'onorevole Cotugno, al mio posto, avrebbe fatto lo stesso. Quel distinto funzionario vi andò, vi rimase oltre una settimana e rassegnò un rapporto molto notevole, nel quale sono consegnate alcune delle notizie e delle considerazioni alle quali ho accennato.

L'impressione del funzionario è quella che pure io aveva, ed è quella stessa che aveva il mio predecessore, cioè che non fossero esatte tutte le censure di lentezza e di mal volere, ma che certamente esatta fosse l'osservazione che non si procedesse con sufficiente alacrità.

Non interamente esatte le censure di lentezza e di mal volere, in quanto che appunto non si teneva conto dei lavori di impianto delle opere iniziali; ma vere invece le critiche ed i dubbi per l'avvenire, in quanto, ciò malgrado, è ancora troppo poco ciò che

no ad oggi si è fatto, in confronto di quello che ancora rimane a fare.

La Ditta assuntrice si difende dicendo: mancano ancora sei anni e più a dar finita l'opera; io ho l'impegno di compierla per il 6 agosto 1916; i cantieri li ho sviluppati in modo notevole, molti contratti coi cottimisti li ho fatti, voi potete assicurarvi di questo, abbiate fede ed io vi assicuro di finire.

Queste le ragioni, così riferite da me alla buona, dell'impresa, ma ragioni che in verità non tutte sono pienamente esatte. Poichè è bensì vero quello che essa indica di aver fatto; ma con ciò non si può dire ancora che abbia fatto sufficientemente, così da poter sperare che tutto sia finito per quella data del 6 agosto 1916 alla quale essa ha avviato molti contratti con cottimisti; ma sottace ed è invece esatto che tre o quattro di questi contratti furono sospesi e con essi i lavori relativi. Però mi piace rilevare subito che in parte si è a ciò riparato, poichè alcuni cottimisti furono sostituiti, ed ora si lavora anche in alcuni cantieri che si erano abbandonati.

Ad ogni modo, bene si capisce come la sospensione dei lavori in diversi cantieri, da parte di tre o quattro imprese, dovesse riuscire amarissima alle popolazioni, e sempre più scoraggiarle, ed infondere in esse diffidenza sull'esito finale dell'opera; come si impose altresì alla nostra attenzione.

Questa è, dunque, la situazione. Non posso certamente dire specificamente nè di ciò che vuole l'impresa nè di ciò che da essa ragionevolmente esige l'amministrazione; vi sono riguardi da osservare, di cui la Camera vorrà certamente rendermi ragione.

Io voglio sperare di potere evitare la guerra, e certamente non ho l'animo preclive al litigio: farò tutto quello che è possibile di fare, per la tutela degli interessi e dei diritti indiscutibili dello Stato, per evitare una lotta. Ma se a questa si dovesse venire, io prego l'onorevole interpellante e la Camera di credere che da parte mia non mancherò di adoperarmi tutto che umanamente è possibile, e che mi sarà suggerito dalle persone competenti, perchè non si allontani l'epoca di ultimazione di un'opera la quale ha costituito, si può dire, per secoli l'angoscia, il desiderio, il bisogno di una così grande e nobile parte d'Italia. A quest'opera, lasciatemelo ripetere, ho dato in certo modo, sebbene in minima parte, an-

che il mio nome sino dal suo inizio; non posso certamente volere che essa miseramente si trascini senza giungere a compimento.

Questo dichiaro alla Camera, e questo credo che potrà essere per la Camera garanzia sufficiente che alla parola seguirà anche l'azione. (*Vive approvazioni*).

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

COTUGNO. Prendo atto, e con soddisfazione, della dichiarazione fatta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici e confido che le difficoltà insorte, anzichè con atti giudiziari, potranno essere amichevolmente risolte, perchè l'opera possa proseguire e compiersi nel termine stabilito.

Mi dichiaro anche soddisfatto del tono energico con il quale l'onorevole ministro ha parlato; ciò che mi ha fatto avvisato che egli saprà stare a difesa ed a tutela dell'opera, con quel sentimento di civile responsabilità, che egli ha portato sempre nell'adempimento dei suoi doveri e che altra volta gli meritò il titolo di vestale (questo è un nome simbolico naturalmente) (*Sì ride*) del bilancio. Ed io voglio augurarmi che egli possa meritare il titolo di vestale dell'acquedotto e stare a guardia di questo fuoco sacro (acqua e fuoco, del resto, composesero con altri elementi il mondo, è una teoria filosofica greca conosciutissima) dei nostri entusiasmi, perchè l'opera sia compiuta.

Colgo anzi l'occasione per mandare una parola di lode al Consiglio di amministrazione, al quale io certamente non ho voluto con la mia interpellanza muovere censura. Che per contro è stato difensore efficace dei diritti dello Stato, a tutela del contratto ne ha dato prove chiare e convincenti.

È vero che il contratto, come tutti i contratti che si fanno con lo Stato e che sono manopolati da abili avvocati, presenta una lacuna...

RUBINI, ministro dei lavori pubblici. Qua e?

COTUGNO. L'onorevole ministro, se questa lacuna veramente esiste, io sono certo che saprà provvedere, interpretandola e armonizzandola con altre disposizioni, le quali a me sembra, siano sufficienti a tenere armato il braccio dello Stato.

In quanto ai subappaltatori, faccio notare che è vero che furono stipulati dei

contratti di subappalto, ma è pur vero che questi appaltatori sono spariti nella maggior parte, vedendo forse che non c'era un grande guadagno da fare.

Con queste dichiarazioni, ripeto, io sono pienamente soddisfatto di quanto l'onorevole ministro ha risposto in rapporto alla mia interpellanza, ben inteso però che noi veglieremo e ritorneremo sull'argomento quando per avventura la società mostrasse di non essere ancora consapevole del dovere che ha di compiere l'opera nel termine stabilito. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. È così esaurita questa interpellanza. Così l'ordine del giorno d'oggi è esaurito.

### Interrogazioni e interpellanza.

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

PAVIA, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere quali sieno le ragioni del ritardo all'approvazione dell'organico del personale della ferrovia Grignasco-Coggiola.

« Rondani ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno sul ricorso di un impiegato del municipio di Vicari alla Giunta provinciale amministrativa di Palermo, discusso in agosto 1909 e sul quale non è stata ancora pubblicata alcuna decisione.

« Colajanni ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sulla necessità di introdurre ed estendere il sistema della cilindratura a vapore nella manutenzione delle strade nazionali, e ciò anche per evitare il triste confronto tra l'azione dello Stato e quella di talune provincie che, come Trapani, hanno minori mezzi e danno assai di più.

« Cutrufelli, Di Lorenzo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia per sapere se intenda istituire un ufficio speciale, che soprintenda al mantenimento e restauri necessari al nuovo palazzo di giustizia, nonché alla sistemazione dei custodi e portieri dei diversi uffici giudiziari.

« Cimorelli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per conoscere le ragioni per le quali non è stata concessa la fermata del diretto n. 116 alla stazione di Castroreale-Novara-Furnari, reclamata vivamente dai comuni di Novara-Sicilia, Furnari-Mazzarra Sant'Andrea-Montalbano d'Elicono-Bosicò-Tripi, che fanno capo a quella stazione.

« Furnari ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sul ritardo per l'inizio degli indispensabili lavori di ampliamento della stazione di Montauro.

« Staglianò ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro sulla necessità di aumentare e migliorare il personale delle delegazioni del Tesoro.

« Staglianò ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici sulla necessità del doppio binario Messina-Catania, al fine di soddisfare ai bisogni del traffico senza provocare disastri.

« Cutrufelli ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno; come pure l'interpellanza se non vi saranno dichiarazioni in contrario da parte del ministro interessato, entro il termine regolamentare.

### Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Domani alle 11 sono convocati gli Uffici.

La seduta termina alle ore 17,25.

### Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

2. Svolgimento delle seguenti proposte di legge:

del deputato Colonna di Cesarò per disposizioni eccezionali per i titoli del debito pubblico al portatore smarriti o distrutti nel disastro del 28 dicembre 1908;

dei deputati Di Trabia, Colonna di Cesarò e Orlando Vittorio Emanuele per una



lotteria a favore dell'ospizio marino e ospedale dei bambini « Enrico Albanese » e della Associazione contro la tubercolosi in Palermo.

*Discussione dei disegni di legge:*

3. Tombola telegrafica a favore degli ospedali delle città di Comiso, Vittoria, Santa Croce Camerina e Biscari (164).

4. Tombola telegrafica a favore dell'ospedale civile Umberto I di Siracusa (184).

5. *Votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910. (24).

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

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910. (27).

7. Svolgimento di una mozione del deputato Cabrini circa l'assistenza agli emigrati per parte dello Stato.

*Discussione dei disegni di legge:*

8. Stati di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1909-10 (74).

9. Assestamento degli stati di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1908-1909 (75).

10. Assestamento del bilancio di previsione per la Colonia Eritrea per l'esercizio finanziario 1908-909 (133).

11. Riordinamento delle Camere di commercio ed arti del Regno (153).

12. Provvedimenti per combattere le frodi nel commercio del formaggio (58).

13. Stato di previsione dell'Entrata per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910 (19, 19-bis).

14. Ordinamento delle Borse di commercio e della mediazione, e tasse sui contratti di Borsa (168).

15. Modificazioni alla legge del 13 novembre 1887, n. 5028, sulla risoluzione delle controversie doganali (174).

16. Istituzione di una scuola tecnica in Pavullo (137).

17. Facoltà al Governo di modificare la circoscrizione giudiziaria dei mandamenti e dei circondari (138).

18. Adozione del « carato metrico » del peso di 200 milligrammi come unità di massa nel commercio delle perle fine e delle pietre preziose (127).

19. Conversione in legge del regio decreto 28 novembre 1907, n. 802, riguardante le modificazioni ed aggiunte alle tariffe e condizioni per i trasporti in ferrovia dei materiali in ferro ed acciaio (188).

20. Riforma della legge 7 luglio 1907, n. 526, sulle piccole società cooperative agricole e sulle piccole associazioni agricole di mutua assicurazione (125).

21. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Cornaggia per contravvenzione (139).

22. Riduzione della tariffa telegrafica interna (95).

23. Conversione in legge di decreti reali relativi al terremoto (73, 86, 88, 90, 93, 97, 103).

24. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Torlonia per contravvenzione (111).

25. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Magno Magni per il reato di vendita di voto in concordato (197).

26. Modificazione nella composizione del Consiglio superiore di marina (241).

27. Modificazione alla tabella A annessa alla legge 14 luglio 1907, n. 467 (242).

28. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Maraini Emilio per contravvenzione (148).

29. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Brandolin per intervento come padrino in duello (112).

30. Sulla radiotelegrafia e radiotelegrafia (43).

31. Modificazioni alle leggi sui limiti di età degli ufficiali generali (301).

32. Aumento di lire 200,000 al limite massimo delle annualità per le pensioni d'auto-rità al personale dipendente dal Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1909-10 (307).

33. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Candiani per contravvenzione all'articolo 67 del regolamento di polizia stradale (235).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia.

Roma, 1910. — Tip. della Camera dei Deputati.

