

CLXXIII.

TORNATA DI LUNEDÌ 30 MAGGIO 1910

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **CAPPELLI**

I N D I C E.

Atti vari.	Pag. 7587
Commemorazione di Roberto Koch.	7586
CASTELLINO.	7586
LUZZATTI, presidente del Consiglio.	7587
PRESIDENTE	7587
Interpellanze:	
Esclusione di comuni colpiti dal terremoto dallo elenco 3 agosto 1909:	
CALISSANO, sottosegretario di Stato	7599
CASOLINI	7594, 7600
Tutela dei diritti del pittore italiano Fausto Zonaro:	
CARBONI.	7600-04-05
DI SCALEA, sottosegretario di Stato	7602-05
Direzione delle ferrovie in Messina:	
CUTRUFELLI	7605-10
SACCHI, ministro	7608
Elettrificazione del Cenisio:	
DANEO	7618
DI SCALEA, sottosegretario di Stato	7616
MONIÙ.	7610-19
RICHARD	7616
SACCHI, ministro	7613
Interrogazioni:	
Commissioni di reclutamento:	
PATRIZI	7588
SPINGARDI, ministro.	7587-88
Sedi alpine nella Carnia e nel Cadore:	
SPINGARDI, ministro.	7588
VALLE	7589
Servizio marittimo ferroviario da Civitavecchia alla Sardegna:	
BERGAMASCO, sottosegretario di Stato	7589
DE SETA, sottosegretario di Stato.	7589
SANJUST	7590
Fatti di Lariano:	
CALISSANO, sottosegretario di Stato	7591-92
PATRIZI	7591

Servizio della *Stefani* in Sicilia:

DE FELICE-GIUFFRIDA.	Pag. 7592
VICINI, sottosegretario di Stato	7592-93

Procedimenti giudiziari per corruzione elettorale nel collegio di Velletri:

GUARRACINO, sottosegretario di Stato	7593
MORGARI	7593
PRESIDENTE	7594

Osservazioni e proposte:

Rettificazioni:

MARCELLO	7585
RAVENNA	7586

Rinvio d'interrogazioni e interpellanze. 7594, 7620

La seduta comincia alle 14.5.

CIMATI, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente.**MARCELLO.** Chiedo di parlare.**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.**MARCELLO.** Nel resoconto sommario della seduta di sabato, nel sunto del discorso dell'onorevole presidente del Consiglio, leggesi:

« All'onorevole Marcello, il quale con la consueta *carità del natio loco* si è occupato delle legittime aspirazioni di Venezia, risponde di non poter accettare emendamenti i quali menomino il contratto con la *Puglia* ».

Io non proposi alcun emendamento al contratto con la *Puglia*, nè ne parlai nel mio discorso; non è quindi possibile che quelle parole mi fossero state rivolte dall'onorevole presidente del Consiglio.

Chiedo che questa mia rettificazione sia inserita nel resoconto sommario della seduta di oggi; e che vi siano pure inserite

le parole, che il presidente del Consiglio pronunciò nella seduta di sabato (1).

PRESIDENTE. Se ne prenderà atto nel processo verbale della seduta di oggi.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ravenna.

RAVENNA. Nel resoconto sommario di sabato non figura che io abbia risposto nella votazione nominale. Mi preme di dichiarare che ero presente e che votai sì.

PRESIDENTE. Se ne prenderà atto nel processo verbale della seduta di oggi.

(Il processo verbale dell'ultima seduta è approvato).

Commemorazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Castellino.

CASTELLINO. Onorevoli colleghi, il telegramma ci annunzia una gravissima perdita, un lutto irreparabile della scienza nostra, la morte di Roberto Koch, avvenuta nella maturità della sua gloriosa esistenza, nella forza del suo alto pensiero e del suo nobilissimo cuore, poichè questo non fu inferiore a quell'alta mente che disvelandoci la esistenza di un mondo, fino allora a noi sconosciuto, quello dei microrganismi, seppe penetrarne i profondi misteri e scoprirne i meravigliosi fatti.

Sciami interminabili ed invisibili di minime esistenze frementi di una vita intensa, forme elementari di vita in azione, atomi di vita, piccole fiamme di vita e ceneri di vita consunta, tutto il meraviglioso mondo nascosto dei lieviti in cui la natura spazziata, diffusa, distesa, impalpabile, tenta il corso della sua meravigliosa sensibilità, agitata da un indomito conato di essere, di divenire; ci turbinava d'intorno e ci penetra per ovunque! Essi sono i piccoli misteriosi germi che diffondono in noi l'energia fe-

condatrice della materia che è creazione ed è forza.

Essi sono gli oscuri germi che semenzando le cause primigenie delle malattie infettive, insidiano la vita e vincendola nella possanza della sua attività, producono ciò che noi chiamiamo morte.

Essi sono i misteriosi germi che raccolgono la vita spenta, le forme morte alla forma, riducendola ai loro elementi costitutivi primordiali. Infine sono gli oscuri lavoratori, gli attivi e provvidi operai, per cui il sepolcro è un oceano di forze, di vita e di attività, in quanto preparano le future esistenze, germinanti come stami nuovi di vita nelle buie necropoli per essi trasformate in limbi di riviviscenze.

Questa scienza ci ha dato Roberto Koch!, scienza da lui iniziata, da lui fatta adulta, da lui completamente maturata per mezzo di lavoro tenace, di attività indomita ed instancabile, offrendo di sovente se stesso a' gravi cimenti, per la causa dell'umanità, causa di cui esso fu nobilissimo paladino.

Non vi è malattia infettiva di cui egli non abbia o compreso o conosciuto e disvelato le cause, o additate le vie per comprenderle.

« L'indagine umana non ha posa, non ha limiti, non ha soste, non ha requie, fintanto che non abbia tentato gli oscuri confini ove la verità si adombra ». Tutta la sua vita fu la documentazione della profonda coscienza con cui egli intese questa sua convinzione, consacrata in un suo libro.

Per lui la scienza fu volontà, la volontà fu azione, l'azione fu apostolato e nobilissima missione diretta non solo a trasportare nel reame luminoso delle verità conquistate l'ignoto che si nasconde negli oscuri alveoli dalle tenebre profonde; ma per lui scienza, azione e volontà si tradussero in audacia, in forza, in lena da lui consegnata alla umanità, rivendicata ad una vita più felice, più facile, più sicura.

Non saprei a chi riferire meglio che a lui, il grande e meraviglioso vaticinio di Faust: « quel medico che saprà nominare tutte le nascoste piante, che saprà penetrare le nostre Madri, che saprà conoscere il mistero profondo dei Minimi e portare la salute al malato ed il sollievo al ferito, io abbraccerò con tutte le forze del mio spirito e del mio corpo ».

Si elevi da quest'alta tribuna Vostra, nobilissimi colleghi, da questa tribuna che seppe mai sempre celebrare tutte le glorie e le conquiste dell'umanità a qualunque na-

(1) Le parole del presidente del Consiglio furono: « A lui, nato a Venezia, a cui cuoce la soluzione che si darà ad una questione molto delicata, dico che mi piacque assai, e gliene son grato, che ne abbia taciuto; perchè il suo silenzio, se è pieno di bontà nazionale, impegna anche i miei amici di Bari e di Puglia. Il giorno, in cui dovremo sistemare il servizio dell'Adriatico, che dovrà avere la sua testa a Venezia, perchè Venezia è stata creata per governarlo, la regina dell'Adriatico, i Pugliesi corrisponderanno con il loro voto e coi loro giusti sacrifici a questo silenzio pieno di dignità e pieno di disinteresse, notato nel discorso dell'onorevole Marcello. (Benissimo! Bravo! — Applausi) ».

zione esse appartennero, si elevi il saluto rispettoso deferente alla salma di Roberto Koch nel momento che essa si inabissa nel nulla ed alla gloriosa Nazione che lo piange con intenso cordoglio.

La nostra scienza saprà sempre, nei suoi futuri trionfi, ricordare con profonda, commossa riconoscenza Colui che la circondò di tanta gloria e la seppe avviare lungo il suo difficile ed aspro cammino, a nuovi benefici per gli uomini; chi con perseverante ed onesto lavoro seppe additarle nuovi campi di fatiche, di cimenti e di dolori per essa. fatiche, cimenti e dolori che costituiscono, perchè il bene per gli altri sia, le alte idealità della sua nobilissima meta. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. La Camera italiana si unisce ai sentimenti dell'onorevole Castellino, ed esprime il suo alto rimpianto per la perdita del grande scienziato tedesco, che fu insieme un grande benefattore dell'umanità. (*Approvazioni*).

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Il Governo si associa alle nobilissime parole dell'onorevole Castellino e del nostro egregio Presidente.

La scienza non conosce limiti e confini di patria o di popolo. Essa spazia liberamente nella terra e nel cielo, e ogni sua vittoria è per tutti i popoli civili o barbari; la sua essenza è redentrice.

E perciò che l'Italia si associa al lutto per la scomparsa di questa grande luce della scienza con rammarico profondo e sincero. (*Vive approvazioni*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Calaini, di giorni 6; Domenico Pozzi, di 3; Scaglione, di 10; Daniele, di 8.

(*Sono conceduti*).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. La Commissione d'inchiesta per l'esercito ha trasmesso copia della settima relazione, che sarà pure inviata a ciascuno degli onorevoli deputati.

Omaggi.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'elenco degli omaggi pervenuti alla Presidenza.

CIMATI, segretario, legge:

Istituto di fondi rustici, Roma. — Relazione del direttore tecnico dell'Istituto professor Tito Poggi, e del direttore della sezione meridionale dell'Istituto, professore Antonio Sansone, sull'anno agrario 1908-1909; una copia.

Ministero delle finanze. — Statistica delle tasse di fabbricazione dal 1° luglio al 31 dicembre 1909; 6 copie.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Patrizi, al ministro della guerra, « per sapere se vorrà disporre che le Commissioni di reclutamento operino nei capoluoghi di mandamento e non soltanto in quelli di circondario, risparmiando spese, disagi e danni spesso gravissimi agli iscritti ».

L'onorevole ministro della guerra ha facoltà di rispondere.

SPINGARDI, ministro della guerra. Come è noto, le operazioni fondamentali di leva si compiono attualmente nei capoluoghi di circondario, ai quali affluiscono gli iscritti di leva. Ad evitare loro questo disagio, se pure disagio si possa chiamare quando si tratta di compiere il più sacro dovere dei cittadini, l'onorevole Patrizi chiede se non sarebbe opportuno che tali operazioni si compissero nei capoluoghi di mandamento,

Il provvedimento ha già formato oggetto di studi da parte del ministro della guerra e fu anzi tradotto in un articolo di legge che non ebbe la fortuna della discussione parlamentare. Altri studi hanno condotto a mettere in evidenza l'inconveniente di questo sistema che si sarebbe tradotto in una spesa molto considerevole, forse raggugliata a più di mezzo milione. Si sostituiscono quindi due ordini di provvedimenti: l'applicazione della tariffa militare nei viaggi di andata e ritorno degli iscritti dai loro comuni ai capiluoghi di circondario, e questo fu subito ottenuto: la concessione di una indennità ai non abbienti, e questo fa parte del disegno di legge sulla ferma biennale.

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

PATRIZI. Sieno sempre pronti i figli d'Italia alla voce della patria che li chiama alla vigilia d'armi, la quale, speriamo, allontanerà e disperda il fantasma della guerra: ma saggezza di reggitori attenui il più possibile il sacrificio e il danno che per l'adempimento dell'alto dovere i cittadini soffrono.

Ciò che vi ho domandato, onorevole ministro, è stato prima di ora rilevato da altri.

Sono soprattutto i vasti comuni rurali che si lamentano dell'attuale sistema perchè le spese, i sussidi ai coscritti che si recano al capoluogo del circondario per la visita militare sono ingenti, e le verifiche fiscali ai parenti inabili per malattia sono disastrose alle finanze dei privati e dei municipi.

Chi sa i patimenti di tanti giovanotti nei lunghi viaggi a piedi, sotto l'acqua scrosciante e la neve onde l'allegro canto finisce spesso in un lamento di stanchezza o in una imprecazione, sente che il provvedimento è necessario e voi dovrete senza indugio mandare nei capoluoghi di mandamento le Commissioni militari. La popolazione rurale soprattutto ve lo chiede, giacchè lo Stato ad essa si mostra solo coll'esattore e la leva: - le guarnigioni le addensate in città o dove la rivolta minaccia - chi non sa tumultuare è dimenticato!

Nè addurrete il maggior aggravio al bilancio perchè sarà più lieve ai comuni pagarvi le spese per le operazioni tutte di leva: in ogni modo tornerà vantaggioso sì ai cittadini che allo Stato il quale vedrà assai minor numero di renitenti e di riformati, poichè spesso la via, le privazioni, le notti insonni nella città che per la prima volta si mostra all'ingenuo campagnuolo, riducono il giovane in uno stato di vero esaurimento.

Fate almeno ciò che usate per le requisizioni dei quadrupedi: la Commissione va dove quelli vengono allevati e li aduna nei capoluoghi di mandamento; perchè altrettanto non concederete ai figli nostri, ai soldati della patria?

SPINGARDI, ministro della guerra. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPINGARDI, ministro della guerra. L'onorevole Patrizi vede soltanto i vantaggi che si avrebbero se le Commissioni andassero in tutti i capoluoghi di mandamento. Ma badiamo che quel certo movimento degli iscritti dei comuni alpestri, che l'onore-

vole Patrizi descrive così eloquentemente, per portarsi ai capoluoghi di circondario, avverrà sempre, ancorchè dovessero recarsi ai capoluoghi di mandamento. Inoltre il fatto di mandare tutta intiera la Commissione a girare per i capoluoghi di mandamento, porterebbe ad una serie di inconvenienti di ordine vario che sarebbe lungo di enumerare.

E qualora si volesse fare, come effettivamente si era progettato, uno stralcio di queste Commissioni plenarie, noi forse non tutelaremmo abbastanza bene questo servizio che è di una importanza veramente straordinaria.

Quindi credo che coi provvedimenti che il ministro della guerra ha escogitato, gran parte degli inconvenienti, ai quali l'onorevole Patrizi ha accennato, potrà essere eliminata e non dubito che di queste dichiarazioni egli voglia dichiararsi soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Gregorio Valle, al ministro della guerra, « per sapere se di fronte al continuo aumento di guarnigioni austriache lungo i confini della Carnia e del Cadore non creda opportuno e doveroso istituire sedi alpine fisse nei principali comuni di quelle regioni minacciate ».

L'onorevole ministro della guerra ha facoltà di rispondere.

SPINGARDI, ministro della guerra. (*Segni di attenzione*). Comprenderà l'onorevole Valle come l'argomento sia di tale natura e così delicato che non possa essere consentito di discutere qui se ai confini della Carnia convenga o meno stabilire dei presidi fissi di alpini. È questione che interessa la difesa, ed a questo riguardo posso assicurare l'onorevole Valle che da parte del ministro della guerra e del capo di Stato Maggiore dell'esercito tutti i provvedimenti necessari a meglio tutelare questa difesa saranno certamente studiati e presi.

Ciò premesso, debbo dichiarare all'onorevole Valle che le nostre sedi alpine ordinariamente si dividono in sedi invernali e sedi estive. Le sedi invernali sono ordinariamente fisse e sono fatte a questo scopo: dopochè i reparti alpini sparpagliati lungo tutta l'estesa difesa montana hanno passato in escursioni e ricognizioni tutta l'estate, evidentemente sentono il bisogno di raccogliersi in un centro più importante dove possano anche trovare quegli agi della vita che sono una necessità.

Ma a prescindere da questo si impongono altre considerazioni di istruzione delle

truppe, di ordine disciplinare, di contatto con le altre truppe dell'esercito, che evidentemente sulla frontiera alpina non potrebbero avere.

Dunque per tutte queste considerazioni le necessità di sedi invernali, nelle quali sia possibile raccogliere tutti i reparti sparsi durante l'estate sulla frontiera alpina, sono più che evidenti, ed io credo che l'onorevole Valle non potrà non convenirne.

Quanto alle sedi estive, quelle che le truppe assumono durante la stagione estiva, non possono essere fisse sempre, in quanto sono in relazione alle zone che ciascun reparto alpino deve riconoscere e nelle quali deve manovrare, e queste mutano sensibilmente.

Di più mutano queste sedi estive in relazione alla capacità, alla possibilità degli accasermamenti. Ed anche di ciò occorre tener conto.

Infine non sono alieno dal dire all'onorevole Valle che il Ministero sta studiando anche in quest'ordine di idee di rendere meno mutabili queste sedi estive, tutte le volte che gli sia consentito di poter dare sufficiente sviluppo ai baraccamenti ed alle sedi per il ricovero di questi reparti alpini.

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

VALLE. Ringrazio l'onorevole ministro di avermi risposto cortesemente e di avermi dato assicurazione che studierà seriamente la questione della nostra difesa lungo il confine. Se io ho presentato questa interrogazione, è stato semplicemente per le condizioni dolorose nelle quali versano gli abitanti appunto di quelle regioni, le quali trovandosi ai confini vedono tutti i giorni sconfinare numerosissime truppe, le quali per di più vengono anche a fare liberamente escursioni ed esercitazioni sul nostro territorio.

E come non bastasse loro di costruire grandiose e comode strade per alzarsi fino all'altezza di duemila metri e da lassù dominarci, costruire caserme per mille uomini, scuderie e magazzini per artiglierie e fare tutto questo alla luce del sole e senza preoccupazioni a nostro riguardo, con la loro impudenza arrivano al punto, per farci disprezzo, e dimostrare la loro padronanza, di vietare ai nostri paesani l'uso delle loro montagne di alpeggio che sono al di là del confine e di proprietà dei comuni italiani: scuse che non si possono ammettere, date le buone condizioni generali del nostro bestiame, portandoci con ciò altri

danni gravissimi in aggiunta al dolore della nostra debolezza.

Ringrazio il ministro delle promesse che mi ha dato anche per le sedi di presidi militari nei vari comuni di confine e mi auguro che esse siano tradotte in fatto nel più breve tempo, perchè ne va di mezzo la nostra dignità e l'integrità della patria.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Giulietti, al ministro dell'interno, « per sapere se riconosce nella Commissione elettorale del comune di Bianzè e nella Giunta comunale di Livorno Vercelesse il diritto di sopprimere per qualsiasi ragione i risultati degli esami dati dal pretore del mandamento agli effetti della legge elettorale ».

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

Segue la interrogazione dell'onorevole Sanjust, ai ministri della marina e dei lavori pubblici, « per sapere su quali basi sarà organizzato il servizio marittimo ferroviario da Civitavecchia alla Sardegna dopo il 1° luglio 1910 ».

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

BERGAMASCO, *sottosegretario di Stato per la marina.* Quando l'onorevole Sanjust rivolse questa interrogazione, il servizio di navigazione tra Civitavecchia e la Sardegna doveva essere affidato alla marina, ma oggi è passato alle ferrovie di Stato, come l'onorevole Sanjust sa. Quindi debbo pregarlo di contentarsi, per parte mia, di questa sola risposta, che mi associo a quanto vorrà dirgli l'egregio mio collega dei lavori pubblici.

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Il servizio di comunicazione ferroviaria e marittima tra il continente e la Sardegna, come l'onorevole Sanjust sa, è stato regolato dalla legge 5 aprile 1908. La linea Civitavecchia-Golfo Aranci con un prolungamento a Terranova sarà esercitata da tre piroscafi; i quali, non essendo pronti per il 1° luglio prossimo, nuovi piroscafi commessi all'industria nazionale sono stati noleggiati appositamente e che pare corrispondano a tutti i requisiti prescritti per tonnello e velocità.

Il prolungamento poi fra Golfo Aranci e Terranova sarà, tenuta in considerazione la ristrettezza del porto di Terranova, eser-

citato da un piroscifo di minore portata, il quale servirà anche per la linea Golfo Aranci-Maddalena.

Essendosi poi aumentata a quindici miglia la velocità dei piroscafi, si è di molto migliorata la comunicazione tra l'Alta Italia e la Sardegna, accelerando il tempo di circa nove ore e pigliando la corrispondenza a Civitavecchia con il direttissimo n. 1 da Torino e da Genova.

Per i servizi commerciali saranno applicate le tariffe di recente approvate circa il servizio cumulativo ferroviario marittimo tra il continente e la Sardegna.

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

SANJUST. La ragione per la quale ho creduto di presentare questa interrogazione, è precisamente perchè non si ripetano nell'assetto definitivo delle comunicazioni tra la Sardegna ed il continente gli errori che si verificano nel sistema attuale.

È noto come adesso si impieghino circa dieci ore da Civitavecchia a Golfo Aranci alle quali fanno seguito altre tredici ore, con una velocità media di 28 chilometri all'ora, sulla via ferroviaria da Golfo Aranci a Cagliari.

Io credo che non si possa tollerare nell'anno di grazia 1910, che una ferrovia, che porta la posta e che è l'unica comunicazione tra la Sardegna ed il continente, abbia una velocità di soli 20 chilometri all'ora; velocità che si può paragonare a quella di un servizio automobilistico scadente.

Ora è bene che il Ministero, preposto alle comunicazioni tra la Sardegna ed il continente, si preoccupi fin d'ora di questo fatto, predisponga le cose in modo che non si perpetui questo stato di cose e che noi possiamo comunicare tra la capitale e Cagliari in un tempo assai più breve di quello che si impiega adesso.

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici mi ha risposto in modo esauriente per quanto riguarda i piroscafi e gliene sono gratissimo, e non mi resta altro che augurarmi che le sue promesse si traducano in realtà.

Però egli non mi ha accennato nulla in riguardo alle ferrovie. Ora quello che a me importa e che interessa tutta l'isola, è l'insieme del servizio.

Bisogna che questo servizio sia organizzato modernamente in modo definitivo ed assolutamente regolare.

È noto che il male principale della Sardegna è la sua distanza dal continente: senza la quale molti inconvenienti sarebbero appianati, e molti provvedimenti diventerebbero inutili. Ora, a questo, prego l'onorevole sottosegretario di rivolgere la sua specialissima attenzione; per modo che talune promesse, fatteci anteriormente e che ricordo, siano mantenute; altrimenti, si aggiungerebbe una delusione di più a quelle già tante volte provate dalla Sardegna, in fatto di trasporti ferroviari e marittimi.

E soggiungerò che, in una recentissima occasione, ritornando da Cagliari a Roma, per l'ingombro di alcuni viaggiatori in più, dovuto ad un licitissimo fatto, la visita dei Reali, il treno che impiegava dodici ore da Cagliari a Golfo Aranci ritardò di un'ora e mezzo; e fu tale la confusione, da potersene argomentare il completo disordine in quel servizio ferroviario.

Pertanto l'onorevole sottosegretario raccomandi all'ufficio speciale delle ferrovie la massima sorveglianza sulla Compagnia reale delle ferrovie sarde: perchè non solamente bisogna accelerare i treni; ma bisogna anche che intanto il treno attuale proceda regolarmente con l'orario che c'è, il quale non è neppure osservato allorchè intervenga qualche straordinaria circostanza di fatto, sebbene di piccolissima entità.

Concludo: la mia interrogazione tende a preparare il terreno: a fare in modo che non ci venga rimproverato, all'atto pratico, di non aver domandato in tempo ciò che ci occorre. Noi aspettiamo dal Governo comunicazioni molto più rapide e regolari di quelle che abbiamo adesso, e confidiamo di averle.

PRESIDENTE. Non essendo presenti gli onorevoli interroganti, s'intendono ritirate le interrogazioni seguenti:

Centurione, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere, se e come intenda provvedere a riattivare la distribuzione dei biglietti, per la stazione della Galleria Sella (linea Savona-Bra-Torino), che, da circa un anno, dalla Direzione generale delle ferrovie di Stato fu a tale servizio abilitata e oggi in istrano modo inabilitata — e rispettivamente chiede perchè non vien subito regolarizzato il servizio della stazione suddetta mediante l'autorizzazione alla distribuzione dei biglietti da Sella, alle stazioni della Liguria e del Piemonte con danno grandissimo della popolazione del paese di Altare, eminentemente industriale »;

Rampoldi, ai ministri di agricoltura, industria e commercio e di grazia e giustizia, « per sapere, se di fronte alle reiterate vive proteste, che sorgono da ogni parte del paese contro la pesca abusiva fatta con materie esplosive e con sostanze venefiche non ritengano necessario comminare pene più severe contro i contravventori, o, quanto meno, provvedere più energicamente perchè col maggior rigore vengano fatte rispettare le leggi vigenti ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Patrizi e di altri deputati al presidente del Consiglio, ministro dell'interno, « sui recenti gravi fatti e sugli arresti eseguiti a Lariano, dove solo la prudenza dei contadini ha evitato un micidiale conflitto con la forza, per sapere come intenda conciliare coi più elementari principii di libertà e di giustizia l'illegale ed arbitrario intervento dei funzionari di pubblica sicurezza e della truppa, che impedirono con la forza l'esercizio di un diritto riconosciuto da sentenze inappellabili ed esecutive ».

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

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Posso assicurare l'onorevole Patrizi che l'intervento della truppa in quell'occasione non fu determinata da altra ragione, se non quella di impedire conflitti fra le due parti in contrasto, e non certo per aiutare una parte, a danno dell'altra.

Quanto agli intendimenti del Governo, pel contegno che esso intende di serbare in queste occasioni, posso assicurarla che l'intervento del Governo sarà sempre e solamente allo scopo della pacificazione fra le parti.

Non ho altro da aggiungere.

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

PATRIZI. Non al Governo attuale ho rivolto l'interrogazione e la censura: voi non sedevate in quei banchi allorchè la presentai; oggi però la mantengo e terrò brevemente la parola per darvi lode dell'atto energico, onesto compiuto e per confortarvi a condannare il sistema pericoloso ed ingiusto seguito da chi vi precedette.

Velletri, comune ricco di beni patrimoniali, nega ad una sua frazione, miserrima, Lariano, il possesso di fatto dell'uso civico in una tenuta che cerca sottrarre ad ogni contestazione affittandola senza riserve. Di qui la causa e la sentenza illuminata e serena della Giunta degli arbitri del 31 luglio 1909 favorevole in ogni sua parte ai larianesi.

Pareva che la giustizia dovesse ricondurre la pace: ma il 4 gennaio, quando una folla di un migliaio di contadini, con i ferri del legnaiuolo, va a far legna nel bosco, come consentivano esplicitamente i comma *a* e *b* dell'articolo 2 della sentenza, trovarono soldati, guardie e carabinieri che in nome della legge ordinarono di ritirarsi a coloro che venivano colla parola della giustizia.

La violenza fu subita senza conflitto cruento per la saggezza degli uni e degli altri: però molti furono gli arrestati, e nove mantenuti in carcere fino a pochi giorni fa, allorchè la sentenza del magistrato penale li ha mandati assolti.

Ecco la verità, triste: — ecco il sistema che il Governo tenne anche a Valmontone, facendosi provocatore di eccidi: — voi invece avete sciolto il Consiglio comunale di Velletri e quest'atto parla più che ogni altra sentenza riparatrice.

Nel conflitto ingeneroso tra comune e frazione, il Governo corse alla repressione per invito del più forte; in modo ben più alto e civile doveva applicare l'azione sua vigile e tutrice dei diritti degli umili.

Noi sentiamo che il medioevo permane ancora con la desolazione delle terre e l'egoismo feroce degli animi fino alle porte di Roma, onde partì la voce del diritto e con essa la luce della civiltà nel mondo: l'orrido sta vicino alla grandezza, alla maestà della perfezione: ragione di contrasti, argomento di considerazioni meste, sprone e rimprovero al legislatore.

Ben venga, e presto, la legge sulla piccola proprietà rurale, e cominci là dove l'uso civico si estende, non negando i diritti acquisiti ne' secoli, integrandoli come la nuova età imperiosamente comanda. Venga ma con mezzi adeguati a raggiungere il fine che sarà monumento perenne di pace, perchè opera di giustizia: seguano poi altre leggi che ripopolino le campagne di case, spezzino il latifondo deserto, e lo sfruttamento degli affittuari; ed intanto il Governo faccia opera di pacificazione paterna.

Questo selvaggio permanere di odi fra genti della stessa terra si chiuda e sia vittoria di fraternità; dal Governo di Luigi Luzzatti e di Sacchi non certo si vorrà e farà sicuramente: — intanto pongansi giù gli sdegni e lo Stato vigili, non colle baionette minaccianti il fratricidio, non permettendo sopraffazioni, ma con leggi riparatrici, pronte, efficaci per mezzi adeguati, giuste per finalità ispirate a equità sociale.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Non posso che associarmi all'augurio dell'onorevole Patrizi; ma è dovere nostro, anche per giusto riguardo a coloro che ci hanno preceduto in questo posto, richiamare i fatti alla loro realtà.

Quella stessa sentenza, che mandava prosciolti gli accusati da lei ricordati, dichiarava degno di lode il delegato di pubblica sicurezza in funzione, per avere con serena, esatta intuizione della situazione (sono parole della sentenza) saputo evitare un inutile eccidio.

Credo che ella si unirà a me in questa constatazione, che torna anche ad onore dei funzionari dipendenti dal Ministero dell'Interno.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole De Felice-Giuffrida al ministro delle poste e dei telegrafi « sul servizio della *Stefani* in Sicilia e specialmente a Catania dove l'ultimo resoconto della seduta parlamentare è arrivato ai giornali abbonati all'una dopo mezzanotte ».

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

VICINI, *sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi*. L'onorevole De Felice-Giuffrida si riferisce con la sua interrogazione alla seduta parlamentare del 15 marzo.

Il servizio della *Stefani* fu regolare. Il ritardo della trasmissione del resoconto alla città di Catania è da attribuirsi a condizioni di linea che non possono in nessun modo, costituendo un fatto di forza maggiore, rivolgersi contro la *Stefani*, o l'Amministrazione delle poste e dei telegrafi.

Se il collega vuole qualche dettaglio tecnico io glielo posso dare togliendolo dal rapporto del direttore generale dei telegrafi.

Il servizio di trasmissione della *Stefani* per Catania vien fatto in questo modo. Da un circuito apposito di Roma, nel quale sono incluse le città di Napoli, Salerno, Potenza, Cosenza, Catanzaro, Reggio, Palermo e Messina, il resoconto giunge contemporaneamente a tutte queste città; e pure contemporaneamente, ma per altro circuito, Messina-Catania, con un sistema a ripetizione autonomo e contemporaneo il resoconto giunge anche a Catania, che è così inclusa nel grande circuito che comprende tutte le città che ho nominato ora.

Nel 15 marzo la linea, soprattutto quella

Catania-Messina, era in cattivissime condizioni di trasmissione per la fortissima umidità, tanto che alle 17.45 non funzionò più il tratto Messina-Catania. Allora si tentò di dare il resoconto a Catania, ma per altro circuito, cioè per Palermo-Caltanissetta-Leonforte-Catania, ed intanto naturalmente continuava la trasmissione del resoconto parlamentare a tutte le altre città; ma alcune cartelle, mentre si prendevano accordi per sostituire l'altro circuito, erano rimaste fuori della comunicazione con Catania, e vennero poi trasmesse dopo completata la trasmissione del resoconto a tutte le città del circuito e dopo aver dato corso ai telegrammi privati, già di troppo ritardati; così le sette cartelle ebbero corso fra le 21.40 e le 22.30.

L'onorevole collega vorrà riconoscere che le spiegazioni che io gli ho date sono soddisfacentissime.

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

DE FELICE-GIUFFRIDA. Riconosco che le dichiarazioni fatte dall'onorevole sottosegretario di Stato sono, come egli dice, soddisfacentissime. Ciò non ostante io non posso dichiararmi soddisfatto. (*Oh! oh!*)

Perchè le risposte date dall'ufficio e lette dall'onorevole sottosegretario di Stato giustificano, di fronte a lui, l'operato della stessa agenzia *Stefani* e dell'ufficio.

Però io debbo avvertire che quella sera stessa telegrafai e telefonai al *Corriere di Catania*, e tanto il telegramma quanto il fonogramma giunsero in tempo, molto tempo prima che giungesse il resoconto parlamentare della *Stefani*.

Vede dunque, onorevole sottosegretario di Stato, che l'ufficio può trovare la maniera di aggiustare le cose, ma il servizio, quando non corrisponde ai bisogni, certo non può essere tale da consentire a me di dichiararmi soddisfatto. Di più, quando io presentai questa interrogazione, vale a dire il 16 marzo scorso, lo feci più col proposito di richiamare l'attenzione del Governo che di svolgere l'interrogazione, perchè sopra tutto lo scopo principale delle interrogazioni è quello di far provvedere.

Se non che il 17 maggio scorso io trovai un'altra lacuna nel servizio. Ed è questa. A Roma ha luogo la grande conferenza sulla conquista del polo nord: il mio giornale di Catania non pubblica la conferenza, che veniva comunicata dalla *Stefani*. Subito telegrafai: ma che servizio è questo? Ed allora mi si rispose con una dichiarazione che

l'indomani trovai inserita nel *Corriere di Catania*, dove si legge testualmente così: ce la comunicò soltanto ieri 16 l'agenzia *Stefani*, alle 9.30. E invece la conferenza era stata tenuta il 15 alle ore 16. Vede dunque l'onorevole sottosegretario di Stato che la cosa comincia a diventar grave.

Ma non è soltanto questo nuovo fatto che mi spinge a non dichiararmi soddisfatto delle dichiarazioni che l'onorevole sottosegretario di Stato disse soddisfacentissime; c'è ben altro: ed è questo, che l'Agenzia *Stefani* non comunicò il penultimo movimento diplomatico e comunicò con un giorno di ritardo l'ultimo movimento prefettizio.

Si tratta di un servizio pubblico, onorevole sottosegretario di Stato, di un servizio che è pagato dai giornali, e mentre ordinariamente i servizi pubblici non sono pagati, questo, che è pagato dai giornali, viene eseguito così malamente perchè l'Agenzia *Stefani*, che deve comunicare le notizie al corrispondente, non manda la comunicazione e così si verifica la mancanza del servizio di fronte al pubblico.

L'onorevole sottosegretario di Stato ha detto di aver richiamato l'attenzione dell'ufficio su questo inconveniente ed ha fatto tutto ciò che era possibile perchè l'inconveniente non si ripettesse, fin da quando aveva letta la mia interrogazione. Però, dopo la risposta testè avuta da lui, sono costretto nuovamente a richiamare la sua attenzione sul servizio dell'ufficio telegrafico di Roma e su quello dell'Agenzia *Stefani*.

Ciò che premerebbe maggiormente a noi sarebbe di conoscere i termini di questo benedetto contratto con l'Agenzia *Stefani* la quale ha così gravi rapporti con lo Stato. Noi non sappiamo, per esempio, quali e quante notizie essa debba comunicare; noi non conosciamo i suoi intimi rapporti con lo Stato; in conclusione non sappiamo nulla; però ci rimane il compito di pagare due volte, lo Stato per i servizi che malamente vede eseguiti, ed i privati per i servizi che non ricevono.

VICINI, *sottosegretario di Stato per le poste e per i telegrafi*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VICINI, *sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi*. L'onorevole De Felice ammetterà che, dato il testo della sua interrogazione, io non potevo prevedere che egli si sarebbe lagnato di quanto è avvenuto non pel resoconto dell'ultima seduta in rapporto alla data della presentazione della sua interrogazione, ma anche per la tra-

smissione della conferenza sulla scoperta del Polo Nord.

Appurerò questi fatti nuovi, che non posso dire se siano avvenuti o per deficienza del servizio dell'agenzia *Stefani* o per ritardi del servizio telegrafico.

Ad ognuno daremo la propria responsabilità; confermo che, per ciò che riguarda il ritardo della trasmissione del resoconto della Camera, il ritardo è avvenuto per le condizioni della linea e non è imputabile ad alcuno; quanto a tutto il resto stia certo l'onorevole De Felice che sarà provveduto, se le notizie che assumerò potranno confermare l'insufficienza del servizio dell'Agenzia.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Morgari al ministro di grazia e giustizia « per sapere se i numerosi procedimenti giudiziari per corruzione elettorale avviati contro i partigiani del deputato Ruspoli s'intendano estinti per il fatto dell'avvenuta convalidazione del deputato nel cui interesse la corruzione fu operata ».

L'onorevole sottosegretario per la grazia e giustizia ha facoltà di rispondere.

GUARRACINO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Per l'articolo 112 della legge elettorale politica, in caso di reati elettorali, dall'arrivo degli atti della elezione alla Camera e sino alla definitiva deliberazione di questa sulla elezione, le autorità giudiziarie procedono alla istruzione dei processi raccogliendo le prove, ma non può farsi luogo al giudizio sino a che la Camera non abbia deliberato sulla elezione.

La convalidazione del deputato non porta l'estinzione dei processi penali pendenti contro di lui o contro i suoi partigiani. Il potere della Camera e quello della autorità giudiziaria rimangono pienamente distinti e indipendenti fra loro.

Questo dispone la legge, e questo si sta facendo nel caso della elezione Ruspoli. I processi elettorali per corruzione elettorale e per gli altri fatti relativi all'elezione di Velletri sono stati regolarmente istruiti, e la Commissione parlamentare eletta dagli Uffici si è già pronunziata a favore della autorizzazione a procedere contro l'onorevole Ruspoli domandata dal procuratore del Re presso il tribunale di Velletri.

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

MORGARI. Sta di fatto che alla interrogazione, da me presentata poco dopo la

seduta parlamentare, nella quale la Camera a maggioranza convalidava la elezione dell'onorevole Ruspoli, diede risposta perentoria, prima che il Governo, la regia procura di Velletri col mandare davanti alla Camera la domanda di autorizzazione a procedere contro l'onorevole Ruspoli per corruzione elettorale.

Di talchè la mia interrogazione sarebbe stata esaurita ed io avrei dovuto ritirarla. Rimase però in me una curiosità, che io vorrei levarmi chiedendo al Governo di risolvere il seguente quesito.

Qualora la Commissione, nominata dalla Camera, consentisse l'autorizzazione a procedere, la Camera la votasse e l'autorità giudiziaria condannasse per corruzione elettorale l'onorevole Ruspoli, convalidato dalla Camera, l'onorevole Ruspoli potrebbe conservare la carica, che, secondo la sentenza, avrebbe conseguito con mezzi criminosi?

PRESIDENTE. Onorevole Morgari, questo non fa parte della interrogazione, e non è argomento su cui si possa interrogare il Governo!

MORGARI. Stavo proprio per dire che il Presidente non mi avrebbe concesso di rivolgere al Governo questa domanda, che è diversa da quanto è scritto nella interrogazione.

Io tuttavia non sono mosso nè da amore di scandalo, nè da animosità verso il Ruspoli, che non conosco, ma dalla considerazione di un grave pericolo, che accenno appena per giustificare la ragione, per cui convertirò in interpellanza quest'interrogazione.

Di elettori, che si vendano, se ne trovano purtroppo molti; mille elettori in ciascun collegio si possono sempre comprare e con essi si vince; è questione di prezzo.

Potrebbe avvenire che una società finanziaria facesse un calcolo molto semplice; mille elettori a cento lire, totale centomila lire; cinquecento collegi a centomila lire, totale cinquanta milioni. Con cinquanta milioni si può comprare in blocco la Camera dei deputati! (*Rumori — Interruzioni — Oh! oh!*)

PRESIDENTE. Ma, onorevole Morgari, che cosa dice?!...

MORGARI. Vedete che si tratta di un vero pericolo nazionale di cui dirò ampiamente nell'interpellanza annunciata.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Galli al ministro degli affari esteri, « per conoscere se e quali provvedimenti intenda di prendere in seguito alle risultanze del processo iniziato dal signor maggiore Di Giorgio e riguardante la Somalia italiana ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di rispondere.

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. L'onorevole Galli mi ha espresso il desiderio che l'interrogazione sua fosse differita, ed io ho consentito volentieri. Pregherei anzi il collega Galli di voler ritirare questa interrogazione e di voler parlare dell'argomento nella prossima discussione del bilancio degli esteri, poichè coinvolgendo questa interrogazione anche criteri d'indole generale sull'ordinamento della Somalia, sarebbe opportuno che l'argomento non fosse ristretto negli angusti limiti imposti dal regolamento allo svolgimento di una interrogazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Galli ha facoltà di parlare.

GALLI. È così cortese l'onorevole sottosegretario di Stato, che io non ho alcuna difficoltà di aderire al suo desiderio.

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. La ringrazio.

PRESIDENTE. È così trascorso il tempo assegnato alle interrogazioni.

Svolgimento di interpellanze

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle interpellanze.

La prima è quella dell'onorevole Casolini, al ministro dell'interno, « per conoscere le ragioni dell'esclusione di comuni anche colpiti dal terremoto del 1908, dall'elenco di cui è oggetto il decreto reale del 3 agosto 1909 ».

L'onorevole Casolini ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

CASOLINI. Il fermento che da più mesi agita la città di Catanzaro, accomunando in unicità di intenti e di odi i vari ceti sociali, rappresenta non la esplicazione di un sentimento egoistico collettivo pel conseguimento di indebiti vantaggi, ma costituisce uno stato di legittima reazione contro un atto di suprema ingiustizia: l'esclusione di Catanzaro dall'elenco dei comuni danneggiati per effetto dell'ultimo terremoto.

La temperanza delle classi dirigenti ha fortunatamente impedito sinora, che reazione prorompa e trasmodi in eccessi di violenza.

Così esprimevasi la rappresentanza comunale di Catanzaro nella solenne deliberazione del 23 dicembre 1909, che fu mandata ai deputati, senatori della provincia, ai ministri e di cui una copia, io stesso, trasmisi all'onorevole Luzzatti, che me la richiese.

Quello che si dice per Catanzaro può ripetersi per i rimanenti 17 comuni del collegio, che sono rimasti esclusi dall'elenco di cui è oggetto il decreto reale del 3 agosto 1909.

La Deputazione provinciale, la Camera di commercio, le Associazioni dei commercianti, dei ferrovieri, dei veterani, degli impiegati tutti, furono sollecite a deplorare l'ingiustificabile esclusione, e fino a pochi giorni or sono la rappresentanza del comune capoluogo, unitamente alle altre legali di ogni ordine di cittadinanza, furono da me presentate e molto affabilmente ricevute dal ministro delle finanze onorevole Facta. Poi dall'onorevole Luzzatti.

Ad entrambi furono chiaramente espresse le cause dell'attuale disagio economico, che trae origine dalla memoranda notte del 28 dicembre 1908, quando il terremoto, abbattendosi sulle nostre contrade, tuttora in gramaglie pel precedente consimile disastro, aggravò la mole dei danni, che ancora sembrano e sono irreparabili.

La legge del 12 gennaio 1909, votata con nobile slancio dal Parlamento italiano, assegnava trenta milioni allo scopo di provvedere ai bisogni ed opere urgenti, e riparare, o ricostruire edifici pubblici danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 nei comuni, che sarebbero stati indicati in un elenco da approvarsi con decreto reale, sentito il Consiglio dei ministri.

E venne il decreto, il quale non contemplò soltanto i comuni, che hanno ancora le case crollate, ma anche altri sessantaquattro della provincia di Catanzaro, i quali certamente, come del resto tutti gli altri, ebbero aggravata la triste condizione, loro creata dal precedente terremoto del 1905.

Ho avuto occasione di osservare i dati, ai quali s'informarono i criteri del Governo per la formazione dell'elenco. Il principale di questi consiste in una specie di progressione aritmetica, con la quale si stabilì di includere comuni, che hanno il 20 per cento di case inabitabili; ma in seguito si discese al 9 e forse anche all'8 per cento. Catanzaro, altri comuni del collegio rimasero esclusi, di alcuni non si tenne affatto parola e non furono nemmeno onorati d'una visita dai funzionari dello Ufficio tecnico di finanze di Catanzaro, incaricati per la verifica.

E pure questi comuni si trovano in condizioni disastrose, non soltanto per la poca sicurezza delle abitazioni, ma per le frane che minacciano gli abitati e per cui invano ho alzato la mia voce in quest'Aula.

Queste frane si son rese più minacciose in seguito al movimento tellurico del 28 dicembre 1908 anche nel capoluogo della provincia.

E pure questi comuni, giova ripeterlo, in tanto disastrose condizioni, son tenuti, a norma di legge, a corrispondere per un quinquennio l'addizionale di centesimi due per ogni lira alle imposte dirette sui beni rustici, sui fabbricati e sui redditi di ricchezza mobile; nonchè alle tasse di successione e sugli affari; il doppio della tassa di bollo sui trasporti ferroviari.

Comuni sventurati, che dovrebbero essere soccorsi essi medesimi per pareggiare i deficienti bilanci, per provvedere alla ricostruzione e riparazione di edifici comunali e provinciali, destinati a pubblici servizi e al riattamento di opere pubbliche.

A tutto questo si aggiunge, che il decreto 18 aprile 1909 impone norme tecniche ed igieniche obbligatorie per le riparazioni, ricostruzioni e nuove costruzioni degli edifici pubblici e privati nei luoghi colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 e da altri precedenti.

I comuni del collegio di Catanzaro esclusi dall'elenco dei danneggiati, furono purtroppo compresi fra quelli, che dovendo seguire le norme asismiche del regio decreto 18 aprile, inducenti una sensibile limitazione dell'assolutezza del diritto dominicale, debbono sopportare un grave pregiudizio patrimoniale.

E si noti che tale pregiudizio patrimoniale è maggiore per i proprietari di Catanzaro, che per quelli di qualsiasi altro comune della provincia, giacchè stante la mancanza quasi assoluta di aree fabbricabili in Catanzaro, ed il fenomeno dello Urbanismo, che si verifica fra di noi in proporzioni sempre crescenti, la proprietà urbana assume un notevole valore, sicchè assai più onerose riescono le limitazioni ad essa imposte.

Nè deve omettersi che, di regola, gli edifici a Catanzaro hanno assai maggiore importanza delle fabbriche di piccoli paesi.

Non parmi superfluo far notare alla Camera, che dei 64 comuni della provincia di Catanzaro inclusi nello elenco dei danneggiati, soltanto cinque, Amato, Borgia, Falerna, Filadelfia, Gisseria, vennero compresi fra quelli che debbono sottostare alle norme asismiche.

Ironia della sorte!

Catanzaro e altri 102 comuni dichiarati danneggiabili dal decreto del 18 aprile 1909

e non danneggiati; gli altri 65 danneggiati e come tali riconosciuti dal ripetuto decreto del 3 agosto 1909, sono poi (sembra incredibile!) ritenuti non danneggiabili dal terremoto e per conseguenza non inclusi nel suddetto decreto 18 aprile 1909; non tenuti ad alcuna limitazione per le nuove costruzioni.

In provincia di Catanzaro ecco come, dirò politicamente, vennero considerati i comuni danneggiati.

Collegio di Monteleone, inclusi tutti; collegio di Tropea, inclusi tutti; collegio di Serrasanbruno, inclusi tutti, meno cinque; ma di questi uno fu incluso, quantunque si trovasse nelle identiche condizioni degli altri, con recente disposizione come dirò in seguito.

Collegio di Nicastro, inclusi tutti meno Nicastro e Sambiasi; collegio di Chiaravalle, inclusi tre, esclusi 13; collegio di Serrastretta, inclusi 2, esclusi 17; collegio di Catanzaro, inclusi 2, esclusi 18; Cotrone, esclusi tutti.

Come vede quindi la Camera, il trattamento peggiore fu fatto al collegio di Catanzaro, Serrastretta e Cotrone.

Io non mancai di protestare fortemente. Insistei con l'onorevole Giolitti, con l'onorevole Lacava, il quale mi suggerì di presentare ricorso al Ministero delle finanze; promettendomi che se nelle nuove verifiche i comuni, per i quali mi interessò, si fossero trovati nelle identiche condizioni di quelli, che io avrei presentato come termine di paragone, Catanzaro e quei comuni sarebbero stati inclusi nell'elenco dei danneggiati.

M'affrettai a presentare, in data 6 dicembre 1909, il seguente reclamo:

« A Sua Eccellenza
il Ministro delle finanze

Roma.

« Il sottoscritto, nella sua qualità di deputato del collegio di Catanzaro, espone formale reclamo a Vostra Eccellenza, perchè il capoluogo Catanzaro e gli altri comuni, che sono nella zona sismica e in prossimità di altri, che si ritennero danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908, venissero compresi fra questi.

« Egli basa il presente reclamo sulle considerazioni:

« Che non è giusto Serra San Bruno, Borgia, Gimigliano, Girifalco, Mongiana, Nicotera, Nocera Tirinese, che egli addita come

termine di raffronto per una ulteriore verifica, si abbiano un trattamento di favore, di fronte a Catanzaro, dove un criterio di relatività dovrebbe pure serbarsi e dove i danni sono assai più intensi e gravi di quelli constatati negli altri paesi per modeste e meno costose costruzioni;

« Che il criterio dei danni verificati per la dichiarazione di comune danneggiato non è stato per intero osservato e non è esatto perchè unilaterale. Infatti Martirano, Piscopio, Parghelia, Zungri, Zambrone, ecc., furono compresi tra i comuni danneggiati non per il pregiudizio subito nel dicembre 1908, ma per quello notevole avuto nel 1905;

« Ritiene quindi il sottoscritto che l'ulteriore verifica si disponga più accurata, così come non potè esser quella generale ed affrettata che fu dapprima fatta, per i seguenti comuni, per alcuni dei quali è notevole considerare che finora non se ne sia fatta alcuna, Catanzaro, Miglierina, Caraffa di Catanzaro, Settingiano, Marcellinara, Sellia, Zagarise, Soveria di Catanzaro, Cricchi, Simeri, Sersale, Cropani, Andali, Marcedusa, Belcastro, Cerva ».

Ma sfortunatamente l'onorevole Lacava, così animato da benevoli sentimenti verso di noi, non ebbe il tempo di disporre la nuova verifica.

Questa venne ordinata dall'onorevole Arlotta.

I risultati della verifica furono favorevoli a Catanzaro e ai comuni ai quali m'interessò.

Se fu segno di debolezza il disporla, quale maggior segno di debolezza quello di non avere il coraggio di usare parità di trattamento e quella giustizia distributiva, che deve presiedere a tutte le azioni d'un Governo, che si rispetta?

Non la preoccupazione della spesa deve far calpestare i diritti di quella benemerita classe di militari ed impiegati, dimoranti nel capoluogo, i quali hanno risentito e risentono più di tutti il danno economico da cui fu colpita quella provincia, nè è lecito al Governo discendere a tali considerazioni di volgare economia, quando il Parlamento con elevato patriottismo e caritatevole intenzione largheggiò nella concessione di soccorsi e di aiuti.

L'onorevole Sonnino, al quale pure mi rivolsi, mi rispose che ei non riteneva di potermi dare buoni affidamenti: Catanzaro, egli diceva, manca degli elementi per essere incluso nell'elenco dei comuni danneg-

giati; e poi aggiungeva: mi preoccupo della stabilità del bilancio.

Ma pure in seguito alla visita ministeriale a Messina ed a Reggio il presidente del Consiglio fece firmare al Re un decreto col quale si estende l'esonero sulle imposte fondiari, concesse dal regio decreto 17 novembre 1909, n. 723, alla terza e quarta rata bimestrale, delle imposte e sovrainposte del 1910, a favore dei contribuenti, il cui reddito imponibile complessivo non supera le lire 5,000, nonché alle sei rate bimestrali, delle imposte e sovrinposte sui terreni e fabbricati iscritti nei ruoli del 1909, a favore dei contribuenti il cui reddito imponibile complessivo supera le lire 5,000.

« Con questo provvedimento » scriveva l'autorevole *Giornale d'Italia* » il Governo ha voluto estendere i benefici di esenzione dalle imposte fondiari consacrati nel precedente decreto del 17 novembre 1909.

« Per effetto di tale provvedimento i contribuenti con reddito non superiore a lire 5,000 godranno di una nuova esenzione di due rate bimestrali, e quindi in complesso di dieci rate bimestrali delle imposte e sovrinposte sui terreni e sui fabbricati, ossia per tutto l'anno 1909 e per le prime quattro rate del 1910 e quelli con reddito superiore, finora esclusi dal condono, ne fruiranno per gli stessi cespiti per l'intera annata 1909.

« È opportuno notare che per effetto di tali disposizioni nuove di favori, l'ulteriore beneficio pecuniario che godranno i contribuenti ascenderà al rilevante importo di lire 3,335,000.

« Aggiunta a questa somma l'altra dipendente dai condoni concessi in precedenza, i detti contribuenti fruiscono di un totale condono di ben 11,766,000 d'imposte e sovrinposte fondiari.

« Il Tesoro si è dovuto addossare l'onere di rimborsare alle provincie e ai comuni le sovrinposte sgravate, affinché quegli Enti non avessero a risentire il danno della mancata riscossione di esse ».

Per effetto dell'abbuono anche con un reddito imponibile superiore alle lire cinquemila, proprietari che han rendite cospicue in Calabria, ebbero condonata la fondiaria, mentre ai maestri elementari si negava l'abbuono di poche lire di ricchezza mobile, per cui invano io protestai in questa Camera. E mentre il Governo, o meglio, i Governi che si sono succeduti in breve volger di tempo, sono rimasti sordi alle proteste dei cittadini, che si videro tra-

scurati; degli impiegati, che non ebbero favori, che pure loro spettavano e che vennero concessi ai loro compagni; dei ferrovieri di Catanzaro Marina e delle altre stazioni della linea del Jonio, e che pur rimasero sulla breccia vigili, assidui, instancabili, allorquando quella linea rimase unica via di comunicazione tra la Sicilia, la Calabria e le altre regioni dell'Alta Italia in seguito al disastro del 28 dicembre 1908 e alle frane di Bagnara aggravatisi per la interruzione di Albanella e di Policoro, sostenendo il centuplicato lavoro che avrebbe richiesto un numero considerevole di agenti, e quando questo per nulla fu aumentato, garantendo così la sicurezza dell'esercizio.

Furono inutili tutte le mie preghiere al Governo, alla Direzione generale, quantunque sostenute dalle proposte dei superiori immediati. Un compenso allo straordinario lavoro fu consigliato financo ripetutamente dal comandante il presidio di Catanzaro, che ne disse le lodi più ampie.

Mentre poi dall'altro canto sui trenta milioni votati dal Parlamento come sopra ho detto si prelevavano i fondi di lire 254,000 per i funzionari della giustizia, 78,000 della amministrazione finanziaria, 81,500 della pubblica istruzione, 23,000 della agricoltura, industria e commercio, 12,000 della delegazione del tesoro, 20,000 per gli ufficiali e guardie di finanza, 30,000 per le famiglie degli impiegati e militari e finalmente per indennità di missione lire 200,000.

Ed ecco come e perchè è sorta la grave agitazione degli impiegati a Catanzaro, dove i terremoti del 1905 e 1908 turbando l'equilibrio economico di quelle regioni e specialmente di Catanzaro, che è la città della Calabria più vicina ai luoghi del disastro, vennero considerevolmente a spostare i prezzi delle derrate alimentari, aumentandole del 50 per cento, come si può rilevare dal piccolo specchio dimostrativo che prego l'onorevole Presidente di lasciarmi alligare al mio discorso.

Tutte le classi sociali hanno potuto fronteggiare questo rincaro, aumentando in relazione il valore delle prestazioni della propria opera; soltanto la classe degli impiegati restò disarmata di fronte al vertiginoso aumento di prezzo di ogni genere e della mano d'opera.

Conseguentemente il disagio nella classe dei commercianti, dei professionisti, che videro distrutto il maggior centro commerciale costituente lo sbocco dei nostri commerci.

Messina era il porto industriale più vicino a Catanzaro e le ditte principali non solo hanno dovuto rinunciare ai fiorenti rapporti commerciali con la stessa e con la provincia di Reggio, ma per effetto del disastro si trovarono grandemente danneggiate nei loro interessi e con grandi esposizioni allo scoperto.

Il menomato sviluppo degli affari commerciali, risulta chiarito con la eloquenza inoppugnabile delle cifre, dalla constatazione che la riscossione totale del dazio consumo sino al 17 dicembre 1908 ascese a lire 459,822.16, laddove quella sino al 17 dicembre decorso ha fruttato soltanto lire 450,859.46.

E il minor gettito di lire 8,962.71 acquista assai maggiore importanza pel rilievo che, dato l'aumento sensibile ed eccezionale di popolazione verificatosi nell'anno 1909 per immigrazione di profughi, di nuovi impiegati, si sarebbe dovuto avere non già un ammanco, ma un rilevante aumento di molte diecine di migliaia di lire nella riscossione daziaria.

Si disse e forse si dirà dal Governo, che dall'ultima verifica risulta un accresciuto valore locativo delle case, ed io risponderò che questo è anzi argomento, che si presta a sostegno della mia tesi.

Se il valore locativo è accresciuto non può riguardarsi come fenomeno di riverberazione tranquillante per gli impiegati, che costituiscono il nucleo più denso di popolazione della città di Catanzaro, nè per i proprietari, di cui le case sono inesorabilmente svalutate per i danni arrecati dal terremoto, constatati pur troppo dalle verifiche.

E mi affretto alla fine.

Non parliamo degli altri danni di riverberazione, di cui non si vuol tener conto e mentre un criterio di relatività si sarebbe dovuto anche tenere presente per lo abbasso della fondiaria e delle indennità agli impiegati.

L'elenco dei comuni danneggiati fu, secondo me, redatto senza criteri economici, e senza criteri scientifici, mentre della scala Mercalli, che è a corredo della relazione

della Commissione, incaricata di studiare norme edilizie per i comuni colpiti dal terremoto, non si tenne alcun conto, e dalla stessa si rileva il trattamento di favore fatto per qualcuno.

Fra le altre mie peregrinazioni vi fu quella all'ufficio della Direzione generale dell'amministrazione civile al Ministero degli interni ove facevo notare l'iniquo trattamento di disfavore riserbato alla città di Catanzaro ed agli altri comuni, rilevando che dopo tanto scalpore nel mese di marzo e in seguito alle nuove verifiche venne fuori un provvedimento, col quale fra i comuni danneggiati della Calabria si includeva Fabbrizia, grosso borgo del collegio di Serra San Bruno, che mai chiese, per quanto è a mia conoscenza, di esservi compreso.

Mi si addusse a ragione che fu necessario includerlo perchè incuneato in una regione ove tutti gli altri comuni erano stati compresi; e allora io portai altri esempi per dimostrare che questo criterio si era eccezionalmente tenuto presente per Fabbrizia.

E finisco.

Se la fondatezza della nostra domanda è risultata giustificata dalle verifiche bene o male disposte, non sarebbe opera degna di Governo conscio de' propri doveri di negare anche a noi quei benefici, che i legittimi rappresentanti della Nazione non hanno inteso di subordinare ad opportunistiche esigenze di bilancio, ma al grande principio di solidarietà umana, che impone alla Nazione l'obbligo di soccorrere le regioni così crudamente colpite dalla sventura.

Ed io aspetto ancora fidente la parola del ministro dell'interno, rappresentato dal mio amico onorevole Calissano, sottosegretario di Stato, che valga a tranquillizzare gli animi eccitati dei miei concittadini, e ad evitare la esplosione di risentimenti collettivi dei comuni, che si ritengono, come di fatti lo sono, ingiustamente esclusi dai benefici della legge del 12 gennaio 1909.

In ogni modo io ho stimato mio dovere di nulla tacere, poichè triste è il velo del silenzio, quando si ha la coscienza che quello che si dice è vero, onesto, utile. (*Approvazioni*).

Camera di commercio ed arti di Catanzaro, n. 1605.

Il Presidente autorizzato dalla Camera nella tornata del 28 corrente, certifica che il costo dei generi alimentari ha subito dal 1905 ad oggi, in questa città, un sensibile aumento come risulta dallo specchio che segue:

GENERE	Quantità	Prezzi nel 1905	Prezzi attuali
Latte di vacca	litro	0.50	0.60
» di capra	idem	0.60	1. »
Manzo	kg.	1.80	2.10
Capretto	idem	1.20	2. »
Agnello	idem	1. »	1.40
Maiale	idem	1.20	1.80
Uova	ognuno	0.06	0.15
Fagioli	kg.	0.30	0.40
Ceci e fave	idem	0.30	0.40
Strutto di maiale	idem	2. »	3.40
Olio comune	litro	0.75	1.40
» fino	idem	1.40	2. »
Caciocavalli	paio	7. »	10. »
Ricottelle	ognuna	0.05	0.10
Verdura	mazzetti 5	0.05	0.15
Cappucci	kg.	0.05	0.15
Patate	idem	0.08	0.12
Lenticchie	idem	0.30	0.40

Si rilascia a richiesta del signor Domenico Carnovale.

Catanzaro, 28 dicembre 1909.

Il Presidente

L. BIANCHI.

Il Segretario

ADOLFO JANNONI.

(Diritto esatto lire una).

Il Cassiere

G. MERCURIO.

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

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Se la mia parola dovesse semplicemente corrispondere al desiderio di far pago l'onorevole interpellante, dovrebbe essere di completa adesione a ciò che è lo scopo della sua interpellanza. Ma, se io apprezzo le sue giuste preoccupazioni delle quali sono pieni gli atti che ho dinanzi, poichè egli da tempo si occupa con grande amore di questa pratica, devo invece dichiarar che non sono in grado di dargli una risposta immediata e definitiva.

Ho sentito lo svolgimento della sua interpellanza ed ascoltate tutte le ragioni che ella ha addotto, delle quali, alcune, ripeto, sono già negli atti. Di queste ragioni si terrà conto a tempo opportuno. Per ora debbo limitarmi a dichiarare a lui e alla Camera lo

stato della pratica, cioè che, in seguito ad un suo primo ricorso, furono compresi nell'elenco dei comuni danneggiati, quello di Fabrizia ed altri che erano stati esclusi dal primo elenco.

Dopo di allora l'onorevole Casolini fece nuove insistenze e chiese che altri sedici comuni fossero compresi nell'elenco. Il Ministero delle finanze, ad iniziativa dell'onorevole Lacava, iniziò questo studio, il cui risultato fu comunicato nella prima decade del mese corrente al Ministero del tesoro, che, in data di ieri, fece pervenire il suo avviso in proposito al Ministero dell'interno.

Siccome in alcune parti vi è dissenso, comunicherò al Ministero delle finanze il parere del ministro del tesoro.

Io spero che l'accordo possa intervenire e così auguro. Per ora, e me ne duole, non posso aggiungere altro.

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

CASOLINI. Io francamente non posso dichiararmi soddisfatto.

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Aspetti che il provvedimento sia venuto.

CASOLINI. Non posso dichiararmi soddisfatto, in questo senso, perchè mi pare che la questione ormai si sarebbe dovuta risolvere in seguito ai risultati favorevoli dell'inchiesta disposta dall'onorevole Arlotta, sotto il precedente Ministero, di cui faceva parte, e parte integrante, l'onorevole Luzzatti.

Certo, la personalità dell'onorevole Luzzatti, se può sdoppiarsi negli Uffici, non può sdoppiarsi individualmente, e l'onorevole Luzzatti, che pensava opportuno di disporre delle verifiche, se queste verifiche fossero riuscite favorevoli a Catanzaro ed ai comuni per i quali io reclamo, nella sua qualità di ministro dell'interno, responsabile anche degli atti del precedente Ministero, non potrebbe che essere favorevole alla inclusione di Catanzaro e dei comuni esclusi.

Io non voglio insistere ulteriormente, perchè mi pare inopportuno, anche in seguito alla dichiarazione dell'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno, il quale mi assicura che la pratica non è espletata e che potrebbe anche la mia domanda essere accolta.

In questa speranza non fo che una raccomandazione, e cioè che gli interessi di Catanzaro e dei comuni dei quali mi sono occupato, siano riguardati con intelletto d'amore e che, se vi sono ragioni perchè questi comuni siano inclusi nell'elenco di quelli danneggiati, questo si faccia senza preoccupazioni e considerazioni di dovere apportare nuovi oneri al bilancio dello Stato, poichè sarebbe iniquo usare ad essi un trattamento diverso da quello di cui si sono giovati altri comuni della provincia.

PRESIDENTE. È così esaurita l'interpellanza dell'onorevole Casolini. Segue l'interpellanza dell'onorevole Carboni al ministro degli affari esteri « se non creda decoroso il suo intervento a tutela dei diritti dell'illustre pittore italiano Fausto Zonaro, il quale, avendo esercitato per 18 anni a Costantinopoli l'ufficio di pittore di Corte sotto il sultano Abdul Hamid, illustrando della sua splendida arte Costantinopoli e la Turchia, fu spogliato, dopo l'avvento del nuovo regime, d'ogni ufficio, d'ogni assegno e sin della casa avuta in dono dalla munificenza

sovrana, senza alcuna delle indennità corrisposte ai sudditi di nazionalità non italiana ».

L'onorevole Carboni ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

CARBONI. Onorevoli colleghi, è un caso della più alta pietà e del più profondo patriottismo che io porto dinanzi all'interessamento della Camera. Parlo del trattamento usato dal Governo turco a Fausto Zonaro, il geniale pittore veneziano, che tanto onorò il popolo di Turchia e il genio latino. E mi conforta il fraterno sentimento dell'Unione degli artisti di Roma, che mi si unisce nel sollecitare la vostra simpatia per una causa così sacra.

Ecco di che si tratta. Fausto Zonaro ebbe la mala ventura, è un ventennio ormai, di toccare le coste del Bosforo. Dico mala ventura, molto per lui e moltissimo per l'arte italiana, la quale avrebbe ora i capolavori dell'artista sommo, genialissimo, i cui pennelli, meglio che ritrarre le molli curve del Levante, avrebbero illustrato le bellezze meravigliose delle terre italiane e tutto quel mare d'incanti che fa dell'Italia il sospiro dell'Universo.

A quell'epoca parlare di arte a Costantinopoli era come parlare turco in Italia. Buio pesto in quelle coscienze, turche anche nell'arte! Ed il Zonaro sprigionò e diffuse tale fascio trionfante di luce da scuotere l'attonitaggine musulmana. E per 20 anni proseguì l'opera civilizzatrice e per vent'anni educò, con la muta voce della bellezza quelle coscienze cieche e sepolte. Egli ricercò della Turchia ogni incanto, ogni leggiadria, ogni gloria; dalla storia del popolo turco, e dalla natura e dalla vita corrente trasse tutte le note di bellezza e le fissò nella tela. Un migliaio di quadri di soggetti orientali uscirono dai suoi pennelli; ed andarono propagati per il mondo, riprodotti e moltiplicati mediante riproduzioni su tutte le riviste e su tutti i giornali. Recentemente un numero del *Figaro illustré* è tutta una gloria dell'opera meravigliosa di Fausto Zonaro, il quale in dieci esposizioni internazionali proseguì sempre nella sua tenace opera di glorificazione della forza, del valore del popolo turco.

Il Thalasso, l'autorevole critico di arte orientale, lo chiamava il maestro della scuola turca. E fu insieme educatore, educatore di arte, per l'insegnamento di cui fu largo a chiunque si rivolse al suo genio. E difatti il museo turco e la scuola di pittura nazionale si devono in gran parte a lui. E fu in-

sieme educatore civile: basterebbe ricordare le esposizioni di beneficenza da lui organizzate con le sue opere a vantaggio delle scuole povere, per lasciarsi convincere che cosa mai sia stato, durante un ventennio in Turchia, Fausto Zonaro. Eppure a quell'epoca vigeva un regime di barbarie; un regime che si doveva spegnere nel sangue.

Eppure quel regime non fu talmente barbaro che non onorasse Fausto Zonaro, che non riconoscesse le benemerenzze da lui conquistate verso il popolo turco.

Ed il sultano ora deposto, Abdul Hamid, con suo iradè, vale a dire con decreto reale, lo nominò pittore di Corte, stabilendogli una corresponsione mensile e donandogli una palazzina a Bechiktas. Il dono della palazzina forse meglio deriva dal compenso dato dal sultano Abdul Hamid, dopo il dono ricevuto dal Zonaro del meraviglioso, famosissimo quadro dell'Attacco. Onde lo Zonaro fu insignito dell'ordine dell'Osmaniè, ed ebbe, dal sultano, i titoli di proprietà della palazzina, che era appannaggio della lista civile.

Dopo di che lo Zonaro empi dei suoi capolavori l'intera Costantinopoli, ed allora iniziò la serie di quei quadri di soggetti orientali che hanno veramente illustrato ogni gloria turca.

Viene il regime della civiltà, sorge il nuovo sole. Viene deposto Abdul Hamid. E allora, onorevoli colleghi ed onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri, quale trattamento viene fatto al benemerito della gloria e dell'arte turca, Fausto Zonaro? È da premettere che a tutti i sudditi di cittadinanza estera deposti dal loro ufficio, fu corrisposta l'indennità. Ed, onorevole sottosegretario di Stato, ella, per esempio, non mi potrà negare questi fatti che io le vado enunciando. C... pascià, suddito tedesco, fu messo in pensione con 75 lire turche, pari a 1725 lire al mese; Aranda pascià, suddito spagnolo, capo della musica, con uno stipendio di 200 lire turche, ebbe un anno di stipendio; e taluni giornali arrivarono finanche ad annunciare che avesse 45 mila lire. Un suddito inglese, addetto alle fabbriche imperiali di porcellane, fu nominato interprete al Ministero della marina; ed altri sudditi tedeschi delle medesime fabbriche ebbero due mesate di stipendio, per ogni annata di servizio; e cinque sudditi tedeschi, fra cui un medico, un doratore ed un falegname, arrivarono a sequestrare la loro indennità alla *Deutsche Bank*.

È inutile che in questa elencazione mi dilunghi di più; mi si permetta però d'arrivare sin anche a questo accenno: che gli acrobati, i mimi ed i ballerini del teatro imperiale ebbero liquidate sette mesate di stipendio.

Ma Fausto Zonaro, l'illustratore d'ogni gloria turca, fu spogliato sino del centesimo, fu cacciato dalla sua palazzina, avuta in dono dal sultano Abdul Hamid.

Voi comprendete bene, onorevoli colleghi, che quello del Zonaro era un pubblico ufficio; era nell'ordinamento della costituzione turca.

Questo pubblico ufficio, di pittore di Corte, rimonta al tempo di Maometto II, di cui c'è una relazione storica che tocca l'Italia.

Sotto il conquistatore di Costantinopoli, fu pittore di Corte Gentile Bellini, un'altra gloria italiana.

Onde avviene di fare la melanconica considerazione: quanta gloria e quanta Italia spazzate d'un lampo, così miseramente!...

Il povero Zonaro comincia a pitoccare e chiede insistentemente, anche perchè carico della sua gentile famiglia, una indennità di due mesi di stipendio, per ogni anno di servizio. Nulla.

Chiede una somma qualsiasi per cui gli sia permesso d'essere rimpatriato, come uno dei tanti che, qui in Italia, hanno la spesa di rimpatrio dall'autorità di pubblica sicurezza. Niente.

Chiede l'indennità di trasporto dei suoi quadri: i quadri che erano avanzati al suo studio; e non chiede già quest'indennizzo a titolo gratuito: ma lo chiede, almeno, come prezzo di sue opere di carattere nazionale. Niente.

Chiede infine il pagamento dei diritti di autore d'una cinquantina d'opere che erano ad Yeldiz. Niente: nemmeno quest'ultima richiesta viene acconsentita.

Ma v'è qualche cosa di più, che è molto melanconico. Mentre egli faceva queste insistenze, e mentre d'ogni parte gli si facevano grandi promesse, e gli si prometteva di passarlo dalla lista civile al bilancio del Governo, mediante la nomina a professore, e mentre il Gran Visir gli dava altri affidamenti d'altre nomine, c'erano alti dignitari che andavano al suo studio a farsi fare il ritratto; ed egli eseguì taluni ritratti, per esempio, quello del generalissimo Cefket pascià; e, dopo eseguiti i ritratti, il povero Zonaro vide l'opera sua buttata al vento.

Ora, onorevole sottosegretario, perchè

questa durezza, contro il geniale pittore che aveva glorificato la nazione turca? Credo che ciò dipenda da due elementi: da un sistema e da un uomo. Il sistema è quello del Governo italiano, il quale pensa, che, per una così misera cosa, come è l'arte, non convenga prendersi brighe e grattacapi.

Ed il mio pensiero, per esempio, rivà all'abbandono in cui fu lasciata un'altra gloria italiana, lo scultore Ernesto Biondi, a combattere un'iniqua lotta col Museo Metropolitan di Nuova York, per quel capolavoro che, dopo essere stato premiato dalla giuria internazionale di Parigi, col *grand prix*, fu acquistato dal Governo italiano, ed ora è nella nostra Galleria d'arte moderna, ad attestare, dopo tanti anni, quale sia la freschezza e la genialità dell'alto intelletto dell'arte italiana.

Ciò che porta anche ad un altro ricordo, perchè vedo che questo sistema non si interrompe nemmeno col decorso degli anni. Io ricordo che sul finire del secolo diciottesimo un altro piccolo uomo d'Italia subì, trasportato dalla bufera rivoluzionaria, un altro simile trattamento.

Questo piccolo italiano era Carlo Goldoni, il quale nel 1763 espatriò dall'Italia ed andò a Parigi, ed a Parigi ebbe facile conquista di allori e di vittorie, tanto che il Governo francese gli diede una pensione annua di quattro mila lire, ed allora egli prese a scrivere le sue commedie meravigliose in lingua francese e innanzi tutto « *Le bourru bienfaisant* », « *Il burbero benefico* », che gli fruttò la più grande messe di allori; ma travolto dalla bufera rivoluzionaria, cadde nella più squallida miseria ed allora più nessuno lo aiutò, tranne un poeta francese, Giuseppe Maria Chénier, il fratello di Andrea, il quale nel 1792 ottenne dalla Convenzione nazionale che gli fosse restituita la pensione, però soltanto alla vigilia della sua morte.

Questo il sistema. Veniamo all'uomo.

L'ambasciatore del tempo a Costantinopoli, il marchese Imperiali, deve avere cercato del suo meglio perchè giustizia fosse resa a Fausto Zonaro, ma purtroppo egli non appariva nè ambasciatore tedesco, nè ambasciatore inglese e nè pur quello italiano; ma appariva soltanto l'uomo, il quale aveva favorita la fuga di Selim Mellhamé su una scialuppa dell'Ambasciata italiana, e le sue insistenze, le sue preghiere non poterono essere esaudite.

Questa è la storia pietosa che io ho presentato alla Camera, per venire a questa

conclusione: onorevole sottosegretario di Stato, ciò che non si è voluto o potuto fare dai suoi predecessori, ella lo compia: dia tutta la sua genialità, tutto intero il suo ingegno a sostegno della miseria di Fausto Zonaro, ed allora ella avrà conseguito una delle più nobili, delle più civili, delle più gentili benemerenze, perchè si tratta di tal fatto e di tal uomo da scuotere tutte le fibre del sentimento patriottico. Egli diede a Costantinopoli tutta la sua ricchezza, ben più preziosa dell'oro, perchè fatta di genio e di capolavori, ed ora Costantinopoli lo rimanda con la sua miseria più triste della fame perchè fatta di ingratitudine e di ignoranza. Ma noi qui in questa nostra Italia, noi nasceremo e ci nutrimmo di arte ed io ho ancora scolpite nella mente le parole pronunziate dall'onorevole Credaro all'inaugurazione della mostra internazionale di Venezia: « *Arte e Italia hanno il medesimo significato universale* ».

Dunque, onorevole sottosegretario di Stato, faccia sentire la sua fervida parola alla Turchia, la parola vera dell'Italia. Ed a quei Giovani Turchi, i quali in questi giorni, a educazione del loro sentimento democratico, hanno ricevuto in Italia esempi di ospitalità e di civiltà, ella faccia intendere la materna voce della nostra patria, la quale, se fu sempre a tutti prodiga di sè, più teneramente deve esserlo verso un suo grande ed infelice figliuolo. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri per rispondere a questa interpellanza.

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Alla calda parola dell'onorevole Carboni io debbo con grande rincrescimento opporre la disamina più fredda e tranquilla dell'azione del Governo nell'incresciosa vertenza fra il Governo ottomano e il pittore Zonaro.

Incredibile, ripeto, perchè riguarda appunto un artista italiano, che il nome dell'arte italiana ha onorato in lontani paesi, e che ha saputo imprimere in quella terra lontana tutta la gloria dell'anima pittorica del genio italiano.

Ma indubbiamente queste considerazioni di carattere estetico non possono che confortare l'animo nostro, ma non possono indubbiamente guadagnare gli animi degli altri, ai quali noi chiediamo cosa che non dipende soltanto dal volere, ma dal nuovo ordinamento che il regime nuovo ha imposto ai governanti dell'Impero ottomano.

L'onorevole Carboni diceva, con parola calda ed affascinante, del mecenatismo dell'imperatore ottomano per lo Zonaro nel vecchio regime.

Ma l'onorevole Carboni deve ancora considerare come il nuovo regime ha messo dei freni ai generosi mecenatismi dei principi, e accanto alla prodiga generosità del Mecenate sta la tranquilla e fredda contabilità dello Stato, controllata da un Parlamento: il regime costituzionale raffredda le manifestazioni magnifiche del mecenatismo per l'arte.

Queste sono le condizioni. Difatti, avvenuta la caduta del sultano Abdul Hamid e ridotta a proporzioni minime, notoriamente insufficienti, la lista civile del nuovo Sultano, il Governo ottomano dovette provvedere a liquidare le competenze spettanti all'immenso stuolo dei funzionari turchi ed esteri che per tanti e tanti anni avevano più o meno lautamente vissuto a spese dell'erario, cioè dei poveri contribuenti dell'Impero ottomano.

Venne quindi presentato al Parlamento ottomano un disegno di legge, che fu promulgata il 5 agosto decorso, che stabiliva avere diritto a pensione soltanto i funzionari della lista civile e le persone addette ai servizi del palazzo, che avevano precedentemente rilasciato, a termini della legge sulle pensioni, le ritenute sul loro stipendio; gli impiegati di palazzo di nazionalità estera, che tali ritenute non avevano subito e per tanto non potevano vantare diritto a pensione, furono distinti in due categorie: quelli assunti in base a regolare contratto (stia attento a questi dettagli, perchè appunto riguardavano quei sudditi esteri di cui fece cenno l'onorevole Carboni nello svolgimento della sua interpellanza) quelli assunti in servizio con regolare contratto furono licenziati mediante il pagamento di una indennità equiparata a tanti mesi di stipendio quanti gli anni del periodo più o meno lungo che li separava dalla data della scadenza del contratto; e gli impiegati invece senza contratto furono senza eccezione licenziati nel 1909.

E giova notare, di passaggio, che la Germania e la Francia, in casi identici a questo, che io posso pur con lui chiamare deplorabile, dello Zonaro, hanno dichiarato il non intervento assoluto.

E lo Zonaro non è stato molto esatto nell'invocare a conforto della sua tesi i casi Dalanda e Cambner pacha (poichè l'onorevole Carboni non ha potuto sapere che dal

pittore Zonaro tutto questo). Allo spagnuolo Dalanda è stata corrisposta una indennità unicamente perchè il Governo imperiale non lo poteva legalmente costringere a rinunciare, senza compenso, ai diritti assicurati da un regolare contratto che scadeva fra due anni. Nel caso analogo si trovava Cambner pacha, di nazionalità tedesca, il cui contratto era stipulato sua vita natural durante e che non si sarebbe mai deciso a rinunciare alla posizione munificamente retribuita di maresciallo senza una seria pressione esercitata su di lui dall'ambasciatore germanico e senza, ben inteso, un adeguato compenso per il fatto della nomina avuta.

In quanto poi al dottor Beer basti rilevare che egli ottenne, in seguito a regolare procedura esperita innanzi all'autorità giudiziaria tedesca, l'ordine di sequestro di una parte delle somme di proprietà del caduto Sultano depositate, come ha accennato l'onorevole Carboni, a Berlino, presso la Deutsche Bank; il che provocò anzi aspre critiche da parte della stampa tedesca.

Malgrado questo precedente non militi certamente in favore della tesi giuridica che accampa il pittore Zonaro e che ha sostenuto l'onorevole Carboni, il regio ambasciatore a Costantinopoli non ha mancato di rinnovare le sue insistenze presso il Governo ottomano, insistenze specialmente di carattere personale ed amichevole, data appunto l'impossibilità di invocare una azione giudiziaria per le ragioni che ho detto sopra; e quel Governo, ad onor del vero, ha cercato di prendere in qualche considerazione e nel miglior modo possibile le raccomandazioni ad esso dirette.

Ed infatti una Commissione di cui faceva parte un nostro connazionale, il cavaliere Valeri, si recò alla esposizione d'arte fatta dal pittore Zonaro allo scopo di farvi acquisti per conto del Governo ottomano fino alla concorrenza di lire 4600, vale a dire 200 lire turche.

Fu questo un vero espediente escogitato dal Governo ottomano per dare, nella forma e nella misura possibile, soddisfazione alle domande del Zonaro; ma questi, non soddisfatto per quanto per lui si faceva, ricorse all'Ambasciata lagnandosi che la Commissione avesse scelto piccoli quadri, mentre era suo desiderio che il Governo ottomano avesse acquistato un quadro grandioso e fosse così conservata in Costantinopoli una testimonianza della sua attività artistica. (*Commenti*).

Tale desiderio del Zonaro fu dall'amba-

sciatore comunicato al Governo ottomano, il quale rispose di non avere difficoltà ad accontentare il nostro connazionale, a condizione però che la spesa a carico del Governo non oltrepassasse la somma delle lire 4,600 preventivate.

Così il Zonaro fu invitato a dare una lista di quadri da lui posti in vendita; ma egli rese impossibile la soddisfazione dei suoi voti presentando un elenco, che ho qui, in cui erano indicati quadri di un prezzo molto superiore alle lire 4,600 che il Governo ottomano intendeva concedere. (*Commenti*).

Pochi giorni prima della sua partenza, il marchese Imperiali ebbe una nuova visita del Zonaro (che è riprodotta qui in un'ultima corrispondenza del marchese Imperiali), nella quale il Zonaro narrò che nell'estate del 1908 egli aveva fatta una offerta al Sultano di un quadro che non poté presentare a causa del sopravvenuto mutamento di regime. Per tale offerta il Sultano attuale fece pagare al Zonaro nel luglio scorso la somma di lire turche 40 che fu dal nostro artista accettata.

Il Zonaro si lagnava intanto della mediocrità di questo prezzo e del rifiuto categorico oppostogli dal Governo ottomano di non voler pagare altra somma. Il Governo ottomano, a giustificazione di questo fatto, faceva osservare al nostro connazionale, che egli aveva, durante un anno, continuato ad abitare gratis una casa assegnatagli dal Sultano Abdul Hamid. E qui faccio notare una inesattezza in cui è incorso l'onorevole Carboni.

Egli ha parlato di donazione; ma la casa donata al Zonaro apparteneva alla lista civile e la lista civile, anziché patrimonio del Sultano, col nuovo regime è divenuta patrimonio della Nazione. Non poteva quindi il Governo ottomano attribuirsi un diritto di proprietà quando quella casa era stata compresa nel demanio dello Stato ed era stata quindi esclusa dalla proprietà di carattere personale.

Da questa osservazione il commendatore Zonaro aveva tratto la conseguenza che la gratuita abitazione concessagli fosse irrisoria, in quanto che compensata più tardi dal trattenuto quadro, come ha detto, insufficientemente pagato.

Ad evitare che si verificassero inconvenienti nella questione della casa, l'ambasciatore riuscì ad ottenere dal Governo turco la promessa che nessuna molestia sarebbe stata fatta al Zonaro, e che egli avrebbe, fino alla partenza da Costantiuopoli, conti-

nuato a godere l'uso della casa, concessagli dal Sultano Abdul Hamid.

Quest'affare del quadro, essendo stato trattato direttamente dal segretario del Sultano col pittore Zonaro, non poteva formare oggetto di ulteriori ingerenze da parte del nostro ambasciatore, senza urtare la delicatezza ed il tatto, che una tale questione imponeva.

Come vede l'onorevole Carboni, l'ambasciatore non ha tralasciato ogni mezzo per poter soddisfare i desideri del Zonaro e per poter ottenere al Zonaro quelle concessioni e quei compensi, che non potevano essere indubbiamente nella prodiga misura, che poteva concedere un principe assoluto, padrone del patrimonio dello Stato, ma limitati a quei mezzi, che potevano offrire i bilanci, non credo molto floridi, del nuovo regime ottomano.

Quanto alla influenza del marchese Imperiali, debbo dichiarare all'onorevole Carboni che non è neppure esatto ciò che egli affermò; poichè se il marchese Imperiali, per evidenti ragioni, dovette tenere rapporti con personaggi, che erano in eminenti posizioni nel passato regime, non ha perduto, glie lo posso assicurare, simpatia ed amicizia fra quelle persone, che ora sono alla testa della pubblica amministrazione nell'Impero ottomano.

Io ho potuto constatare che in quest'ultimo periodo di attività, il marchese Imperiali ha saputo con grande tatto e con grande abilità mantenere i buoni rapporti con coloro che reggono i destini dell'Impero, rapporti i quali hanno dato a noi frutti benefici e fecondi per mantenere e cementare sempre più le relazioni affettuose ed amichevoli con la vicina terra, redenta a libertà. (*Approvazioni*).

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

CARBONI. Per quanto costi pena il non mostrarsi soddisfatto delle parole di persona come l'onorevole Di Scalea, io debbo dichiararmi non soddisfatto.

Senza tornare a discutere le cose, dette da una parte e dall'altra, per non tediare la Camera, enuncio un solo argomento, che ho rilevato dalla sua risposta. Ella, onorevole sottosegretario di Stato, ha detto che il 5 agosto scorso fu promulgata una legge, con la quale veniva assegnata un'indennità a tutti i funzionari, legati allo Stato da regolare contratto.

Ora non cade dubbio, ed è pacifico tra noi, che il pittore Zonaro era stato nominato pit-

tore di corte con decreto reale. Si vuole contratto più regolare di questo? Tutti i funzionari dello Stato non sono forse nominati con decreto reale o ministeriale? Se dunque questo decreto esiste, si può parlare della inesistenza di un regolare contratto, specialmente quando questo regolare contratto, questo decreto reale, questo Iradé sovrano aveva permesso che quell'ufficio fosse mantenuto per il decorso di un intero ventennio? Ora, se questo è, ella vede bene, onorevole sottosegretario di Stato, che lo Zonaro meritava appunto di cadere sotto il disposto di quella legge e meritava il trattamento fatto ad altri. Se ella può ancora spendere una benevola parola a tutela dei diritti acquisiti dal Zonaro, io l'assicuro che quella parola le conquisterà le simpatie non solo di me, ma di tanti, che condividono le mie idee sulla sorte del pittore Zonaro.

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Desidero di far osservare all'onorevole Carboni che, se il Zonaro riteneva che l'Iradé fosse veramente un contratto, il quale impegnasse il Governo ottomano a dargli ciò che ad altri fu dato, egli doveva adire a quella giustizia, alla quale hanno appunto fatto appello alcuni di questi danneggiati, che si sentirono lesi nei loro interessi.

Noi potevamo allora, con la sentenza di un giudice, intervenire presso il Governo ottomano, ma non potevamo presumere che fosse valido un contratto che, credo, lo stesso contraente riteneva non avesse tutti quei requisiti per poter essere invocato come documento a giustificazione della sua domanda.

Con ciò non intendo di precludere assolutamente la strada; e poichè l'onorevole Carboni mi domanda, in nome di un sentimento altissimo, che il Ministero torni ad invocare provvedimenti dalla generosa bontà del Governo amico, noi faremo ancora quelle pratiche amichevoli che crederemo del caso.

CARBONI. Ringrazio.

PRESIDENTE. Così è esaurita questa interpellanza.

Segue la interpellanza dell'onorevole Cutrufelli al ministro dei lavori pubblici « sull'azione svolta, in Messina, dall'epoca del disastro ad oggi, dalla Direzione generale delle ferrovie ».

L'onorevole Cutrufelli ha facoltà di parlare.

CUTRUFELLI. Io che so quanto grande fu la catastrofe che involse nel lutto e nella disperazione le nostre belle terre di Sicilia e di Calabria; io che so quali enormi difficoltà si opponevano a chi si accingeva, non dico a ripristinare, ma a riparare, solo una ruota del complesso sistema; io non sono venuto mai alla Camera per infierire sulle colpe, sia pure accertate; e quando autorevolutissimi, generosi colleghi hanno richiamato l'attenzione del Governo sui nostri guai, ho creduto doveroso tacere, animato da un forte senso di compatimento e di considerazione.

Ma ormai la calma è ritornata nelle nostre desolate contrade. Ormai c'è stato il tempo per ponderare e scegliere l'indirizzo da seguire nei diversi rami del servizio. Ormai mi sento sciolto dal doveroso riserbo.

Rappresentante di una città che rinasce, sento tutta la portata degli obblighi miei, e credo, come ieri doveroso il tacere, oggi egualmente doveroso intervenire là dove trovo lesi gli interessi della mia città, là dove, ledendosi gli interessi di Messina, si ledono anche gli interessi dello Stato.

Che cosa ha fatto, a Messina, la Direzione generale delle ferrovie, dal giorno del disastro ad oggi?

Nella grande azienda — potentissima di mezzi — tutto si mostrò impari alla gravità della situazione. E mentre essa dava triste spettacolo di sé, noi si taceva. Si taceva nella speranza che passando il tempo si sarebbero visti gli errori, si sarebbe riparato al mal fatto. Ma la nostra speranza restò delusa. Si andò sempre di male in peggio.

Ed è per ciò che oggi, onorevole signor ministro, ed oggi soltanto, portola questione alla Camera, non già perchè spero che il mio dire arresterà il precipitoso andare dell'esercizio ferroviario, ma perchè voglio scindere la responsabilità nostra — di rappresentanti del popolo — da quella della Direzione generale delle ferrovie, e, se il Governo lo vuole, anche da quella del Governo.

Avvenuto il disastro, ci fu l'arresto immediato del servizio, arresto che fu di breve durata, perchè, ad onore del vero, il movimento si riprese subito e lodevolmente. Però, allo slancio istantaneo, che ora debbo attribuire a qualche generosa iniziativa locale, — quando maggiore doveva essere l'attività,

per effetto delle disposizioni centrali — seguì l'inerzia e l'abbandono.

Si ebbero a Messina giornate desolanti. Ogni giorno si registrava un deragliamento nei binari di servizio, si rifiutavano le merci, si rifiutavano i viaggiatori, non si rispettavano gli orari, non partivano i treni, addirittura imperava il caos.

Si segnalò l'inconveniente alla Direzione generale delle ferrovie, in ordine alla deficienza del personale, alla insufficienza dei materiali; ma nessun richiamo, nessuna protesta, nessuna minaccia valse a scuotere la Direzione generale delle ferrovie dalla sua apatia.

Dicono taluni che la Direzione non volle fare. Dicono altri che non seppe fare. Io mi permetto di affermare che *non volle e non seppe fare*.

Quale il dovere della Direzione generale delle ferrovie appena tranquillizzati gli animi, in ordine al personale? Avrebbe dovuto mandare subito a Messina una squadra di ferrovieri provetti, che con la sua pratica avesse potuto eliminare tutti quei piccoli inconvenienti che ostacolano la bontà del servizio; avrebbe dovuto mandare subito una squadra di ferrovieri che con la sua calma avesse potuto far ritornare la serenità negli animi che erano purtroppo dominati dall'orgasmo. Questo sarebbe stato il dovere della Direzione generale delle ferrovie. E invece? Invece, sentite, onorevoli colleghi, *su 197 ferrovieri indispensabili a Messina, 145 erano avventizi*.

Comprendete, onorevoli colleghi, comprende, onorevole signor ministro: muratori, falegnami, contadini, ai quali con una leggerezza che non ha avuto, non ha e non potrà avere mai riscontro, la Direzione generale delle ferrovie affidava il materiale dello Stato e la vita dei cittadini messinesi.

Dopo di ciò, il disservizio non può sorprendere. Ho detto: 145 avventizi su 197 impiegati. Ed ancora nell'ottobre, dopo 10 mesi, questi avventizi erano 125. Soltanto quest'anno si sono ridotti a 95.

La responsabilità è tutta della Direzione generale delle ferrovie. Sono norme generali d'amministrazione, deviando dalle quali due cose si dimostrano: o l'assoluta incompetenza in materia, cosa che devo escludere, o l'assoluto disinteressamento.

Nell'un caso o nell'altro la Direzione generale delle ferrovie dello Stato non merita la fiducia del Paese!

La Direzione generale, dunque, costituì il personale ferroviario di Messina con una

massa eterogenea inservibile, nella quale naufragavano i pochi buoni elementi. E che cosa ne fece? La lasciò senza tetto.

Che cosa poteva essere se non un elemento di disordine, quella povera gente che del servizio non conosceva nè l'importanza nè il meccanismo, che doveva pensare il giorno a procurarsi un giaciglio per passarvi la notte?

In Messina tutte le amministrazioni, piccole o grandi, pubbliche o private, provvidero presto di alloggio i loro dipendenti. La direzione generale delle ferrovie invece, dopo sei mesi, non aveva dato tetto nemmeno a cinquanta famiglie di ferrovieri.

Dirò di più, onorevoli colleghi. Vi dirò qualche cosa che rasenta lo scandalo. (*Oh! oh!*) Quando, per assoluta necessità si dovette dar tetto a settanta famiglie di ferrovieri, sapete che cosa dovette farsi? Si dovettero prendere settanta delle baracche destinate dalla carità americana ai disgraziati superstiti messinesi ancora senza tetto, ancora nudi, e si dovettero dare ai ferrovieri. Questo dovette farsi! Comprendo che certe cose sarebbe meglio non dirle, per carità di patria, ma io temo che oramai il silenzio costituirebbe colpa.

Questo allora. Ed oggi, oggi, dopo due anni, un diritto aveva la cittadinanza messinese, un diritto aveva il contribuente italiano; aveva il diritto di non vedere ancora sperperato danaro con costruzioni provvisorie. Ma no! L'Amministrazione ferroviaria, ora che ha a sua disposizione lo spazio, ora che può disporre del tempo necessario, ora comincia a costruire casette provvisorie, piccole case col tetto che mal ripara dal caldo e dal freddo, con le pareti che mal reggono al vento, sciupando un terreno addirittura prezioso, spendendo più di quanto avrebbe potuto spendersi per fare costruzioni definitive, per iniziare la vera resurrezione di Messina.

Dunque niente spirito e prontezza d'azione nel momento tragico, ma deplorabile apatia; niente serietà di propositi dopo due anni. Ed allora?

Allora non mi resta che fare una constatazione: constatare, anche da questo lato, il fallimento dell'azienda ferroviaria.

Che cosa avrebbe dovuto fare la Direzione generale delle ferrovie di Stato rispetto al materiale? Usare al più presto quello di cui disponeva disincagliandolo e riparandolo. Ma nulla di tutto questo ha fatto.

Ricordo un episodio: vi erano settanta

vagoni incagliati in un angolo dell'officina veicoli.

Per disincagliarli occorreva liberare un carrello. Era necessario sgombrare il binario di manovra. Con trenta operai si sarebbe potuto fare subito il lavoro; invece, sapete chi si occupò di tale operazione urgentissima? Una squadra di operai diretta da un ispettore, venuto non so da dove, una squadra costituita da due operai. E l'operazione naturalmente durò due mesi. Quando si ebbero i vagoni forse non servivano più. Da quest'episodio deplorabile si può desumere il resto in ordine all'andamento del servizio ferroviario a Messina.

E veniamo all'argomento più grave; a quello che ha tenuta agitata la cittadinanza di Messina; a quello che ha destato e desta la mia maggiore preoccupazione.

In merito ad esso richiamo l'attenzione del Governo e degli onorevoli colleghi.

Ho detto che occorreva riparare il materiale. Per tale riparazione Messina aveva le sue officine. Il terremoto le danneggiò. Occorreva sgombrarle e ripararle.

Assicuro la Camera, pregandola di tener presente che sono un modesto ingegnere, che le officine di Messina potevano riattivarsi entro un mese dal disastro, entro marzo al più tardi. Invece, niente di tutto questo la Direzione generale delle ferrovie ha fatto. E per tranquillare gli animi e per giustificare la sua negligenza, la Direzione generale, con molta leggerezza, si permise affermare nell'annuale relazione sull'esercizio che le officine di Messina erano quasi completamente distrutte.

Dal loro posto di sottosegretario di Stato e di ministro, l'onorevole Celesia prima e l'onorevole Rubini poi, difesero l'operato della Direzione generale delle ferrovie.

Vorrei conoscere il pensiero dell'onorevole Rubini, in merito all'affermazione della Direzione generale, ora che, pur non essendo ministro, con pensiero lodevolissimo — del quale, a nome di Messina, lo ringrazio — ha voluto visitare personalmente le nostre officine.

Era tanto comodo dirle distrutte! E la Direzione generale non ha esitato. E non esita oggi. Non esita, essa che già trovò nel dichiararle distrutte la scusa della mancata riparazione, ora, che per il molto tempo passato si può incolparla non già di non averle riparate, ma di non averle ricostruite, ora, non esita a proclamare il nuovo verbo: *A Messina non si deve ricostruire il reparto macchine, ma si deve ripristinare solo il reparto veicoli.*

Onorevoli colleghi, onorevole signor ministro, io non so se la Direzione generale delle ferrovie di Stato abbia o no la facoltà di imporsi al paese, d'imporsi alla Camera, d'imporsi al Governo, che già affermarono nell'ora tragica di nulla togliere a Messina.

Non lo so, e rinunzio ad indagarlo. Io non domando il completo ripristino delle officine ferroviarie di Messina in virtù di un impegno di Governo; io lo domando perchè costituisce una necessità economica, una esigenza tecnica.

Le officine di Messina comprendono due reparti: l'uno, il reparto macchine, con trecento operai; l'altro, il reparto veicoli, con centocinquanta operai.

Il primo reparto comprende i locali dei motori, la sala dei torni piccoli e medi, la sala degli attrezzi, la sala degli aggiustatori, la fonderia, la rameria, la sala per la riparazione dei tenders: tutte intatte. La sala del montaggio e quella dei calderai lievemente danneggiate. E finalmente la sala delle pialle e dei torni grossi, effettivamente rovinata.

Quanto alle officine veicoli, ebbero piccoli danni, ma il lavoro in esse poteva riprendersi subito, come lodevolmente fu ripreso nelle vicine officine elettriche della Sicilia Orientale, che erano molto più gravemente danneggiate.

Questo il vero stato delle officine ferroviarie di Messina. Da qui, alla distruzione completa, evidentemente ci corre!

Ed ora, visti i fatti, ritorniamo brevemente alle idee della Direzione generale: ripristinare a Messina l'officina veicoli ed abbandonare il reparto macchine.

Secondo me il provvedimento sarebbe erroneo nel suo concetto generale, dannoso per Messina, dannoso per lo Stato.

Erroneo nel suo concetto generale, perchè l'officina veicoli richiede molto spazio, ed è proprio lo spazio che manca a Messina. Limitandoci a quello che abbiamo, avremo una ben meschina officina veicoli che non potrebbe assolutamente compensarci della perdita del reparto macchine.

Il reparto macchine invece richiede poco spazio. Ed appunto per questo, se altre ragioni non vi fossero, il reparto macchine sarebbe tecnicamente più indicato per Messina.

Ho detto che sarebbe dannoso per Messina. Dannoso perchè, togliendo il reparto macchine, dovrebbero sbandarsi per tutta Italia le trecento famiglie messinesi che avevano i loro uomini impiegati in quelle offi-

cine; dannoso perchè alla nostra scuola di arti e mestieri, già florida, poi distrutta dal terremoto, ed ora di nuovo fiorente, per opera del benemerito Comitato veneto-trentino, verrebbe a mancare la naturale scuola pratica di applicazione; dannoso infine, perchè Messina perderebbe una industria, forse la più importante, che aveva prima del disastro.

Ho detto che sarebbe dannoso per lo Stato. Dannoso perchè allo Stato verrebbe a mancare un cantiere di produzione che tanti utili servigi ha reso e renderà a tutta l'Italia meridionale ed all'isola intera; dannoso perchè, e qui richiamo l'attenzione della Camera, perchè togliendo il reparto macchine da Messina, in qualche altro punto si dovrebbe farlo. E le installazioni costano. E noi dovremmo abbandonare tutti gli impianti fissi che a Messina costarono molte centinaia di migliaia di lire per rifarli altrove.

Strana maniera questa con la quale la Direzione generale delle ferrovie di Stato vorrebbe portare il contributo del Governo alla risurrezione di Messina; strana maniera con la quale vorrebbe forse sistemare il suo bilancio!

Ma il Governo già non consente a tali radiose visioni, ed io lo ringrazio!

Onorevole signor ministro, onorevoli colleghi, la sventura rende diffidenti! I poveri messinesi ascoltano le parole affettuose del Governo e della Camera e dal profondo del cuore ringraziano e benedicono.

Ma le parole non possono distruggere i fatti! I poveri messinesi prestano orecchio alle promesse dei ministri; ma dopo che i ministri promettono, i capi servizio tolgono la speranza, affermano che le parole sono parole e che disposizioni, dagli uffici superiori, non ne hanno avute.

I poveri messinesi accettano le parole di conforto, ma devono credere ai fatti; in specie quando questi sono gravi e palpabili. Il Ministro ha promesso, ma l'Amministrazione ferroviaria ha ordinato. Ha ordinato di asportare dalle officine di Messina sette macchine da aggiustatore e fuciatore per mandarle a Milano, un tornio parallelo a Cosenza, un tornio da ruote medie a Sulmona, un trapano radiale a Palermo centrale, quattro diversi apparecchi a Palermo Lolli, sei a Catania ed altri a Napoli, a Foggia, a Taranto.

Onorevole signor ministro, onorevoli colleghi, la popolazione messinese vede la ingenerosa spogliazione, la vandalica distruzione delle sue officine; la popolazione mes-

sinese sente l'appello dei suoi figli, già raccolti nei locali uffici del controllo e del mantenimento, ed ora sbandati per tutta l'Italia; vede, sente, e la sua anima appassionata geme.

Questo, onorevole signor ministro, questo, onorevoli colleghi, non può comprenderlo forse la Direzione generale delle ferrovie di Stato, ma voi dovete comprenderlo. E comprendendolo dovete portar subito la mano sul male per estirparlo. Nella terra del dolore i fatti debbono correre più che le parole!

E perciò, onorevoli colleghi, e perciò, onorevole signor ministro, io domando a lei, io domando al Governo affidamento per una azione efficace ed immediata; per un'azione che provochi nelle affitte ed esasperate nostre popolazioni, quella fiducia, che le sole parole non possono e non potranno provocare mai. (*Approvazioni*).

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Per recare giudizio sereno su quel che si è fatto e quel che era possibile di fare, conviene ricordare quali gravissimi danni produsse all'azienda ferroviaria specialmente a Messina l'immane disastro del 28 dicembre 1908.

Non è qui il caso di rievocare il triste spettacolo delle linee e degli edifici devastati; la descrizione ne venne fatta nella relazione della Direzione generale delle ferrovie di Stato per l'esercizio 1908-909; e nella relazione stessa fu esposta l'azione svolta per fronteggiare le prime imperiose necessità, per ristabilire le più urgenti comunicazioni e per riparare alle funeste conseguenze della grande sventura.

Non bisogna dimenticare quale compito gravò sull'Amministrazione ferroviaria, alla quale venne inoltre affidato l'incarico di fornire il legname, i materiali e tutto quanto occorreva per la costruzione ed i ricoveri provvisori nelle località danneggiate.

In ogni modo sterile sarebbe il dibattito parlamentare se si riducesse ad una rassegna di ciò che si è fatto o non si è potuto fare senza toccare ciò che si deve fare ancora.

Ed è qui che il Governo, che rivolse il suo primo saluto premuroso alle terre sventurate, intende mostrare i suoi benevoli intendimenti.

Su quattro punti specialmente si è trattato l'onorevole Cutrufelli, mosso dall'amore del natio loco.

Egli si lamenta che il personale destinato a Messina non sia adatto alle speciali esigenze del servizio.

Io ho avuto dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato assicurazione che nelle recenti destinazioni di funzionari ed agenti in quella residenza si è sempre avuta cura di scegliere persone che per attitudini ed energia si dimostrassero idonee al posto da occupare in relazione con le speciali difficoltà che si presentano a Messina.

CUTRUFELLI. È naturale; la Direzione generale delle ferrovie dice sempre così.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Dei tre dirigenti locali del servizio, l'onorevole Cutrufelli ben conosce che il capo del Mantenimento, ingegnere Barberi, diede prova di grande energia e prontezza nell'alba dolorosa del 23 dicembre, quando, uscito dalla sua abitazione crollata, pose subito mano alla riattivazione dei convogli per portare verso Catania la folla terrorizzata.

Pur distinti funzionari sono l'ingegnere La Maestra per la trazione ed il cavaliere Ungaro pel Movimento.

CUTRUFELLI. Nella relazione furono lodati tutti e poi abbandonati.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Il personale della stazione è stato di recente migliorato. E quanto ai manovali, se è verissimo che a Messina vi è una proporzione di avventizi maggiore che altrove, ciò è una necessità in causa delle difficoltà di trasportare ivi elementi di fuori; mentre del resto il genere di lavoro che essi compiono non richiede speciali attitudini, nè lunga pratica di servizio; ed infine l'onorevole Cutrufelli non si lagnerà certo se l'Amministrazione cerca di valersi largamente degli elementi che possono reclutarsi sul luogo.

CUTRUFELLI. A scapito della vita di Messina.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Comunque, poichè mio desiderio è che specialissime cure si abbiano per una ancor più completa riorganizzazione dei servizi ferroviari a Messina, ho già preso accordi al riguardo con la Direzione generale delle ferrovie; e confido che per quanto concerne il personale non potrà più essere sollevata lagnanza alcuna.

Ma l'onorevole Cutrufelli si lamenta anche del ritardo nel fornire alloggio al personale medesimo.

Se qualche ritardo vi è stato, io non sento in coscienza di farne grave rimprovero, quando penso che il personale tecnico che sarebbe occorso per la dirigenza e sorveglianza di tali costruzioni è stato assorbito negli altri lavori in corso, è stato

in parte posto a disposizione del Genio civile per i ricoveri occorrenti a tutta l'altra popolazione; ed è stato destinato all'apposito ufficio per provvedere agli acquisti dei materiali occorrenti al Governo per le baracche che formano la nuova città.

Tutte queste operazioni hanno avuto precedenza su quelle occorrenti all'amministrazione ferroviaria, che ha dovuto in alcuni casi cedere ad altri i terreni che le erano stati destinati per i suoi alloggi; come avvenne per le aree pel piano delle Moselle assegnate di poi al Comitato americano.

In ogni modo, attualmente il personale dispone di duecento alloggi nelle baracche in legname costruite nei primi mesi dopo il terremoto. Inoltre sono già da tempo occupate ottanta casette stabili in cemento armato; che, se hanno richiesto maggior tempo per la costruzione, costituiscono in compenso una abitazione di carattere definitivo.

Secondo accordi da me presi con la Direzione generale altre duecento di tali casette sono ormai pronte e potranno essere occupate entro i primi giorni di giugno; altre centoventi entro il mese di luglio. Saranno sollecitate le operazioni già disposte al villaggio Gazzi per costruirvi altre centosessanta casette; e così pure le pratiche per la concessione da parte del Genio civile di aree in città.

Io posso assicurare che tra breve si avrà un totale di mille alloggi corrispondente ai bisogni del personale di Messina.

L'onorevole Cutrufelli si lamenta pure della cattiva costruzione delle casette.

Egli ha ragione se allude alle primissime baracche in legname costruite in un recinto della stazione e delle officine immediatamente dopo il disastro; ma la colpa è della estrema, indifferibile urgenza, per la quale la costruzione dovette essere necessariamente affrettata.

Tali baracche sono state o sostituite o riparate o rinforzate con l'aggiunta specialmente della seconda parete; in modo analogo al tipo adottato per le altre baracche in legname successivamente costruite per i ferrovieri in base a regolari approvazioni.

Ma ormai, come ho già accennato, non si costruiscono più baracche, ma casette definitive in cemento armato, che rappresenteranno la massima parte degli alloggi destinati al personale.

E veniamo all'ultimo punto, e cioè all'abbandono delle officine ferroviarie.

L'onorevole Cutrufelli sa che nelle offi-

cine sono ormai stati eseguiti gli sgomberi e gli adattamenti provvisori necessari per la loro riattivazione e che dal principio del corrente maggio vi lavora circa un centinaio di operai che in questi giorni saranno portati a centoventi.

Se le officine ebbero a rimanere lungamente inattive ciò dipese anche dal fatto che i loro piazzali dovettero per molti mesi restare occupati dai carri adibiti ad alloggio, non solo di ferrovieri, ma di estranei, i quali, malgrado le pratiche della pubblica sicurezza, non poterono esser fatti sgombrare se non recentemente.

Anche ad officine inattive, si utilizzò l'opera degli operai superstiti in altre officine depositi e squadri della rete; ma ormai il periodo di dolorosa transizione è per finire e le officine di Messina stanno per riprendere l'antica potenzialità.

L'onorevole Cutrufelli non ha bisogno ch'io gli ricordi a quali appassionate questioni quest'argomento ha dato luogo.

La Direzione generale delle ferrovie di Stato, per una migliore utilizzazione delle sue officine in ogni parte d'Italia, aveva stabilito di specializzarne ciascuna per veicoli e locomotive.

In base a questi concetti le officine messinesi vennero dapprima destinate ai soli veicoli, assumendosi formale impegno che entro l'anno sarebbero state riparate in modo da svolgere un'attività non inferiore ai tempi anteriori al terremoto.

Ma tali assicurazioni non bastarono alla popolazione di Messina, paurosa di una menomazione dei suoi impianti e desiderosa di poterli utilizzare anche per la scuola industriale.

Ed il Governo, pure apprezzando le ragioni tecniche della specializzazione, non esitò ad ordinare che a Messina fosse conservata anche la sezione delle locomotive.

La Direzione generale, in base alle formali istruzioni ricevute, sta provvedendo a quanto occorre per l'imposto cambiamento di programma, e ciò inevitabilmente richiede qualche breve tempo ancora; ma è appunto una conseguenza dell'aver accolto i desideri della popolazione messinese.

E quindi sono persuaso che egli vorrà essere soddisfatto di questa mia dichiarazione.

Comunque, io ripeto ancora una volta che il Governo, come già a tali desideri ha acceduto per dimostrare nel modo più evidente lo speciale riguardo che lo anima per la città sventurata, nulla risparmierebbe per-

chè il servizio ferroviario non crei ostacoli ed anzi contribuisca a che Messina, così favorita dalla posizione naturale sulla via dei traffici, ritorni nel suo pieno sviluppo economico, come è desiderio ed aspirazione di tutti gli italiani. (*Approvazioni*).

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

CUTRUFELLI. Avrei da sottoporre alcune osservazioni in merito alle casette che si sono costruite e che si seguiranno a costruire a Messina. Io credo che, invece di fare quelle piccole case che hanno tutti i caratteri di opere provvisorie, sarebbe meglio eseguire opere con carattere definitivo.

Ad ogni modo, il meno è coperto dal più. Io tenevo essenzialmente a sentirmi dare dal Governo assicurazioni ufficiali sul ripristino del reparto macchine tanto necessario a Messina.

Sentite le esplicite dichiarazioni dell'onorevole Sacchi, mi dichiaro soddisfatto, e attendo fiducioso, sperando di non dovere attendere molto.

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

Viene ora l'interpellanza dell'onorevole Montù ai ministri dei lavori pubblici e degli affari esteri « sui ritardi che subisce la elettrificazione del Cenisio per le difficoltà frapposte dalla Paris-Lyon-Méditerranée, e se ad ovviarvi non reputino necessario affrettare la conferenza ferroviaria franco-italiana di Roma per la sistemazione completa di questa grande arteria internazionale ».

L'onorevole Montù ha facoltà di svolgerla.

MONTU'. Numerosissime sono già state in questa Camera e lo saranno ancora purtroppo le occasioni di dover parlare del valico del Cenisio. Perché, purtroppo, per quanto esso sia di vero interesse internazionale, tuttavia continua ad essere in tale stato di deficienza quasi come se fosse un ferra-vecchio inutile da potersi buttar via da un giorno all'altro senza un gravissimo danno per l'economia nazionale, mentre il Cenisio è soltanto uno strumento che per colpevole incuria si è lasciato lentamente decadere e irruginire, non rilevando come esso sia sempre uno strumento potentissimo, che rimesso a nuovo, può raddoppiare e triplicare la sua potenzialità.

Ora io credo non inutile ricordare che dalla parte del versante francese la linea fu messa in condizioni da servire realmente per il grande traffico ferroviario, e lo stesso Governo francese ed il Piemonte tutto con-

corde, come quello più direttamente interessato, in ripetute e frequenti occasioni richiamarono il nostro Governo a voler fare altrettanto dalla parte del versante italiano onde far sì che la linea del Cenisio rappresentasse tra i due paesi, fra Parigi e Roma, il miglior valico che si possedeva.

Ricordo che il *tunnel* del Fréjus è a doppio binario, ma ricordo pure che il tratto da Bardonecchia fin presso a Torino è a binario semplice; e per dare alla intera linea Parigi-Torino la voluta efficienza era ed è necessario raddoppiare il binario sulla intera tratta, giacchè è ovvio che, se un qualche tratto qualunque intermedio dovesse rimanere a semplice binario, evidentemente agli estremi dovrebbero prodursi nell'esercizio ferroviario fenomeni di ritardo e di ristagno quasi come in punti di strozzamento.

Questa del raddoppio completo del binario era la soluzione ideale, la soluzione, che si richiese invano per tanti anni al Governo italiano. È notorio che per le località, lungo le quali si svolge la linea Torino-Bardonecchia, la costruzione del secondo binario lungo tutto il percorso sarebbe cosa difficile, e, se pure non impossibile, certo però costosa: il Governo promise, che avrebbe duplicato il binario nel tratto da Torino fino a Bussoleno, garantendo d'altra parte che da Bussoleno a Modane avrebbe elettrificato la linea per modo da permettere un congruo aumento di potenzialità e di numero di treni corrispondentemente al doppio binario che prometteva di eseguire da Torino a Bussoleno. Non è in questa sede che io possa e voglia notare come anche il raddoppio del binario da Bussoleno a Bardonecchia, se pure di esecuzione difficile e costosa, non possa progettarsi e convenientemente eseguirsi abbandonando l'idea di costruire la linea parallela in piano orizzontale vicino, ma studiando invece la possibilità o di costruire la linea parallela del secondo binario, sovrastante o sottostante alla linea attuale, oppure pensando di togliere le pendenze eccessive — limitate pertanto fra Meana e Salbertrand — mediante lo sviluppo del binario lungo la sponda sinistra della Dora. Di queste soluzioni non è qui luogo oggi di parlare, perchè questo certamente mi trarrebbe in discussione di ordine troppo tecnico e speciale.

Io voglio notare qui, per l'argomento che debbo svolgere, che la elettrificazione della linea da Bussoleno a Modane rappre-

senta un ripiego, un succedaneo alla vera soluzione principale, alla quale nè il Governo francese, nè l'Italia debbono assolutamente rinunciare.

Noterò ancora che i lavori per il raddoppio del binario da Torino a Bussoleno seguirono con una lentezza fenomenale, tanto che io non credo si possa garantire oggi che il raddoppio sarà completato per il 1911 e ci si dovrà accontentare del doppio binario fino ad Avigliana. D'altra parte poi l'elettrificazione che doveva essere fatta da Modane a Bussoleno sarà grazia se per il 1911 verrà compiuta fra Modane e Bardonecchia, cioè lungo il tunnel del Cenisio.

La difficoltà poi di venire ad un'intesa è anche aumentata dal fatto che essendo la Paris-Lyon-Méditerranée una compagnia privata, essa ha bisogno che ogni sua decisione venga sanzionata dagli uffici governativi competenti, il che evidentemente si risolve in una grandissima perdita di tempo.

Ora io voglio far notare bene che a prescindere dalla necessità che l'elettrificazione avvenga da Modane a Bussoleno, così come il raddoppio del binario deve essere fatto da Bussoleno a Torino per avere almeno la soluzione di ripiego al doppio binario completamente efficiente, nel più breve tempo possibile l'elettrificazione deve essere compiuta almeno fino a Chiomonte; giacchè mentre accenno che i vantaggi della trazione elettrica sulla trazione a vapore sono di due specie e cioè: l'eliminazione del fumo, e la possibilità di una maggiore frequenza e di una maggiore velocità dei treni, debbo rilevare che non è già la Galleria del Fréjus quella che si trova nelle più cattive condizioni di aerazione, bensì quelle inferiori così dette di Exilles, ove è noto avvengono spesso dei casi di asfissia, casi che perdurano pur tuttavia malgrado l'adozione recente degli olii pesanti di nafta nell'alimentazione dei fuochi delle locomotive in luogo del carbone, mentre la vera tratta critica a semplice binario è quella compresa fra Salbertrand e Chiomonte, tratta che per 10 chilometri non ha alcun raddoppio.

La trazione elettrica attuata su questa tratta migliorerebbe notevolmente l'esercizio perchè aumenterebbe la velocità da 18 a 45 chilometri e la potenzialità della tratta stessa aumenterebbe, giacchè la si percorrerebbe in 14 minuti anzichè in 20 come avviene oggidì.

Mentre non posso proprio compiacermi per il ritardo immenso frapposto nel raddoppio

del binario da Torino a Bussoleno, io debbo invece esprimere una parola di lode sentita al Ministero dei lavori pubblici e per esso al ministro del tempo, onorevole Bertolini, per aver saputo risolutamente eliminare tutti gli impedimenti che ostacolavano l'anno scorso l'elettrificazione del Cenisio; e facendo per tal modo nascere le più fondate speranze di un buon avviamento e compimento di tale trasformazione.

Ma ecco che qualche mese fa sorsero nuove difficoltà, ma non già da parte dell'Italia, ma dalla parte della Francia o meglio della Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée; ed eccone le ragioni: all'inizio degli studi definitivi per la elettrificazione della linea Bardonecchia-Modane si aveva avuto affidamento dalla Direzione della Paris-Lyon-Méditerranée che l'impianto sarebbe stato da parte sua in ogni modo favorito e questo la Paris-Lyon-Méditerranée diceva quando era già in condizioni di conoscere di che genere d'impianto si trattava, poichè il sistema che si trattava di adottare non poteva costituire ormai più una novità per noi italiani che possiamo vantare lo splendido esperimento e la pratica riuscita del sistema trifase sperimentato sulle valtelinesi.

Ma allorchè si venne a trattative decisive circa i particolari tecnici dell'equipaggiamento elettrico aereo della stazione di Modane la Paris-Lyon-Méditerranée sollevò tali e tante difficoltà, specialmente in rapporto alla sicurezza dei viaggiatori e del personale, che fu necessario anche per un certo tempo di soprassedere ai lavori. Fra le pretese avanzate dalla Commissione tecnica della Società suddetta, pretese che certo non depongono in favore della praticità dei suoi componenti, vi era quella che tutte le linee di contatto nel dominio della stazione di Modane venissero sezionate in piccoli tratti a mezzo di interruttori, mettendo come condizione che ogni sezione di linea non dovesse trovarsi sotto tensione che al momento del passaggio della locomotiva.

Io ho rivolto la mia interpellanza ai ministri dei lavori pubblici e degli affari esteri per due diversi quesiti: per il primo ho già dato lode al Ministero dei lavori pubblici ed un ringraziamento voglio significare per lo stesso oggetto al Ministero degli affari esteri, perchè mi consta che uffici furono fatti dal nostro Governo al Governo della Repubblica francese, sicchè pare da precise informazioni assunte che oggidì la Paris-

Lyon-Méditerranée diminuisca le sue ingiustificate pretese di ordine tecnico sì da poter permettere che i lavori di trasformazione possano essere proseguiti senza interruzioni.

Il Ministero degli esteri pertanto non potrà negarmi di avere incontrato una strana resistenza passiva, così come altrettanto strane difficoltà hanno incontrato i tecnici italiani preposti alla elettrificazione presso la Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée.

Si dice, ed in fondo la ragione potrebbe anche essere giustificata, che in Francia e Governo e Società ferroviaria non vedano di buon occhio la elettrificazione della linea del Cenisio sul versante italiano, giacchè si teme che, con questo succedaneo di ripiego, al doppio binario, il Governo italiano finisca per dimenticare l'opera vera, principale e necessaria del completo raddoppio; e questo francamente esigerebbe per parte del Governo delle precise e categoriche dichiarazioni.

In Francia cioè si teme che la elettrificazione voglia dire, per lo Stato italiano, raddoppio del binario; e siccome in Francia e l'onorevole Reinach e l'onorevole Deleglise hanno ripetutamente affermato in seguito a diligenti studi eseguiti da competenti, che il raddoppio completo del binario nel versante italiano è assolutamente possibile, purchè l'Italia si disponga a far fronte ai suoi impegni ed alle sue promesse stanziando e spendendo quella quarantina di milioni che spese la Francia per il miglioramento nel versante savoiaro, così si spiegano quelle riluttanze e tutte quelle resistenze che purtroppo hanno tanto ritardato anche la modesta elettrificazione della stazione ferroviaria di Modane.

È evidente che in Francia la questione del Cenisio non si ritiene risolta con la semplice trazione elettrica e francamente non si ha torto; in Francia così come in Italia si vuole il doppio binario e del resto è bene ricordare che l'onorevole Deleglise, nel suo magnifico discorso pronunciato alla Camera dei deputati l'8 dicembre ultimo scorso, parlando della elettrificazione del Cenisio, ha riferito che la compagnia Paris-Lyon-Méditerranée, invitata ad esprimere il suo pensiero sulla trazione elettrica, ha detto che: « s'il doit subsister un tronçon à voie unique sur le versant italien, il en résultera, quel que soit le nombre des gares de croisement et la puissance des engins de traction, de suctions d'infériorité par rapport à la ligne française comme capacité de trafic ».

Questo è il pensiero della Paris-Lyon-Méditerranée sulla trazione elettrica nelle condizioni presenti della linea del Cenisio.

Aggiungo che dal complesso dei provvedimenti presi, appare probabile che da parte delle nostre ferrovie si voglia limitare l'applicazione della trazione elettrica, senza estenderla da Bardonecchia sino a Bussoleno, come era nel preventivo programma e come è necessario per rendere veramente efficace tale applicazione; poichè, come ho detto, sono la tratta Bussoleno-Salbertrand e la Galleria di Exilles quelle che rappresentano i punti critici della linea, nei quali il nuovo sistema di trazione può divenire veramente risolutivo.

Fra l'altro ha l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato avvisato ai mezzi necessari per provvedere l'energia elettrica adeguata a tale gravoso servizio. Indirette informazioni avute stamane mi farebbero credere che proprio oggi furono chiamati a Roma industriali esercenti imprese elettriche, e proprio a questo scopo. È egli vero?

Ciò detto io non chiedo nemmeno al Governo che esso mi dia degli affidamenti precisi ed impegnativi che la attuale elettrificazione non pregiudicherà in non lontano avvenire la soluzione completa e veramente efficiente del doppio binario su tutto il versante italiano; io mi permetto di chiedere altra opera ed altri affidamenti perchè sono convinto che se a quelli si terrà fede, la linea del Cenisio a breve scadenza sarà rinnovata, così da soddisfare egregiamente a quelle esigenze che i traffici richiedono.

Ricordando ad onore delle ferrovie di Stato, del nostro Governo e dei tecnici precari che ne fecero parte, l'opera egregia e sollecita spiegata dalla Commissione speciale che, presieduta dal commendatore ingegnere Crosa, decise, preparò ed attuò in pochissimi mesi e fra non lievi difficoltà l'elettrificazione del Sempione; io chiedo al ministro dei lavori pubblici che questa Commissione sia al più presto richiamata in vita e ad essa sia di nuovo demandato tutto ciò che si riferisce alla trazione elettrica ed in questo momento specialmente la trasformazione che si compie sulla linea del Cenisio.

Al ministro degli esteri chiedo che analogo Commissione, per trattare con la nostra, egli ottenga di far nominare dal Governo francese; ma a lui sovra tutto io mi permetto ricordare quanto già dissi svolgendo una mia interrogazione sulla oppor-

tunità di affrettare la conferenza ferroviaria franco-italiana a Roma: conferenza che, come ho dimostrato, deve avere essenzialmente carattere politico.

Io fui francamente soddisfatto quel giorno in cui dal banco del Governo mi si rispose che non erano state fatte all'uopo trattative ufficiali dal Governo francese, perchè così implicitamente cadde l'insinuazione che potesse farsi al nostro Governo di non aver voluto accedere alla conferenza stessa. Sono convinto che l'onorevole ministro degli esteri è perfettamente persuaso del grande valore che può assumere un tale convegno, giacchè dal miglioramento delle relazioni ferroviarie e quindi commerciali fra la Francia e l'Italia non può nascere che un grandissimo vantaggio per noi, ed in una conferenza del genere il primo argomento non solo trattato ma certamente anche risolto a seconda del desiderio di tutti e dell'interesse generale sarà quello del reale e completo miglioramento del nostro Cenisio. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Rispondendo all'interpellanza dell'onorevole Montù vengo necessariamente a rispondere anche alle interrogazioni, che sullo stesso argomento mi hanno rivolto gli onorevoli Daneo, Richard e Casalini, insieme coi colleghi Paniè, Ferrero di Cambiano e Nofri, riguardanti tutto il problema dei miglioramenti del Cenisio e delle comunicazioni ferroviarie, che vi si collegano.

PRESIDENTE. Permetta, onorevole ministro dei lavori pubblici, che si dia lettura di queste interrogazioni.

SCALINI, *segretario, legge*:

Richard, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se e quando intenda portare la linea Torino-Modane alla sua massima potenzialità mediante il raddoppio del binario, anche nel tratto Bussoleno-Salbertrand, e se non creda conveniente ed urgente abbreviare intanto la durata del percorso dei treni diretti Roma-Modane-Parigi con opportuni aumenti di velocità »;

Casalini Giulio, Nofri, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere a qual punto si trovino i lavori di raddoppio dei binari e di trasformazione della trazione sulla linea Torino-Modane e per sapere quali siano i suoi propositi perchè la linea del Cenisio possa, nell'occasione della prossima esposizione, e permanentemente poi, provvedere agli accresciuti bisogni del traffico internazionale »;

Daneo, Paniè, Ferrero di Cambiano, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se non creda necessario di adottare energici provvedimenti perchè i lavori di raddoppiamento di binario e d'impianto della trazione elettrica sulla linea del Frejus siano rapidamente condotti a termine e perchè per comodità di orari e rapidità e frequenza di treni la linea Roma-Torino-Modane sia messa in condizione di spiegare la massima efficienza in occasione delle esposizioni di Roma e Torino nel 1911 ».

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

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Devo premettere che il Governo divide appieno il convincimento che la risoluzione delle varie questioni relative al Cenisio, se costituisce un bisogno imprescindibile per il Piemonte, data la sua situazione geografica, rappresenta però anche un grande interesse ed un dovere nazionale.

Ciò posto, occorre distinguere nelle richieste degli onorevoli colleghi ciò, che si riferisce al raddoppiamento del binario, e ciò che si riferisce alla elettrificazione della linea.

Non è qui il caso di discutere le cause, per le quali lo sviluppo dei lavori è potuto sembrare troppo lento alle spiegabili impazienze delle popolazioni interessate. Quanto al doppio binario, non bisogna dimenticare le grandi difficoltà tecniche e l'impossibilità di attaccare il lavoro in molti punti contemporaneamente per non creare troppe soggezioni alla marcia dei treni. E quanto alla elettrificazione bisogna tener conto del tempo, che trascorse prima per assicurare la fornitura dell'energia elettrica, mediante la convenzione col comune di Torino, e poi per compiere gli studi di dettaglio.

Comunque più che a discussioni vane su ciò, che non si è potuto fare, io credo doveroso dar l'attenzione e l'opera a ciò che si deve fare.

Ed in ciò non mancherà certo ogni mio buon volere, conformemente al principio, che è mia costante guida, di accelerare più che è possibile l'esecuzione dei lavori pubblici, per i quali si è preso impegno di fronte al Paese.

Presentemente, dell'intera linea Torino-Modane, chilometri 105, sono armati con doppio binario i due tratti estremi: Modane-Salbertrand (chilometri 36) e Torino-Collegno (chilometri 10); e sono in corso i lavori di raddoppiamento nel tratto da Collegno ad Alpignano.

Io ho dato disposizione perchè a tali lavori in corso sia dato il più vigoroso impulso, e vengano al più presto iniziati anche quelli tra Alpignano ed Avigliana, in modo che anche il tratto Collegno-Avigliana sia compiuto nel 1911.

Ho poi interessato la Direzione generale perchè fin da ora predisponga il programma ulteriore di gradualità e solleciti lavori per proseguire il raddoppiamento dei successivi ventun chilometri fino a Bussoleno. Così l'intera linea verrà raddoppiata, tranne pel tratto Bussoleno-Salbertrand (chilometri 24) che è oltremodo difficile e costoso, come ha ben riconosciuto l'onorevole Montù, pel quale nessun impegno è stato preso finora. Nè io potrei prenderlo ora, come desidererebbe l'onorevole Richard.

Non ricorro ad argomenti finanziari. Potrei ricordare che la linea Modane-Torino ha dato, secondo l'ultima statistica, sebbene già per la maggior parte a doppio binario, un prodotto lordo di 46,861 lire per chilometro, mentre vi sono nella rete quindici linee che danno prodotto maggiore, e che sono ancora a semplice binario per una lunghezza di circa 1,200 chilometri, e mentre troppo inferiori alle nostre aspirazioni sono i fondi messi a nostra disposizione per siffatti raddoppiamenti.

Io, tuttavia, a questi argomenti non ricorro, essendo ben conscio dello speciale valore internazionale della linea del Cenisio, che gli può meritare speciali preferenze; e, se non assumo fin da oggi l'impegno desiderato, gli è perchè i tecnici assicurano che la potenzialità fornita dalla trazione elettrica sia per ora sufficiente a far fronte al movimento più intenso che potrà transitare per il Cenisio. Non esito però ad affermare che, se ciò non dovesse essere, non riterrei affatto pregiudicata la questione e non mancherei di provvedere per la spesa necessaria.

Questa mia esplicita dichiarazione soddisferà, spero, l'onorevole Montù, che si è fatto eco dei timori che l'elettrificazione finisca per far dimenticare la meta finale che è e deve essere per tutti il raddoppiamento completo della linea.

Affrettiamo intanto (è il voto concorde) la promessa elettrificazione da Modane a Bussoleno, dalla quale, come è noto agli onorevoli colleghi, si attende un aumento della velocità dei treni, specialmente in salita, ed una maggiore portata dei treni stessi, in modo che la potenzialità della linea sarà presso che duplicata.

Per il tratto Bardonecchia-Modane ho

avute notizie tranquillanti. L'opera non è lieve: si tratta di posare la conduttura primaria da Chiomonte a Modane, e della secondaria o di contatto da Bardonecchia a Modane; di adattare i fabbricati per i macchinari della sottostazione di trasformazione a Bardonecchia; di costruire i fabbricati di sezionamento della primaria da Oulx a Salbertrand; di provvedere all'ampliamento della stazione di Bardonecchia, all'attrezzatura di binari e scambi a Bardonecchia e Modane, ed al rinnovamento del binario in galleria del Fréjus. Questi lavori sono già intrapresi e si condurranno con tutta la solerzia possibile, in modo che, con la primavera del 1911, la trazione elettrica potrà funzionare. Essa poi verrà estesa fino a Bussoleno, appena sarà provveduto alla fornitura della necessaria energia elettrica. A tal fine si stanno prendendo accordi con Enti che possano dare la occorrente quantità di forza, senza che le ferrovie di Stato abbiano a costruire la propria centrale idroelettrica.

Ringrazio l'onorevole Montù delle cortesie parole di elogio avute per la nostra Amministrazione, che egli ha riconosciuto aver dato ogni sua forza per superare gli ostacoli contro la elettrificazione.

Riconosco che ritardi vi sono stati per il lavoro sul territorio francese, ma non posso condividere gli appunti dell'onorevole collega contro la Società ferroviaria, ed il Governo amico, che è come noi interessato alla linea.

Il ritardo fu dovuto essenzialmente a questioni tecniche e sono lieto di annunziare che in un convegno avvenuto giorni fa a Modane sembrerebbero appianate le difficoltà, essendosi ottenuto l'accordo sugli impianti da noi proposti. Un altro convegno complementare avrà luogo il giorno 8 giugno a Parigi e ieri stesso ho insistito perchè non sia in nessun modo prorogato.

Giunti ormai a questo punto, non ritengo che convenga da parte nostra ricorrere all'istituzione di particolari Commissioni tecniche di vigilanza sulla elettrificazione del Cenisio. Ciò potrebbe invero produrre cambiamenti di direttive e ritardi e portare ad una conseguenza opposta a quella che l'onorevole Montù invoca. Sarebbe strano cominciare a studiare mentre si sta facendo, e fra pochi mesi gli impianti debbono essere inaugurati. Del resto ormai l'Italia nostra in questo genere importante di impianti non è più alle prime armi, e, dopo gli esperimenti felicissimi, che ci sono invidiati da-

gli altri paesi, mostra di saper tradurre in atto le scoperte e le divinazioni del genio italiano, da Volta a Galileo Ferraris.

In ogni modo, a dileguare le ultime difficoltà che ancora possano sussistere, varrà definitivamente la conferenza diplomatica che per il miglioramento delle vie di accesso fra la Francia e l'Italia sarà tenuta fra breve e sulla quale il collega sottosegretario degli esteri potrà a momenti darvi assicurazioni precise.

Senza entrare nei dettagli tecnici per i quali basteranno i già accennati convegni, uscirà, io mi auguro, da questa conferenza, l'impulso perchè quel primo traforo, che unì le due nazioni sorelle, acquisti tutta l'importanza cui gli dà diritto la sua posizione naturale.

Gli onorevoli colleghi che hanno presentato interrogazioni domandano anche che con opportune modifiche negli orari vengano abbreviati i percorsi da Torino a Roma, come da Torino a Parigi.

Conviene notare che in questi ultimi tempi la velocità dei treni è andata sempre aumentando su codesti percorsi. Infatti, la durata minima del viaggio da Modane a Torino, che nel 1905 era di tre ore e quattordici minuti, sarà, col prossimo orario estivo, di ore 2.45, con una riduzione del 15 per cento circa.

E la durata minima complessiva del viaggio Modane-Roma da ore 18.40 diminuirà a 16-15, con una riduzione del 13 per cento. Contemporaneamente un notevole aumento è avvenuto nel numero delle comunicazioni dirette internazionali pel Cenisio, e crescerà ancora col giugno prossimo, attuandosi una nuova comunicazione diretta Roma-Torino-Parigi, congiungendo l'attuale treno 8 Roma-Torino, accelerato di mezz'ora, con il treno 10 628 Torino-Parigi, che verrà accelerato di un'ora e dodici minuti.

Tuttavia non mi nascondo che siamo ancora lontani da ciò che sarebbe desiderabile. È stata citata una lettera dell'illustre ministro francese dei lavori pubblici onorevole Millerand che fa risaltare la minore velocità dei treni sul versante italiano, di fronte a quella raggiunta sul versante francese. Ciò dipende soprattutto dalla minore acclività di quest'ultimo. Basta osservare per convincersene che nel versante italiano si deve vincere un dislivello di 881 metri con un percorso di 42 chilometri, mentre sul versante francese si hanno 81 chilometri per salire di 785 metri. Si ag-

giunga la necessità di fermarsi nella discesa in vari luoghi (Bardonecchia-Oulx-Salbertrand) per esigenze locali e di coincidenza: nè, abolendo le fermate, si potrebbe guadagnare notevole tempo.

Si è, onorevoli colleghi, per vincere le difficoltà dei luoghi e per poter ottenere una maggiore rapidità che sono in corso i lavori di raddoppiamento e di elettrificazione sulla linea. Appena la trazione elettrica sarà attivata, cioè nella prossima primavera, ulteriori riduzioni verranno introdotte. Io penso che, piuttosto che indugiare in reciproci appunti alla Francia per i ritardi nella elettrificazione ed all'Italia per i ritardi nei raddoppi, sia dovere ed intento dell'una e dell'altra di raccogliere gli sforzi per raggiungere lo scopo comune. È con questo concetto che si aprirà la prossima conferenza.

Debbo poi assicurare gli onorevoli colleghi che, quanto ai servizi straordinari per l'Esposizione del 1911, essi verranno predisposti in conformità alle relative esigenze, e nessuna limitazione per deficienze di impianti verrà causata al grande movimento di viaggiatori e di merci che sarà per svolgersi in occasione di una così solenne affermazione nazionale.

Un'ultima parola, onorevoli colleghi, non posso tacere in risposta a voci corse nei giornali, che affermavano essersi stornati per altri lavori i fondi destinati al Cenisio ed in generale ai lavori ferroviari del Piemonte. L'accusa non è fondata nei fatti.

Sulle somme approvate dalla legge del 23 dicembre 1906, n. 638, e precedenti, per spese in conto patrimoniale (lavori lungo le linee, stazioni, officine, acquisti di rotabili e varie altre) a tutto aprile corrente anno erano stati approvati lavori per 418,365 milioni sull'intera rete, di cui 59,625 milioni per il compartimento di Torino; somma questa che uguaglia la quota che può ritenersi assegnata al compartimento di Torino in ragione delle sue unità di traffico rispetto a quelle dell'intera rete.

Tale somma supera quella delle tabelle dimostrative annesse alla relazione Tedesco alla legge 23 dicembre 1906, che però non aveva alcun valore impegnativo: in detta relazione erano indicati 53,500 milioni per le linee e stazioni del compartimento di Torino, sopra 466,660 destinati ai lavori dell'intera rete.

Nulla dunque si è sottratto alle giuste richieste del Piemonte. Che se si dimostreranno ulteriori ed imprescindibili necessità,

il Governo non dimenticherà di fare il suo dovere, ed io personalmente sarò il più fido alleato degli onorevoli colleghi che sostengono insieme al vantaggio della loro regione quello dell'intero paese. (*Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di parlare.

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Io risponderò con brevi parole, poichè l'azione del Ministero degli esteri è soltanto azione politica e tutti i suggerimenti tecnici sono stati forniti dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Risponderò, anzitutto, all'onorevole Montù che noi abbiamo con continue sollecitazioni tenuto desta l'attenzione del Governo francese per la risoluzione di questa importantissima questione di carattere internazionale. E fino agli ultimi giorni abbiamo interessato la nostra ambasciata a Parigi affinché fosse risolto con sollecitudine questo importantissimo argomento.

Posso dichiarare con piacere all'onorevole Montù che v'è stata da parte dell'onorevole ministro degli esteri della Repubblica francese tutta la sollecitudine per corrispondere alle nostre premure. Il ministro Pichon ebbe a dichiarare e ad assicurare il Governo italiano che avrebbe fatto ogni pratica presso il suo collega e presso la Compagnia di Lione affinché fosse sollecitamente risolta la questione del miglioramento delle ferrovie del Cenisio.

E vengo poi alla seconda parte, cioè alle conferenze di cui l'onorevole Montù chiedeva al ministro degli esteri: due generi di conferenze, se ho capito bene. Una riguarda una conferenza tecnica, alla quale però l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha risposto non accedendo al desiderio dell'onorevole Montù, perchè ritiene che allo stato delle pratiche essa fosse superflua. Per l'altra invece che ha carattere essenzialmente politico, son lieto di dichiarare all'onorevole Montù e di comunicare oggi alla Camera che, in base a speciali trattative, le quali si sono svolte in questi ultimi tempi tra il Governo italiano ed il Governo francese, siamo arrivati al punto che la conferenza internazionale ferroviaria per i valichi alpini avrà luogo ben presto, forse nel prossimo mese di giugno, e che si sono scambiate fra i due Governi delle note per assicurare che questa conferenza abbia realmente luogo.

Ritengo, con queste mie dichiarazioni, di avere esaudito il desiderio dell'onorevole

Montù e di aver compiuto anche il mio dovere di italiano nel sollecitare la realizzazione di questa conferenza che ha tanta importanza per i rapporti economici e morali fra i due paesi. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Gli onorevoli Casalini e Nofri non sono presenti.

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

RICHARD. Mi duole di non potermi dire molto soddisfatto delle risposte date dall'onorevole ministro dei lavori pubblici all'interpellante onorevole Montù.

Dico subito le ragioni per cui non posso dichiararmi soddisfatto e che dipendono appunto da quella dichiarazione così recisa dell'onorevole ministro di non volere assumere impegni in ordine alla questione del raddoppio integrale del binario, fra Torino e Modane a partire da Bussoleno.

Questa dichiarazione recisa mi duole anche perchè, dal momento che si è parlato di quella Commissione internazionale che deve venire a trattare tutte le questioni delle comunicazioni tra l'Italia e la Francia, evidentemente, senza dire di essere addentro nelle segrete cose, è certo, assolutamente indiscutibile, che siccome la questione del miglioramento del Cenisio sarà a capo di quella discussione, ne verrà di necessaria conseguenza che si tratterà del raddoppio integrale del binario, la quale soluzione non solo ideale, ma anche morale, sarà certo anche domandata dalla Francia.

Nessuno di noi ignora e tanto meno l'onorevole sottosegretario di Stato agli esteri, che nel 1905, in un momento in cui la Camera francese ebbe a discutere e a decidere sulla questione importantissima della ferrovia Cuneo-Nizza, vi fu un momento psicologico in cui bastò che un deputato, che era relatore della Commissione, dicesse: « no, non vogliamo sottoscrivere il compimento della linea Cuneo-Nizza se non si fa il raddoppio integrale del binario tra Torino e Modane », perchè la Camera deliberasse in quel senso.

E quando il Senato fu chiamato a ratificare questa deliberazione gravissima, che era quasi una guerra in tempo di pace tra le due nazioni, ci fu un senatore, e lo cito ad onore, il senatore Perrier di Chambéry, il quale (e l'ho sentito anche dire personalmente da lui) disse: Evidentemente il Senato non è così giovane come la Camera: quindi un rifiuto così reciso in una questione così delicata con una Nazione amica noi non lo possiamo dare.

Ed allora il Senato politicamente trovò una formula conciliativa, una formula cortesissima ma che in fondo e in sostanza suonava così: il Senato non ratifica questa deliberazione della Camera francese perchè è persuaso che naturalmente la Camera e il Governo italiano vorranno addivenire finalmente a quel raddoppio del binario che per il momento è il pomo della discordia tra i due paesi.

Questa è storia di cinque anni fa. E allora evidentemente voi avete un impegno morale, ed ecco perchè mi duole, ripeto, sentire oggi alla Camera dal rappresentante del Governo, dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, dire che egli non assume impegni...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Oggi, oggi non posso.

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. C'è una conferenza!

RICHARD. ...perchè moralmente vi è un impegno che sorpassa tutto quello che possiamo dire oggi. Ma poi, all'infuori di questo impegno morale vi è la necessità tecnica, perchè, si persuada, onorevole ministro, che qualsiasi altra soluzione, come diceva benissimo il collega Montù, non è che un palliativo, come quella famosa elettrificazione. Tempo fa, onorevole ministro, un vostro predecessore, l'onorevole Bertolini che vedo qui presente, fece in quest'aula una mezza confessione lasciando comprendere che se si trattasse oggi di ricominciare la linea con la elettrificazione forse nè il Governo nè la Direzione generale consentirebbero perchè si tratta di mezze misure che inghiottiscono i milioni e non danno una risoluzione definitiva della questione: si spendono, sei, sette, otto milioni che sono già circa un terzo della spesa totale per il raddoppio del binario.

E ripeto, vi è anche una assoluta necessità tecnica. Il Parlamento italiano ebbe occasione fin dal 1881 di occuparsi della solidità di quella linea soprattutto del tratto Bussoleno-Salbertrand. Furono mandati periti per accertare se gli scoscendimenti lenti delle gallerie in quel tratto presentassero pericolo per la incolumità dei viaggiatori.

E quantunque il parere dei periti fosse favorevole (e ciò facilmente si comprende perchè allora vi erano le Società che non volevano fare nessuna spesa e ne abbiamo avuta una prova al tempo del riscatto), si tratta però di una strada molto pericolosa per il tratto di dieci o quindici chilometri e

per eliminare il pericolo dovrà poi finirsi col trasportare il binario sulla sponda sinistra della Dora, facendo lavori che importano una spesa ingentissima.

E venendo ora all'altro argomento di cui parlo nella mia interrogazione, della convenienza cioè ed urgenza di abbreviare la durata del percorso dei treni diretti Roma-Modane-Parigi, ho avuto oggi dichiarazioni rassicuranti per l'avvenire.

Ad ogni modo per il passato abbiamo una inferiorità veramente sbalorditiva (è la vera parola) della linea Roma-Modane-Parigi in confronto con la Roma-Firenze-Parigi. Benchè la linea di Milano sia più lunga di cinquantasei chilometri e presenti anche difficoltà maggiori, si impiega con essa, per giungere a Parigi, un'ora e mezzo di meno che non con quella del Cenisio.

PRESIDENTE. Onorevole Richard, le faccio notare che ella non può parlare più di cinque minuti.

RICHARD. Scusi, onorevole Presidente; ma l'argomento è molto importante.

E basta del resto andare alla stazione di Roma-Termini alla partenza del treno Torino-Parigi, per convincersi che non vi è più un viaggiatore che si serva di questa linea per Parigi. E a ragione, perchè basta fare un confronto, come l'ho fatto io.

DANEO. Non diciamole noi queste cose!

RICHARD. Partendo alle 8, per la linea di Genova-Torino-Modane si arriva a Torino alle 22.55. Sono quindi nientemeno che 15 ore con 28 fermate.

Tutto quello che farete per aumentare la velocità, non servirà a niente, se lasciate che un treno diretto, che deve avere la finalità di portare i viaggiatori da Roma a Parigi, si fermi nelle città principali per delle mezz'ore, come a Genova.

La velocità commerciale sarà sempre quella di 44 chilometri l'ora, contro una velocità di circa 52 chilometri sul treno che va da Roma a Milano. Difatti per Milano, partendo alle 9, quindi un'ora più tardi, che può essere di riposo per i viaggiatori, si arriva a Milano alle 21.45, con una precedenza di ore 1.20.

Mi duole di insistere ma, per non ritornare periodicamente su queste questioni, che sono anche un poco uggiose, insisto presso l'onorevole ministro dei lavori pubblici non perchè faccia alcun trattamento di favore alla linea del Cenisio, ma perchè faccia un trattamento di uguaglianza perfetta, perchè ciò che mi preme, non è solo

di vedere sulla linea del Cenisio l'elettrificazione, ed anche il raddoppio del binario dove ancora non esiste, ma di vedere questa linea in grado di poter sostenere in tutto la concorrenza con le altre linee esistenti ed anche cogli eventuali valichi che potessero ancora aprirsi. (*Bene!*)

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

DANEO. Comincio col dichiararmi largamente soddisfatto delle buone intenzioni manifestate dall'onorevole ministro dei lavori pubblici. Ma, se dalle buone intenzioni manifestate dall'attuale ministro, sulle quali non ho il più lontano dubbio, risalgo a quelle dei predecessori ed esamino ciò che una serie di ministri, dall'onorevole Tedesco, all'onorevole Gianturco, all'onorevole Bertolini, al mio amico Rubini, dissero ed operarono per la linea del Cenisio, debbo concludere che, senza colpa loro, ma forse per incuria dell'amministrazione delle ferrovie italiane, si andò sempre, non migliorando, ma peggiorando il trattamento della linea del Cenisio.

Debbo considerare questa questione sotto due aspetti. E dirò anzitutto che fu ingannata (mi si permetta la parola) la buona fede del ministro, facendogli addurre come argomento in favore, quello che è il più forte argomento contro il lavoro e l'opera della nostra amministrazione ferroviaria, cioè che la linea del Cenisio dia ora soltanto 46,900 circa di entrata lorda, e possa perciò rimanere con un solo binario. Gli informatori avrebbero dovuto aggiungere che, prima del 1905, si era avvicinata alle 60 mila, e che continuando l'attuale trattamento è molto probabile che, fra qualche anno, il ministro dell'avvenire potrà dirci che si è appena a 30 mila lire.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Non c'era ancora il Sempione.

DANEO. Ed è per questa ragione del cattivo trattamento fatto alla linea del Cenisio, che le merci hanno continuato a passare per Moncenisio, ma i viaggiatori cominciano a passare per il Sempione, anche per la zona dove non vi sarebbe la ragione del passaggio. Non vi sarebbe per tutte le provenienze da Roma, ad esempio, perchè per il Sempione da Roma a Parigi sono 1495 chilometri reali, per il Cenisio sono 1441, cioè 54 di meno. E se si guarda alle distanze virtuali, siccome tra Roma e Parigi per il Sempione si deve passare oltre che per il Sempione anche per il Giura per ridiscendere in Francia, così furono calcolati almeno 120

chilometri di differenza virtuale a vantaggio della via per il Cenisio.

E posti questi 120 chilometri almeno di differenza, il vantaggio che si traduce negli orari è questo che si va in due ore di meno per la linea del Sempione piuttosto che per la linea del Cenisio, e ciò non per quel che succede sulle linee francesi o svizzere, ma specialmente per quel che succede sulle linee italiane Roma-Torino-Modane. E questo accade non già per scarsità di raddoppio di binario (perchè nelle linee del Sempione è minore la quota del doppio binario tra Roma e Parigi di quello che sia per la linea del Cenisio), ma unicamente per la ragione delle lunghe e frequenti fermate, delle velocità scarsissime dei treni, sicchè è evidente la minor cura che l'amministrazione delle ferrovie ha verso questa linea del Cenisio, che è pure la più antica, diretta e frequentata delle nostre strade ferrate di comunicazione colla Francia.

Il ministro ha oggi parlato, ed anche in ciò si va peggiorando, del raddoppiamento di binario a cui egli intende ed intenderà con tutta la massima buona volontà, ne sono sicuro. Ma sapete a che punto eravamo già, su questo argomento, l'anno passato? Allora il presidente del Consiglio al Comitato «Pro Cenisio» di Torino, accompagnato dai deputati e dal sindaco che gli parlava, rispondeva, come rilievo da una lettera stampata al ministro, prima di tutto così: « Il Governo completerà il raddoppiamento del binario per tutta la linea da Torino a Modane, salvo per dodici chilometri di via tra Meana e Salbertrand di natura eminentemente difficile ».

Faccio notare al ministro ed alla Camera che i dodici chilometri dell'anno passato oggi sono già diventati ventiquattro, ed invece che tra Meana e Salbertrand adesso il ministro parlò solo di raddoppiare tra Bussoleno e Salbertrand, allungando così di dodici chilometri il tratto di via in cui rimarrebbe un semplice binario. Vedete quindi con quale marcia all'indietro si procede anche nei propositi di benevolenza del Governo!

Si dichiarava poi allora che si sarebbero fatti senza dubbio gli studi eventualmente anche per una nuova galleria, e si ammetteva come adesso e più apertamente la necessità del raddoppiamento completo, al quale si accennava come ad un impegno internazionale e come ad un dovere verso quella regione e verso la linea che, ripeto, costituiva un grande interesse nazionale, per-

chè essa rimarrà sempre, o almeno per lunghissimo tempo, il migliore dei nostri valichi a cui la genialità preveggenza di Cavour dette nella grande galleria la larghezza del doppio binario mentre poi la piccolezza di coloro che gli succedettero restrinse le linee di accesso ad un binario solo.

Ed oggi noi troviamo che anche gli studi per il doppio binario completo che è evidentemente necessario, si sono andati rallentando e che anche la posa del doppio binario tra Torino e Bussoleno promessa, votata, iniziata da cinque anni, andò rallentando così da aver proceduto a cinque chilometri all'anno in terreno scoperto e pianeggiante.

Io rendo omaggio alla buona volontà di tutti i ministri e specialmente all'amico, onorevole Rubini, che di fronte alle insistenze forse alquanto noiose del collega che rappresentava gli interessi non solo di Torino e del Piemonte ma del paese, patrocinando questo grande interesse nazionale che è costituito dalla linea del Cenisio, aveva preso anche esso impegno e dato certamente tutta l'anima sua all'acceleramento di questi lavori, tanto da aver promesso che nell'anno, prima della primavera sarebbero giunti i nuovi binari fino a Rosta...

RUBINI. Nella primavera.

DANELO. Già. Il suo *prima della primavera* era divenuto da parte dell'Amministrazione *nella primavera*.

RUBINI. E vero; ed anche questo è un saggio del rallentamento, almeno di qualche mese, che l'Amministrazione imponeva tempo fa alle intenzioni del ministro.

PRESIDENTE. Onorevole Daneo, le ricordo che i cinque minuti sono passati.

DANELO. Ella ha ragione, onorevole Presidente, ma se la benevolenza sua e i semi ozi lunediani della Camera non mi concedono oggi qualche minuto di più, interpretandoli come tempo tecnico, secondo l'espressione già adottata dall'onorevole Tedesco, sarà impossibile che io spieghi il mio concetto. Ma starò nei cinque minuti... di tempo tecnico. E concludo.

Noi siamo venuti adesso a domandare che questi lavori per il doppio binario e l'impianto della trazione elettrica almeno siano energicamente spinti. E spero che siano accelerati anche gli studi per il raddoppio completo, o per nuove eventuali gallerie. La volontà del ministro c'è, e, sebbene il suo potere sia dimidiato dalla cosiddetta autonomia, io dico che fino a un certo punto, per usare una frase Murrina, senza allusioni

alla *turlupineide*, egli, può spiegarlo. Ed io auguro e spero che egli midarà modo un'altra volta di dichiararmi veramente soddisfatto, non solo delle intenzioni, ma anche dei fatti.

Dopo l'ampio svolgimento che il collega Montù ed anche il collega Richard diedero alle nostre ragioni, io credo di non dovere entrare in altri particolari nè aggiungere di più a sostegno del comune pensiero. (*Approvazioni*).

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

MONTÙ. Dopo quanto hanno detto i colleghi Richard e Daneo, a me rimane poco da aggiungere.

Ma torno precisamente a ripetere le domande che mi permettevano di fare nella mia interpellanza.

Io non voglio entrare nella questione trattata dall'onorevole ministro dei lavori pubblici e che forma oggetto dell'interrogazione dell'onorevole Casalini: la faccenda dello storno. Mi consenta, onorevole ministro, che io, pur ossequiente anche in questo alla sua persona, non creda a quanto ella ha letto.

E vengo al tema della mia interpellanza, rilevando questo fatto.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici diceva, e l'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri soggiungeva, che non è necessaria quella Commissione tecnica da me richiesta, perchè vi supplirà la conferenza.

Io domando una Commissione tecnica speciale che non dev'essere quella che si raduna per la conferenza. Questa è un'altra cosa. Se io volessi parlare qui a questo proposito divagherei ben oltre i cinque minuti tecnici!

Vorrei che la direzione delle ferrovie dello Stato si persuadesse che siffatte trattative esulano dal suo compito essenzialmente tecnico-amministrativo e che per le questioni speciali tecniche ci vogliono degli specialisti tecnici, e in questo caso degli elettrotecnici che siano al corrente di ciò che si fa all'estero in ordine alla trazione elettrica. Questo volevo dire, ed ho visto che coloro, i quali alla questione ferroviaria si interessano soprattutto, hanno ricordato l'opera di quella Commissione presieduta dal Crosa e della quale facevano parte elettrotecnici veri, come l'Arnò e qualche altro di quei tecnici e studiosi che possono dire qual'è il momento vero che si attraversa per la trazione elettrica.

Perchè io ho detto qui (e lo dico con

qualche conoscenza di causa) che quando si parla per ora da noi di voler fare delle trasformazioni di linee ferroviarie in elettriche noi intendiamo parlare di linee trifasi, perchè gli esperimenti delle linee valtellinesi furono ottimi. Ma mi permetta, onorevole ministro, di dirle che in America ed in Germania soprattutto, (e siamo in Europa e non molto distanti) di sistema di trazione trifase non si parla più, ma si parla e si tratta del sistema monofase come del più semplice per l'equipaggiamento e quindi più economico.

Ora io non credo che alla Direzione generale delle ferrovie si possano avere uffici composti di tecnici ed elettrotecnici adatti per tenere dietro a tutto questo movimento. E mi pare che quella Commissione estranea consultiva sia appositamente creata per sopperire a queste necessità. Quindi per questa parte consenta, onorevole ministro, che non mi dichiaro soddisfatto.

Viceversa, mi dichiaro soddisfatto per quanto mi fu detto circa la conferenza internazionale; e mi allieto sia stato (e di questo rendo lode al Governo) per opera del Governo nostro fatto in modo che forse per la prima metà del mese venturo questa conferenza di Roma sia tenuta. E ricordo che a questa conferenza non debbano partecipare solamente tecnici ferroviari. E qui nasce un po' di equivoco nella risposta.

La Commissione consultiva che io chiedo non è già un ente che deve sussidiare la conferenza; tutt'al più essa la integrerebbe trattando e sollecitando volta a volta le pratiche per la più pronta risoluzione delle difficoltà momentanee emergenti dai lavori della trasformazione. La conferenza deve essere una conferenza (che in gergo parlamentare non so se si chiami anche tecnica) ma che deve esser preordinata con finalità e con persone di ordine politico-ferroviario. Ed io dissi una volta e ripeto qui ancora che, malgrado che il rappresentante della Paris-Lyon-Méditerranée signor Mauris abbia dichiarato recentemente a Milano che la Paris-Lyon-Méditerranée ha tutto il vantaggio di far passare il traffico per la linea del Cenisio e non per la linea del Sempione, mi permetto di osservare che per parte delle Società vi possono essere ragioni speciali per cui talvolta non vi sia coincidenza fra gl'interessi ferroviari, propriamente detti delle società ferroviarie stesse, e gl'interessi veri e ben più generali delle regioni che vengono attraversate dalle ferrovie da quelle esercite. (*Approvazioni*).

E questo è quanto mi permetto d'obiet-
tare, aggiungendo che se la conferenza
verrà così formata io sono persuaso che il
problema troverà la sua logica e invocata
soluzione perchè prima ed innanzi tutto,
uomini sereni e amanti del pubblico bene
dovranno affermare la necessità del rad-
doppio completo della linea del Cenisio,
opera prima ed indispensabile per il mi-
glioramento delle comunicazioni fra la Fran-
cia e l'Italia, lavori urgenti e necessari per
sodisfare le richieste del Piemonte e del
paese intero e nello stesso diretto ed im-
mediato interesse dell'Erario per utilizzare
e metter in valore ciò che già esiste e che
costituisce una gloria dell'ingegneria ita-
liana. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Passeremo ora all'ultima
interpellanza.

Gli onorevoli Calisse, Pais-Serra, Ci-
raolo ed Abozzi, interpellano il ministro
delle finanze « per conoscere con quali cri-
teri e con quali garanzie si proceda nel suo
Ministero alle promozioni di grado ».

FACTA, *ministro delle finanze*. Onorevole
Presidente, sono d'accordo con l'onorevole
Calisse che l'argomento di questa interpel-
lanza sia rimesso alla discussione del bi-
lancio delle finanze.

PRESIDENTE. Sta bene. Così l'ordine
del giorno è esaurito.

Interrogazioni ed interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle in-
terrogazioni e delle interpellanze.

SCALINI, *segretario, legge*:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il
ministro di agricoltura, industria e com-
mercio per sapere quando intenda presen-
tare i disegni di legge sulle privative indu-
striali e sui marchi di fabbrica.

« Albasini-Serosati ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il
ministro dei lavori pubblici per sapere quan-
do l'Amministrazione ferroviaria si deciderà
ad eseguire l'impianto elettrico per l'illu-
minazione della stazione di Trani.

« Malcangi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il
ministro dell'istruzione pubblica per sapere
quando saranno pagati ai comuni di Trani
e Corato i concorsi e rimborsi dovuti per
le annate 1903-909 e per somme rilevanti.

« Malcangi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il
ministro degli affari esteri ed il ministro
delle poste e dei telegrafi per sapere se non
credano opportuno di introdurre quelle mo-
dificazioni al servizio dei nostri uffici po-
stali in Oriente che potrebbero arrecare un
notevole giovamento al nostro commercio.

« Taverna ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il
ministro d'agricoltura, industria e commer-
cio, per sapere il suo pensiero circa l'agi-
tazione determinatasi tra gli studenti del
regio Istituto superiore commerciale di Ro-
ma ed i suoi intendimenti circa la finalità
del nuovo Istituto, la efficacia dei diplomi
che vi si rilasciano, e quindi la sorte dei
laureati e laureandi.

« Malcangi ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare i
ministri dell'interno e di grazia e giustizia
per sapere se credano indagare e provve-
dere energicamente sul caso grave ed ine-
splicabile toccato al commerciante Laurora
Francesco, che la questura di Milano vo-
leva arrestare per internarlo in manicomio,
e che, sfuggito all'inconsulto provvedi-
mento, riparò con un suo figliuolo da Mi-
lano a Trani, dove, riconosciuto sano di
mente, fu lasciato in pace dal delegato lo-
cale che aveva avuto incarico di arrestarlo.

« Malcangi ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè
lette saranno iscritte nell'ordine del giorno;
e così pure le interpellanze, qualora i mi-
nistri a cui sono rivolte non dichiarino, nel
termine regolamentare, di non accettarle.

La seduta termina alle 17.55.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

Discussione dei disegni di legge:

2. Modificazione all'articolo 88 della legge
elettorale politica (387).

3. Stato di previsione della spesa del Mi-
nistero dell'interno per l'esercizio finan-
ziario dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911
(288, 288-bis).

4. Stato di previsione della spesa del
Ministero del tesoro per l'esercizio finan-
ziario dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911
(283, 283-bis e ter).

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

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

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

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

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

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

11. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Cornaggia per contravvenzione (139).

12. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Torlonia per contravvenzione (111).

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

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

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

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

17. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Casalegno, per ingiurie e minacce continuate e per oltraggio a pubblico ufficiale (229).

18. Riduzione della tariffa telegrafica interna (95).

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

20. Indennità ai deputati e incompatibilità parlamentari (121, 122, 140).

21. Aumento degli stipendi minimi agli agenti subalterni dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi (251).

22. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di San Giovanni in Persiceto, Castelfranco d'Emilia, Crevalcore e del ricovero di Sant'Agata Bolognese (394).

23. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Forlimpopoli, Coriano, Mercato

Saraceno, Montescudo, Sarsina, Cesenatico e Savignano di Romagna; dei ricoveri di mendicizia di Bertinoro Gatteo, Sogliano al Rubicone, Longiano, Poggio Berni, Sant'Arcangelo di Romagna, S. Mauro di Romagna; e degli asili infantili di Montiano e Gambettola (411).

24. Lotteria a beneficio dell'Asilo nazionale per gli orfani dei marinai in Firenze (404).

25. Tombola telegrafica a favore degli ospedali riuniti di Montepulciano (405).

26. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Bibbiena, Poppi e Pieve S. Stefano (409).

27. Provvedimenti riguardanti l'emigrazione (243).

28. Modificazione all'articolo 656 del Codice di procedura penale (383).

29. Provvedimenti per la sistemazione idraulico-forestale dei bacini montani, per le altre opere idrauliche e per le bonifiche (3, 3-bis).

30. Aggregazione di alcune zone del territorio del comune di Fiesole al comune di Firenze (422).

31. Costituzione in comune della frazione Bompensiere (Montedoro) (156).]

32. Lotteria a favore degli ospedali di Girgenti e del comune di Santo Stefano Quisquina (299).

33. Tombola telegrafica a favore dell'ospedale Vittorio Emanuele II di Caltanissetta (419).

34. Tombola a favore degli ospedali riuniti di S. Miniato e dell'ospedale della Misericordia e Dolce di Prato (426).

35. Tombola a favore del Laboratorio romano della Società nazionale « Margherita » di patronato per i ciechi (430).

36. Tombola a beneficio degli ospedali di Pistoia, Tizzano e S. Marcello Pistoiese (432).

37. Modificazione alla legge 15 luglio 1906, n. 333, relativa al consorzio obbligatorio per l'industria zolfifera siciliana (194).

38. Tombola telegrafica a beneficio del ricovero intercomunale per la vecchiaia in Rodigo e per l'ospedale di Sabbioneta (393).

39. Modificazioni alla legge elettorale politica ed alla legge comunale e provinciale (253).

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

Provvedimenti per le industrie marittime nei rapporti con la economia nazionale (336).

Discussione dei disegni di legge:

41. Conversione in legge del regio decreto n. 106 del 31 gennaio 1909 che approva la convenzione per l'esercizio da parte dello Stato della ferrovia a vapore tra la stazione di Desenzano ed il Lago di Garda (219).

42. Modificazioni all'organico del personale di educazione e di sorveglianza dei riformatori governativi (416).

43. Istituzione del servizio tecnico e di un corso superiore tecnico d'artiglieria (339).

44. Autorizzazione di spesa per l'attuazione della legge 14 luglio 1907, n. 503, che dichiara monumento nazionale i beni di Garibaldi in Caprera (428).

45. Abolizione dei vincoli per la circolazione degli oli minerali nella zona doganale di vigilanza (356).

46. Frazionamento del comune di Ali in Ali superiore ed Ali marina (482).

47. Approvazione della Convenzione relativa alla costruzione del nuovo Osservatorio astronomico della Regia Università di Torino in Pino Torinese (266).

48. Tombola a beneficio dell'Ospedale di San Lorenzo in Colle Val d'Elsa (436).

49. Aumento del limite massimo delle annualità per le pensioni d'autorità al personale dipendente dai Ministeri del tesoro e degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1909-10 (490).

50. Provvedimenti sul personale del Ministero della pubblica istruzione (402).

51. Tombola a favore del sottocomitato regionale di Roma della Croce Rossa (431).

52. Tombola a favore degli ospedali di Cecina e Piombino (435).

53. Per gli studi di perfezionamento degli uditori giudiziari (354).

54. Modificazioni al testo unico delle leggi sugli stipendi ed assegni fissi per il regio esercito (465).

55. Maggiore assegno di lire 850,000 nello stato di previsione della spesa per il Ministero del tesoro, esercizio 1909-10, per provvedere alle spese d'impianto della regia Zecca ed accessorie (491).

56. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Leali per ingiurie, minacce e lesioni colpose (162).

57. Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 9,906.91 verificatesi nell'assegnazione di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero

dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1908-909, concernenti spese facoltative (271).

58. Approvazioni di maggiori assegnazioni in lire 7,789.49, per provvedere al saldo di spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1908-909 (272).

59. Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 4,674,715.29 verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli del bilancio di previsione dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1908-909 (278).

60. Adozione della ferma biennale (337).

61. Aumento di 38 milioni al conto corrente istituito dal Tesoro dello Stato per opere e bisogni urgenti nei Comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 (437).

62. Interpretazione dell'articolo 73 della legge 15 luglio 1900, n. 383 portante provvedimenti per le provincie meridionali (445).

63. Vendita all'Amministrazione provinciale di Brescia della caserma *Pietro Boifava* in detta città (466).

64. Aumento di stanziamento per la completa applicazione della legge 8 luglio 1904, n. 407, contenente provvedimenti per la scuola e per i maestri elementari (469).

65. Maggiori assegnazioni per lire 1,999,000 su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1909-10 (470).

66. Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1909-1910 (473).

67. Maggiori e nuove assegnazioni per lire 8,650,800 e diminuzioni di stanziamento per lire 3,193,000 in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1909-10 (488).

68. Nuova assegnazione di lire 20,000 per i lavori della Commissione d'inchiesta sui servizi dipendenti dal Ministero della guerra (489).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia.

Roma, 1910 - Tip. della Camera dei Deputati.

