

CCXXXVIII.

TORNATA DI LUNEDÌ 12 DICEMBRE 1910

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE CARMINE

INDICE.

Comunicazioni del Presidente (<i>Ringraziamenti</i>)	<i>Pag.</i> 10621
Interpellanze:	
Servizio automobilistico fra Caltanissetta e Piazza Armerina:	
CASCINO	10625-29
CIUFFELLI, <i>ministro</i>	10629
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	10628-29
Concessioni delle forze idroelettriche del fiume Pescara:	
GALLINO, <i>sottosegretario di Stato</i>	10639 46
RICCIO	10630-43
TINOZZI	10635-45
Fornitura di proiettili al nuovo materiale per Partiglieria da campagna:	
CORNIANI	10646-50
SPINGARDI, <i>ministro</i>	10648
Biglietti ferroviari d'abbonamento radiali:	
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	10655-58
MONTÙ	10650-55
Magazzini generali del porto di Genova:	
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	10658
ROSSI CESARE	10656-59
Tabacchi coltivati:	
GALLINO, <i>sottosegretario di Stato</i>	10665-67
PATRIZI	10660-66
Interrogazioni:	
Amanuensi e disegnatori delle antichità e belle arti:	
CICCOTTI	10622
TESO, <i>sottosegretario di Stato</i>	10622
Consorzio agrario cooperativo di Ceccano:	
LUCIANI, <i>sottosegretario di Stato</i>	10623-24
SAMOGGIA	10623
Osservazioni e proposte:	
Lavori parlamentari	10667
Ritiro e rinvio di interrogazioni	10622

La seduta comincia alle 14.10.
 DA COMO, *segretario*, legge il processo verbale della tornata precedente.

(È approvato).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera i seguenti telegrammi:

« A nome anche del Consiglio comunale, al quale comunicai il telegramma di Vostra Eccellenza, esprimo ringraziamenti vivissimi per le condoglianze espresse per la morte del compianto Luigi Simeoni, cittadino illustre, giurista insigne, che per lunghi anni rappresentò degnamente Napoli al Parlamento. Ossequi.

« Il sindaco di Napoli: Del Carretto ».

« Commosi ringraziamo per le condoglianze che Vostra Eccellenza a nome della Camera si compiacque inviare alla nostra famiglia per la morte dell'ex deputato Simeoni, e ringraziamo per la commemorazione fattane da codesta Camera.

« Avvocati Colella e D'Eufemia ».

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, l'onorevole Capaldo, di giorni otto e Danielli, di tre; per motivi di salute, l'onorevole Giulio Alessio, di giorni 12; e per ufficio pubblico, l'onorevole Cimati, di giorni 6.

(Sono conceduti).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

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

Centurione, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere, quando intenda far mettere mano ai lavori di impianto della pie-

cola velocità, nella stazione di Rocchetta Cairo (linea Savona Aquis-Alessandria); impianto, che dato il traffico industriale che va, in questi ultimi anni ognor più crescendo in quei paesi, fu ritenuto, dagli stessi ingegneri colà inviati dall'Amministrazione delle ferrovie, necessario »;

Rossi Eugenio, Pasqualino-Vassallo, Berlingieri, Joele, Casolini, Milana, Agnesi, Pipitone, Gallo, Dell'Arenella, Di Marzo, Camagna, al ministro delle finanze, « per conoscere se, in seguito all'attività fiscale dell'agenzia delle imposte di Palermo, intenda provvedere perchè siano ritenute esenti dalla imposta di ricchezza mobile i redditi delle aziende municipalizzate »;

Pais-Serra, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere quali disposizioni abbiano date per obbligare la Società reale delle ferrovie sarde all'istituzione della terza coppia di treni fra Golfo Aranci-Cagliari Sassari »;

Fiamberti, ai ministri dell'interno e di grazia e giustizia, « per sapere se e quali provvedimenti abbia adottato o intenda adottare il Governo per ridonare al comune di Arcola l'ordine e la tranquillità turbati da frequenti e gravissimi attentati alla proprietà ed alla incolumità dei cittadini ».

Segue la interrogazione dell'onorevole Congiu, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere quali siano gli intendimenti ed i propositi del Governo sul modo d'attuare al 1° prossimo venturo luglio l'impianto del terzo treno celere nella principale rete ferroviaria sarda ed il servizio di Stato postale marittimo tra Golfo Aranci e Civitavecchia ».

CONGIU. Ritiro questa interrogazione, perchè non ha più ragione di essere.

PRESIDENTE. Sta bene. Segue la interrogazione dell'onorevole Nava, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se sia vero che non intenda di prendere i provvedimenti che sarebbero imposti dalla contravvenzione elevata dal Genio civile contro l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per grave trasgressione alle norme asismiche stabilite dal regio decreto 18 aprile 1909, n. 193, nella costruzione a Reggio Calabria di un edificio ad uso uffici: il che costituirebbe un pericoloso precedente, che potrebbe essere invocato da chiunque intenda costruire in quelle regioni, onde sottrarsi alla osservanza delle accennate norme ».

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Per poter rispondere attendo

alcuni documenti che ho richiesto alla Direzione del Genio civile di Reggio Calabria; chiedo quindi che questa interrogazione sia rimessa a giovedì.

PRESIDENTE. Sta bene. Segue la interrogazione dell'onorevole Ciccotti, al ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere, se, nell'annunziato disegno di legge sul personale delle antichità e belle arti, intenda provvedere a parificare gli amanuensi e i disegnatori alle corrispondenti categorie delle altre amministrazioni pubbliche ».

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

TESO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Il disegno di legge che si sta preparando sul personale dell'antichità e belle arti provvede a migliorare anche le condizioni degli amanuensi e dei disegnatori che raccomanda l'onorevole Ciccotti. Se, come ci auguriamo, al disegno di legge darà il suo assenso il ministro del tesoro, e vi sarà favorevole il Consiglio dei ministri, esso verrà quanto prima presentato alla Camera.

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

CICCOTTI. Non sono di quelli che vorrebbero confiscare tutto l'erario e l'economia nazionale a vantaggio della burocrazia; vorrei invece che, semplificando gli uffici e riducendo i funzionari, si adeguassero le attribuzioni alle giuste esigenze dell'opera e della posizione di ciascuno.

Ma la categoria dei funzionari ricordata nella mia interrogazione invoca una misura di pura giustizia: la sua parificazione cioè alle corrispondenti categorie delle altre amministrazioni pubbliche. Infatti gli amanuensi e i disegnatori addetti al servizio tecnico delle antichità e belle arti sono retribuiti in misura minore di quella degli amanuensi e disegnatori di altre amministrazioni pubbliche, mentre si comprende facilmente che essi debbono avere una maggiore capacità per il carattere stesso del servizio cui sono preposti.

Mi auguro quindi che nel disegno di legge di prossima presentazione si parifichino gli stipendi e s'inducano tutti gli altri provvedimenti invocati in ragionevoli memoriali dagli interessati; tanto più che l'aggravio portato alla finanza dello Stato sarebbe, in ogni ipotesi, veramente lieve.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole De Felice-Giuffrida, al ministro dell'istruzione pubblica « per sapere se il Governo intenda presentare un disegno

di legge sull'ordinamento degli asili infantili e sullo stato giuridico ed economico delle educatrici degli asili».

Non essendo presente l'onorevole De Felice-Giuffrida, quest'interrogazione s'intende ritardata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Di Stefano al ministro di grazia e giustizia « per conoscere se non creda opportuno abolire il sistema del concorso per le promozioni della magistratura ».

Questa interrogazione è però differita, non essendo presente l'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.

Segue un'altra interrogazione dell'onorevole Di Stefano al ministro di agricoltura, industria e commercio « sui provvedimenti, che intenda adottare per disciplinare, nei rapporti del Consorzio obbligatorio per l'industria zolfifera siciliana l'esercizio della mediazione, che, mantenuta nel lodevole intento di non nuocere agli interessi della numerosa classe dei mediatori in zolfi, è andata, invece e per somma rilevante, a beneficio esclusivo di pochi ».

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

Segue l'interrogazione dell'onorevole Colonna Di Cesarò al ministro dell'interno « per sapere quali provvedimenti intenda adottare per rimediare ai danni recati dall'umidità a parecchi volumi di documenti all'Archivio di Stato di Palermo, divenuti oggi completamente illeggibili ».

Ma non essendo presente l'onorevole Colonna Di Cesarò, anche questa interrogazione s'intende ritirata.

Segue la interrogazione degli onorevoli Samoggia, Podrecca e Morgari, ai ministri di agricoltura, industria e commercio e di grazia e giustizia « sui provvedimenti che intendano prendere nei riguardi del Consorzio agrario cooperativo di Ceccano (Roma) per lo stato di disordine e di illegalità evidente in cui trovasi da molto tempo ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, l'industria e il commercio ha facoltà di rispondere.

LUCIANI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. La interrogazione dell'onorevole Samoggia è, per verità, concepita in termini alquanto vaghi, il che mi obbliga a rispondere con dichiarazioni di carattere generale. Non so se, effettivamente, esista presso il Consorzio agrario di Ceccano quella condizione di il-

legalità e di irregolarità alla quale l'interrogante accenna nella sua interrogazione.

So soltanto che i Consorzi agrari non sono che società cooperative, sottoposte alle disposizioni del codice di commercio, riguardanti le cooperative e quelle altre società dalle quali le cooperative assumono forma.

Il Ministero non ha nè la possibilità materiale, per difetto d'impiegati, giacchè occorrerebbe averne un esercito per controllare le amministrazioni di tutte le società cooperative del regno, nè la possibilità giuridica di esercitare questo controllo, giacchè è stato riconosciuto (e l'onorevole Samoggia probabilmente conoscerà la giurisprudenza accolta in argomento) che il Ministero non può controllare questi istituti.

Per il momento quindi non posso rispondere altro.

Se l'onorevole Samoggia vorrà precisare, replicando, l'oggetto della sua interrogazione, potrò fornirgli qualche altro schiarimento.

PRESIDENTE. Onorevole Samoggia ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

SAMOGGIA. Desideravo una risposta anche dall'onorevole sottosegretario di Stato di grazia e giustizia.

LUCIANI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Ho risposto anche in suo nome.

SAMOGGIA. A me sembra che la mia interrogazione sia espressa in termini molto precisi.

Il Consorzio agrario cooperativo di Ceccano funziona come Società cooperativa e deve soddisfare alle condizioni precise del codice di commercio. Ora il codice di commercio prescrive che le assemblee generali, i rendiconti e i bilanci delle Società devono essere fatti entro un dato termine.

Da diversi anni il Consorzio di Ceccano non presenta il bilancio nel termine prescritto; non solo, ma il capitale sociale è, per più della metà, anzi, per oltre due terzi, divorato.

Nè basta; questo Consorzio funziona nel Lazio e, per la legge sul credito agrario nel Lazio, l'istituto di credito agrario ha la facoltà di esercitare la vigilanza sul Consorzio, vigilanza che non è stata mai esercitata.

Non basta ancora. Il Ministero di agricoltura, più e più volte, ha dato sussidi al Consorzio, senza mai incaricarsi come questi sussidi andavano erogati. Il Ministero quindi, anche per questa ragione, doveva interessarsi del Consorzio.

Del resto, quello che dico di questo Consorzio si può dire di parecchi altri, perchè la mancanza assoluta di ogni vigilanza, di ogni controllo, produce una tale degenerazione in molte cooperative d'Italia che sarebbe dovere del Governo di provvedere seriamente.

Io ho voluto citare e richiamare l'attenzione del Ministero sul caso speciale di Ceccano, ma potrei ripetere molti e molti lamenti per altri consorzi, per altre società cooperative.

L'onorevole sottosegretario di Stato ha detto che non aveva il modo d'intervenire. Io credo che il modo vi sia...

LUCIANI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Glielo dimostrerò.

SAMOGGIA. ...tutte le volte che si voglia sul serio tutelare l'interesse dei terzi, e controllare come venga speso il danaro dato dal Governo.

A Ceccano avviene questo, che direttore del Consorzio agrario è un negoziante che fa la concorrenza al Consorzio stesso. Ora vi è evidente incompatibilità tra la carica di direttore e l'esercizio di un commercio che è in concorrenza col Consorzio. Avengono cose tali per cui si dovrebbe intervenire; e poichè dite che non avete la possibilità d'intervenire, portateci innanzi una legge sull'ispezione obbligatoria per le cooperative e noi saremo i primi a votarla, perchè sappiamo che c'è davvero bisogno di qualche controllo nel mondo cooperativo.

LUCIANI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIANI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Devo, alle dichiarazioni già fatte, aggiungere qualche osservazione di fatto, circa le cose dette dall'onorevole Samoggia. Egli ha detto che il ministro ha dato dei sussidi a questa istituzione...

SAMOGGIA. E parecchie volte.

LUCIANI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Effettivamente ha dato tre sussidi: nel 1905, nel 1907 e nel 1909; e quei sussidi furono dati con l'osservanza di tutte le formalità che in quell'epoca erano stabilite perchè si potesse far luogo alla erogazione dei sussidi stessi.

Aggiungerò che in epoca successiva, per infrenare anche l'arbitrio discrezionale del Ministero in questa materia, è stato ema-

nato un decreto reale nel quale sono determinate le condizioni alle quali la erogazione dei sussidi è subordinata. Da allora in poi le disposizioni del nuovo decreto sono state costantemente osservate.

Del resto, onorevole Samoggia, il fatto che il Ministero abbia accordato un sussidio ad una istituzione non dà per questa sola ragione il diritto al Ministero d'ingerirsi nell'amministrazione dell'istituzione stessa. (*Interruzione del deputato Samoggia*).

Mi lasci parlare, onorevole Samoggia: se la tesi contraria, da lei sostenuta, potesse ammettersi per vera, si verrebbe a questo risultato, che, poichè i Ministeri accordano sussidi ad una grande quantità d'istituzioni e qualche volta anche a privati, essi, per questo solo fatto, acquisterebbero il diritto ad un'ingerenza che sarebbe per verità intollerabile.

La questione che noi discutiamo è stata già trattata e risolta dall'autorità giudiziaria, e probabilmente l'onorevole Samoggia conoscerà anch'egli un caso che è conosciuto da molti.

SAMOGGIA. Il caso di San Benedetto del Tronto!

LUCIANI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Ne informerò brevemente la Camera.

Nel 1895 il prefetto di Ascoli Piceno denunciò gravi irregolarità le quali si sarebbero verificate nella Banca popolare di San Benedetto. Il Ministero anche allora seguiva la via che attualmente segue; tuttavia per le insistenti denunce fu costretto a inviare sul luogo un ispettore, con l'incarico che, se gli amministratori della Banca avessero opposto resistenza, siccome nel concetto dell'amministrazione l'ispezione aveva il solo fine di assodare uno stato di fatto a tranquillità della pubblica opinione, avesse desistito dal suo compito e denunciato la cosa all'autorità giudiziaria.

Gli amministratori invece trovarono più opportuno di non opporsi, di lasciare che l'ispettore facesse la sua inchiesta: l'ispettore rilevò che i fatti denunciati erano insussistenti ed in questo senso riferì al Ministero.

Ciò non impedì che gli amministratori della Banca cooperativa di San Benedetto del Tronto ricorressero alla quarta sezione del Consiglio di Stato, la quale annullò il provvedimento. Non solo, ma, dopo, la stessa amministrazione della Banca convenne il Ministero in giudizio per la causa dei danni ed ebbe perfettamente ragione dall'autorità

giudiziaria. I danni furono liquidati nella somma rispettabile di 20,000 lire, per la quale si dovette anche portare la cosa alla Camera, giacchè occorre un disegno di legge speciale.

Ora l'onorevole Samoggia vorrebbe che si ripetesse l'errore e che si ripetessero forse le dannose conseguenze.

I Consorzi agrari, ripeto, sono società cooperative. Il codice di commercio stabilisce le disposizioni anche per il controllo, che può essere esercitato dai sindaci e dai singoli soci.

SAMOGGIA. Se non presenta i bilanci?

LUCIANI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. L'onorevole Samoggia può consultare, se crede, gli articoli 153, 219 e 221 del codice di commercio, i quali stabiliscono con quali determinate modalità si possa ricorrere al tribunale civile, il quale, occorrendo, può ordinare anche delle ispezioni. Quindi coloro che hanno denunciato all'onorevole Samoggia queste pretese irregolarità, hanno semplicemente sbagliato strada. Se essi, invece di portare la cosa alla Camera, l'avessero portata al tribunale civile, avrebbero scelta la via più breve e meglio conducente allo scopo.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Francesco Spirito al ministro di grazia e giustizia « per sapere se intenda mantenere in vigore la legge 14 luglio 1907, n. 511, riguardante il concorso dei magistrati per le promozioni in Cassazione; o se intenda correggere almeno la illegalità consacrata dall'articolo 27 del regolamento 8 dicembre 1907, soprattutto dopo quanto si è verificato nell'ultimo concorso, nel quale alcuni magistrati del pubblico ministero, classificati col massimo dei voti, hanno visto i posti messi a concorso occupati da altri magistrati, che avevano ottenuta una classificazione inferiore ».

Questa interrogazione è differita, non essendo presente l'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.

Non essendo presenti gli onorevoli interroganti, si intendono ritirate le seguenti interrogazioni:

Mancini Camillo, al ministro della guerra « per sapere se in attesa dei promessi doverosi e decorosi aiuti materiali verso i benemeriti reduci garibaldini non creda patriottico introdurre nel regolamento di disciplina del regio esercito il dovere del saluto militare verso questi gloriosi avanzi dell'eser-

cito dell'Eroe allorchè essi ne vestono la gloriosa divisa »;

Casalini Giulio, ai ministri di agricoltura, industria e commercio, delle finanze e degli affari esteri « per sapere con quali provvedimenti intendano rimediare alla progressiva decadenza dell'industria dei pianoforti, un di florida in alcune città, come ad esempio Torino, ed ora soffocata da un irrazionale sistema doganale ».

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

Svolgimento di interpellanze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Svolgimento di interpellanze.

La prima è quella dell'onorevole Cascino ai ministri dei lavori pubblici e delle poste e telegrafi « per sapere se, nella sfera della rispettiva competenza, non credano di por termine alle lungaggini, che, con grave danno delle comunicazioni, ritardano la istituzione di un servizio automobilistico nella provincia di Caltanissetta e specialmente fra Caltanissetta e Piazza Armerina ».

L'onorevole Cascino ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

CASCINO. Onorevoli colleghi! La mia interpellanza tende a lamentare le lungaggini frapposte per l'impianto di uno dei mezzi di comunicazione e di trasporto in provincia di Caltanissetta. E per quanto questa interpellanza sia stata da me presentata quasi un anno addietro, non manca tuttavia di attualità: perchè, pur troppo, a distanza di quasi un anno, le lungaggini permangono e non sono quindi venute meno le ragioni del lamento.

Siamo in tema di servizio automobilistico, ed io quindi non ho ragione di ricordare alla Camera quello che su questo tema è nella coscienza di tutti. La vita economica del paese, oramai tanto rigogliosa, richiede rapidi mezzi di comunicazione. E l'automobile, una volta genere di *sport*, è diventato ora un mezzo ed un ausilio potente per lo sviluppo del commercio e del traffico.

« L'automobile, riservato un tempo al diletto dei ricchi, diventa la comoda carrozza di tutti, servendo di surrogato o di avanguardia alle strade ferrate in regioni finora neglette, che ne hanno vivo bisogno ».

Così diceva l'onorevole ministro Sacchi alcuni mesi fa, in occasione della inaugurazione di un servizio automobilistico sulla linea San Pietro-Bologna.

Ma, onorevoli colleghi, da quelle contrade alle nostre, ahì, quanta differenza!

La provincia di Caltanissetta è lambita, soltanto da un lato, dalla strada ferrata; due comuni, Caltanissetta e Terranova, hanno la fortuna di godere della ferrovia, per quanto coi soliti inconvenienti che tuttodì lamentiamo; altri cinque comuni danno per ironia il nome alle stazioni omonime. E dico: per ironia, perchè distano di sei, otto, dieci, quindici chilometri dalle stazioni stesse. Tutti gli altri comuni non conoscono che cosa sia il fischio della vaporiera.

Così, mentre si dice che quest'epoca è caratterizzata dal crescente sviluppo dei mezzi di commercio, vediamo, in quelle contrade, capoluoghi di circondario, centri popolosi e floridi, tagliati completamente fuori dalle grandi arterie del traffico.

Non è che manchino le strade, che pure gli enti locali, con molti sacrifici, hanno curato di costruire; ma gli è che, su quelle strade, non si vede nè una tramvia, nè una ferrovia, nè un'automobile, non un mezzo di comunicazione, insomma, pronto e rapido, che porti colà le nuove conquiste della scienza e ad un tempo il soffio della civiltà. Appena appena lo scoccare pretenzioso, vorrei dire, ed audace della frusta di un vetturino, che indica la partenza della famosa diligenza postale, e che si ripete, lento e monotono, al momento dell'arrivo... quando si arriva. (*Commenti*).

Difatti abbiamo vetturini inesperti o, peggio, presi dal vino, cavalli storpi, carrozze luride e sconcie.

Ecco il quadro, veramente desolante, di questo servizio pubblico, laggiù.

Il *Giornale di Sicilia* e *L'Ora* in varie occasioni, hanno riportato episodi veramente dolorosi e tristi, a proposito di questo servizio; episodi che hanno determinato proteste di popolazioni, pubbliche dimostrazioni, voti da parte di enti pubblici; e vi è stato perfino un comune nel quale i cittadini volevano appiccare il fuoco a quelle diligenze.

E non più tardi di ieri *L'Ora* di Palermo pubblicava un articolo intitolato: « La vita in Sicilia e nelle Calabrie — come si viaggia in Sicilia nel secolo ventesimo »; con su la fotografia di una di quelle famose diligenze che, per ironia, molto idonea allo scopo, si vorrebbe mandare alle prossime esposizioni di Roma e di Torino.

In queste condizioni, è facile comprendere quanto laggiù sia largo, sentito e profondo il bisogno di nuovi mezzi di comu-

nicazione a trazione meccanica, abbandonando sistemi ormai preadamitici.

Di qui, proposte di Consigli comunali e provinciali; di qui, sollecitazioni di privati cittadini; di qui, premure a deputati e manifestazioni della pubblica opinione a mezzo della stampa ed in altre guise.

Ma, purtroppo, con quale esito? Starei per dire: pressochè nessuno. Onde l'attività economica di quelle regioni non trova il necessario sviluppo; e le più ardite iniziative e le più coraggiose energie finiscono per rimanere soffocate e spente.

E si nota con dolore che, mentre nel resto d'Italia, sono già in esercizio ben 61 linee automobilistiche, invece in Sicilia ne abbiamo tre o quattro soltanto!

Ma torniamo a Caltanissetta. Nel 1907 o nel 1908 l'attuale assuntore del servizio postale signor Russo ebbe a presentare una domanda per la concessione di una linea automobilistica nella provincia di Caltanissetta. Io non so se l'abbia presentata sul serio o per burla, ma è certo che la presento. Tuttavia non mi pare che l'istruzione di quella domanda abbia proceduto con sufficiente sollecitudine: passò circa un anno quasi senza che si fosse fatto nulla, e quella domanda potè essere esumata soltanto nel gennaio dell'anno successivo, allorchè una altra ditta fece domanda per un'eguale concessione. Le due domande furono allora messe in istruzione; ma frattanto, durante le pratiche purtroppo lunghe di questa istruzione, la seconda ditta, la ditta Mazzone, istituì effettivamente un servizio automobilistico fra Caltanissetta e Piazza Armerina, due centri importantissimi di quella provincia.

Ciò nonostante continuava l'istruzione da parte del Ministero dei lavori pubblici; ma giunte le cose a questo punto, pareva a me che il ministro delle poste avesse un compito preciso, quale è quello risultante dall'articolo 12 del contratto fatto con quell'assuntore dei trasporti postali. Dice infatti quest'articolo: « L'Amministrazione avrà la facoltà di sostituire vetture automobili agli attuali mezzi di trasporto, entro il termine di percorrenza ed anche ottenere che l'accollatario provveda a tale sostituzione nel termine che sarà stabilito. Il contratto resta fermo per tutta la durata, senza ch'egli possa pretendere maggior compenso; nel caso contrario, e cioè quando l'accollatario non volesse e non potesse mettere il servizio automobilistico, l'Amministrazione (s'intende l'Amministrazione delle poste e dei

telegrafi) avrà il diritto di rescindere il contratto, corrispondendo due mesi di retribuzione ».

Io, rivolgendomi al ministro del tempo, onorevole Schanzer, mi permisi di richiamare l'attenzione di lui su questo articolo del contratto, perchè pensavo che, una volta che già vi era un servizio automobilistico esercitato da una ditta coraggiosa ed intraprendente, senza neppure attendere il sussidio del Governo, l'amministrazione delle poste potesse profittare di questa favorevole occasione per dare all'accollatario dei servizi postali un termine entro il quale dovesse lui istituire il servizio automobilistico, e nel caso contrario questo dovesse passare ad altra ditta.

Se non che questa interpretazione non fu accolta, ed il ministro delle poste disse che bisognava attendere che l'istruttoria da parte del Ministero dei lavori pubblici fosse definita.

Intanto l'istruttoria continuava purtroppo ad andare per le lunghe, ed allora io notai che le lungaggini sarebbero state ancora più dannose, tenuto conto che si trattava di una linea automobilistica di un percorso di trecento chilometri. Pensai quindi che si potesse stralciare una parte nell'interesse di Caltanissetta e di Piazza Armerina, per istituire un servizio fra questi due capi luoghi di provincia e di circondario rispettivamente, salvo i provvedimenti ulteriori per quanto riguardava il resto della linea.

Il ministro del tempo, onorevole Bertolini, rispose che bisognava attendere la domanda della ditta interessata. La domanda venne; ma dopo si disse che invece bisognava preferire la domanda dell'altra ditta in quanto che avvantaggiava di più i comuni della provincia, essendo una domanda più vasta. Cosa molto degna veramente di plauso; perchè, intendiamoci bene: questo è appunto quello che noi vogliamo, cioè un servizio automobilistico che, partendo da Caltanissetta congiunga fra loro numerosi ed importanti comuni di quella provincia, come Pietraperzia, Barrafranca, Mazzarino, Riesi, Butera, Terranova e Niscemi, che si spinga fin nella provincia di Catania, toccando Caltagirone, San Michele, San Cono, Mirabella, e risalendo poi per Piazza Armerina torni al punto di partenza, cioè Caltanissetta, e viceversa.

Questo richiedono i 200 e più mila abitanti di quei comuni, questo esige l'attività

economica sempre più crescente di quelle contrade.

Io però credo che non si possa fare un unico servizio, un'unica linea automobilistica, da concedersi ad una sola ditta; perchè, quanto è maggiore il percorso, tanto maggiori diventano le difficoltà di carattere tecnico e finanziario. Ecco perchè io aveva richiesto lo stralcio di quella parte che interessava Caltanissetta e Piazza Armerina, ecco perchè avevo suggerito di dividere quelle linee in diverse sezioni. Infatti è avvenuto questo: deliberata la concessione in favore del primo richiedente signor Russo, fu redatto il disciplinare e gli fu mandato perchè lo firmasse. Ma nella coda c'è il veleno: forse si temette che quel concessionario non avesse i mezzi sufficienti per impiantare e gestire il servizio, ed allora si chiese a lui la prova dei mezzi finanziari di cui poteva disporre. Ma qui io domando: vi siete ricordati proprio adesso, a due anni di distanza, che bisognava domandare al concessionario la prova di questi mezzi finanziari? È vero che c'è nel regolamento l'articolo 36, il quale prescrive che, sentito il parere del Consiglio dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, si deve domandare al concessionario la prova dei mezzi finanziari di cui dispone.

Ma, a parte che questo regolamento par fatto apposta per ritardare la concessione, io osservo che non era espressamente vietato che, durante le pratiche per l'istruttoria della domanda, si potesse, contemporaneamente a tutto il resto, domandare la prova dei mezzi finanziari di cui il concessionario poteva disporre.

Intanto la prova non viene ancora! E dire che al richiedente si era dato il termine di un mese, fino dal settembre di quest'anno perchè fornisse la dimostrazione della sua potenzialità economica! Il mese è decorso e la prova non viene ancora. Si era suggerito anche, che egli si provvedesse di un socio capitalista, ed il socio non spunta nemmeno. Insomma, mi pare che ormai sia tempo, onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, di rompere gli indugi. Se si è dato al richiedente un mese di tempo per fornire la prova dei suoi mezzi finanziari e per procurarsi un socio capitalista, a me pare sia trascorso troppo tempo perchè noi possiamo ancora attendere con pazienza.

Ma è ancora da notare, onorevole sottosegretario di Stato, un'altra cosa importantissima. Si dia la linea al Russo o ad altri,

il sussidio deliberato è veramente illusorio. È risaputo che il sussidio si estende da 400 lire a 600 e, in casi eccezionali, può essere aumentato fino a lire 800. Orbene, voi avete stabilito di dare il sussidio nella misura di lire 432 ma non avete tenuto conto delle condizioni speciali di quei luoghi perchè noi abbiamo regioni montuose, terreni franosi, e quindi strade con forti pendenze e di difficile transito, per giunta senza cilindratura; donde la necessità di dare un sussidio più largo, che possa assicurare veramente la vita e la continuità di questo servizio automobilistico, quale noi lo desideriamo.

Onorevoli colleghi. Io non faccio paragoni e confronti che sono odiosi; e quindi non rilevo che in altre regioni d'Italia le ferrovie, le tramvie ed i servizi automobilisti sono esuberanti e portano il moto e la vita, mentre da noi questi servizi sono molto scarsi e si muore.

Non lo rilevo perchè, pur essendo siciliano, nello spirito e nell'anima, sento forte, vivo il sentimento dell'italianità.

Dico però che se la Sicilia ha contribuito non poco al risorgimento d'Italia, è giusto che anch'essa abbia il suo degno posto nel banchetto del risorgimento economico; il che può avvenire soltanto mercè rapidi mezzi di comunicazioni, che diano veramente impulso all'attività economica di quei paesi e favoriscano il traffico, impaziente di pronti ed efficaci provvedimenti.

Voglia dunque il Governo rivolgere le sue cure a quelle sfortunate contrade, e compirà così un atto di vera ed assoluta giustizia.

Questo è il mio voto, e confido che non l'avrò fatto invano. (*Bene!*)

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi associo completamente alle affermazioni dell'onorevole Cascino, che cioè i servizi automobilistici serviranno certamente a beneficiare quelle regioni che non possono avere ferrovie. Ciò non dico soltanto oggi perchè il lamento per la mancanza di ferrovie si fa sempre maggiore in confronto alla possibilità di ottenerle.

Per ciò che riflette la questione presente, circa cioè le lungaggini interposte dall'ufficio delle ferrovie presso il Ministero dei lavori pubblici nell'espletamento delle pratiche per le comunicazioni automobilistiche in provincia di Caltanissetta, osservo che

fino dal giugno 1908 la ditta Nunzio Russo chiese la concessione di una linea automobilistica composta di vari tronchi, cioè Caltanissetta-Piazza Armerina, Caltagirone-Terranova, Torranova-Pietraperzia-Caltanissetta con un percorso totale di 219 chilometri; con istanza del giugno 1909 la ditta Mazzoni chiese la concessione della linea automobilistica Caltanissetta-Piazza Armerina, Caltanissetta-Pietraperzia-Terranova, con un percorsodi chilometri 52.

Trattandosi di linee automobilistiche di rilevante lunghezza, l'onorevole interpellante vorrà riconoscere che l'ufficio speciale delle ferrovie doveva eseguire un'istruttoria lunga e difficile specialmente perchè occorreva verificare il buono stato delle strade, senza del quale non si poteva certamente stabilire una linea automobilistica.

Occorreva anche indagare sulla scelta delle ditte concorrenti e sulle spese di esercizio delle linee da concedersi. Eseguita la istruttoria, l'Ufficio speciale delle ferrovie sottopose all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato le domande presentate. I corpi consultivi furono d'avviso che dovesse darsi la preferenza alla domanda del Russo.

Da parte poi del Ministero delle poste e dei telegrafi si è fatto quanto si doveva fare, cioè si è invitato il concessionario dei servizi postali a dichiarare se accettava di assumere la concessione delle linee automobilistiche oppure di rinunciare al suo servizio.

In data recente l'Ufficio speciale delle ferrovie, come ha detto anche l'onorevole Cascino, ha invitato la ditta Russo a dare, a norma del regio decreto del 29 luglio 1909, la dimostrazione della disponibilità dei mezzi finanziari con regolare cauzione. Questo invito fu trasmesso a mezzo del prefetto di Caltanissetta il quale rispose che la ditta non aveva la potenzialità finanziaria necessaria.

Allora, con altra comunicazione, fu invitato il Russo a presentare persona capace di garantire la concessione.

Con lettera del 19 novembre il prefetto di Caltanissetta assicurò che il signor Nunzio Russo aveva offerto la garanzia di un tal Francesco Di Pietro, appaltatore, che sembra avere potenzialità sufficiente per assumere la garanzia richiesta.

Si attendono però ulteriori comunicazioni; avute le quali, assicuro l'onorevole Cascino che sarà dato corso alla concessione di cui egli si è occupato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi.

CIUFFELLI, ministro delle poste e dei telegrafi. Non debbo aggiungere che poche parole a conferma di quanto ha dichiarato l'onorevole sottosegretario per i lavori pubblici.

Il Ministero delle poste e telegrafi vede con la massima simpatia l'attuazione di servizi automobilistici in sostituzione dei servizi a cavallo, perchè più rapidi e più comodi per il trasporto delle corrispondenze.

Appena presentata una domanda per ottenere la dichiarazione di concessione del sussidio, il Ministero delle poste lo ha subito e sempre accordato. Difatti, fino dall'aprile del 1908, al signor Cavaliere di Manova ha rilasciato la dichiarazione per la linea da Caltanissetta a Caltagirone, per un'altra, da Terranova a Piazza Armerina, per una terza da Terranova a Caltagirone. Nel 19 marzo 1909 lo stesso Ministero delle poste ha rilasciato uguale dichiarazione alla ditta Mazzoni per una linea Caltanissetta-Piazza Armerina e Caltanissetta-Terranova.

Finalmente, nel luglio 1909 ha rilasciato alla ditta Nunzio Russo la dichiarazione del sussidio per la linea da Terranova a Caltagirone e da Caltagirone a Piazza Armerina. Vede bene l'onorevole Cascino che le domande per queste linee non mancano, e che le dichiarazioni si sono rilasciate.

Ma, come ben diceva l'onorevole sottosegretario di Stato, non basta far le domande, occorre avere i mezzi per esercitare il servizio. Queste ditte si procurino i mezzi occorrenti, e il Governo le seconderà senza esitanza e senza ritardo.

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

CASCINO. Debbo anzitutto ringraziare sentitamente tanto l'onorevole ministro delle poste, quanto l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, delle buone disposizioni di animo dimostrate.

Certamente le loro dichiarazioni non possono che confortare molto l'animo mio e quello dei miei concittadini.

Ma, per quanto riguarda la storia, da me fatta, di questo disgraziato servizio, osservo all'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, che io non ho nulla a modificare in quanto ho esposto, perchè è conforme alle sue dichiarazioni. Mi preme soltanto di fargli conoscere che egli è un poco indietro in fatto di notizie.

L'onorevole sottosegretario di Stato ha affermato che il prefetto di Caltanissetta, con lettera del 19 novembre, ha scritto che il signor Nunzio Russo, concessionario molto futuro di questo servizio, avrebbe fornito la garanzia di un tal Francesco Di Pietro, appaltatore.

Io non ho il piacere di conoscere il signor Di Pietro; ma, per fama, mi risulta che veramente è un galantuomo, ed ha capacità di mezzi.

Posso però affermare in maniera sicura, precisa, tale da non temere smentita, che il detto signor Di Pietro si è rifiutato di fornire al signor Nunzio Russo la richiesta garanzia.

Perciò vorrei pregare l'onorevole sottosegretario di Stato dei lavori pubblici di voler aver la bontà di rivolgersi ancora una volta al prefetto della provincia per richiedere le ultime notizie, proprio quelle di questi ultimi giorni, per sapere se sia esatto ciò che rimonta al 19 novembre, ovvero se sia esatto ciò che affermo io oggi, 12 dicembre.

E se risulterà, come ne sono certo, che il signor Di Pietro ha rifiutato di fornire la sua garanzia al signor Nunzio Russo, attendo con fiducia che il Governo voglia prendere i definitivi provvedimenti.

È vero quello che diceva l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi, che occorrono dei mezzi. Appunto, l'ho notato anche io; ma i mezzi non possiamo procurarli noi, sono le ditte che debbono fornirli; ora, quando si presenta una ditta che, richiesta di fornire la prova dei suoi mezzi finanziari, non la fornisce, ma indugia, e ci canzona, credo che sia compito preciso del Governo di rompere ogni esitazione e di prendere i provvedimenti definitivi per dichiararla decaduta.

Osservo ancora che l'onorevole sottosegretario di Stato dei lavori pubblici non mi ha dato alcuna risposta per ciò che riguarda i sussidi. Io rivolgo a lui calda preghiera perchè, tenuto conto delle condizioni difficili in cui dovrà svolgersi questo servizio automobilistico, voglia concedere un sussidio meno irrisorio di quello che fino ad oggi si è creduto di dover concedere.

E con queste osservazioni mi dichiaro non soddisfatto del passato, ma fiducioso per l'avvenire.

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Posso assicurare l'onorevole Cascino che il Ministero dei lavori pubblici non mancherà di chiedere ulteriori informazioni al prefetto di Caltanissetta circa le condizioni finanziarie del Nunzio Russo, e, se queste risulteranno non sufficienti, si provvederà dando un brevissimo termine, di pochi giorni, al Russo perchè adempia i suoi doveri, dopo di che, se egli non vi avrà adempiuto, provvederà il Ministero revocando la concessione già accordatagli. Per quanto poi riguarda il sussidio, esaminerò la cosa, tenendo conto delle considerazioni svolte dall'onorevole Cascino.

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

Segue l'interpellanza degli onorevoli Riccio e De Amicis al ministro delle finanze « sulle concessioni che sono state fatte delle energie del fiume Pescara all'industria privata e sulla facoltà che si è concessa di trasportare questa energia a grande distanza ».

Sullo stesso argomento vi è un'altra interpellanza degli onorevoli Tinozzi e De Amicis, al ministro delle finanze, « sull'esodo arbitrario delle forze idroelettriche del Pescara dai tenimenti di Torre dei Passeri, Tocco Casauria, Castiglione Casauria e Bolognano, e sul danno che ne deriva all'Abruzzo ».

Queste due interpellanze verranno svolte insieme.

L'onorevole Riccio ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

RICCIO. Onorevoli colleghi! Nel maggio scorso fu tenuto un solenne comizio a Torre dei Passeri in Abruzzo.

Vi intervennero, oltre il senatore Filomusi, quasi tutti i deputati delle tre provincie abruzzesi: fatto insolito questo, perchè i nostri colleghi di ogni parte d'Italia sanno che difficilmente la deputazione abruzzese cerca di pesare come corpo sulle deliberazioni del Governo e sugli atti delle pubbliche amministrazioni.

Difficilmente vi sono a Montecitorio riunioni di deputati abruzzesi. Noi forse siamo animati da esagerato sentimento di disinteresse, nella tutela degli interessi della regione nostra, rispetto ai grandi interessi della nazione.

Il fatto è che a Torre dei Passeri quasi tutti ci trovammo, e con noi erano i deputati e consiglieri provinciali di tutte e tre le provincie, moltissimi sindaci, e, quello che è più notevole, e che fece impressione, una

grande quantità di lavoratori, di contadini, di piccoli proprietari.

La riunione ebbe carattere molto serio, e mostrò che si trattava di un vero e vivo interesse pubblico il quale riuniva una quantità di persone di tutte le parti di Abruzzo.

Il lavoratore abruzzese non è capace di impulsi, e raramente, anzi mai, voi trovate nella storia delle nostre lotte civili atti impulsivi, di ribellione, da parte dei lavoratori abruzzesi. Esso è invece serio, sobrio, di animo mite; ma è tenace, molto tenace: ha la volontà ferma e risoluta che fa di lui forse il miglior lavoratore che mandi l'Italia al di là dal l'oceano. Il fatto è che la tenacia dei propositi si leggeva nel volto di quei lavoratori convenuti a Torre dei Passeri, ed io sono convinto che se persone del Governo si fossero trovate presenti, avrebbero visto che in quella riunione si trattava non di un modesto interesse locale, ma di un grande interesse di tutta quanta la regione, e, per l'aspetto che assume la questione, di un vero interesse nazionale.

Non è mio costume eccitare i sentimenti delle popolazioni. Credo anzi che sia dover nostro di esercitare azione integratrice fra le popolazioni ed il Governo, cercando di mostrare che non sempre i desideri delle popolazioni possono trovare attuazione nel Governo, il quale pure è spesso legato da una quantità di esigenze e di contingenze.

Però, in questo caso, io credo sia dover mio dire al Governo che vi è una questione seria, molto seria, al di là di quello che il Governo forse creda, e che è stata trattata finora (me lo perdoni il mio amico onorevole Gallino, tanto più che l'accusa non va a questo o a quel Ministero) con molta leggerezza.

Questa questione ha un lato giuridico, un lato economico, e un lato morale. Il lato giuridico è presto spiegato: ce ne occupammo già in occasione di una interrogazione che io ebbi l'onore di svolgere su questo stesso argomento; ma i termini concessi alle interrogazioni impediscono che la questione fosse efficacemente trattata.

Con due decreti del prefetto di Aquila, del 1900 e del 1901, fu fatta concessione ad una Società elettro-chimica Volta di una certa quantità di metri cubi d'acqua per energia elettrica, in parte da derivarsi da un affluente del Pescara, il Tirino, e in parte dal Pescara stesso. È opportuno di leggere alcune delle condizioni delle concessioni. Nel

primo decreto, quello del 25 gennaio 1900, riguardante il Tirino, è detto così:

« La società concessionaria non potrà usare l'acqua concessa che allo scopo di produrre la forza necessaria per esercitare le officine di fabbricazione elettrolitica, della soda caustica, del cloruro di calcio, dei loro derivati e di altri prodotti chimici ».

Dunque condizione essenziale della concessione fu l'uso dell'acqua per quelle determinate industrie. La Società non potrà usare l'acqua per altro uso.

Così nel disciplinare che accompagna il decreto del 1901, che fa parte integrante della concessione, e che forma quindi patto fra l'amministrazione concedente e la società concessionaria, all'articolo 10 è detto testualmente così: « La società concessionaria non potrà usare l'acqua concessa se non allo scopo di produrre la forza necessaria per esercitare le officine di fabbricazione dell'alluminio, dell'anidride solforica, dell'indaco artificiale, di altri derivati del cromo e di altri prodotti chimici ».

Gli scopi determinati nella concessione sono quelli e non altri che quelli. « Non potrà », dice il disciplinare. Vi è divieto alla Società di usare altrimenti di quelle forze che le vengono concesse.

Un bel momento in tutto l'Abruzzo si è saputo la meravigliosa notizia che la Società, senza altri decreti di concessione, senza altre istruttorie e con un semplice avviso, ha trasportato tutta l'energia elettrica che le era stata concessa, salvo una parte non grande, di cui ci occuperemo, dall'Abruzzo a Napoli a scopo d'illuminazione, depauperando l'Abruzzo di molta energia elettrica.

Poteva la Società fare ciò? Poteva il Governo consentire ciò, o doveva impedirlo? Io non so, onorevole sottosegretario di Stato per le finanze, se altri decreti riguardanti queste concessioni siano stati emanati in questi ultimi mesi.

Quando fu svolta l'interrogazione che presentai sullo stesso argomento, non vi erano che queste due concessioni, e, posteriormente ad esse, sia per l'interpretazione molto favorevole alle Società che il Ministero delle finanze dà alla nostra legge sulla derivazione delle acque, sia per gli appetiti che le due concessioni avevano eccitato, nuove domande erano state presentate. Ma l'istruttoria era in corso, quando nel giugno scorso io trasformai la mia interrogazione in interpellanza.

Ma essendo numerosi i lavori parlamentari alla fine di quel periodo alle autorevoli insistenze perchè rinviassi lo svolgimento dell'interpellanza, risposi, ottenendo dall'onorevole presidente del Consiglio e dal ministro delle finanze l'assicurazione che, durante le vacanze, nessuna concessione sarebbe stata fatta, anzi che il problema sarebbe stato lasciato nello stato in cui era nel momento in cui la Camera si chiudeva.

Ed io, che ho il dovere di prestar fede alla parola del Governo del mio paese, debbo ritenere che fino a questo momento nessuna altra concessione di forza elettrica sia stata fatta, che permangono solamente quelle due che ho avuto l'onore di ricordare, con la facoltà della trasmissione della forza a Napoli, e senza che questa facoltà sia stata in altro modo disciplinata con qualche atto intervenuto in queste vacanze.

Su di ciò io domando una parola rassicuratrice dall'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze, e torno alla questione.

Poteva dunque la Società trasportare le forze a Napoli, poteva il Governo consentirlo? Io credo di no.

Tutta la discussione si fonda su di una interpretazione che a tutti i costi, e non si sa perchè, il Ministero delle finanze vuol dare alla legge del 1884.

La legge del 1884 che disciplina la derivazione delle acque pubbliche è stata interpretata dal Ministero delle finanze con tali criteri di larghezza a vantaggio delle Società, che ne è derivato danno non solo alla regione nostra, di cui ora discutiamo, ma anche ad altre regioni, di una delle quali già si occupò qui alla Camera, con una interrogazione, l'onorevole Faustini, come di un'altra già si era occupato l'onorevole Credaro, quando la Valtellina corse gli stessi pericoli che ora incombono sugli Abruzzi.

Come si può sostenere che la legge del 1884 possa mai consentire a delle Società, che hanno avuto una concessione per usi determinati, e solo per quelli, che questi usi si mutino di un tratto in modo radicale, con finalità opposte a quelle per cui era stata fatta la concessione, e senza una nuova istruttoria, senza nuovo esame, ma con un semplice avviso?

Disse l'onorevole sottosegretario di Stato alle finanze, quando si svolse l'interrogazione dell'onorevole Faustini, e poscia quando rispose alla mia, che questa così ampia facoltà deriva dall'articolo 6 della legge che

dice così: « Il concessionario è libero di « variare l'uso e i meccanismi del suo opificio, purchè non ne venga pregiudizio ai « terzi, e purchè non alteri il modo, le opere « ed il quantitativo della derivazione, nè « il punto della restituzione delle acque ».

Dunque cambiamento d'uso di un opificio, ma nulla più di così, cambiamento che deve avvenire nei limiti della concessione, in conformità dello scopo per cui la concessione è fatta. Questa è la sola facoltà data al concessionario. Vi è una concessione per alcuni scopi: dentro i limiti della concessione, il concessionario può mutare l'uso di un opificio.

Come si può supporre che, con questo articolo 6 della legge del 1884, si possa consentire nientemeno che una concessione data per la fabbricazione della soda o dell'anidrite solforica, si trasformi in modo da permettere che si trasporti tutta quanta questa forza elettrica a chilometri e chilometri di distanza? Io vi do la forza elettrica per la fabbrica della soda in Abruzzo e voi prendete la forza e ve ne servite per illuminare Napoli! Basta considerare che nel 1884 non era ancora trovato il modo per portare a grande distanza l'energia elettrica di alta potenza, che allora ancora Galileo Ferraris non aveva fatto la sua meravigliosa scoperta, la quale rimonta al 1887-88, per comprendere che non si possa trovare nella legge del 1884 la disposizione che giustifichi una così grande trasformazione dell'uso della concessione. Come poteva la legge del 1884 consentire il trasporto a distanza della forza elettrica concessa per altro scopo, se a quell'epoca il trasporto a grandi distanze delle energie elettriche non era trovato?

Il buon senso distrugge la interpretazione che il Ministero vuol dare all'articolo 6 della legge del 1884. Come volete che nel 1884 il legislatore potesse accordare la facoltà di cui si è servito la Società, se allora non si pensava al trasporto delle energie elettriche a grande distanza?

Il primo trasporto di energia elettrica a grande distanza si ebbe nell'88 a Francoforte sul Meno; in Italia si ebbe soltanto nel 1892. Come supporre che una facoltà così ampia, sia stata accordata alla Società, fondandosi sulla interpretazione di un articolo di una legge del 1884, quando la scienza non era riuscita ancora a trovare i mezzi per il trasporto delle energie a grande distanza?

Evidentemente l'interpretazione che dà il ministro delle finanze a questo articolo,

interpretazione tutta a favore delle Società concessionarie, è contraria allo spirito ed al testo della legge.

È contraria al testo della legge, onorevoli colleghi, perchè lo stesso articolo 6 quando accenna alla facoltà di cambiare l'uso di un opificio, la subordina al fatto che il cambiamento non alteri il modo, le opere, il quantitativo della concessione.

O come non si alterano le opere, come non si altera il modo della concessione, se la società che deve produrre soda ed anidride solforica, invece trasporta l'energia per l'illuminazione di una grande città a molti chilometri di distanza?

Il testo di tutti gli articoli della legge del 1884 mostra come si tratti di una legge per derivazioni di acqua a brevi distanze, con criteri lontani assai dal trasporto di energia così lontano. Infatti la legge parla di concessioni che deve dare il prefetto per la provincia o per regioni limitrofe alla provincia; si occupa di molini, di piccoli stabilimenti, e vuole che quando si tratti di allargare questi stabilimenti sia necessaria una concessione nuova; e l'articolo 9 dice che se per causa di variazioni nel corso delle acque pubbliche o per qualunque altro motivo, il concessionario di una derivazione intenda variare la posizione, la forma, la natura delle opere autorizzate, ha bisogno di chiedere un nuovo permesso, ha bisogno che si faccia una nuova istruttoria. O come si concilia tutto ciò con la facoltà, che si ritiene data ad una Società concessionaria, di trasformare a suo beneplacito, senza nuova concessione, con un semplice avviso dato al prefetto, tutta la concessione fatta; di trasformarla al punto che invece di creare stabilimenti chimici in un luogo, si trasporta a grandi distanze l'energia per illuminare paesi lontanissimi e depauperare così la regione, in cui queste forze si formano, di cui costituiscono la ricchezza?

Ma supponiamo che l'interpretazione che il Ministero dà all'articolo 6 della legge del 1884 sia la vera, resta sempre il fatto che questa facoltà, di cui ha usato la Società elettrotecnica e che l'amministrazione ha tollerato, veniva negata dai patti che erano nelle concessioni, secondo la pubblicazione che se ne è fatta.

Sia pure che si voglia ritenere che l'articolo 6 della legge conceda tale facoltà alla Società, vi erano sempre i decreti di concessione che impedivano l'uso di questa fa-

ltà e che determinavano lo scopo, l'unico scopo, per cui la concessione era fatta, e che non si poteva mutare.

Sia il decreto di concessione del 1900, sia il disciplinare del 1901 dicevano in modo chiaro e preciso alla Società: « Voi non potete fare le trasformazioni radicali dell'uso dell'energia elettrica ».

Ho testè letto alla Camera il testo del decreto del 1900, ho letto l'articolo 10 del disciplinare del 1901. Da essi risulta che quando la Società ha trasportato a grande distanza le energie elettriche del fiume Pescara depauperando tutto l'Abruzzo, non lo ha usato di una facoltà che nessuna legge gli concede, ma ha violato il decreto di concessione del 1900 ed il disciplinare del 1901.

Era compito del Governo richiamarla all'osservanza dei patti, dei limiti della concessione, e non tollerare che questi fossero radicalmente violati.

Ma non basta. Chi legge il disciplinare della concessione del 1901 vi trova anche un altro argomento di censura. L'articolo 10 dice così: « È vietato sotto qualsiasi forma, con la comminatoria della decadenza, della concessione e la subconcessione, la trasmissione ad altri dell'avvenuta concessione, prima che, eseguiti i lavori ed esaurito il procedimento, di cui all'articolo 30 del regolamento del 1893, sia stato immesso nel corso il possesso delle acque a mente del successivo articolo 31. La concessione, la subconcessione, la trasmissione dovrà sempre essere notificata all'autorità concedente ».

Questo articolo mostra in quali limiti, in quali proporzioni, in quali tempi si possono fare le concessioni, le subconcessioni, le ammissioni ad altri. Questo articolo illustra il resto del disciplinare e della facoltà data alla Società concessionaria.

Basta leggere questo articolo 21 per vedere che siamo nel caso dei cambiamenti di uso nell'ambito della provincia, della regione, nei limiti fissati dalla concessione, senza la possibilità di così grande trasformazione tra l'uso per cui la concessione è fatta e l'uso effettivo che se ne fa.

Del resto i decreti di concessione potrebbero impugnarsi anche per altre ragioni. Se l'Amministrazione fosse stata un poco più guardinga nella tutela degli interessi pubblici della regione abruzzese, avrebbe forse riconosciuto la nullità di quelle concessioni. Epperocchè si tratta qui di un fiume, i cui argini sono stati classificati in seconda ca-

tegoria, si tratta del più importante fiume di Abruzzo, di cui (mercè principalmente l'attività intelligente ed operosa dell'onorevole Romanin-Jacur, al quale pubblicamente esprimo la gratitudine della rappresentanza abruzzese per l'opera da lui prestata in quella occasione) la legge 2 gennaio 1910 ha dichiarato la navigabilità.

Ora l'articolo 2 della legge del 1884 dice che nei laghi, nei tronchi fluviali di confine, nei corsi d'acqua navigabili, in quelli dei quali le arginature e le sponde sono iscritte tra le opere idrauliche di seconda categoria, le concessioni di acqua sono fatte per decreto reale.

Poichè dunque il Pescara è un fiume, i cui argini sono classificati in seconda categoria, per dare le concessioni di acqua alle società elettriche non bastavano i decreti prefettizi, ma era necessario un decreto reale, con regolare istruttoria; mentre invece per le acque del Pescara non solo la concessione è stata fatta con decreto ministeriale, ma si è data anche la facoltà di trasportare così grande forza a così grande distanza!

E il danno economico che da ciò deriva è gravissimo per la regione abruzzese, è superiore a quello che si possa credere. Tutto il programma di risurrezione industriale che la popolazione abruzzese aveva fatto intorno a queste forze idrauliche è stato distrutto.

Chi legge la relazione dell'onorevole Romanin-Jacur al Comitato tecnico per la navigabilità del fiume Pescara, comprende quali speranze si fossero concepite sul fiume, sulle opere da fare per la navigazione sua, per le forze elettriche che si sperava dovesse animare, per la irrigazione di quelle terre, e via dicendo. Tutto ciò è stato compromesso dal consenso dato alla Società elettrotecnica di portare tanta forza elettrica altrove.

A noi restano solo le poche industrie che erano state create prima del trasporto della energia elettrica a Napoli, l'industria dell'alluminio, gli opifici della Società dei prodotti azotati e l'energia elettrica ceduta alla Società Imprese Elettriche Abruzzese, energia che arriva a Castellammare, a Pescara, e serve per la piccola ferrovia da Chieti stazione a Chieti città. Nè altro vi è. Eppure vi era tutto un programma industriale da svolgere, vi erano speranze da realizzare a favore della attivissima ed ubertosa valle del Pescara, così fertile, così ricca di paesi operosi.

Che se a tutti i costi si voleva consentire alla Società Volta il trasporto a così grande distanza, perchè non si è fatto come per altri paesi, come per esempio si fece per la Valtellina?

A titolo di lode voglio ricordare l'attività tenace con cui Luigi Credaro, deputato della provincia di Sondrio, con interrogazioni, interpellanze, insistendo in tutti i modi, protestando vivamente anche lui contro l'interpretazione che il Ministero delle finanze volle dare alla legge del 1884, fin da quando si tentava di trasportare le energie elettriche dalla provincia di Sondrio a Milano, riuscì a tutelare gli interessi della Valtellina.

Allora Luigi Credaro chiese anche a noi abruzzesi che lo aiutassimo nell'opera di tutela di questo comune interesse. Ma poi questa così bella campagna, questa così tenace e poderosa azione, finì colla convenzione interceduta nel 4 aprile 1907 fra il comune di Milano, la provincia di Sondrio e i comuni interessati, per la quale la provincia di Sondrio ebbe in pagamento un canone annuo oltre un altro canone che il comune di Milano si obbligò di pagare perchè si ripartisse fra i comuni interessati, oltre alcune opere di irrigazione che giurarono a tutta la provincia.

Con questa convenzione che ho qui, il comune di Milano può trasportare l'acqua dalla Valtellina, ma gli interessi ed i diritti degli enti locali sono stati tutelati e l'agitazione di allora terminò in modo veramente soddisfacente per quelle regioni, grazie anche all'intervento del Ministero di agricoltura, e all'opera attiva ed operosa dei rappresentanti della provincia di Sondrio, onorevoli Credaro e Marcora.

O perchè il Governo, prima di consentire il trasporto delle energie elettriche del Pescara dalla nostra regione a Napoli, non ha cercato egualmente di tutelare gli interessi delle provincie nostre, e dei comuni di Abruzzo più colpiti dalla concessione?

Perchè non ha imposto, che di queste forze, che si portavano a così grande distanza, che costituivano forse la sola, o, per lo meno, la più grande ricchezza nostra e sulle quali fondavamo le più grandi nostre speranze, una parte rimanga per l'eventualità di nuove industrie nelle nostre regioni? Oppure perchè non ha imposto che alle provincie e comuni sia pagato un congruo canone? Questo principio della compartecipazione della regione interessata agli

utili dell'impresa, sotto forma del pagamento di un canone, quando si trasporta in lontananza l'energia elettrica, è entrato in quasi tutte le legislazioni straniere, e si va introducendo anche nella legislazione nostra. Vari progetti sono stati presentati al Senato, e solo gli abituali ritardi dei lavori parlamentari e l'indifferenza del Governo hanno impedito che arrivasse in porto uno dei vari progetti presentati in Senato, e che tutti hanno proclamato, il principio del pagamento di un indennizzo, di un canone agli enti locali. Ricorderò il progetto Gianturco-Cocco-Ortu-Giolitti, del 6 marzo 1907 sulla derivazione delle acque pubbliche presentato al Senato, nella cui relazione è proclamato il principio: « Chiamare i comuni e le provincie a partecipare negli utili derivanti dagli impianti idraulici, quando l'acqua e la forza vengano trasportate fuori del loro territorio ».

E la relazione continua: « Sarebbe quindi contrario ad ogni elementare dovere di giustizia negare una forma di compartecipazione delle popolazioni locali negli utili che i terzi ricevono da quelle stesse acque ».

Io credo che concedendo alla Società la trasmissione a distanza, il Governo abbia compiuto atto contrario alla legge, ma giacchè al Ministero delle finanze credono invece che il consenso sia conforme a legge, o perchè prima di dare il consenso non hanno ricordato che la compartecipazione degli enti locali negli utili dell'impresa è dovere di giustizia?

Dice ancora la relazione che precede il progetto del 1907: « Il Governo, penetrato da queste considerazioni, si è fatto un dovere di studiare di introdurre nel presente disegno di legge una serie di disposizioni atte ad assicurare un'equa ed efficace tutela dei legittimi interessi delle provincie e dei comuni, nei casi di trasporto della energia a distanza ».

Seguì il progetto di legge presentato in Senato da Giolitti-Lacava-Bertolini e Cocco-Ortu, il 15 dicembre 1908, nella cui relazione è detto: « Il principio di ammettere provincie e comuni a trarre qualche beneficio dalla concessione delle acque che scorrono nel loro territorio, non ha bisogno di essere difeso ».

Ed è perciò che coll'articolo 26 di quel progetto era riserbato, a favore dei comuni, un decimo della forza ritraibile a prezzo di costo, e coll'articolo 27 un canone di lire due all'ente o agli enti danneggiati, oltre

un altro canone di lire due alla provincia, nel caso di utilizzazione di energia fuori del territorio di questa.

Con questi criteri il Governo, se pure voleva consentire il trasporto a distanza, poteva tutelare gli interessi della regione abruzzese, o, per lo meno, recarle minor danno. E se, per non essere stato approvato il progetto di legge, non poteva imporre canoni precisi alla Società, poteva concedere il trasporto, con la riserva dell'obbligo da parte della Società del pagamento dei canoni dal giorno in cui fosse approvata la legge pendente in Senato.

Si trasporti questa forza altrove, ma non si depauperino del tutto le regioni in cui questa forza si trova, in cui esiste questa ricchezza.

E qui giova aggiungere che, ove nuove concessioni il Governo dia per il fiume Pescara, noi corriamo rischio di comprometterne anche la navigabilità.

Vi è il pericolo che, ove fosse accolta la domanda di concessione Crotti-Lombardo per derivazione di 40 metri cubi di acqua alla confluenza del Lavino, la navigabilità del fiume dalla foce al Piano d'Orta potrebbe essere compromessa, per assoluto difetto di acqua nel tratto di circa sette chilometri dalla confluenza del torrente Lavino a quella dell'Orta.

Ma vi è un'altra considerazione, che ha un valore eminentemente morale oltre che economico. Poichè bisogna considerare che questo nostro Pescara, il più gran fiume di Abruzzo, caro alla fantasia dei nostri artisti, a cui pittori e poeti hanno dedicato i loro più vivi colori, è l'orgoglio nostro ed anche il tormento delle popolazioni. Immense sono le sue piene, terribili le frane che produce: per secoli il Pescara ha prodotto danni gravi con le sue inondazioni, oltre le sue piene, mettendo in pericolo molte volte la vita e le sostanze delle popolazioni che lo circondano.

Ora com'è possibile che, dopo tanti secoli di tormenti, a causa di questo fiume, e dopo tante sofferenze e tanti danni e tanti pericoli, mentre spesso, come è successo anche recentemente, il fiume ha rotto le strade, strutto i ponti, travolto le masserizie, guastato i terreni, si debba poi rinunziare interamente alla ricchezza che questo fiume ci porta? Come è possibile supporre che questa ricchezza debba essere portata interamente altrove, senza che si dia compenso alcuno alle popolazioni, che pure dal fiume

hanno avuto il loro tormento ed i maggiori danni? Come può esservi nella legislazione italiana la possibilità di trasportare a grandissima distanza tutte le energie elettriche derivanti da un fiume, senza che le popolazioni rivierasche in cui questa ricchezza si forma, a cui questa ricchezza costa dolori grandi, ne abbiano vantaggio qualsiasi?

E come può l'Amministrazione delle finanze dimenticare i gridi di dolore che ora partono da Terni, ora dall'Abruzzo, ora da altre regioni d'Italia, per la strana teoria accettata dal Ministero, che, cioè, la legge consenta che con un semplice avviso le forze elettriche si tolgano dal paese dove si producono e si trasportino a grande distanza?

Lo so, la civiltà ha i suoi diritti: le grandi città con i loro bisogni reclamano che le provincie paghino il loro contributo. È di grande interesse pubblico l'illuminare Napoli. Ma è necessità, in nome dell'equità, della giustizia, dei diritti delle popolazioni rurali, è necessità che seri compensi si concedano alle popolazioni che perdono le loro ricchezze! È necessario che non si depauperino intere regioni della ricchezza loro, forse della sola ricchezza che hanno, a vantaggio di paesi lontani.

L'Abruzzo non può consentire che le forze del Pescara vadano a Napoli. Chiuso in un isolamento a cui lo hanno condannato l'asprezza dei suoi monti e la mancanza di viabilità, l'abruzzese si è rassegnato alla sua sorte, difendendosi come meglio può dalla violenza del fiume che spesso gli toglie la casa, gli sconvolge il terreno, gli rapisce gli animali. Ma ora che in questo fiume si è trovata una ricchezza, non può consentire che altri la usurpi.

Io spero perciò dall'onorevole sottosegretario di Stato una parola più rassicurante di quella che mi disse nel giugno scorso, quando svolsi la mia interrogazione. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Tinozzi ha ora facoltà di svolgere la interpellanza che insieme con l'onorevole De Amicis egli ha presentato al ministro delle finanze, « sull'esodo arbitrario delle forze idroelettriche del Pescara dai tenimenti di Torre dei Passeri, Tocco Casauria, Castiglione Casauria e Bolognano, e sul danno che ne deriva all'Abruzzo ».

TINOZZI. Onorevoli colleghi, consentite che io, associandomi completamente a quanto ha testè esposto l'onorevole Riccio intorno al gravissimo problema che viva-

mente commuove le popolazioni abruzzesi, aggiunga poche altre considerazioni, quasi a riassumere la questione.

Nella seduta dell'otto giugno il sottosegretario di Stato per le finanze, rispondendo ad una interrogazione dell'onorevole Riccio, affermò che la Società elettro-chimica Volta, concessionaria in Abruzzo di una data quantità di acqua del fiume Pescara, da utilizzare per un determinato scopo industriale, fosse libera di trasportare altrove, per farne commercio, buona parte dell'energia ricavabile dalla derivazione, in virtù dell'articolo 6 della legge 10 agosto 1884.

Ora questa affermazione categorica dell'onorevole sottosegretario di Stato e l'interpretazione da lui data al citato articolo della legge in vigore sulle derivazioni di acque pubbliche, non mi sembrano conformi, nè allo spirito ed alla lettera della legge, nè alle disposizioni tassativamente prescritte alla Società elettrochimica dal decreto di concessione, e sono poi in aperta contraddizione con i principi informativi del disegno di legge sulle derivazioni ed usi di acque pubbliche, presentato al Senato del Regno dagli ex ministri Lacava e Bertolini nella tornata del 27 marzo 1909.

Premetto il fatto nei suoi precisi termini allo scopo di trarre le ragioni del mio assunto.

L'Aterno-Pescara è, come ognuno sa, uno dei più importanti fiumi che sboccano nell'Adriatico ed uno dei principali dell'Italia meridionale e centrale. Anticamente esso era navigabile per oltre 40 chilometri: ora è navigabile soltanto nell'ultimo tratto, presso la foce, dove funziona da porto canale, essendosene gradatamente ridotta la profondità per lente e successive trasformazioni idrografiche.

Ma la sua navigabilità tornerà fra breve ad estendersi per una lunghezza di oltre 35 chilometri, in virtù della legge 2 gennaio 1910, che lo colloca per tutta la sua estensione alla seconda classe della prima categoria delle opere idrauliche.

Ora, con decreto del prefetto di Aquila del 22 giugno 1901, la Società elettro-chimica Volta ottenne di derivare da questo fiume trenta metri cubi di acqua alle seguenti condizioni: 1° che la presa dovesse stabilirsi nel tenimento di Popoli, in provincia di Aquila, a circa quaranta metri a valle dalla confluenza del Tirino col Pescara; 2° che le officine industriali dovessero impiantarsi nel piano a sinistra del torrente Orta, in teni-

mento di Bolognano, provincia di Chieti 3° che la Società concessionaria (e quest'importa maggiormente notare) non potesse usare dell'acqua concessa se non allo scopo di produrre la forza necessaria per esercitare le officine di fabbricazione dell'alluminio, dell'anidride solforica, dell'indaco artificiale di altri derivati dal cromo e di altri prodotti chimici.

In forza di tale decreto, la Società elettro-chimica ottenne di derivare i trenta metri cubi di acqua in tre salti, i quali, per effetto di un successivo decreto, furono ridotti a due equivalenti, il primo con centrale a Tremonti ed il secondo con centrale a Piano d'Orta. Eseguite completamente le opere del primo salto ed impiantate le relative officine industriali, in conformità dei patti sanciti nel disciplinare, Società elettro-chimica chiese al prefetto di Aquila, nel dicembre del 1907, la facoltà di utilizzare anche le acque di supero della prima concessione, cioè altri dieci metri cubi per otto mesi dell'anno, tentando di prosciugare addirittura il letto del fiume per una grande estensione, con grave danno dell'agricoltura e della pubblica igiene.

Meno male se l'istanza per l'aumento di derivazione fosse stata determinata dal proposito di ampliare in correlazione le industrie già esistenti o di crearne vicino delle nuove! Ben altra, o signori, era l'intenzione della Società elettrochimica scopri il suo giuoco, quando, prima di porre mano ai lavori del secondo salto, ne vendette l'energia ricavabile ad una Società tedesca per trasporto a Napoli, a scopo di illuminazione e di forza motrice, stipulando il contratto di sorpresa ed alla chetichella e limitandosi, per tema di vivaci opposizioni, a notificare al prefetto di Aquila la vendita del trasporto dell'energia elettrica a distanza come semplice variazione d'uso di opere ancora da costruire.

Così la Società elettrochimica si è trasformata da società industriale in società di pura speculazione tentando, con arti e con inganni, un vero monopolio sfruttatore delle acque del Pescara, a scapito degli interessi collettivi delle popolazioni colpite prese nella zona del secondo salto, alle quali vorrebbe togliere per sempre una ricchezza naturale, capace potenzialmente di elevarsi ad un grado eminente di prosperità economica e di progresso industriale (*Approzioni*).

Tutto ciò, col consenso delle autorità mentre sta innanzi al Senato quel dise-

di legge sulle derivazioni e usi d'acque pubbliche; il quale, riconoscendo che l'accrecersi dei trasporti di energie idroelettriche a distanza può riuscire nocivo agl'interessi dei luoghi ove la forza viene generata, fissa una serie di disposizioni atte ad assicurare un'equa ed efficace tutela dei legittimi interessi dei comuni e delle provincie, sui quali pesano purtroppo onerosi vincoli forestali ed ingenti spese per lavori di consolidamento e di difesa da frane e da irruzioni di torrenti e fiumi.

Ma, per fortuna dell'Abruzzo, l'illegalità della concessione prefettizia appare evidente anche ad un semplice esame sommario, e traccia al Governo la via da seguire, sia per costringere la società a rispettare i patti e sia per estinguere il fuoco del malcontento, che cova minaccioso sotto la cenere nei comuni danneggiati.

Non m'indugero a ripetere gli argomenti giuridici, svolti testè dall'onorevole Riccio, con tanta competenza e con tanta dottrina.

Essi poggiano sopra indiscutibili questioni di fatto; ed è su queste che amo di intrattenere brevemente la Camera ed il Governo.

Le opere di presa del primo salto si trovano nella riva destra del Pescara, in tenimento di Popoli; le acque s'immettono in un canale situato nella zona compresa tra la ferrovia e la strada provinciale, e poi si nascondono in una galleria, per uscirne in tenimento di Tocco Casauria, provincia di Chieti, allo sbocco di Tremonti. Il secondo salto, assolutamente indipendente dal primo, benchè utilizzi la stessa acqua derivata a Popoli, avrà la centrale a Piano d'Orta, ed il bacino di raccolta a Tocco Casauria.

Il prefetto d'Aquila, considerando che la bocca di derivazione dei due salti trovasi in territorio provinciale aquilano, ritenne la propria competenza a decidere sull'istanza della Società Elettrochimica; e decise in merito, ai termini dell'articolo 3 della legge del 1884. Ma, come giustamente osservava testè l'onorevole Riccio, il decreto prefettizio è viziato di nullità: perchè il comma dell'articolo 2 della stessa legge prescrive tassativamente che, pei corsi d'acqua navigabili e per quelli le cui sponde ed arginature sono comprese fra le opere idrauliche di seconda categoria, non possa la concessione farsi con decreto prefettizio, ma con decreto reale, promosso dal ministro delle finanze,

sentiti i pareri dei Consigli provinciali che possono avervi interesse.

E il fiume Pescara, come ho detto dianzi, è un fiume navigabile, ha un porto-canale in costruzione, ed ha nel tratto superiore, a poca distanza dalla bocca di derivazione dei due salti, sponde ed arginature classificate fra le opere idrauliche di seconda categoria.

La concessione prefettizia è inoltre illegale, perchè lo sbarramento completo del fiume Pescara non poteva essere consentito senza l'intervento del Ministero dei lavori pubblici; come non poteva essere consentita, senza l'intervento del Ministero d'agricoltura, la deviazione completa delle acque dai territori di Tocco, di Torre dei Passeri e di Castiglione Casauria, i quali figurano nelle carte idrografiche del Regno come aventi diritto ai benefici dell'irrigazione.

Ma vi ha di più. Dal complesso degli articoli della legge del 1884 emerge chiaramente che il legislatore ha voluto, in materia di derivazione d'acque, tutelare non solo l'agricoltura, il commercio e l'igiene, ma anche i legittimi interessi delle provincie e dei comuni, dando loro il diritto all'opposizione ed altre garanzie.

Appunto per questi motivi, nell'articolo 4, lo stesso legislatore prescrive di determinare nelle concessioni la quantità, il modo e le condizioni dell'estrazione e della restituzione delle acque, nonchè le condizioni della condotta e dell'uso di esse. Ne consegue logicamente che, disciplinando l'uso delle acque, i decreti di concessione debbano stabilire gli scopi che l'uso stesso si prefigge, e perciò il decreto 22 giugno 1901 del prefetto di Aquila, nell'articolo 10 del disciplinare, esplicitamente stabilisce che la Società concessionaria non possa adoperare l'acqua se non allo scopo di produrre la forza necessaria per esercitare le officine di fabbricazione dell'alluminio, dell'anidride solforica, dell'indaco artificiale, dell'azoto, di altri derivati dal cromo e di altri prodotti.

Determinato questo scopo, i comuni e le provincie chiamate per legge a dare il loro parere sulla domanda della Società elettrochimica Volta, considerando che l'impianto di vaste officine sul piano a sinistra del torrente Orta costituiva un'opera di grande utilità per l'Abruzzo, in cui si apriva così una larga e viva corrente industriale, non

avevano ragione di opporsi e non si opposero.

Invece, se la domanda dell'Elettrochimica avesse fatto intravedere lo scopo di trasportare altrove la forza elettrica, allora gli enti locali avrebbero certamente ritenuta lesiva dei loro diritti l'istanza della Società ed avrebbero fatto tutti gli sforzi per trattenere l'energia in Abruzzo, a garanzia dell'avvenire industriale ed agricolo della loro regione.

Adunque, o signori, il trasporto in territorio lontano dall'Abruzzo dell'energia elettrica ricavabile dal secondo salto del Pescara, costituisce una patente violazione della finalità e dei patti della concessione, ed è causa di grave ed irreparabile pregiudizio agli interessi abruzzesi nel presente e nell'avvenire. (*Bravo!*)

Non mi pare poi, giuridicamente logica l'interpretazione data dall'onorevole sottosegretario di Stato all'articolo 6 della legge del 1881, cioè che la Società elettro-chimica sia libera di trasportare altrove l'energia elettrica, e, quello che è peggio, di farne commercio e vendita.

L'articolo 6 dice testualmente così:

« Il concessionario è libero di variare l'uso e i meccanismi del suo opificio, purchè non ne venga pregiudizio ai terzi e purchè non alteri il modo, le opere e il quantitativo della derivazione, nè il punto della restituzione delle acque ».

Or è facile desumere dalla forma letterale dell'articolo che questa facoltà, riservata al concessionario, non può riguardare che modalità secondarie, materiali e locali, della utilizzazione dell'acqua, cioè il cambiamento della produzione industriale d'un opificio e la sostituzione necessaria di macchine ed apparecchi, sempre però nei limiti e nei termini della concessione.

La società elettro-chimica vorrebbe invece avvalersene per variare sostanzialmente la finalità e la ragione della concessione, creando altra energia idro-elettrica per farne commercio in località lontane e diverse da quelle indicate nel disciplinare del contratto.

D'altra parte, bisogna pure considerare che nel 1884, quando fu promulgata la legge in vigore sugli usi e sulle derivazioni delle acque pubbliche, non ancora Galileo Ferraris avea dimostrato la possibilità della trasmissione dell'energia elettrica a distanza e perciò sarebbe un'offesa al buon senso comprendere fra le variazioni del-

l'uso e dei meccanismi di un opificio il trasporto della energia elettrica a centinaia di chilometri; nè può considerarsi, a rigore di termini, come meccanismo una conduttura elettrica, la quale non è che un mezzo di trasmissione.

E qui, prima di porre fine al mio dire, debbo vivamente deplorare che il ministro di agricoltura e commercio, nel settembre, provvedendo sopra ad un'istanza della Società meridionale avente causa dalla Società elettro-chimica, abbia emanato un decreto di consenso all'impianto di condutture elettriche per trasporto di energia da Bologniano a Napoli, mentre il ministro delle finanze, nello scorso luglio, aveva preso formale impegno, a nome del Governo, di non emettere durante le vacanze parlamentari alcun atto che potesse menomamente pregiudicare la questione.

Cito il fatto senza discuterlo, lasciando immaginare la sorpresa ed il disgusto delle popolazioni abruzzesi, le quali nella loro ingenua bontà avevano fatto sicuro assegnamento sulla parola del Governo!

Onorevoli colleghi, passando ora dal fatto speciale ad una considerazione di ordine generale, che varca gli angusti confini di una provincia e di una regione, io credo che lo Stato non possa permettere che la privata speculazione sottragga abilmente a qualsiasi città, provincia o comune, la ricchezza naturale delle acque fluenti, cioè del « carbone bianco », che rappresenta per l'Italia un elemento precipuo di benessere attuale e potenziale. (*Benissimo!*)

Contro lo sfruttamento di così prezioso elemento di ricchezza nazionale, vari comuni hanno dato il grido d'allarme, e recentemente la città di Terni è insorta vivacemente contro la Società del carburo, che aveva cercato di trasportare, per farne commercio, buona parte dell'energia idro-elettrica del Velino in varie direzioni. E badate, o signori, il caso della Società del carburo è perfettamente identico a quello della Società elettro-chimica, il che vuol dire che il cattivo esempio è contagioso e guai a farlo dilagare.

Altre istanze per nuove derivazioni di acqua dal Pescara si trovano oggi in corso di istruttoria: cioè quella della ditta « Crotti e Lombardi » nella prefettura di Teramo e quella della ditta « Amici » nella prefettura di Chieti.

Badi il Governo a non lasciarsi prendere la mano dai suoi funzionari; queste concessioni sarebbero il colpo di grazia, l'ultimo

tracollo all'avvenire economico dell'Abruzzo impedendo i benefici della irrigazione e rendendo inattuabile la navigabilità del Pescara fino a Piano d'Orta, agli effetti della legge 2 gennaio 1910.

Ne faccia perciò giustizia sommaria e, intanto, affretti la discussione in Senato di quel progetto di legge Lacava-Bertolini, il quale meglio disciplina le concessioni e gli usi di acque pubbliche ed assicura alle provincie, ai comuni e alle popolazioni rivierasche una equa compartecipazione negli utili che accorti speculatori traggono da quelle stesse acque, che sono per i proprietari e per gli Enti locali fonte di gravi pericoli e di spese ingentissime.

E, soprattutto, con un atto di imperio, costringa la Società elettro-chimica a rispettare i patti, impedendo così l'esodo esiziale dall'Abruzzo di ben 27 mila cavalli dinamici ed evitando il danno di una lunga e dispendiosa lite giudiziaria, che già i comuni di Bolognano, Tocco, Castiglione Casauria e Torre dei Passeri si preparano ad intentare al Governo ed alla Società, qualora i loro legittimi voti e reclami restassero inasauditi.

Quelle buone popolazioni, che vivono una vita difficile di lavoro e di sacrifici, hanno, in un pubblico comizio regionale, adunatosi in Torre dei Passeri nello scorso aprile, elevato la loro voce di protesta.

Oggi la protesta è pacifica e legale, ma fatta da gente che raramente chiede ed è tenace nei suoi propositi e fiera nella difesa dei suoi diritti.

Il Governo provveda energicamente, affinché non cresca il senso di diffidenza verso i poteri costituiti nelle popolazioni del Mezzogiorno, verso le quali tutti i Governi mostrano grande simpatia, ma poi nel fatto le rare leggi, che mirano ad alti fini di perequazione e di giustizia, si risolvono, o perchè sprovviste di mezzi sufficienti, o perchè male interpretate, in vane lusinghe ed in amare delusioni. (*Vive approvazioni — Molte congratulazioni*).

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

GALLINO, sottosegretario di Stato per le finanze. Le interpellanze dell'onorevole Riccio e dell'onorevole Tinozzi riguardano:

1° le concessioni che sono state fatte dell'energia del fiume Pescara all'industria privata;

2° la facoltà concessa di trasportare altrove questa energia;

3° i danni che ne derivano all'Abruzzo.

Risponderò categoricamente a ciascuna di queste tre principali obiezioni; ma prima ritengo opportuno esporre alla Camera il più brevemente che mi sarà possibile lo stato di fatto della questione.

Le concessioni fatte per derivazioni di acque riflettono la Società elettro-chimica Volta, la quale è investita:

a) di una concessione sul Tirino con decreto del prefetto di Aquila del 25 gennaio 1900 per cavalli-vapore nominali 8300 corrispondenti a circa 6000 cavalli elettrici.

b) di una seconda concessione sul Pescara (decreto del prefetto di Aquila del 22 giugno 1901) per cavalli nominali 38,400 corrispondenti a circa 31,000 cavalli elettrici effettivi.

Questa concessione è divisa in due salti da cui rispettivamente si ricavano 8000 e 23,000 cavalli elettrici di forza. Di questi due salti uno già è utilizzato dal 1907, e l'altro lo sarà fra breve.

La Società Volta ha recentemente avanzato domanda di poter utilizzare altri 100 moduli di acqua di supero, che si hanno abbondantemente per due terzi dell'anno, tra la presa e la restituzione dell'acqua di quest'ultima concessione; e dai signori Adolfo Lombardi e Giovanni Crotti il 26 ottobre 1906, fu inoltrata un'altra domanda di derivazione d'acqua, a valle però di Piano d'Orte, per un volume di 400 moduli, corrispondenti a 40 metri cubi al minuto secondo.

Le due concessioni in vigore vennero accordate a scopo elettro-chimico, e infatti a tale impiego fu adibita tutta intera la forza del Tirino nell'officina sociale e la maggior parte della forza del primo salto del Pescara nelle officine della Società Alluminio (5000 HP) e nelle officine della Società per i prodotti azotati (7000 HP), mentre una parte di esse, cioè 1500 cavalli su 2300 disponibili, è destinata a produzione di forza e di luce nell'Abruzzo, da parte della Società Abrazzese per imprese elettriche, che ha diramato le sue linee fino ad Aquila, Sulmona e Castellammare Adriatico.

Per tale impiego la Società elettro-chimica dal gennaio 1909 ha domandato regolare autorizzazione.

Per sfruttare questa immensa quantità di forza la Società:

a) costruì presso Bussi le sue officine per elettrolisi del sale e fabbricazione di

soda caustica, cloruro di calce e prodotti clorati, nonchè per fabbricazione di ferro silicio e carburo di calcio a scopo di cianamide;

b) costituì nel 1904 la « Società per la fabbricazione dell'alluminio » che installò le sue officine presso quelle della Società Elettrochimica, ove fabbrica l'allumina (con bauzite di Abruzzo) e dall'allumina l'alluminio (potenzialità fino a 10 mila quintali), utilizzando essa da solo 5000 HP dal 1° salto Pescara;

c) costituì nel 1904 la « Società per la fabbricazione prodotti azotati » con officina a Torre de'Passeri, ove si fabbrica acido solforico, solfato di rame, perfosfati, calcio cianamide e solfato ammonico;

d) prese accordi con la « Società Meridionale di Elettricità » per trasportare nell'Agro Campano circa 20,000 HP di forza con una linea di 190 chilometri che rappresenterà uno dei più importanti trasporti di energia esistenti in Europa.

A titolo informativo, dirò che la Società elettro-chimica Volta nella valle, bellamente selvaggia, del Pescara, ha già speso oltre 30 milioni ed altri 12 impiegherà nel trasporto di energia elettrica, di cui ho fatto cenno. Ritengo che fino ad oggi la detta società abbia fatto ben magri affari, perchè, da quanto ci consta ha già fatto subire varie riduzioni di capitale ai suoi azionisti, senza mai accordare un centesimo di interesse.

È uno stato di fatto lungo, ma che io ho dovuto precisare, perchè è necessario presupposto per poter venire ad una esatta conclusione, per poter rispondere esaurientemente a tutte quante le obiezioni rivolte.

Dichiaro subito che sono spiacente di non poter convenire in ciò, che tanto l'onorevole Riccio quanto l'onorevole Tinozzi hanno affermato, per quanto sia grande in me la deferenza e la stima, che ho a loro riguardo.

Le mie risposte saranno quasi telegrafiche, obiettive, serene e, soprattutto, faranno astrazione da quei preconcetti partigiani, che hanno diviso i giornali locali, facendo agli uni affermare cose, completamente contrarie a quelle, che hanno affermato gli altri.

Basti citare che mentre da una parte si afferma solennemente in comizi la nullità del decreto prefettizio, dall'altra invece, ed è il rappresentante della Camera di commercio di Chieti che parla, si dice che la

Camera di commercio stessa non deve far sue le preoccupazioni dei promotori del comizio, mancando ogni ragione legale per censurare l'operato del prefetto di Aquila e non potendo dalla concessione derivare danno alle terre.

Comincio dalla prima obiezione: concessione delle acque del Pescara.

Nessuna contestazione sembrami che verta sulla concessione del Tirino, che venne a riconoscersi regolare. Non è necessario quindi che io su questa mi fermi.

Mi soffermerò invece sull'altra questione accennata di sfuggita in pubblici comizi, ma che fu sostenuta con calore dagli onorevoli Riccio e Tinozzi, la questione cioè se il prefetto di Aquila fosse, oppure no, autorità competente ad accordare la derivazione d'acqua dal Pescara, assentita alla Società Volta con decreto del 22 giugno 1901. Questa è la questione capitale, su cui si fondano tutte le argomentazioni.

Ma siffatta questione, onorevole Riccio, è già stata studiata e decisa in occasione dell'esame del ricorso, prodotto il 16 ottobre 1901, dal signor Raffaele Caracciolo contro quella stessa concessione. In esso ricorso era sollevata l'eccezione della incompetenza del prefetto:

a) per il motivo che il Pescara ha opere arginali di seconda categoria e l'articolo 2 della legge 1884, sulla derivazione di acque pubbliche, stabilisce che in questo caso la concessione si fa per decreto reale, promosso dal Ministero delle finanze, come esattamente è stato detto;

b) per il fatto che durante l'istruttoria erano state prodotte opposizioni da altri interessati di provincie diverse, tra cui lo stesso ricorrente.

Ora, per l'articolo 3 della legge 10 agosto 1884 sulla derivazione di acque pubbliche e 16 del regolamento relativo, nel caso di opposizione di interessati di provincie diverse da quella, in cui cade la concessione, la concessione stessa è fatta per decreto reale, promosso dal Ministero delle finanze, sentiti il Ministero dei lavori pubblici, il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Ministero di agricoltura, anche quando si tratta di concessioni di competenza del prefetto. Il ministro dei lavori pubblici del tempo, al quale era stato rivolto il ricorso, aveva ritenuto dapprima che l'eccezione fosse fondata, ma, esaminati tutti gli atti della vertenza, dichiarò di riconoscere che la concessione era stata competentemente accor-

lata dalla prefettura di Aquila, come l'aveva riconosciuto il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con deliberazione 14 gennaio, ed il Ministero di agricoltura, industria e commercio con nota del 27 dello stesso mese, tanto che il Ministero delle finanze non ha potuto venir meno ed ha dovuto accettare queste dichiarazioni.

Le ragioni di questa decisione sono:

A) per il combinato disposto degli articoli 2 della legge, e 12 del regolamento, non si può accordarsi per decreto reale le concessioni di acqua dai tronchi superiori a quelli muniti di opere arginali di seconda categoria; rimangono quindi di competenza prefettizia quella dei tronchi inferiori, e così quella del caso di cui trattasi, perchè a bocca della derivazione della Società elettrochimica Volta è stata appunto progettata in un tronco del Pescara inferiore a quello avente opere arginali di seconda categoria;

B) che non ricorre l'applicabilità dell'articolo 3, ultima parte della citata legge del 1884, perchè durante la procedura non furono mantenute le opposizioni che erano state presentate da parte d'interessati in varie provincie diverse; onde anche in questa parte è regolare, perchè competentemente emanato, il decreto del prefetto di Aquila.

Fu detto, e passo ad un'altra obiezione che è stata fatta, mi pare anche dall'onorevole Riccio, e che del resto figura in tutti questi giornali che periodicamente mi sono inviati, fu detto che trattandosi di dovere seguire delle chiuse ed opere di sbarramento e di presa sulla sponda destra del Pescara, occorre l'autorizzazione del ministro dei lavori pubblici; ma si osserva che le concessioni di acqua si fanno in base ad un progetto che contempla tutte le opere a costruirsi per attuare le chieste derivazioni, e di conseguenza, consentendo la concessione, si consente l'esecuzione delle opere tutte previste dal progetto.

Del resto la legge del 10 agosto 1884, con l'articolo 3, ha dato alle prefetture la competenza a concedere derivazioni da determinati corsi di acqua, ma nello stesso tempo ha provveduto, col successivo articolo 21, a modificare l'articolo 170 della legge sulle opere pubbliche, dando alle stesse prefetture anche la competenza di autorizzare le opere ivi indicate, ogni volta che abbiano eseguirsi in corsi di acqua non navigabili o non compresi tra quelli aventi opere iscritte in seconda categoria, vale a dire ogni volta che le opere debbano com-

piersi nei corsi di acqua, la concessione delle quali sia di competenza della prefettura, e ciò per evitare che per far una concessione dovesse intervenire la prefettura per concederla ed il ministro dei lavori pubblici per autorizzare le opere.

Venne inoltre obiettato che l'oggetto della concessione essendo stato, non la derivazione dell'acqua, ma la deviazione di quasi tutto il corso del fiume, il prefetto ha commesso un eccesso di potere. Così dice un giornale, ed è anche ciò che si è dibattuto nel comizio di Torre dei Passeri, eccesso di potere in pregiudizio dell'uso pubblico a cui sono destinati i beni del demanio dello Stato, ed in pregiudizio della navigabilità avvenire del fiume Pescara. Ma si deve osservare che oggetto della concessione non fu una deviazione del fiume Pescara, ma solo la derivazione di una parte notevole della sua portata. E che non tutta la portata del Pescara sia stata concessa col decreto prefettizio 22 giugno 1901, si rivela dagli obblighi del disciplinare all'articolo 11, e risulta palese anche dal fatto che la Società, dopo avere ottenuta la concessione dei 300 moduli, presentò il 10 dicembre 1907 un'altra domanda per derivare altri 100 moduli, il che significa che acqua il fiume ne ha, se si domanda di potere avere una seconda concessione.

Del resto nessuna disposizione di legge vieta di concedere la intiera portata di magra di un corso di acqua, e ciò può farsi sempre quando non torni di pregiudizio agli interessi idraulici, a quelli igienici e ai diritti di terzi. Unicamente a titolo d'informazione aggiungerò che l'articolo 11 del disciplinare fa obbligo alla Società di lasciare nel fiume, a valle della presa, un volume d'acqua sufficiente per gli attuali utenti, soggiungendo che in ogni caso il tronco dell'alveo del Pescara, fra la presa e la restituzione, non può mai lasciarsi in secco per ragioni di pubblica igiene. Nessun danno poi è il caso di temere si verifichi nei riguardi della navigabilità del fiume, perchè l'unico tratto adatto alla navigazione, è quello a valle del punto ove ha luogo la restituzione dell'acqua della concessione; e quindi la navigabilità (qualora esista) sarà sempre possibile, nè alcun ostacolo potrà subire per effetto delle avvenute concessioni.

L'onorevole Riccio mi ha domandato se dopo la seduta del 4 luglio di quest'anno, nella quale si era dato affidamento che nessuna nuova concessione sarebbe stata data, l'affidamento si sia mantenuto. Io rispondo

categoricamente di sì. Fu dato ordine che nessuna concessione nuova di acqua fosse più accordata, sino a che non fossero dati altri ordini speciali.

Io so che il ministro di agricoltura, industria e commercio (anzi lo tolgo dallo stesso giornale che mi è stato inviato) con decreto del 12 settembre 1910, ha concesso alla Società Meridionale di Napoli, in sostituzione della Società elettro-chimica, la facoltà di trasportare in provincia di Napoli le energie del Pescara che si produrranno nelle officine di Piano d'Orte; ma questa è una conseguenza delle concessioni precedenti, e secondo tutti i pareri delle autorità competenti, non poteva il Governo assumersi la responsabilità di vietare che si verificasse un fatto, che è conseguenza delle concessioni preesistenti e dei diritti che i concessionari hanno acquistato.

E ora vengo alla seconda parte, forse quella più scabrosa, e sulla quale è stato detto e scritto ancora di più; vengo cioè alla facoltà concessa di trasportare a distanza l'energia disponibile, per la qual facoltà debbo subito dichiarare che tutto è proceduto conforme alla legge del 10 agosto 1884 sulle derivazioni di opere pubbliche, a quella del 7 giugno 1894 sulla trasmissione a distanza delle correnti elettriche, e del disciplinare 22 giugno 1901 che autorizzava la derivazione dal Pescara.

Vediamolo.

Ho qui il disciplinare: non quello che è stampato sui giornali, ma il vero disciplinare originale.

Nessun dubbio puossi avere sul carattere industriale della concessione. La concessione è eminentemente industriale (articolo 1). Le modalità di presa (articolo 2), del canale di derivazione (articolo 3), dello sfioratore (articolo 4), e del serbatoio di carico (articolo 5) sono state rigorosamente osservate. Le officine furono costruite nel torrente Orte (articolo 6), e via di seguito: tutto in esatta corrispondenza alle prescrizioni.

Ed eccoci al famoso articolo 10, sul quale si impernia tutta quanta la discussione. L'articolo 10 sull'uso dell'acqua concessa (ed è questo il vero disciplinare) così si esprime: « La Società concessionaria non potrà usare l'acqua concessa se non allo scopo di produrre la forza necessaria per esercitare le officine di fabbricazione dell'alluminio, dell'anidride solforica, dell'indaco artificiale, di altri derivati del cromo e di altri prodotti chimici, salvo quanto è detto nell'articolo 6 della legge 10 agosto 1884

n. 2644 ». Ed è questo *salvo*, che io ho trovato soppresso in tutti quanti questi giornali, è questo *salvo* che fa cadere tutte quante le deduzioni che sono state fatte.

Perchè l'articolo 6 della legge 10 agosto 1884, così stabilisce: « Il concessionario è libero di variare l'uso e i meccanismi del suo opificio, purchè non ne venga pregiudizio ai terzi, e purchè non alteri il modo, le opere ed il quantitativo delle derivazioni, nè il punto della restituzione delle acque. Le variazioni di uso debbono essere previamente notificate, ecc. ».

Tali essendo i capisaldi legali ai quali si deve far ricorso nel caso in esame, consideriamo se in conformità ad essi si svolsero i fatti.

Le officine di fabbricazione dei prodotti chimici, per quanto siano sorte con larghe vedute, non richiedono che una parte delle forze disponibili; e pochissime essendo le richieste di forza da parte dei privati, è ovvio che sorgesse l'idea di utilizzare in qualche modo questi ventimila cavalli di forza eccedenti.

Dato il pieno vigore della concessione e il rispetto della legge vigente, la trasformazione della forza eccedente i consumi locali in energia elettrica, che nessuna legge vieta, poteva considerarsi un danno ai terzi?

No, assolutamente. Perchè il concessionario ha il diritto di disporre liberamente delle acque come massa, dal punto di presa a quello di restituzione, e poco importa al terzo se la forza viva, di cui dispone, quella massa fluida, serva più a fabbricare dei prodotti industriali che a trasformarsi in energia elettrica.

Nessuna violazione quindi si aveva né fatto speciale, se accanto ai tre stabilimenti elettrochimici, veniva a sorgerne un altro per la produzione dell'energia elettrica; e la legge 7 giugno 1894 della trasmissione a distanza dell'energia elettrica, non solo autorizza ma disciplina questo trasporto a distanza, quindi è facile comprendere, come per effetto di questa nuova legge il concessionario acquistava anche il diritto di trasportare ed utilizzare a distanza la forza di cui disponeva, purchè tutte quante le disposizioni di legge fossero osservate.

Del resto la questione fu anche esaminata, in altro caso perfettamente analogo dal Consiglio di Stato e dal Consiglio dei lavori pubblici, e quegli Alti consessi, con deliberazioni del 30 ottobre e del 26 marzo 1903, furono concordi nel ritenere che il cor-

cessionario è libero di variare la natura dei suoi opifici e di utilizzare a distanza le energie dagli stessi prodotti, purchè vengano osservate le disposizioni di legge.

FAUSTINI. Ma non può portarle a cento chilometri...

GALLINO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Ma la legge non stabilisce limitazioni di distanza, e d'altra parte l'Amministrazione non può che uniformarsi ai pareri dei suoi autorevoli corpi consultivi. (*Interruzioni*).

E vengo finalmente all'ultima parte. Quali danni derivano agli Abruzzi dal trasporto a distanza di tanta ricchezza di forza viva, che altrimenti continuerebbe ad andar perduta?

Non diminuzione di lavoro locale, perchè ai tre grandiosi stabilimenti elettrochimici se ne verrà ad aggiungere un quarto, nel quale troveranno impiego, per la sua grande importanza, molti e molti operai. Non prosciugamento di torrenti, perchè il disciplinare esistente assolutamente lo vieta; non ostacolo alla navigabilità del Pescara, perchè questa, secondo il consiglio della valorosa Commissione che ha studiato tutta quanta la questione della navigazione dei fiumi, dovrebbe cominciare a Piano d'Orte, dove appunto avviene la restituzione di tutta l'acqua derivata dal fiume. E qui come tecnico, confortato anche dalla valorosa parola del collega Romanin-Jacur, qui presente, e del generale Dal Verme, potrei agli onorevoli interpellanti dichiarare che sarebbe a desiderare che con una nuova grandiosa sistemazione, tutta l'acqua del Pescara, da Piano d'Orte al mare, consegnasse nelle mani dell'uomo quella forza viva che possiede, e che ora va ancora completamente perduta, perchè è sempre possibile mantenere navigabile i fiumi trasformandoli in canali e nel tempo stesso trarre profitto dalla forza di cui le acque dispongono.

Forse è a desiderare, e qui condivido l'opinione dell'egregio interpellante, che il disegno di legge sulle derivazioni delle acque che sta all'esame del Senato, disegno di legge che accorda ai comuni rivieraschi una compartecipazione nei canoni, venga presto tradotta in atto, per far sì che i comuni compresi fra la presa e la restituzione delle acque di una derivazione abbiano a conseguire anche direttamente un guadagno dall'utilizzazione del carbone bianco.

Ma da questo desiderio, del quale si può parlare solo ragionando *de iure condendo*, al fatto di voler distruggere tutto il passato,

eseguito a norma di legge, vi è troppa differenza.

E poi l'idea di dare carattere comunale e provinciale alle acque, ha incominciato a farsi strada solo da poco tempo, tanto che è solo dal 12 maggio del 1909 che nei disciplinari tipo di concessione per derivazione d'acqua si è incominciato a riservare appunto ai comuni ed alle provincie quei diritti che potranno essere stabiliti da nuove disposizioni legislative.

Confido così di aver risposto esaurientemente, per quanto in senso contrario, a ciò che chiedevano gli onorevoli interpellanti.

Quindi, concludendo, dirò: le concessioni accordate dal fiume Pescara risultano regolari, come regolare è la variazione di uso che è intervenuta. E dal diritto di trasporto a grandi distanze delle energie elettriche, nessun danno deriva a quelle località.

Solo rimane, per le concessioni future, a salvaguardare le aspirazioni di quelle popolazioni, cercando di conciliare, come è già stato fatto altrove, ad esempio in Valtellina e a Terni, il benessere della vallata con l'interesse generale dell'industria, tenendo sempre conto dei suggerimenti della Commissione, che della navigazione del Pescara, fra Piano d'Orte e il mare, si è così lodevolmente occupata.

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

RICCIO. La Camera comprenderà come io non possa essere soddisfatto delle risposte date dall'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze.

In primo luogo consenta la Camera che io esprima la mia viva meraviglia per aver sentito oggi qui, che in queste vacanze è stato pubblicato un decreto che in un modo qualsiasi modifica, su questa questione, lo stato di fatto così come era prima che le vacanze si prendessero.

Non avrei creduto mai possibile ciò. In realtà, chi parla dal banco del Governo ed assume un impegno, non lo assume solamente col deputato, sia pure modesto, al quale si parla, ma lo assume con la Camera, lo assume col Paese. (*Bene!*)

Il presidente del Consiglio ed il ministro delle finanze, a me, che nel luglio chiedevo la discussione immediata della interpellanza sulle forze elettriche del Pescara, promisero formalmente che nulla sarebbe stato fatto in queste vacanze che avesse alterato lo stato delle cose.

Voci. È vero! È vero!

RICCIO. E promettendolo a me, ultimo tra voi, lo promisero alla Camera, lo promisero al Paese. (*Bene!*)

Con somma meraviglia, con vivo dolore, sento che il Governo vien meno in questa forma agli impegni formalmente assunti...

GALLINO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Chiedo di parlare.

RICCIO. Non vale il dire che il decreto pubblicato nel mese di settembre non è che l'esecuzione del decreto precedente. Il decreto invece modifica lo stato delle cose come era prima delle vacanze, mentre la parola del Governo era che nulla sarebbe modificato.

Basterebbe questo, o signori, per mostrare quali interessi si nascondano dietro queste concessioni, e in che modo si sia cercato di allontanare la discussione in Parlamento e quindi innanzi al Paese di queste questioni.

Da questo lato evidentemente non posso essere soddisfatto. (*Bene!*)

Non posso essere soddisfatto neanche della vaga assicurazione che è stata data che si insisterà presso il Senato per la discussione del progetto di legge che disciplina questa materia.

ANCONA. Sono tre anni!...

RICCIO. Sono ormai passati tre anni, come mi suggerisce l'onorevole Ancona, e non si è pensato a risolvere tale questione intorno a cui sono interessi così vivi. Si tratta di disciplinare il trasporto a distanza della energia elettrica, di vedere fin dove si abbia la facoltà di togliere l'energia alle regioni in cui sorge, per trasportarla altrove, di stabilire i rapporti tra gli enti locali e il Governo centrale e le Società concessionarie.

Tutto ciò da vari anni è materia di un disegno di legge che è dinanzi al Senato ed è doloroso che il sottosegretario di Stato, a nome del Governo, non mi abbia dato assicurazione molto più ampia e formale che questo disegno di legge sarà presto portato in discussione.

Ricordo che quando nel 1906 l'onorevole Credaro insisteva come fo io, ma con forma molto più vivace, per la discussione del progetto, il ministro delle finanze, onorevole Massimini, promise formalmente che non avrebbe lasciato passare molto tempo perchè il disegno di legge, che era fin d'allora dinanzi al Senato, divenisse legge. Ma molti anni sono passati: agli interessi della Valtellina, cui allora pensava l'onorevole Credaro, si provvede con una convenzione,

che noi ci augureremmo anche per la regione abruzzese, e così siamo rimasti soli a lottare, ed il disegno di legge è stato lasciato dormire, dimenticando che vi sono regioni danneggiate, gravi interessi offesi, che domandano la tutela della legge.

Non sono poi soddisfatto per la interpretazione che si è data alle leggi esistenti. L'onorevole Gallino ha ricordato la legge del 1894, ma questa nulla ha che fare con i diritti degli enti locali e dello Stato nei rapporti delle Società concessionarie; essa riguarda i diritti e gli obblighi dei proprietari dei luoghi ove passano i fili pel trasporto dell'energia elettrica, i rapporti tra la Società concessionaria e i proprietari: questioni queste che non entrano nell'attuale controversia.

L'onorevole sottosegretario di Stato ha detto che è solo dal 1909 che si mette nei disciplinari l'obbligo alle Società concessionarie di indennizzare i comuni e le provincie: perchè dunque nel recente decreto riflettente il trasporto dell'energia del Pescara a Napoli, che è stato emesso dal Ministero di agricoltura nel settembre di quest'anno, si è dimenticato di includere tale clausola, che pure è nei disciplinari sin dal 1909? E perchè si è cominciato a metterla solo nel 1909, se già era dinanzi al Senato un disegno di legge che riconosceva questi diritti ai comuni ed alle provincie?

Sarebbe stato atto di amministrazione prudente e tutelatrice dei diritti degli enti locali, sospendere qualsiasi concessione di trasporto dell'energia a distanza, finchè i corpi legislativi non avessero deciso e determinato i diritti degli enti locali: oppure, in ogni modo, concedere pure il trasporto, ma includendovi la riserva del pagamento di un congruo canone agli enti locali appena fosse fissato per legge.

Non è giusto che si riconosca che gli enti locali hanno dei diritti su questi trasporti, che si presentino dai ministri succedutisi alle finanze vari disegni di legge per la sanzione di tali diritti, e poi contemporaneamente si conceda ad una società il trasporto a distanza, senza nemmeno riservare agli enti locali quei diritti riconosciuti, proclamati nei disegni di legge che, volta a volta, si presentano al Parlamento!

Tutto ciò dimostra troppo favore per le società concessionarie, troppa trascuratezza per gli enti locali.

E sul lato giuridico non mi dilungo di più, avendolo già trattato nello svolgimento della interpellanza. Si dice che, nel caso

concreto è stato risoluto che la concessione poteva esser fatta con decreto prefettizio, anzichè con decreto reale, e che quindi non ha valore la censura da noi mossa. È stato risoluto? e da chi? Quale è l'autorità che ha detto che con un semplice decreto del prefetto si poteva fare la concessione? Lo ha detto il Ministero, ossia quella stessa autorità che noi censuriamo per il modo come ha risoluto la questione. Se ci aveste portato una decisione del Consiglio di Stato o un giudicato del magistrato, avremmo sentito il dovere di inchinarsi. Ma siccome noi censuriamo appunto il potere esecutivo per avere risoluto la questione in questo modo, per aver detto che quelle concessioni si potevano fare con decreto del prefetto, mentre la legge dice che è necessario un decreto regio, non ci si doveva dire che la questione è stata risolta, quando essa è stata solamente risolta dallo stesso Ministero che noi censuriamo appunto di avere male applicata la legge.

Insistiamo nel considerare fallace l'interpretazione dell'articolo 6 della legge del 1884 fatta dal Ministero; nè vale il parere della sezione consultiva del Consiglio di Stato.

Il testo della legge è contrario, chiaramente, esplicitamente contrario, nè l'onorevole Gallino ha risposto al grave argomento che risulta dal fatto che la legge del 1884 è anteriore al trasporto a distanza delle grandi energie elettriche.

L'onorevole Gallino sa meglio di me che il Consiglio di Stato dà i suoi pareri sulle questioni, secondo il modo come queste gli vengono presentate, come si sottopongono al suo giudizio.

Non credo che il Consiglio di Stato possa aver detto che, quando si dà una concessione per fondare, in una determinata regione, degli stabilimenti per l'estrazione della soda e per la fabbricazione dell'anidride solforica, possa la Società concessionaria pigliare la forza elettrica che ha avuto per quello scopo e portarla a distanza di centinaia di chilometri, dal Pescara a Napoli, per illuminare Napoli.

Non credo che possa aver detto che tutto ciò sia la semplice trasformazione di uso di un opificio, di cui parla la legge del 1889.

La verità è che queste concessioni si danno con grande leggerezza e che si è molto proclivi a regalare questi numerosi cavalli di forza e queste grandi quantità di energie che forse costituiscono la sola ricchezza di povere regioni.

Ma vi è un'altra verità dolorosa da pro-

clamare. Ed è che vi sono regioni più combattive, più vive, più resistenti, le quali sanno farsi valere; sicchè quando nella Valtellina si disse: noi non consentiremo al trasporto della energia elettrica se non ci compensate, allora fu fatta subito la convenzione, la quale riconobbe i diritti degli enti locali, e li riconobbe in larga misura.

ANCONA. È di più della legge.

RICCIO. Io non oso dare consigli alle popolazioni che ho l'onore di rappresentare. Vi è un limite nell'azione del deputato. Ho fatto tutto ciò che la coscienza m'imponeva per la tutela di un legittimo interesse di quelle popolazioni.

Non so se altro si possa fare qua dentro. I cittadini devono sentire anche essi in certi momenti la responsabilità che debbono assumere quando vogliono tutelati i loro diritti.

Io, come rappresentante di Abruzzo, ho fatto il dovere mio, deplorando la grande leggerezza con cui il Governo ha trattato questi grandi interessi. (*Approvazioni*).

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

TINOZZI. Neanche io posso dichiararmi soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato, il quale ha dichiarato che la concessione della derivazione d'acqua dal Pescara è regolare e che legale è il trasporto dell'energia elettrica dall'Abruzzo a Napoli. Noi contestiamo ed oppugniamo con tutte le forze le sue affermazioni. L'onorevole sottosegretario di Stato ha molto comodamente applicato l'articolo 6 della legge del 1884 al trasporto delle energie elettriche a distanza, mentre nel 1884 non ancora Galileo Ferraris aveva dimostrato la possibilità pratica di questa trasmissione. La verità dolorosa è questa, che la Società elettrochimica Volta, forte delle sue protezioni, viola impunemente i patti della concessione del 22 giugno 1901, a danno della regione abruzzese.

E poichè il Governo non intende costringere, con un atto di imperio, la Società a rispettare questi patti, penseranno i tribunali ordinari a dirimere la questione tra Governo, Società, provincia e comuni.

Io ad ogni modo mi riservo di presentare in proposito una mozione alla Camera (*Benissimo! — Commenti*).

GALLINO, sottosegretario di Stato per le finanze. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GALLINO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. L'onorevole Riccio, in genere sempre così gentile, questa volta ha troppo ecceduto, accennando alla concessione che sarebbe stata fatta in questo periodo di tempo di chiusura della Camera e che sarebbe venuta a distruggere l'impegno che era stato preso...

RICCIO. Certo!

GALLINO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Io era presente a quella discussione e ricordo che fu dichiarato che nessuna nuova concessione di derivazione di acque sarebbe stata accordata, ed in conformità a quest'impegno, sono stati impartiti gli ordini opportuni e nessuna nuova derivazione di acqua è stata concessa.

Quanto al decreto del Ministero di agricoltura e commercio, esso non è che una conseguenza delle concessioni che esistono, che non era possibile negare in quanto che si sarebbe andati incontro a cause per risarcimento di danni derivanti dal mancato riconoscimento di diritti acquisiti. (*Interruzioni — Commenti*).

Io quindi non posso accettare, e anzi devo respingere quelle parole, quelle allusioni così poco cortesi che l'onorevole Riccio ha voluto rivolgere al Governo...

RICCIO. Bisogna mantenere gli impegni che si assumono dinanzi alla Camera.

GALLINO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Gli impegni sono stati mantenuti.

RICCIO. No, non si doveva eseguire il trasporto, quando di questo trasporto si doveva discutere qui.

GALLINO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. A proposito di questo trasporto io ho portato alla Camera le decisioni del Consiglio dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato. Questi alti Consessi con deliberazioni del 1903, dopo cioè che l'illustre Galileo Ferraris aveva trovato il modo di trasportare a distanza le energie elettriche, in casi perfettamente analoghi, nelle stesse circostanze, hanno dato parere nel senso che la trasmissione si potesse fare.

Ragionare diversamente vuol dire negare il progresso della scienza e ostacolare l'incremento delle industrie.

Nulla di diverso si doveva fare. (*Interruzioni — Commenti*).

MONTÙ. Affrettare la legge!

GALLINO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Quanto alla legge che è stata presentata su questa materia tre anni fa, e quindi non da questo Ministero, (*Interruzioni*) io posso dare un affidamento com-

pleto all'onorevole Riccio e gli dirò che questo progetto di legge adesso è pronto ad essere portato in discussione.

RICCIO. Dopo tre anni!

GALLINO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Ma, onorevole Riccio, in questi tre anni anche lei è stato al Governo... (*Commenti — Interruzioni*).

ANCONA. È al Senato.

GALLINO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Ad ogni modo questo disegno di legge sottoposto allo studio del Senato è in stato di relazione.

Certo questo argomento è poco simpatico a difendere da chi sta al banco del Governo, (*Oh! oh!*) mentre è molto simpatico da parte di chi siede sui banchi della Camera e si fa eco dei voti espressi in pubblici comizi. (*Commenti*). A me non resta che a confermare tutto quello che ho dichiarato, perchè dopo tutti i pareri che le autorità competenti hanno potuto dare (avvocatura erariale, Consiglio superiore dei lavori pubblici, Consiglio di Stato) nulla si sarebbe potuto fare di diverso.

L'onorevole Tinozzi ha accennato che quei comuni intenteranno l'azione giudiziaria; e ben venga questa azione giudiziaria, perchè, se ci sarà qualche cosa da innovare, non sarà certo il Governo che si opporrà a che queste idee si facciano strada, se esse possono avere un fondamento giuridico. (*Commenti animati*).

PRESIDENTE. Queste interpellanze sono così esaurite.

Segue l'interpellanza dell'onorevole Corniani al ministro della guerra, « sui motivi che lo inducono a indire aste per fornitura di proiettili occorrenti al nuovo materiale d'artiglieria da campagna, constandogli che negli stabilimenti militari recentemente dotati di materiale apposito, gli stessi proiettili si producono a migliori condizioni »

L'onorevole Corniani ha facoltà di svolgerla.

CORNIANI. Movente della mia interpellanza è stata l'agitazione che è sorta nella classe operaia della fabbrica d'armi di Gardone (fabbrica d'armi che è connessa con quella di Brescia, perchè retta da una stessa direzione) per il fatto che della commissione di 40 mila proiettili, che erano stati ad essa affidati, ne furono stornati 15 mila per affidarli all'industria privata. E qui conviene chiarire una circostanza; che non si tratta di fabbricazione di proiettili, ma della loro lavorazione: perchè il proiettile grezzo per il materiale da cam-

pagna di 75 millimetri viene fornito già dall'industria privata. Si tratta invece di una lavorazione.

E bisogna ritenere che vi siano stati gravi motivi d'urgenza per affidare all'industria privata la lavorazione di questi 15 mila proiettili dal momento che furono dati al prezzo di lire 3.90 per proiettile; mentre oggi, in seguito al nuovo macchinario introdotto nella fabbrica d'armi di Gardone, questa lavorazione si fa per meno della metà ed in questi giorni il prezzo è stato ridotto a lire 1.40. E questa lavorazione consiste nella tornitura del proiettile grezzo, nell'applicazione di un cerchietto di rame e di altri piccoli accessori, compresa la verniciatura, che non è compresa nel prezzo di 3.90 all'industria privata, la quale invece gode dei ritagli di materia prima che vengono forniti dallo Stato.

Che vi sia effettivamente questa notevole economia nella lavorazione fatta dagli stabilimenti militari, in confronto dell'industria privata, risulta anche da una lettera scritta e pubblicata dal colonnello Beltrami, che era il direttore della fabbrica d'armi di Gardone e di Brescia e che lasciò il servizio pochi mesi fa, avendo retto quell'amministrazione per molti anni.

Ora io mi permetto di dar lettura delle spiegazioni date dallo stesso colonnello Beltrami su questo argomento:

« 1° Le granate da consegnare ultimate al 30 dicembre 1910 erano 39,700 di una commessa avuta nell'esercizio 1909-10, più 8 mila granate dell'esercizio precedente di cui fu sospesa la lavorazione d'ordine superiore, per ragioni tecniche che qui è ovvio accennare: quindi le granate da consegnare al 30 dicembre erano circa 48 mila;

« 2° Iniziativa la lavorazione nel gennaio 1910 fino al 1° luglio delle 48 mila granate 10 mila appena erano ultimate. Ciò dipese dal ritardo nell'approvazione di contratti per l'acquisto di macchine di alto rendimento con le quali si preventivava una produzione di 200 granate almeno per ogni giorno lavorativo e per la ritardata consegna delle macchine stesse da parte delle Case che dovevano fornirle.

« Al 1° luglio quindi non si aveva ancora in funzione tutto il macchinario su cui si faceva assegnamento per una lavorazione intensiva.

« Poichè il Ministero della guerra nello affidare la commessa di tali proiettili aggiungeva anche di valersi dell'industria privata pur di assicurare la consegna al 30 di-

cembre 1910, nella tema che la commessa non potesse essere espletata dalle officine dello stabilimento per l'epoca fissata, dato che solo un quinto se ne era prodotto in sei mesi, credetti al 1° di luglio proporre al Ministero di affidare all'industria privata la lavorazione di 15,000 granate.

« Si preventivava per tale lavorazione una spesa di lire 4 che rappresentava all'incirca il costo per mano d'opera e spese generali della granata a quell'epoca presso la fabbrica d'armi.

« Si noti che nell'industria privata vi sono elementi di spesa che non vengono calcolati nell'industria di Stato, così l'industria di Stato non tiene conto nel costo dei manufatti degli stipendi del personale dirigente e tecnico (ufficiali e capotecnici), del personale contabile e d'ordine (ragionieri ed applicati), dell'ammortamento del macchinario, della manutenzione e affitto dei locali; se questi dati si dovessero calcolare nelle spese generali come razionalmente praticano le grandi industrie, lascio ai competenti il giudizio di quanto graverebbero sul costo dei manufatti.

« Oltre a ciò l'industria privata deve ricorrere a mezzi speciali per consegnare la produzione nel tempo prescritto dal contratto, ciò che non avviene negli stabilimenti di Stato che qualsiasi ritardo non va soggetto a penalità.

« Il Ministero della guerra, avuto parere favorevole dal Consiglio di Stato all'uopo interpellato, autorizzava la fabbrica d'armi ad indire, fra varie Ditte, la licitazione per la lavorazione delle 15,000 granate, licitazione che ebbe luogo a quanto mi fu riferito, poichè aveva già lasciato il servizio, il 20 di agosto ultimo scorso, e deliberata al prezzo di lire 3.90.

« Installato il nuovo macchinario, messi in funzione i vari torni automatici e a revolver, ognuno dei quali compie da solo più operazioni per cui prima si richiedevano parecchie macchine coi rispettivi operai, la Direzione della fabbrica d'armi potè solo a data dal 1° ottobre operare una riduzione di tariffa alla mano d'opera portandola da lire 3.15 a lire 2 (sola mano d'opera escluse le spese generali).

« Ciò per la verità basata su dati irrefutabili.

« È fuor di luogo che dopo le ingenti spese incontrate dallo Stato, sia per l'acquisto di una serie di macchine moderne, sia per la costruzione di una grande tettoia officina in Gardone V. T. per alloggiare il nuovo mac-

chinario, il cui ammontare complessivo oltrepassa le 100,000 lire, è fuor di luogo far rilevare, ripeto, l'opportunità e la convenienza per lo Stato di mettere a profitto le spese incontrate, affidando alla fabbrica d'armi nuove ed importanti lavorazioni di proiettili per ammortizzare il capitale impiegato a tale scopo, poichè altrimenti cessando la lavorazione dei proiettili, le lire 100,000 spese graverebbero sul costo delle 33,600 granate di cui si tratta, allestite nello stabilimento.

«Se si considera poi, che il personale operaio di Brescia serba con orgoglio le tradizioni avite d'intelligenza ed operosità, sarebbe bene mantenere a questo stabilimento una lavorazione continua che permetta di conservare intangibile l'attuale maestranza».

Io non intendo, con la mia interpellanza, di fare atto ostile all'Amministrazione della guerra, la quale so come sia preoccupata da tanti problemi; nè voglio combattere l'industria privata la quale è buona sussidiaria degli stabilimenti militari; ma, poichè occorrerà nuovo materiale d'artiglieria ed occorreranno nuovi proiettili, così prego l'onorevole ministro di volere affidare questi lavori a questi stabilimenti militari, specialmente considerando che i lavori, in genere, ed in modo particolare i proiettili, riescono fatti con maggiore economia negli stabilimenti stessi.

Pensi l'onorevole ministro che gli stabilimenti militari hanno maestranze, capi tecnici e valenti ufficiali che meritano tutta la nostra fiducia. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della guerra ha facoltà di rispondere a questa interpellanza.

SPINGARDI, *ministro della guerra*. Dovrei ringraziare anzitutto l'onorevole Corniani, poichè, con la sua interpellanza, egli mi offre modo d'espone alla Camera i criteri seguiti dall'Amministrazione militare nel cercare di conciliare, in quanto è possibile, gli interessi della difesa del paese, gli interessi dell'erario, e, ad un tempo, quelli dell'industria nazionale.

Il Ministero della guerra, nel cercare di proteggere l'industria nazionale, è mosso non soltanto da un naturale sentimento di patriottismo per contribuire, in quanto da esso dipende, alla ricchezza ed al benessere del paese, ma ancora da considerazioni di ordine strettamente militare; considerazioni che riflettono appunto la difesa del paese, e che, per ciò solo, assurgono ad un'altissima importanza. E mi spiego.

È ovvio che sarebbe utile, anzi, direi di più, necessario, che tutto ciò che può occorrere alla difesa del paese, fosse tratto dal paese medesimo. (*Vive approvazioni*). Sarebbe necessario, perchè, quando per avventura le vie del mare non potessero essere usufruite e fossero chiuse le frontiere terrestri, l'industria paesana dovrebbe essere messa in condizione di provvedere essa stessa tutto ciò che possa occorrere all'esercito, affinchè esso svolga efficacemente e vittoriosamente la sua azione. (*Approvazioni*).

A questi concetti s'informa appunto l'Amministrazione alla quale m'onoro di presiedere, assecondando le meravigliose iniziative dell'industria nazionale.

L'Amministrazione della guerra segue con vivo compiacimento il sorgere e lo svilupparsi di grandiosi impianti di lavorazioni per le quali o si era in passato quasi esclusivamente tributari all'estero, oppure si doveva impegnare tutta l'attività dei nostri arsenali, che in caso di bisogno sarebbero stati distolti da altre lavorazioni importanti, o non avrebbero potuto esaurientemente sopperire a tutti i bisogni dell'esercito.

Da questa mia dichiarazione, alla quale mi piace di aver avuta consenziente la Camera, scaturisce, si può dire, la risposta alla interpellanza dell'onorevole Corniani. Egli mi ha formulata così la sua domanda: come? voi avete stabilimenti militari che con ingenti spese avete dotati di macchinari perfezionati, rispondenti alle maggiori esigenze moderne, e poi ricorrete all'industria privata spendendo di più?

Veda, onorevole Corniani, io non metto dubbio sulla assoluta, imprescindibile necessità degli stabilimenti militari in genere, e di quelli d'artiglieria in specie.

Ma io penso però che essi non debbano essere strumenti per schiacciare le nascenti industrie nazionali, facendo loro una concorrenza alla quale non possano assolutamente reggere, soltanto che si ponga mente alla grande disparità di spese generali che gravano gli uni e gli altri stabilimenti. (*Benissimo!*)

Secondo il mio concetto, che ha avuto il conforto dell'autorevole appoggio della Commissione d'inchiesta parlamentare per l'esercito, gli stabilimenti militari devono essere attrezzati con i migliori materiali e macchinari oggi esistenti, ed avere degli abili nuclei di maestranze per essere in grado di attivare in qualsiasi evenienza le lavo-

razioni, spingendole rapidamente al massimo rendimento.

Ma nei tempi normali basta che le lavorazioni negli stabilimenti siano limitate a ciò che occorre per essere sicuri che il macchinario e le maestranze possano funzionare a dovere al momento del bisogno.

Un altro compito secondario, ma che ha pur esso il suo grande valore, degli stabilimenti militari, è quello di funzionare, occorrendo, da calmiera quando l'industria nazionale imponesse prezzi non rispondenti alla produzione. (*Benissimo!*)

Questo il concetto che mi ha guidato nelle varie forniture affidate all'industria privata. Accenno ad una, che ha forse maggiore importanza di quella ricordata dall'onorevole Casciani.

Quando nel 1906 fu concluso il noto contratto colla ditta Krupp per la fornitura della nuova artiglieria da campo, fra le varie condizioni una fu imposta ed accettata, la quale faceva divieto all'Italia di affidare all'industria privata l'allestimento completo dei proiettili occorrenti, solo consentendo che fosse appaltata la fornitura delle singole parti dei proiettili stessi.

Non v'è alcuno che non veda subito quale grave inconveniente derivava da questa condizione: anzitutto una perdita notevole di tempo, per l'affluire di tutte queste parti di proiettili dalle varie regioni d'Italia agli stabilimenti delegati a completarli, cioè la fabbrica d'armi di Brescia e quella di Terni; e poi, non solo perdita di tempo, ma anche di danaro, per spese di imballaggio, trasporto, contabilità, ecc. ecc.

L'inconveniente mi fu segnalato dalla Commissione d'inchiesta per l'esercito, ed io mi sono studiato di eliminarlo mercè la compiacente arrendevolezza della Casa Krupp. E vi sono riuscito.

Era ovvio quindi che io ne traessi subito partito per indirizzare l'industria nazionale a questa lavorazione così da metterla in grado di rispondere al momento del bisogno alle richieste dell'esercito.

Occorrevano 220 mila granate modello 1906; orbene, 40 mila io le ho affidate alla fabbrica d'armi di Terni, 60 mila a Brescia e 120 mila all'industria privata.

E sono stato fortunato perchè non solo ho attuato il concetto a cui ho accennato dianzi, ma ho conseguito anche una economia non trascurabile.

La licitazione privata mi ha offerto infatti un prezzo minimo per proiettilo, in-

fieriore di 37 centesimi a quello di costo negli stabilimenti militari.

Sono pochi centesimi, è vero, ma moltiplicati per 120 mila divengono parecchie migliaia di lire.

Ma l'onorevole Corniani ha con fine accorgimento per i suoi scopi scelto un caso, quello della lavorazione di 15 mila granate torpedini da 75, modello 906, affidata alla industria privata, sottraendola alla fabbrica d'armi di Brescia.

E qui fino ad un certo punto ha ragione; ma solo fino ad un certo punto. Poichè è bensì vero che il prezzo di 4 lire posto a base dell'asta, deliberata a 3.99, fu di parecchio superiore a quello di costo nei nostri stabilimenti militari, ma il guaio è che la commessa fu bandita il 1º agosto e che soltanto nel corso del mese di ottobre gli stabilimenti hanno potuto essere attrezzati con nuovi macchinari, in base ai quali, ella, sulla relazione del colonnello, direttore dello stabilimento di Brescia, ha fatto i suoi calcoli.

Se noi avessimo differito di due mesi la commessa, le 15 mila granate effettivamente le avremmo potute avere forse ad un prezzo inferiore.

Questo è fuori di dubbio. Ma qui entra in campo un'altra considerazione, la considerazione del tempo.

Oggi, lo ripeto, il tempo assurge alla più alta importanza; è un dato del quale si deve tenere il massimo conto.

Occorreva, per ragioni di mobilitazione, che per la fine del 1910 quelle 15 mila granate fossero allestite, e non convenendo aspettare che i nostri stabilimenti militari avessero completato il loro attrezzamento, si commissero senz'altro all'industria privata.

E dopo ciò non ho difficoltà ad assicurare l'onorevole Corniani che l'Amministrazione militare terrà nel massimo conto le sue raccomandazioni per modo che agli operai della fabbrica d'armi di Brescia non venga a mancare il lavoro.

Ma qui mi si consenta ancora un'ultima dichiarazione e così si avrà chiaro e preciso il mio pensiero in materia.

Noi, onorevoli deputati, attraversiamo un periodo di intensa, straordinaria, lavorazione per guadagnare tempo e per raggiungere al più presto possibile il pieno assetto della nostra difesa.

È ovvio quindi che tutti gli stabilimenti militari, e anche l'industria privata, sieno interessati a produrre colla massima rapidità tutto quello che le ingenti somme,

poste fortunatamente a disposizione del bilancio della guerra, ci consentono; ma una delle mie prime preoccupazioni, fin da quando ebbi l'onore di salire a questo posto, è stata precisamente questa: badiamo bene, se noi dotiamo i nostri stabilimenti militari di tutto il personale necessario per rispondere a queste eccezionali esigenze del momento, che cosa ne faremo poi, quando fra due o tre anni sarà finito questo periodo di lavorazione intensa?

Avremo una quantità di operai cui non potremo più dar lavoro, e che dovremo necessariamente licenziare, ed allora Dio ci salvi dagli attacchi di quella parte della Camera. *(Benissimo!)*

E questa considerazione di cose mi si affaccia proprio in questi giorni. In un arsenale del Regno, che potrebbe essere quello di Napoli, è venuto per ragioni d'ordine vario a mancare il lavoro. La cosa era preveduta e predisposizioni erano quindi state date per il graduale licenziamento di un certo numero di operai, 75 in tutto, in successive riprese.

Ma pressioni mi furono fatte da ogni parte perchè il licenziamento non avvenisse, ed io sono stato lieto di consentire, in considerazione anche delle gravissime crisi attraversate da questa popolosa e nobile città. Ma ho voluto citare il fatto per averne norma ed ammaestramento per l'avvenire.

E detto ciò, confido di avere esaurientemente risposto all'onorevole Corniani, e che egli vorrà dichiararsi soddisfatto.

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

CORNIANI. Ringrazio l'onorevole ministro della guerra delle dichiarazioni che ha fatte e che confermano sempre più come egli riconosca la necessità degli stabilimenti militari, non foss'altro come calmieri.

Prendo quindi atto volentieri della sua assicurazione, che il lavoro non mancherà agli arsenali di Brescia e di Gardone.

PRESIDENTE. Così è esaurita l'interpellanza dell'onorevole Corniani al ministro della guerra.

Segue ora l'interpellanza degli onorevoli Montù, Buccelli, Morando e Da Como al ministro dei lavori pubblici « per sapere se nello intento di promuovere l'abitudine di viaggiare, e per facilitare le comunicazioni fra i paesi rurali ed i centri di mercato, non reputi opportuno allargare le modalità di concezione dei biglietti ferroviari d'abbonamento radiali, prescindendo dalla dimora

dell'abbonato, così come praticavasi nel 1907: ad ogni modo di conoscere con qual criterio il Ministero e la Direzione generale delle Ferrovie dello Stato intendano provvedere per i numerosissimi che, in buona fede, trovansi ora implicati in giudizi penali per contravvenzione ad una tale lamentata disposizione ferroviaria ».

L'onorevole Montù ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

MONTU'. Onorevoli colleghi, in nome anche di altri parecchi deputati, fra i quali gli onorevoli Buccelli, Morando e Da Como, io mi permetto di riportare in questa Camera una questione che già ha formato oggetto di interrogazione per parte dell'onorevole Salvia, nella scorsa primavera, cui rispose l'allora sottosegretario di Stato onorevole Celesia. È la vessata questione dei biglietti ferroviari d'abbonamento radiali, per cui noi avevamo già presentato una nuova interrogazione: epperò abbiamo creduto opportuno di cambiarla in interpellanza soprattutto perchè numerosissimi, in buona fede, trovansi ora implicati in giudizi penali per contravvenzione ad una poco simpatica restrizione adottata dalla Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Col primo luglio 1907 le ferrovie dello Stato avevano stabilito una tariffa per biglietti di abbonamenti ordinari, epperò nella stessa tariffa concedevano all'articolo 6 la riduzione del 30 per cento per linee irradiantisi da un medesimo centro, qualunque fosse nel rapporto dell'abbonato, purchè si verificassero talune condizioni di sviluppo e distanza chilometrica dell'itinerario in una certa relazione col centro stesso.

Come al solito il comma B dell'articolo 6 precitato era concepito in tale forma per cui, come osservava argutamente la *Gazzetta del Popolo* di Torino, per determinare la distanza massima dal centro d'irradiazione alla periferia, era necessario fare un calcolo matematico abbastanza complicato; e difatti solo nel 1908 si cominciarono a richiedere dai viaggiatori gli abbonamenti radiali in quantità discreta.

Io noterò, per la verità, che effettivamente questi abbonamenti radiali erano molto economici in confronto dei prezzi normali e che questi abbonamenti aumentarono quindi notevolmente di numero perchè alle volte per moltissimi che si devono recare soltanto in certe determinate località, è molto più comodo avere un abbonamento limitato a quelle speciali linee che non averlo anche per molte altre di cui non possono

servirsi, o per mancanza di tempo o per altri motivi.

Ma ben presto quel poco che sembrava non burocratico, e perciò abbastanza liberale, venne circoscritto con vessatorie ed antipatiche restrizioni.

Nel settembre 1909 suscitavasi nel pubblico un grave malcontento per la nuova disposizione delle ferrovie dello Stato, limitante gli abbonamenti ad itinerario radiale alla località di dimora normale dell'abbonato, il quale per ottenere detto abbonamento doveva farsi rilasciare un certificato dal sindaco del comune in cui egli dimora: in altri termini la tariffa del 1909 venne intempestivamente ed ingiustamente a limitare la competenza del centro di irradiazione, che non si poteva più scegliere *ad libitum* ma doveva essere la località di dimora normale da comprovarsi con certificato autentificato dal sindaco!

Questa restrizione è dannosa ai viaggiatori che non abbiano la dimora normale in una località da cui si irradiano diverse linee: come fa questo povero diavolo a usufruire di abbonamenti radiali? Se l'abbonato, per esempio, ha la dimora a Moncalieri, oppure a Civitavecchia, oppure in uno dei cinque-mila e più comuni toccati dalle ferrovie (pur non essendo centri di irradiazione di linee ferroviarie), egli non potrà più usufruire di un tale beneficio.

Questa è quindi la ragione per cui io volli chiamare tale disposizione ingiusta giacchè per essa non ne vengono a beneficiare che coloro i quali dimorano in quei 500 comuni circa che sono centri di linee ferroviarie irradiantisi. In altri termini, la disposizione così restrittivamente deformata è non solo illiberale, ma altresì di vero favore per coloro che, appunto dimoranti in centri per cui i traffici hanno richiesto la costruzione di linee irradiantisi, non sono forse i viaggiatori che richiedano una maggiore agevolezza ferroviaria attesochè essi sono già dei privilegiati in riguardo alle numerose comunicazioni ferroviarie disponibili.

Un altro danno era recato ai viaggiatori in quanto che succede sovente per essi che per un dato periodo di tempo si abbia bisogno di percorrere certe linee, e per un altro periodo altre linee, spostandosi di conseguenza il centro di irradiazioni di viaggio in dipendenza dello spostamento del centro di irradiazione dei loro affari. Ed allora il povero abbonato è costretto o a rinunciare

all'abbonamento oppure a pagarsi il biglietto a tariffa intera, dopo aver dato molti quattrini alle ferrovie.

È tale restrizione dannosa poi ancora per la stessa azienda, poichè indubbiamente il numero degli abbonamenti radiali dovrà necessariamente diminuire, mentre crescono il malcontento, l'antipatia e le lagnanze del pubblico.

Io dissi pure che la disposizione draconiana del 1909 era intempestiva, e mi spiego: è notorio che in Italia si legge poco e si studia meno, e noi deputati abbiamo giornalmente la prova e la conferma che purtroppo la grande maggioranza del paese si disinteressa e non cerca, come sarebbe suo dovere e suo preciso interesse, di procurarsi e di conoscere, se non la lettera, almeno lo spirito delle nuove leggi, dei regolamenti, delle istruzioni e delle norme che regolano i rapporti dei cittadini collo Stato attraverso l'uso dei pubblici servizi che, seppure vanno male, sono oggidì per tutti indispensabili.

Ho notato più sopra che la prima tariffa pubblicata nell'agosto 1907 non fu praticamente applicata per gli abbonamenti radiali che sul principio del 1908; e ciò appunto perchè il pubblico si disinteressò di questo enorme vantaggio che gli veniva fatto e probabilmente le richieste nel 1908 furono fatte non tanto da viaggiatori che conoscessero la tariffa del 1907, ma soprattutto per il divulgarsi amichevole di tali facilitazioni fra i viaggiatori stessi e talvolta nello stesso treno, viaggiando!

Allorchè nel settembre 1909 si impose la restrizione del centro di irradiazione (dimora dell'abbonato), non si va errati affermando che non era peranco espletato l'esperimento inaugurato nel 1908 per la tariffa dell'anno precedente; sicchè ne conseguì che molti, anzi moltissimi, per noncurante ignoranza del nuovo dispositivo, continuarono ad acquistare biglietti di abbonamento radiali soddisfacendo pro-forma soltanto alla lettera della nuova tariffa e scegliendo cioè per l'occasione la loro dimora in un centro che veramente fosse di irradiazione di linee ferroviarie.

Mi piace a questo proposito dire subito tutta e completa la verità ed affermare cioè che, mentre vi furono molti, anzi moltissimi, che in buona fede contravvennero al draconiano dispositivo della tariffa 1909, vi furono però anche di quelli i quali vi contravvennero non solo scientemente ma

addirittura per deliberato proposito, ed anzi a raggiungere il loro intento si resero colpevoli di veri e propri reati.

Non è di questi che io parlo, ma bensì dei primi, i quali veramente sono degni di beneintesa tolleranza.

Per i primi, cioè per quei poveri diavoli che hanno essenzialmente il torto di non aver letto e chiaramente interpretato l'antipatica restrizione del 1909, io chiedo qui all'onorevole ministro dei lavori pubblici quali criteri egli intenda di adottare e di far adottare dalle ferrovie dello Stato in pro di questi numerosissimi galantuomini i quali, se pure hanno una colpa, essa poi non è così grave da trascinarli dinnanzi alla giustizia per rispondere di contravvenzione colposa.

Allorchè venne la disposizione del 1909 l'opinione pubblica disse ad altissima voce che quando vi è qualche disposizione che rechi un po' di utilità ai viaggiatori si è certi che le ferrovie di Stato si fanno viva premura di toglierla! *Vox populi, vox Dei!*

L'opinione pubblica non aveva tutti i torti e poi l'opinione pubblica è sovrana... anche se non è confortata dalla Direzione delle ferrovie dello Stato, ciò che pertanto una volta tanto si notava. Udite infatti: le relazioni sull'andamento delle ferrovie dello Stato sono ricche di notizie, di dati e di diagrammi che spiegano ed illustrano l'azione svolta dalla Direzione generale per dare migliore assetto alle tariffe di trasporto dei viaggiatori, le cui basi normali sono tuttavia le più elevate tra quelle vigenti sulle strade ferrate europee.

Nella relazione per l'esercizio 1905-906, il primo delle ferrovie statali, si dava l'annuncio degli studi per le riforme delle tariffe viaggiatori.

In quella dell'esercizio 1906-907, dalle pagine 57 a 64, sono riferite le risultanze dell'avvenuta attuazione pratica, benchè parziale, di tutte le riforme e specialmente della nuova tariffa differenziale, di quella per i treni accelerati, omnibus e misti (tariffa vicinale), nonché delle modificazioni ai biglietti combinabili.

Assai chiara è la dimostrazione dei vantaggi derivanti allo stesso bilancio ferroviario per l'incremento dei viaggi a lungo percorso, ottenuto senza turbare l'andamento normale dell'esercizio, e quelli pur sensibili della migliore utilizzazione dei treni delle categorie inferiori per i viaggi tra le stazioni comprese nel raggio d'azione

dei maggiori centri, rispondendo così ai bisogni delle classi meno agiate.

Nella stessa relazione del secondo anno d'esercizio si accenna al differimento al 1° agosto 1907 dell'applicazione della nuova tariffa degli abbonamenti, per dar tempo al pubblico di rendersi conto delle nuove norme per essa stabilite. L'Amministrazione delle ferrovie statali, compiacendosi di aver condotto a termine lo studio delle tariffe per gli abbonamenti normali e speciali e di avere ottenuto il pieno consenso del Consiglio del traffico, dava notizia dei principali informatori della lodevole e moderna riforma. Vale la pena di ricordarne la parte essenziale: « Nel regime degli abbonamenti ordinari sono state introdotte non poche innovazioni sia dal lato dei prezzi come da quello delle condizioni. Si è consentito l'uso di una tessera permanente di riconoscimento, eliminando il disagio della presentazione della fotografia ad ogni rinnovamento di biglietto: si è ammesso il pagamento rateale dei biglietti di lunga durata, permettendo così di fruire dei ribassi massimi anche a coloro che non sono in grado di anticipare somme considerevoli; si è consentita una categoria speciale per gruppi di linee facenti capo ad un centro principale (abbonamenti radiali) e si è sistemata razionalmente la graduatoria dei prezzi, variandone l'applicazione, secondo le linee all'uopo suddivise in tre classi, ed adottando infine tutti i provvedimenti che sono sembrati più idonei a far corrispondere il costo del biglietto alla probabile sua utilizzazione ».

Trattenendosi poi a dimostrare le ragioni che hanno determinato la Direzione generale a premettere le riforme delle tariffe dei viaggiatori in confronto di quelle per le merci, la relazione conchiude col dichiarare che « alle riduzioni offerte ai viaggiatori suol corrispondere sempre un immediato maggior movimento che, nella peggiore ipotesi, diminuisce almeno gli effetti finanziari della riforma, mentre altrettanto non si verifica per le merci... Inoltre, nella maggior parte dei casi una moderata agevolazione concessa ai viaggiatori non esige maggiori spese d'esercizio, ma dà solo luogo ad una migliore utilizzazione del materiale... ».

È da aggiungere che la relazione dell'anno finanziario 1907-908 contiene a pagina 69 la seguente confortantissima constatazione: « Le riforme alle tariffe per gli abbonamenti furono attuate nell'agosto 1907 ».

I risultati ottenuti nel periodo agosto 1907-marzo 1908 sono riportati nell'allegato numero 36 (veramente lusinghiero per gli ideatori della nuova tariffa) dal quale rilevasi che fra abbonamenti ordinari ed abbonamenti per studenti si vendettero 14,030 biglietti, con un prodotto (netto da imposta) di lire 1,983,123, quali dati riferentisi ad un periodo di soli otto mesi, rappresentano già un sensibile aumento in confronto a quelli riferibili all'intero anno 1906, in cui si ebbero numero 12,720 abbonamenti ordinari e per studenti con un prodotto di lire 1,213,300».

Il favorevole risultato che appare da questo confronto, al quale hanno essenzialmente concorso lo speciale ribasso stabilito per gli abbonamenti ordinari a forma radiale e la facoltà di pagare a rate l'importo degli abbonamenti, dimostra che, nel loro complesso, le accennate riforme hanno avuto il buon esito che l'Amministrazione da esse si riprometteva.

Ebbene, malgrado tutte queste preziose constatazioni e dichiarazioni, col decreto reale 29 luglio 1909, venne applicato il provvedimento gravissimo che valse a spostare le basi d'applicazione della tariffa dei biglietti d'abbonamento ordinari, pure prorogandone il periodo d'esperienza. Semplificando le modalità per i pagamenti rateali e rimuovendo la possibilità di abusi da parte degli agenti ferroviari, restarono introdotte alcune disposizioni restrittive della concessione del ribasso del 30 per cento ammessa dall'articolo 6 della tariffa, che aveva dato appunto vita agli abbonamenti radiali.

L'itinerario formato da linee irradianti da un medesimo centro, lo sviluppo massimo di 500 chilometri e la clausola limitatrice della distanza dal centro d'irradiazione non furono più condizioni sufficienti per acquisire i vantaggi della riduzione del 30 per cento; col decreto reale venne sancito l'obbligo di comprovare la dimora normale nella località designata come centro d'irradiazione. La prova è da prodursi mediante dichiarazioni del sindaco o del capo stazione della località.

Purtroppo i molteplici reclami furono sporadici e venne a mancare una energica e ben diretta agitazione anche per il fatto che moltissimi trovarono la via di eludere la nuova condizione di tariffa sistemando, non sempre senza un intelligente consiglio di conoscenti ed amici pratici di barande ferroviarie, delle dimore di comodo nei centri di irradiazione. Come si spiega che le

contravvenzioni sono quasi localizzate e in certi luoghi in patente contrasto con affidamenti e dichiarazioni della Direzione delle ferrovie dello Stato?

All'Ordine di servizio n. 231, emanato dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato (Servizio VIII) il 19 agosto 1909 (Bollettino n. 33), fece seguito la circolare numero 9666-47 in data 25 agosto 1909 contenente l'interpretazione burocratica fiscale del reale decreto anzitutto apparso nella *Gazzetta Ufficiale* del settembre 1909.

L'ordinanza restrittiva è in perfetta contraddizione con tutte le ottimistiche dichiarazioni pubblicate nelle relazioni degli esercizi finanziari e firmate dal direttore generale.

L'illustre capo del Servizio VIII, o chi per esso, astraendo dai favorevoli risultati economici conseguiti dall'attuazione della tariffa degli abbonamenti (1º agosto 1907), seppe escogitare il mezzo per abrogare il principio contenuto nell'articolo 6, rendendo effimero il ribasso del 30 per cento mediante un ingegnoso giuoco di conteggio delle distanze chilometriche, facendo pagare parecchie volte il medesimo percorso. Così restavano escluse dal beneficio dei biglietti di abbonamento tutte le località da cui non si irradiano almeno tre linee.

Il danno causato al commercio ed ai viaggiatori da quest'ultima circolare è facile calcolarlo leggendo il testo della poco equa disposizione:

« Nei biglietti radiali, le diramazioni che partono da una stazione posta su di una linea radiale possono concorrere alla formazione dell'itinerario radiale, ma devono essere considerate come aventi origine virtualmente dalla località di dimora dell'abbonato computando quindi nello sviluppo chilometrico dell'itinerario e nel prezzo dell'abbonamento tante volte il tratto comune quante sono le linee interessate ».

Non sarebbe stato più semplice e più corretto avvertire che la riduzione per i biglietti radiali era sistemata sulla percentuale del venti per cento, anziché su quella del trenta?

Applicando lealmente una chiara restrizione, uguale per tutti gli utenti, siano o non siano dimoranti in un centro di irradiazione di linee ferroviarie, senza infastidire il pubblico con formalità di certificati o con complicazioni di calcoli, si sarebbe provveduto molto più seriamente alla tutela degli interessi dell'Amministrazione. Se questa in fatto non voleva colpire l'istituto

dell'abbonamento radiale, ma intendeva rimuovere l'abuso del facilitato mezzo di esercitare il traffico dei piccoli colli, avrebbe potuto attenersi a metodi meno empirici e disporre che fosse comprovata all'Amministrazione la professione del titolare del biglietto d'abbonamento, escludendo francamente quella del corriere giornaliero, perchè esposta a contravvenire all'articolo 9 delle condizioni d'abbonamento. Invece nel corrente anno dal Servizio centrale furono emanate altre disposizioni segrete e vessatorie affidandone l'esecuzione ai controllori viaggianti. Furono colpite quindi da contravvenzioni, intimare pubblicamente e non sempre colla riservatezza del caso, delle distinte persone trovate in possesso di regolarissimo biglietto d'abbonamento radiale rilasciato dai competenti uffici in base a documentata domanda accettata senza eccezioni. È lecito ad una pubblica Amministrazione di infirmare la validità di atti ufficiali, condannando la parte contraente al pagamento di penalità non previste da alcun comma del contratto colla stessa stipulato? La magistratura è stata chiamata a sentenziare; ma la sentenza del buon senso è già pronunziata!

Col vostro disegno di legge per la « Riforma dell'ordinamento delle ferrovie di Stato e miglioramento economico del personale » non siete riusciti ad accontentare i ferrovieri.

Questi, che sanno strillare e protestare in tutti i toni e che voi avete tempo di ascoltare, lamentano la poco felice soluzione del grave problema anche nei riguardi del proposto ordinamento.

Noi vi portiamo qui il lagnò fortissimo di tutti i viaggiatori italiani, di tutti i contribuenti che evidentemente sono molto più numerosi dei ferrovieri e che con aspra parola lamentano le escogitate misure di inasprimento di tariffe, ma soprattutto l'abolizione dei simpatici biglietti radiali d'abbonamento che una volta anche la stessa Direzione lodava.

All'articolo 16 del disegno di legge ove si autorizza l'Amministrazione ferroviaria agli aumenti delle tariffe viaggiatori, si statuisce al comma d) la completa abolizione del biglietto d'abbonamento radiale.

Eccone il testo:

« Aumentare del 9 per cento i prezzi dei biglietti di abbonamento di qualsiasi specie e sopprimere l'articolo 6 della vigente tariffa degli abbonamenti ordinari ».

In pratica ne deriverà l'aumento del 39

per cento sulla tariffa attuale degli abbonamenti colpendo il mezzo più popolare e più efficace per promuovere l'abitudine di viaggiare, facilitando le comunicazioni tra i paesi rurali ed i centri di mercato e concorrendo a risolvere il problema del rincaro delle pigioni nelle grandi città.

A me pare francamente che in considerazione del numero grandissimo di queste contravvenzioni elevate a viaggiatori i quali pagano il loro biglietto, sia questo il momento migliore per dar loro un segno delle buone disposizioni dell'Amministrazione delle ferrovie, recedendo senz'altro dalla iniziata azione penale.

Questo per quanto si riferisce alle vittime della draconiana, intempestiva, ingiusta e vessatoria restrizione del 1909. Ma rimane pur sempre la questione fondamentale dei biglietti di abbonamento radiali, e per questa non potendo neppur sopporre che col fatto la Direzione delle ferrovie di Stato voglia condannare ciò che ripetutamente e solennemente ha scritto, ed avendo io affermato che effettivamente il prezzo di tali abbonamenti è basso, avendo rilevato che leggi e regolamenti, carichi e vantaggi debbono essere eguali per tutti anche in materia ferroviaria, io che non voglio chiedere l'impossibile e che so, come malgrado tutte le considerazioni teoretiche per cui sarebbe idealisticamente bello che sulle ferrovie dello Stato si potesse viaggiare gratuitamente (viceversa la pratica e le esigenze finanziarie impongono di far pagare i viaggiatori) propongo e domando che questi biglietti di abbonamento radiale tornino ad essere integralmente governati dalle disposizioni della tariffa del 1907 e che pertanto invece del ribasso del 30 per cento si adottino per tutti quanti una percentuale di ribasso lievemente minore, per esempio del 20 per cento.

Per quanto i non pochi milioni che tra poco andremo a votare per il miglioramento delle condizioni economiche dei ferrovieri non abbiano avuto la virtù di accontentare, se non tutti, almeno qualcuno, io voglio dir qui che il Paese, i contribuenti, quei viaggiatori che non hanno nè il permanente, nè il biglietto gratuito, nè concessioni speciali di riduzione — e sono moltissimi — e tutti di 2ª classe e soprattutto di 3ª classe — hanno pur diritto a qualche riguardo ed a qualche attenzione. Mi pare quindi di non chieder molto domandando, con una misura di beneintesa clemenza, il ristabilimento di una disposizione di vantaggio generale che, mentre eguaglia i viaggiatori di fronte alle ferrovie, per

ammissione della stessa Direzione generale delle ferrovie di Stato nelle sue relazioni, crea un nuovo cespite di entrata tale da permettere quegli ulteriori miglioramenti che non si cesserà mai dal domandare e che il Paese finirà una buona volta di dire di non voler concedere, finchè non si viaggi un po' meglio e si sia meglio trattati dalle ferrovie e dai ferrovieri! (*Approvazioni*).

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ho ascoltato con la maggiore attenzione e ho ammirato il brillante discorso del mio doppiamente dotto collega.

Egli ha trovato un argomento molto simpatico parlando di biglietti ferroviari, e lo assieuro che avrebbe raccolto il plauso di tutta Italia, se avesse potuto sentire il suo discorso.

Tutti qui domandano biglietti, anzi vengono a domandarli spesso anche coloro che dovrebbero conoscere le leggi da essi stessi votate.

PODRECCA. Sopprimiamoli tutti.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Risponderò in primo luogo all'ultima parte dell'interpellanza dell'onorevole Montù, quella che riguarda le contravvenzioni fatte a coloro che avevano abusato dei biglietti.

MOLINA. Ma che abusato! È perchè non abitavano nel centro! È una pretesa assurda dell'Amministrazione ferroviaria. (*Interruzioni in vario senso*).

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'ho detto che devo sostenere una parte poco simpatica: tutti vogliono biglietti, mentre non si danno a quelli a cui si dovrebbero dare.

L'onorevole Montù vorrebbe che queste contravvenzioni fossero condonate. Ma sono contravvenzioni di azione pubblica e in queste chi deve desistere? Questo oltrepassa la mia competenza.

Per quanto poi riguarda la parte sostanziale dell'interpellanza dell'onorevole Montù, quella dei biglietti radiali, consenta che io gli dica soltanto questo: di quel sistema si è molto abusato; forse, a mio personale giudizio, si sarebbero dovute chiedere modificazioni tali da garantire l'interesse del bilancio ferroviario e non arrivare al momento attuale. Ora però ci troviamo di fronte ad un fatto nuovo: il disegno di legge 29 novembre 1910 sull'ordinamento delle ferrovie di Stato, e all'articolo 16, propone assolu-

tamente l'abolizione dell'articolo 6 della tariffa, cioè l'abolizione dei biglietti radiali; io quindi non posso aggiungere altro, perchè non posso anticipare la discussione su quel disegno di legge.

Io mi sono compiaciuto del discorso dell'onorevole Montù, che è un discorso d'ingresso alla discussione del bilancio dei lavori pubblici. (*Commenti*).

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

MONTÙ. Onorevole sottosegretario di Stato, io, come lei, naturalmente in materia di contravvenzioni e di penalità sono incompetente. Però sono andato a cercare un competente ed ho avuto questa risposta: trattandosi di una causa che non riguarda uno o pochi individui, ma che è collettiva, si può dire generale addirittura e che è fondata su ragioni che, come l'amico onorevole Molina ha detto ed io confermo, sono assurde, non sarebbe irriverente, soprattutto da parte mia, che sono uomo ligio a leggi ed a taluni principi, nè irriverente, nè illegale di fronte alla maestà della legge e della giustizia, che il ministro di grazia e giustizia invitasse l'autorità competente a rivedere e a ristudiare caso per caso la fondatezza dell'accusa. (*Commenti — Esclamazioni, proteste, interruzioni*).

Voci. Cattivo consiglio!

Altre voci. Amnistia! amnistia!

Altre voci. Il nome dell'autorità competente! (*Risa*).

MONTÙ. Io non dico il nome dell'autorità competente; dico invece che siamo sempre schiavi dell'opportunistico voler tacere di cose che notoriamente si fanno ma non si dicono. (*Si ride*). Vi dirò piuttosto che io rimango con la mia persuasione: che qualche cosa il Governo possa fare invitando i procuratori generali ad appoggiare caso per caso le domande di grazie e di condono.

Voci. Amnistia!

MONTÙ. Nè io nè il sottosegretario di Stato ai lavori pubblici, che siamo ingegneri, conosciamo la strada buona, ma certo una strada vi sarà ed io domanderei che questa strada si seguisse. Perfettamente: perchè il Governo non potrebbe, esso stesso, proporre un provvedimento generale di amnistia?

Quanto alla seconda parte, l'onorevole De Seta mi ha detto: nell'articolo 16 del disegno di legge l'interpellante trova ciò che può rispondere al caso suo. E sta bene; vuol dire che questa dell'articolo 16 è una piccola scaramuccia di avanguardia per la discussione del progetto ferro-

viario e non del bilancio dei lavori pubblici. Vuol dire che questo almeno si sa fin d'ora: che per i biglietti d'abbonamento radiali non da me soltanto, ma da quanti ne verrebbero lesi, si desidera che l'articolo 6 delle tariffe del 1907 non venga abrogato. (*Approvazioni — Commenti*).

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

Segue l'interpellanza dell'onorevole Cesare Rossi al ministro dei lavori pubblici, « per sapere come intenda provvedere alla sistemazione dei magazzini generali del porto di Genova ed ovviare agli inconvenienti che ora ostacolano la esportazione ».

L'onorevole Rossi ha facoltà di svolgerla.

ROSSI CESARE. La questione dei magazzini generali del Molo vecchio di Genova è assai grave, ed involge, si può dire, tutto il complesso problema del porto, la cui soluzione è di vitale interesse per la nazione intera, ed in special modo per la Liguria, il Piemonte e la Lombardia.

Che le cose in questo porto non procedano regolarmente, è innegabile.

Presentemente tutte le calate sono ingombre di merci di ogni natura e così pure le chiatte entro le quali giacciono da circa un mese anche delle merci di grande valore, riparate alla meglio da copertoni impermeabili: migliaia di vagoni carichi attendono di essere scaricati per l'imbarco nei piroscafi.

Per contro, i magazzini generali che hanno una capacità immensa in confronto agli altri capannoni e che porrebbero alle mercanzie un sicuro riparo dall'inclemenza del tempo e dai pericoli dell'incendio, sono in gran parte vuoti.

Stringe realmente il cuore vedere immensi saloni, specialmente nei piani superiori, assolutamente deserti, mentre migliaia e migliaia di tonnellate di merci stanno esposte, come ho detto, al vento ed alla gelida pioggia autunnale.

Io vollen rendermi personalmente conto della situazione ed ebbi colloqui coll'egregio amico mio, ingegnere Nino Ronco, presidente del Consorzio autonomo del porto, col commendatore Cappello, direttore compartimentale delle Ferrovie, coll'ingegnere Viglione, addetto al servizio dei vagoni del porto, con alcuni deputati e consiglieri comunali di Genova, con commissari di Dogana, col signor Calda, segretario della Camera del lavoro, coi titolari di molte fra le principali ditte importatrici ed esportatrici, col cavaliere Scribanis, presidente dell'Associazione generale ligure fra gli spedizio-

nieri, con proprietari di chiatte, col capo della Cooperativa facchini addetti ai Magazzini generali, ecc., e tutti furono unanimi nel dichiararmi che le cose assolutamente non vanno.

Alcuni accusano le ferrovie di ritardi nel mettere a disposizione le merci che arrivano, causa l'agglomeramento dei carri lungo le linee, e perciò quando si può avere la merce, i vapori sono partiti e questa rimane ad ingombrare i magazzini, le calate e le chiatte.

Si deplora la mancanza di vapori per esportare la merce per quasi tutte le destinazioni, e le chiatte colle merci da imbarcare sono obbligate a fare il giro di tre o quattro vapori prima di trovare quello che ha sufficiente spazio per riceverle.

Ne consegue una grave, ripetuta sospensione delle accettazioni delle merci dirette a Genova per parte delle Ferrovie dello Stato.

Le cose sono ad un punto tale che alcuni fra i più seri spedizionieri, contro il naturale loro interesse, consigliano le Case esportatrici a servirsi per qualche tempo di altri porti per l'imbarco delle loro mercanzie.

Quali sono le cause di questa deplorabile condizione di cose contro cui ha testè vibratamente protestato la Camera di commercio di Torino?

Queste sono varie e complesse:

Anzitutto un confortante aumento nel commercio di esportazione, che è cresciuto enormemente di anno in anno, tanto che credesi raggiunga nel 1910 la considerevole cifra di 500 milioni; in secondo luogo la deficienza di calate, costruzioni, lavori ed impianti richiesti dall'aumento del traffico.

Quanto ai rimedi, sarebbero, a mio modesto avviso, i seguenti:

1° in attesa dei nuovi impianti, con durre intanto rapidamente a termine i lavori per i quali vi sono già gli stanziamenti in bilancio;

2° che la Società dei servizi marittimi abbia un numero di vapori sufficiente;

3° che siano meglio sistemati i magazzini generali.

Su questo ultimo punto, eccezione fatta naturalmente, dagli egregi funzionari delle ferrovie che li geriscono, tutti sono completamente d'accordo.

Da parecchi mesi la Direzione compartimentale delle ferrovie, certo in buona fede e nel lodevole intento di agevolare il servizio di esportazione e per utilizzare i magazzini generali che gravano nel suo bilancio

per una considerevole somma, ha tentato di indirizzare tutto il lavoro di imbarco a questi suoi magazzini generali.

Osserverò qui, di passaggio, che questi grandiosi edifici appartenevano ad una società inglese, dalla quale furono riscattati nel novembre 1908 dal Consorzio del porto e ceduti alle ferrovie dello Stato per lire 7,861,000.

Orbene, questa disposizione delle ferrovie ha incontrato la disapprovazione tanto dei commercianti che degli operai.

Basta gettare uno sguardo sulla pianta del porto di Genova per convincersi della fondatezza delle lagnanze sollevate.

È bensì vero che nella convenzione fra il Consorzio autonomo del porto e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato si era esplicitamente indicato che questi magazzini dovevano servire specialmente al commercio di esportazione, ma all'articolo 5 della convenzione stessa è dichiarato che l'Amministrazione delle ferrovie concentrerà tutto il lavoro ferroviario di esportazione sulle calate del Molo vecchio, quando sarà messa in esercizio la nuova galleria delle Grazie.

Quando questa galleria sarà costruita, metterà in comunicazione la parte orientale del porto con Brignole e con Santa Limbania (a mezzo del bivio di San Tommaso) ed allora...

CAVAGNARI. È dal 1897 che si sarebbe dovuta fare!

Una voce. È già appaltata!

CAVAGNARI. Ne hanno appaltata la metà!

ROSSI CESARF. ...Allora l'esportazione troverà logicamente posto nei magazzini generali; ma prima, assolutamente no.

Osservano infatti gli spedizionieri che il voler decentrare e frazionare il lavoro d'imbarco disponendo che per massima parte le operazioni di spedizione e imbarco vengano effettuate ai magazzini del Molo vecchio è un provvedimento assolutamente contrario ad ogni principio di praticità e come tale gravemente dannoso al normale svolgimento del traffico di spedizioni ed imbarchi nel porto.

Intanto i magazzini al Molo vecchio non possono usufruire che di una sola linea di sfollamento a ponente e di nessuna a levante, di guisa che l'istradamento dei vagoni carichi di Santa Limbania ai detti magazzini generali importa meno perdita di tempo di almeno due giorni; perdita che appare tanto più grave quando si consideri la spe-

ciale natura delle dette operazioni, le quali richiedono la maggiore rapidità per poter profittare delle coincidenze dei piroscafi in partenza.

Inoltre i magazzini del Molo vecchio sono congiunti con Santa Limbania, dove prima debbono giungere a transitare i vagoni da un solo binario parallelo alla via Carlo Alberto, binario già insufficiente al movimento ferroviario e al traffico per le zone da Ponte Morosini al Molo vecchio e Calata delle Grazie.

Aggiungono infine che il lavoro d'imbarco in chiatte al Molo vecchio è oltremodo difficile essendo quello specchio d'acqua esposto all'infuriare dei venti, specialmente nella stagione invernale, nella quale appunto è maggiore il lavoro d'imbarco. (*Approvazioni*).

Quanto poi agli operai, molti ne risentirebbero danno e specialmente i facchini e gli assistenti ai capannoni di Santa Limbania, i facchini della prima zona (ponti Colombo e Andrea Doria), i manovratori a cavalli, i chiattaiuoli e anche i medesimi facchini addetti ai Magazzini generali malgrado, apparentemente, sembri che ad essi verrebbe portato nuovo lavoro e quindi presumibilmente una nuova fonte di guadagno.

È questo perchè ai Magazzini generali si compirebbe molto meno lavoro che non in Santa Limbania, forse un terzo appena per le ragioni sopra accennate.

È adunque questa una di quelle questioni meno rare di quanto taluni credono; in essi i desideri e gli interessi dei commercianti e degli operai, cioè del capitale e del lavoro, sono perfettamente collimanti.

È da sperare adunque che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di fronte a queste generali proteste voglia recedere dal suo divisamento.

Pensano poi molti fra i più autorevoli personaggi di Genova che sia necessario che i Magazzini generali passino al Consorzio autonomo del porto.

In questo senso il rinnovato Consiglio comunale della città, nella sua prima seduta del 26 agosto ultimo scorso, ha votato ad unanimità un ordine del giorno del signor Emanuele Gianolio, un egregio commerciante ed autorevole membro del Consorzio.

Ben so che a questa soluzione si oppongono serie difficoltà finanziarie, perchè il Consorzio non possiede gli otto milioni circa necessari per l'acquisto dei Magazzini generali.

Ma poichè entrambe le Amministrazioni dipendono dal Ministero dei lavori pubblici, io confido che si possa trovare un equo componimento in base, per esempio, ad un annuo contributo da parte del Consorzio.

Della questione si è occupato, tempo fa, l'allora ministro dei lavori pubblici, onorevole Bertolini e spero che l'attuale ministro vorrà riprenderne lo studio, poichè è certo che se tutti i servizi del porto fossero sotto una unica Direzione verrebbe ad eliminarsi, non dirò il dualismo, ma il poco accordo che disgraziatamente si deve deplorare tra le varie autorità del Porto.

Per non tediare la Camera mi limiterò a citare uno solo di questi esempi che è recentissimo:

La Commissione tecnica del Consorzio aveva dichiarato giorni non lavorativi in causa della pioggia e della risacca (stato burrascoso del mare) i giorni 28, 29 e 30 novembre e 5 dicembre.

Or bene per questi giorni, come pure per i giorni festivi durante i quali una legge dello Stato impedisce di lavorare, l'Amministrazione delle ferrovie ha fatto pagare i diritti di sosta per i vagoni non scaricati, sollevando la generale indignazione degli interessati.

Ora è necessario che tutti si mettano d'accordo per cercare di facilitare il commercio di esportazione che è fonte precipua della ricchezza nazionale.

Noi abbiamo udito giorni sono, in occasione della discussione del bilancio degli esteri e dal banco del Governo e dai colleghi onorevoli Pantano, Martini, Borsarelli, Di Bugnano, reduci rispettivamente dall'Argentina, dal Cile e dal Messico come sia necessario che l'Italia cerchi in ogni modo di promuovere la penetrazione commerciale all'estero a simiglianza degli altri Stati europei. Noi siamo a conoscenza dei sacrifici immensi che alcune grandi Case commerciali vanno facendo a tale scopo nell'interesse loro e della Nazione.

Orbene tutti questi sforzi riuscirebbero vani se noi opponiamo ostacoli materiali al naturale svolgersi del commercio d'esportazione.

È stato, or non è molto, gettato un grido d'allarme sui giornali italiani e francesi perchè i porti di Genova e Marsiglia sono minacciati dalla terribile concorrenza dei porti del nord dell'Europa.

Orbene, come ho osservato, lo stato attuale del porto di Genova è tale che, se

l'aumento del traffico continuasse nella sua linea ascensionale, esso non sarebbe in grado di sopportarlo.

È una constatazione sommamente dolorosa, ma ispirata alla verità dei fatti.

Ora, se questo succedesse in una nazione od in una regione poco laboriosa, lo si potrebbe imputare, almeno in parte, alla neghittosità degli abitanti, ma questo succede a Genova che è esempio al mondo di intelligente attività; a Genova ove tutti lavorano, aristocrazia, borghesia e popolo minuto; a Genova ove tutta la popolazione vive, si può dire, della vita del porto, ove tutti hanno una grande simpatia per i modesti ma forti lavoratori di questo loro porto, sieno essi facchini, manovratori, chiattaiuoli, o scaricatori di carbone, dalla ruvida pelle indelebilmente tatuata di nero; a Genova che è, forse, di tutte le città italiane, quella in cui è meno sentita la differenza di classe, appunto perchè tutte le classi sono unite dal vincolo dell'umana operosità!

Ed io spero, onorevoli colleghi, che voi concederete a me non ligure di esprimere la mia grande, sconfinata ammirazione per questi forti liguri che, non degeneri dagli antichi padri loro, portano alto e glorioso il nome d'Italia in ogni angolo della terra.

È poichè, come ho dimostrato, la questione che io ho trattato interessa del pari la classe commerciale e la classe operaia, io mi rivolgo fidente al ministro Sacchi e all'onorevole De Seta: a voi che siete uomini non solo di alto intelletto ma di grande cuore, affinchè, e coi mezzi che sono a disposizione del vostro Dicastero e con quelli che vorrete richiedere al ministro del tesoro, procediate immediatamente alla radicale sistemazione del porto di Genova.

È così voi avrete fatto opera non solo utile e patriottica, ma anche altamente civile ed umanitaria. (*Vive approvazioni — Molte congratulazioni*).

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Che il servizio ferroviario del porto di Genova si svolga in condizioni eccezionali, difficili, è da tutti purtroppo riconosciuto ed ammesso. La deficienza dei mezzi obbliga a sospendere l'accettazione delle merci all'interno, e malgrado questa sospensione si hanno sempre in arrivo oltre mille carri la cui merce non si può nè con-

segnare, nè scaricare a magazzino per mancanza di calate e magazzini.

CHIESA PIETRO. I magazzini sono vuoti: non vogliono portarvi la merce; vogliono tenerli per l'esportazione e non sono adatti.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ma mi lasci dire...

CHIESA PIETRO. Ella è convinto di quanto dico.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sono insufficienti le calate dei magazzini.

CHIESA PIETRO. Anche questo è vero, ma si potrebbe utilizzarle meglio.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Di questi gravi inconvenienti l'onorevole Rossi attribuisce la causa all'aumento del commercio di esportazione e alla deficienza di calate e di nuove costruzioni necessarie. Sulla diagnosi del male io convengo pienamente con lui. L'esportazione delle merci dal porto di Genova è in continuo aumento.

Da 80 milioni ch'era nel 1875, salì a 270 nel 1900 e si prevede che presto arriverà a mezzo miliardo. La potenzialità delle calate e degli impianti attuali non è sufficiente, onde gl'ingombri che tutti deploriamo.

Quali i rimedi? L'onorevole Rossi li ha così enunciati: esecuzione delle opere per le quali ci sono stanziati i fondi; aumento dei vapori da parte della Società dei servizi marittimi; migliore sistemazione dei Magazzini generali. Convengo con l'onorevole Rossi che per provvedere ai bisogni attuali ed a quelli futuri del traffico occorre la disponibilità di nuove calate ora in corso di completamento e, soprattutto, di quel progetto del costruendo bacino Vittorio Emanuele III.

Governo e Consorzio rivolgeranno ogni sollecitudine ad eseguire, nel minor tempo possibile, la costruzione del nuovo bacino commerciale e studieranno pure i provvedimenti che occorrono per aumentare la potenzialità delle nuove calate e dei nuovi impianti, oramai apprestati nel porto.

Per l'aumento della flotta della Società per i servizi marittimi, rivolgerò la raccomandazione dell'onorevole Rossi al ministro competente. Io posso soggiungere che le difficoltà, nelle quali la Società si è trovata, sono pure state causate da forze maggiori, dall'aver, cioè, subito i vapori della flotta, forti avarie per mareggiate e dai ritardi prodotti dalle quarantene sanitarie. Allo scopo di limitare, nei limiti del possibile, i lamen-

tati inconvenienti, mi diceva poco fa l'onorevole Bergamasco che egli si recherà tra brevesopraluogo per esaminare e provvedere.

La necessità di una migliore sistemazione dei Magazzini generali è riconosciuta da tutti. L'onorevole Rossi sa bene quali siano la ragioni che indussero il Consorzio e la Amministrazione ferroviaria al riscatto dei Magazzini generali. Sta in fatto che in ogni porto bene ordinato (ed i grandi porti esteri ne offrono larghi esempi) il movimento di esportazione con apposite calate è diverso e distinto dal movimento d'importazione.

Ferrovie e Consorzio, persuasi della necessità di agevolare il traffico di esportazione, non solo nell'interesse del porto di Genova, ma dell'industria italiana, convennero di destinare specialmente all'importazione i Magazzini generali riscattati. Riconosco che il tentativo di promuovere il movimento di esportazione, accentrandolo nel Molo vecchio, non è fin qui riuscito. È necessario quindi studiare qual mezzo si presenti preferibile per una migliore utilizzazione dei Magazzini generali nel porto di Genova, ed io assicuro l'onorevole Rossi che questo formerà oggetto, da parte del Governo, di uno studio completo e ponderato.

Non ho altro da aggiungere.

CHIESA PIETRO. Ne riparleremo al bilancio.

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

ROSSI CESARE. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici della sua cortese risposta.

Io certo non poteva pretendere immediatamente delle dichiarazioni precise in argomento così importante, in una questione, nella quale sono in giuoco tanti e svariati interessi.

Io stesso, nel modesto svolgimento della mia interpellanza, più che formulare delle proposte concrete, ho cercato d'istigare il Governo a studiare il complesso problema per porre un rimedio a questo stato deplorabile di cose. Io mi compiaccio che il Governo riconosca che gl'inconvenienti da me lamentati esistono realmente; prendo atto pure con piacere della promessa che questo problema sarà oggetto di severi e profondi studi da parte del Governo, e spero che i provvedimenti saranno tali che io possa, in avvenire, dichiararmi soddisfatto.

PRESIDENTE. Così è esaurita questa interpellanza.

Segue l'interpellanza degli onorevoli Patrizi, Gallenga, Faustini, Samoggia e Canna-

vina al ministro delle finanze, « per conoscere i motivi che hanno indotto l'Amministrazione delle privative a non riconoscere l'obbligo morale di acquistare senza danno dello Stato e pel giusto valore, i tabacchi coltivati nell'anno in corso per conto di un Sindacato in liquidazione: e perchè si ostacola in tutti i modi l'espansione della coltura del tabacco indigeno col mantenere i prezzi per le concessioni speciali ad un limite non remunerativo, mentre per favorire il più comodo e facile sistema degli acquisti all'estero si trascura di seguire i consigli che la pratica e la scienza hanno dimostrato sufficienti per ottenere eccellenti prodotti in Italia ».

L'onorevole Patrizi ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

PATRIZI. In nome di colleghi di vari settori della Camera, io levo *sdegnosa voce di protesta* contro un fatto gravissimo, perchè sembra offendere la dignità dello Stato ed è altresì evidente segno d'un sistema nuovo e dannoso che si vuole introdurre, contrariamente alla esplicita volontà del Parlamento, all'interesse vero della economia nazionale ed alla giustizia.

Pochi anni or sono si costituì un Sindacato per la coltivazione e l'esportazione di tabacchi indigeni e parve sorgesse sotto buoni auspici, quasi a riprova di ciò che qui e altrove, forse con soverchio lirismo, si andava affermando, potere l'Italia bastare a sè stessa pel consumo interno e farsi altresì grande e facile esportatrice del costoso prodotto. Il Ministero parve approvasse e con entusiasmo spianasse la via agli arditi iniziatori, facendo per essi molto più che non sia consentito ed imposto dal regolamento e dimostrando nella unione degli intenti e dell'opera approvazione alta e solenne all'impresa ed al suo indirizzo agrario ed industriale.

Nè per questo gli nuovo biasimo perchè lo Stato deve sempre favorire gli energici sforzi individuali e collettivi volti al fine di accrescere col lavoro la produzione e la prosperità economica nazionale.

Si vide infatti un direttore d'agenzia governativa dirigere nei primi tempi le coltivazioni pel sindacato; — tecnici del monopolio assistere e vigilare le piantagioni: e non si limitò questo intervento alla funzione fiscale ed alla contazione delle foglie, ma il Ministero si è posto arbitro fra i coltivatori e la Società nella valutazione delle partite per le quali essi reclamavano un prezzo maggiore, affidando tale

compito ad un alto funzionario dell'agenzia più vicina ai magazzini di concentramento del Sindacato. Inoltre l'Amministrazione finanziaria ha approvato i contratti di coltivazione proposti dagli agricoltori; anzi per dare più evidente incoraggiamento a confidare nella validità finanziaria della Società, si è consentito di prorogare di qualche mese il tempo utile alle richieste; e mentre si è inesorabili nè si accorda un giorno di più, quando si tratta di coltivare per il monopolio, si è nell'anno in corso spinta la tolleranza incitatrice a tutto il gennaio e non mi risulta si sieno date recenti disposizioni in contrario.

Or ditemi, onorevole sottosegretario di Stato, se questo contegno di assenso palese, di speciale favore, che nella apparenza almeno poteva dall'ingenuo agricoltore giustificarsi come vera e propria solidarietà, ed una forma legale di estensione di coltivazioni a zone che già non godevano di quel privilegio, possa essere tranquillamente dimenticato il giorno in cui la Società subisce una crisi, si rifiuta di ricevere e pagare i prodotti già quasi pronti alla consegna ed è posta in liquidazione!

A voi avranno detto che si sono già spontaneamente e quasi con festa formati cooperative e consorzi regionali fra gli interessati per sostituirsi al Sindacato, raccogliendo il tabacco ed esitandolo per proprio conto: ma io direttamente porto alla Camera la voce dei campi, sui quali incombe, con la tristezza dei grami raccolti, la imprevidenza disgrazia, e affermo che ancora moltissimi, forse i più, non si sono riuniti in consociazione, mancando di mezzi, temendo di subire una nuova delusione e insistono e vogliono consegnare lo scarso frutto dei loro sudori copiosi allo Stato che fino a ieri si presentava ad essi nei suoi funzionari, garantendo moralmente la serietà finanziaria del Sindacato.

E nella loro logica semplice e vera si chiedono perchè chi comanda non ha saputo, non ha provveduto a disapprovare con segni manifesti un indirizzo industriale sbagliato, troncando recisamente quella solidarietà protettrice che io voglio tradurre come disinteressato desiderio di bene, ma che oggi apporta una responsabilità, cui sarebbe immorale tentare di sottrarsi.

Pensate, onorevole sottosegretario di Stato, alla possibilità che privati speculatori si approfittino del presente imbarazzo per acquistare a condizioni disastrose il tabacco che il monopolio respinge:

considerate che gli stessi vostri tecnici hanno diretto la cultura piuttosto conforme ai sistemi ed ai bisogni delle manifatture italiane che secondo le esigenze dei mercati stranieri; e se non vi preoccupa il danno dei produttori maggiori o delle cooperative già fortemente costituite, non potete dimenticare quanti fra la diffidenza e la speranza stanno inerti, poichè ancora la luce della cooperazione non è dovunque penetrata e d'un tratto non può dissipare le tenebre di una notte millenaria, sì che dovete procedere per gradi senza sacrifici altrui e senza ingiustizia.

Ed è errore o peggio affermare che ne avrebbe danno l'erario: questa invece è una delle rare eventualità in cui sostituirsi altrui negli obblighi assuntisi riuscirà un non costoso atto di onestà. Potete dire pure tranquillamente la parola che rincuori: e se il Ministero si propone di acquistare il tabacco solo quando sarà imbottato, per una meschina questione di tornaconto, quasi il prestigio morale dello Stato si valutasse in danaro, perchè resti ai proprietari il rischio e la spesa della manipolazione, affermatelo e molte incertezze saranno vinte e potrete forse vedere sorgere da un grande organismo spezzato, numerose e vitali cooperative autonome. Ma non venite a parlare di esportazione dei prodotti che andranno ora a raccogliersi: — non è questo momento opportuno che io dimostri quale diversa via da quella in cui si è creduto spingere gli ignari doveva essere, a parer mio, tenuta: — oggi nelle manifatture soltanto possono trovare utile collocamento e non v'è altra soluzione consigliabile, la quale non sarà la migliore se rifiuterete riceverli allo stato grezzo. In ogni modo le dubbie promesse, *se, i forse*, con i quali si risponde alla folla dei coltivatori, cessino e si dica ad essi la decisione vostra: lo creda l'onorevole ministro, data la eccezionalità delle circostanze tristi, dell'annata di penuria, delle negligenze e imprevidenze commesse un po' da tutti e che non è onesto far ricadere soltanto sugli agricoltori, acquistando le foglie non imbottate, per il loro giusto valore, secondo gli stessi criteri che presiedono al ricevimento dei tabacchi coltivati pel monopolio, non ne verrà detrimento alla finanza, nè imbarazzo per la conservazione, nè minaccia di costituire un pericoloso precedente. Infatti il prezzo retribuito dà un margine considerevole di guadagno: i magazzini non ne saranno ingombrati perchè le disgrazie meteoriche d'ogni maniera in quest'anno nefasto al-

l'agricoltura, dalle grandinate tardive, alle inondazioni ed alle brine precoci, hanno ridotto di più di un terzo la quantità del tabacco che tra breve riceverete: — nè infine il precedente vi renda dubbiosi perchè l'esperienza vi farà più cauti nell'avvalorare iniziative private coll'autorità dello Stato.

Se per altro voi direte che questo deve fare opera unicamente industriale, siccome iniziativa industriale è stata quella di cui ci occupiamo, e respingerete una soluzione non dannosa ed equa, e quello che più monta, senza disdoro, avrò la dolorosa conferma del sistema nuovo e diverso che evidentemente il Ministero intende adottare. E, se così fosse, ascolti la Camera la mia libera voce di protesta.

Il ministro Lacava nel 1907 affermò che « le molteplici forme di propaganda e di diffusione delle norme razionali di coltura hanno dato tanto contributo alla tecnologia del tabacco in Italia che può affermarsi essere in nostro potere di produrre tipi che il commercio e l'industria richiedono », e soggiungeva: « Per fortunata combinazione di clima, di terreni, il nostro territorio si presta senza dubbio ad una buona, larga e svariata produzione di tabacco. L'amorevole spinta e il largo incoraggiamento che il Governo va dando alla coltura del tabacco, il desiderio vivissimo che esso ha di sottrarre l'erario pubblico ad un tributo che ancora è costretto pagare all'estero per approvvigionamenti delle manifatture nazionali e la speranza di aprire ai nostri prodotti convenienti mercati stranieri, sono segni non dubbi che l'azione del monopolio debba svolgersi con largo concetto industriale in armonia con solidi interessi imperniati nella nostra agricoltura ».

Due anni prima anche il ministro Majorana aveva detto al Senato: « il giorno in cui potesse nel nostro bilancio scomparire non dico tutta la somma destinata all'acquisto della foglia estera ma una grande parte di essa, quello sarebbe un giorno veramente felice per la nostra agricoltura », e per sgombrare vecchie diffidenze ed eccitare nuove iniziative confidava al cavalier dottor Angeloni, sotto la guida sagace del benemerito commendator Sandri, che a viso aperto vittoriosamente e sempre difese la produzione indigena, l'incarico e l'onore di esporre in un piccolo libro, le condizioni tecniche, economiche e fiscali fatte in Italia alla coltura del tabacco.

Nè la volontà del ministro, la cui mente capace delle più alte concezioni moderne

comprendeva la funzione amministrativa delle finanze non deprimente ma alimentatrice dell'economia nazionale, ebbe tardi, incapaci o mal disposti esecutori, poichè i generosi propositi dell'onorevole Majorana trovarono la conferma scientifica e la dimostrazione della prova luminosa dei fatti, soprattutto per l'opera paziente e coscienziosa del direttore delle coltivazioni, e già dell'Istituto di Scafati, commendatore Angeloni.

Pareva adunque che l'alba luminosa di un nuovo giorno fosse spuntata per la tabaccoltura indigena, nè le parole dei ministri che dal 1905 si sono succeduti nel governo delle finanze suonarono diversamente, poichè nella discussione del bilancio 1909-1910 l'onorevole Lacava consentiva con l'onorevole Del Balzo che i terreni d'Italia sono ottimi per la coltivazione del tabacco.

Ma ho altresì presente la risposta che l'onorevole ministro Facta dette, pochi mesi or sono, all'onorevole Roberti il quale si ingegnava convincerlo con quali mezzi morali e materiali si potesse spingere a progresso vero la coltura del tabacco rimasta, malgrado i discorsi eloquenti e le alte promesse, osteggiata nel suo diffondersi e mal tollerata dalle manifatture.

Egli adunque disse che « riguardo all'acquisto per parte dello Stato (in questo industriale) esso non può compromettere il proprio interesse fino a pagare i prodotti indigeni ad un prezzo superiore a quello che paga gli esteri ».

Non è questa protezione che l'agricoltura, assuefatta a stimare gran dono il minor male che le si apporti o il minor sacrificio che le si imponga, domanda! Ma quella risposta troncava un idillio ed una illusione.

Il Ministero delle finanze si sente soltanto di essere una grande esattoria, ed a più vero e nobile compito di prosperità pubblica rinunzia ed è così che dobbiamo spiegarci il doloroso e dannoso contrasto fra le affermazioni promettenti e i fatti tristi, fra l'uomo politico il quale traccia una ampia linea e annunzia un generoso proposito e gli esecutori che quella linea spezzano e le migliori intenzioni deviano con lenta e sicura opera oppositrice.

Onorevoli colleghi! Sono le cifre che pur troppo mi danno ragione. I tabacchi coltivati in Italia per il monopolio non hanno raggiunto ancora i sei milioni di lire di fronte ad oltre ventidue milioni spesi solo negli Stati Uniti, e mentre i *Kentucky* americani nell'esercizio 1908-909 si pagarono lire

138.42 per quintale che, aggiunta la spesa accessoria, ascesero a ben più alta cifra, gli indigeni raccolti nei magazzini governativi o nelle fattorie autonome si aggirano sempre intorno alle lire 100 al quintale di foglie in botti, poichè ogni maggiore importo non dovrà gravare sul prodotto agrario, ma più giustamente se ne addebiterà l'azienda industriale.

Or bene, se la fiducia che il compianto commendator Sandri avea nella produzione nazionale fosse egualmente sentita da chi gli è succeduto, il contingente totale del tabacco concesso ai territori delle varie agenzie del Regno andrebbe, sia pure gradatamente, aumentando: i magazzini di ricevimento si amplierebbero fornendoli di tutto il macchinario necessario: e si favorirebbero con entusiasmo le iniziative locali intese a cooperare con lo Stato per diffondere ed ampliare i centri ritenuti più atti a dare buoni prodotti.

Invece sa l'onorevole ministro, e non si compiaccia, egli che ha fama di mite, del diniego non giusto, che la Direzione generale, arbitra non contrastata delle sorti del monopolio, tenta in ogni modo di sopprimere il magazzino dei tabacchi in San Giustino dove quella coltura ha una gloriosa tradizione secolare, malgrado nel 21 dicembre 1906 si affermassero dal Ministero i miglioramenti riscontrati nei prodotti dell'Umbria ed i progressi mirabili non raggiunti invece da quelli del magazzino di San Sepolcro. E come strano corollario di questa onesta constatazione di verità, a San Giustino, dove si sarebbero in quest'anno raccolti oltre chilogrammi 600,000 di tabacco se dalle calamità meteoriche non fosse stato decimato, tutto si nega ed a quel Comune, fiorento più per la saggezza dei suoi reggitori che per le risorse del bilancio, e che tuttavia con l'ingenua bonarietà umbra accolse già l'invito del Ministero di costruire un ampio e costoso fabbricato pel ritiro dei prodotti indigeni, si dà in premio la diuturna minaccia di meditata chiusura del suo magazzino.

E voi sapete, onorevole sottosegretario, il malcontento che l'ingiustizia palese ha sollevato in quella laboriosa popolazione; ma la sua voce reclamante l'osservanza di un diritto oltraggiato è lontana, mentre avete vicina quella imperiosa di colui, i cui meriti tecnici ed amministrativi non dubbi sono attenuati dal convincimento di essere il necessario e munifico rifornitore del Tesoro, mentre i 200 milioni netti del monopolio tabacchi sono i coltivatori che li forniscono

ed i consumatori che hanno la virtù o la debolezza di imporsi tanta volontaria contribuzione!

La Direzione generale pensa alla soppressione più o meno graduale dei magazzini per conto diretto dello Stato e mentre non la preoccupano (è così lontano) il deserto e costoso fabbricato di Comiso ed altri semi vuoti, nega qualsiasi aiuto al comune di San Giustino quando sa che i tabacchi umbri ivi raccolti sono ottimi e quel lentissimo tecnico che è preposto alla direzione dell'agenzia di San Sepolcro giungerebbe a trarre più di 20,000 chilogrammi per fasce che allegramente paghiamo a peso d'oro all'estero.

Infatti i terreni dell'altà valle del Tevere e delle pingui convalli, profondi, ricchi di *humus* e di potassa, doviziosi per calorie accumulate per le precedenti culture non estenuanti e per le leguminose foraggere, lavorati come per suo onore sa fare il forte ed intelligente contadino nostro, che ascolta la vicina e consapevole voce del proprietario cui piace la vita dei campi, con le sue amarezze ed i meritati conforti, sono supremamente atti alla produzione della preziosa nicotiana.

Invece sono state consentite concessioni speciali non diminuendo, gran mercè, di altrettante piante il miserrimo contingente assegnato ai comuni umbri, ma, contrariamente alle promesse fatte, si è limitato il prezzo dei tabacchi in botte alla più bassa misura, mentre quelli grezzi nel 1909 furono elevati di lire 10 al quintale, facendo ingiuria a noi col negare oggi quella superiorità e pregio di prodotto che per verità poc'anzi affermaste, rendendo impossibile la cultura autonoma e negando ogni aumento a quella per lo Stato.

Io per altro ho accennato a fatti che si svolgono nel territorio pel cui onesto interesse doverosamente mi adopro e li ho riassunti più che a dimostrazione di ingiustizia subita, a prova della ostilità con la quale mi sembra oggi sia considerata l'espansione della tabacchicoltura indigena. Come altrimenti si potrebbe spiegare il diniego di acquistare le mille tonnellate circa prodotte pel Sindacato e custodite colle norme prescritte dai funzionari governativi? Si ignora forse che per l'indole dell'agricoltore, alieno da contrasti e timoroso di correre rischi industriali, una mala soluzione del presente incidente allontanerà i più dall'intrapresa via? E il concetto dello Stato di cui tutti sentiamo la grandezza nella dignità sovrana

e indiscussa, soffrirete sia avvilito al livello di un fideiussore che si rifiuta di pagare la cambiale avvallata, o di un gabelliere pronto solo all'esazione, che pare spesso rapina, ed è sordo ad ogni voce di giustizia e di equità?

Ma io chieggo, all'onorevole ministro, perchè si prosegua a comperare con tanta facilità all'estero e si contrasti l'espansione del tabacco in Italia. Forse saprete che io stesso ho lodato la istituzione delle fattorie autonome e mi sono adoperato perchè sorgessero, ma a prezzi remunerativi, mentre è illecito pretendere che proprietari e mezzadri corrano rischi d'ogni maniera e forzando la naturale inclinazione si facciano industriali, istruiscano una maestranza atta alla non facile operazione di cura e selezione, soffrano il calo di peso che si eleva fino al 14 per cento, sieno sempre trepidanti per l'insidia delle muffe e del riscaldamento delle masse, provvedano alla spesa per i fabbricati, il macchinario, le botti, la direzione tecnica, la vigilanza e i trasporti, anticipino al mezzadro una parte di quel denaro che dopo molti mesi e mille difficoltà avranno dallo Stato, e tutto ciò per incassare assai meno di quello che senza pericoli e fatiche ritrarrebbero consegnando al magazzino del monopolio la materia greggia.

E non si chiamerebbe questa una vera opposizione alle fattorie autonome rendendole economicamente sconsigliabili? Nè si creda che alla loro volta queste ingiustizie apportino sollievo allo Stato: la sorveglianza alle concessioni speciali sparse in vastissime zone è costosa ed incompleta ed il contrabbando si esercita colà in assai maggior misura che nelle zone ristrette delle agenzie. Oh! in quante piantagioni la prima e la seconda verifica delle foglie si è compiuta simultaneamente!

Un prezzo più equo porterebbe una diminuzione anche nelle frodi a danno del monopolio, tale da compensare il rischio e l'opera difficile e lunga, e non si pensi ad una soppressione delle agenzie perchè nè i legittimi interessi agrari soffrirebbero tale decisione ingiustificata nè sarebbe possibile che i coltivatori misoneisti per natura, d'un tratto si adattassero al nuovo sistema senza esservi preparati con tutti i mezzi di cui ogni industria ha necessità per isfuggire al disastro, cioè maestranza, direzione e capitale.

Voi volete essere egoisticamente semplici: o comprare all'estero o dare al coltivatore coi maggiori rischi agrari quello della più pericolosa preparazione industriale e tutto

ciò pagando meno, molto meno, sfruttando la pazienza dei lavoratori della terra e la scarsa coscienza agraria che, se profondamente sentita, si ribellerebbe a tante diuturne provocazioni. Siamo i più, ma dispersi e sembriamo i meno: ecco la ragione del contegno del Ministero.

La mia conclusione sarà breve e vi domanderò, se le affermazioni concordi dei tecnici e dei parlamentari continuano a levare a cielo l'attitudine del suolo italiano a produrre buoni tabacchi, perchè rifiutare per il giusto valore quelli che consigliaste preparare per l'esportazione?

Perchè insidiate all'esistenza delle Agenzie e pensate non già di integrarle — e plaudirei — ma di sostituirle con le cooperative libere assegnando prezzi inferiori a quelli che oggi lo Stato paga ai propri concessionari diretti? Si dirà che ancora il consumatore non tollera una percentuale notevole di foglia indigena, e preferisce quella americana: ma allora vi chiederò: siete sicuro, onorevole sottosegretario di Stato, che i sistemi di cura imposti dal monopolio sieno i migliori?

E non sarebbe opportuno insistere anche negli esperimenti, già pienamente riusciti a Scafati, della cura forzata? Io so di sigari e sigarette confezionati clandestinamente, con metodo che si avvicina a quel sistema razionale e voi ne ammirereste la combustibilità e il profumo. Perchè sta qui l'accusa più grave che viene mossa dalle manifatture: la so non infondata tanto che non mi lascerei trascinare da soverchio lirismo sognando un'Italia grande produttrice di tabacchi sufficienti al consumo e capaci di affermarsi nei grandi mercati del Nord. Affermo invece per conoscenza diretta e per coscienzioso studio che non tutti i terreni sono gli adatti: e che dalla preparazione del suolo alla cura tutto deve essere rivolto a correggere le deficienze del terreno e del clima. È innegabile che per la mala distribuzione dalle precipitazioni meteoriche, per cui al periodo troppo umido della primavera succede un lungo intervallo di alidore e di siccità assoluta, la pianta per suo enorme sviluppo fogliaceo abbisognando di molta acqua per trasformarla in idrato di carbonio, mentre è scarsa anche l'umidità atmosferica, concentra tutte le energie per resistere e vivere: ed allora si formano gli elementi contrari alla combustione ed all'aroma, avviene quasi una mineralizzazione della cellula, i sali non circolano e si depositano per disturbo di funzionalità: si deter-

mina pertanto un eccesso di albuminoidi onde ne avviene il cattivo gusto e la scarsa combustibilità.

Di qui il bisogno che la cura adempia al suo ufficio traendo profitto dei fermenti viventi, e finchè il prodotto è verde e ricco di umidità propria corregga le deficienze naturali.

Si insista con fiducia ed il successo che non mancò a Scafati sarà continuato da quella pleiade di valenti tecnici di cui l'amministrazione governativa non difetta.

Non illusioni soverchie dunque nè imbelli dedizioni: ma non si sottragga al complesso suo compito lo Stato: ricorra all'estero per quelle specie tropicali che non troverebbero nel nostro clima ambiente atto allo sviluppo delle loro proprietà essenziali, ma quelle di Giava del Brasile, del Palatinato, d'Olanda ed in gran parte il *Kentucky* americano, possiamo e dobbiamo sostituirli con i nostri prodotti.

Incoraggiate l'agricoltura ed essa sarà la vostra alleata: ma se penserete soltanto a proteggervi nella vostra funzione industriale, che cerca unicamente il tornaconto diretto ed il minor fastidio, nè vi darete cura di trovare il punto di coincidenza fra i due interessi ugualmente importanti, dell'industria agraria, a cui tutti impongono pesi e chiedono sacrifici senza nulla concedere, e l'industria di Stato dei tabacchi lavorati, sarete ingiusti ed improvvidi.

Dei sei milioni di lire, circa appena un quinto è rappresentato dal valore del prodotto agrario, il resto è mano d'opera; rinunciare anche a questo ed all'avvenire che ci aspetta è soprattutto accrescere il disagio di chi lavora e rendere sempre più aspra la soluzione dei problemi della terra. Non lo dimentichi l'Amministrazione finanziaria che se dall'organismo nazionale trae la linfa onde si alimenta, alla sua volta deve provvedere e restituire in diversa forma forza e vita ove il vero bisogno preme.

L'America già s'impingua dei nostri milioni e dei lavoratori italiani: già troppo diamo allo straniero per il grano che non vogliamo produrre in casa nostra. Dite all'uomo che con rettitudine ed ingegno presiede alla direzione delle private, che chiami ad alleanza di lavoro gli agricoltori e vincerà ogni più aspra prova per suo onore e pel bene d'Italia nostra. (*Vive approvazioni. — Molte congratulazioni.*)

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha facoltà di rispondere a questa interpellanza.

SAMOGGIA. Perchè non risponde il ministro, trattandosi di materia così importante?

GALLINO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Mi perdonerà l'onorevole interpellante, specialmente se alla prima parte della sua domanda, non potrò dare una risposta esauriente come forse desidera e meriterebbe.

Trattasi di questione che in gran parte esula dal campo politico per entrare in quello commerciale, dove troppi coefficienti mettono in contrasto il giudizio di chi vende da quello di chi compra. La qualità della merce, la bontà del prodotto, il prezzo che ne deriva, sono elementi di apprezzamenti che possono dar luogo a disparità di vedute e richiedono trattative tra le parti, di guisa che, la definizione di quel giusto prezzo che, in astratto, sembra cosa facile, in concreto invece è di una difficoltà non lieve.

Assunte informazioni, mi fu dichiarato che il monopolio di Stato non avrebbe locali per accettare il materiale greggio del Sindacato in liquidazione; d'altra parte questa merce, di cui i coltivatori del Sindacato in liquidazione dispongono, è appena da poco raccolta e perciò non trovasi in vero stato commerciabile. È di loro immediato interesse che essi provvedano ad assortire i tabacchi, fermentandoli ed imbottandoli, perchè solo dopo queste manipolazioni il tabacco potrà essere venduto. E ciò non può dar luogo a gravi difficoltà, come lo dimostra il fatto che tanti piccoli coltivatori si sono appunto riuniti in Cooperative per cercare di eseguire tali operazioni.

Ridotto il tabacco in istato commerciabile, le difficoltà che presentemente i coltivatori prevedono per il collocamento all'estero, scompariranno, e potrò per allora dare affidamento all'onorevole Patrizi che il monopolio di Stato, oltre che rivolgersi all'estero farà appello alla produzione del Sindacato in liquidazione, pel quantitativo e pel qualitativo di merce che gli abbisognerà.

Venendo alla trattazione della seconda parte dell'interpellanza dell'onorevole Patrizi, non ritiene il Governo di ostacolare in tutti i modi la espansione della coltura del tabacco indigeno, col mantenere i prezzi ad un limite non remunerativo, favorendo così il più facile e comodo sistema degli acquisti all'estero.

L'Amministrazione è invece convinta di essersi sempre informata e di informarsi al concetto di dare graduale, largo e razionale incremento alla produzione indigena, e di apportarvi i necessari miglioramenti, non risparmiando quanto occorre di prove e di studi, nei campi e nei propri laboratori industriali, svolgendo opera non interrotta di propaganda, di incremento e di incoraggiamento verso i coltivatori.

In quanto alla misura dei prezzi stabiliti per l'acquisto dei prodotti delle concessioni speciali, essi vengono razionalmente fissati in relazione ai prezzi similari esteri, tenendo conto delle diversità di bontà del prodotto.

E che fra i termini massimo e minimo di prezzo, così stabiliti o graduati, possa svolgersi liberamente e con profitto la coltivazione, parmi stia a dimostrarlo il fatto che le concessioni speciali sono in notevole progressivo aumento, se si considera che nel breve periodo di un sessennio, dal 1905 al 1910, tali fattorie autonome di tabacco sono salite da cinque a cinquanta e da una superficie coltivata di ettari 125 circa a quella di 1500, senza tener conto del progressivo aumento delle coltivazioni sperimentali che si vanno effettuando in quasi tutte le provincie del Regno.

È stato così possibile portare la produzione del *kentucky*, che è quello che più ha impiego nelle manifatture dello Stato, da chilogrammi 3,800,000, quale risulta dalla campagna del 1905, a chilogrammi 5,600,000 nella campagna del 1910, aumento che si prevede ancora più notevole per quella del 1911, e auguriamo che i continui miglioramenti, i continui studi ed esperimenti possano far sì che si possa sempre migliorare la qualità del nostro prodotto e che si possa, come desidera l'onorevole Patrizi, eliminare o per lo meno diminuire di molto l'importazione del tabacco americano.

A riguardo poi della coltivazione per la esportazione, le disposizioni che disciplinano la coltivazione dei tabacchi in Italia, da parecchi anni a questa parte, hanno avuto sempre più di mira di permetterne e agevolarne in sommo grado lo sviluppo, e ciò nell'intento di far sì che la privativa di Stato del tabacco, che rappresenta uno dei migliori cespiti di entrata della finanza nostra, non costituisca mai ostacolo all'iniziativa privata ed all'economia agraria di quelle regioni, che a questa coltura più si dimostrano adatte.

In questo ordine di idee gli ultimi rego-

lamenti in special modo, hanno stabilito le norme assolutamente liberali e di favore per la coltivazione destinata all'esportazione, di fronte a quella esercita per l'approvvigionamento dei tabacchi nazionali, tanto che nelle prime forme di coltivazione il monopolio non esercita alcuna ingerenza all'infuori di quella fiscale, che è una conseguenza del monopolio di Stato, ma non impone alcun onere per spese di vigilanza e di amministrazione che rimangono ad esclusivo carico dello Stato, e che rappresentano l'ingente somma di lire 10 per ogni quintale di tabacco imbottato.

Quindi anche per le coltivazioni libere di tabacchi che sono destinati alla esportazione, io credo che direttiva più larga, più liberale non potrebbe aversi. Del resto è risultato che dalle direttive sin qui seguite tanto per la produzione interna, come per quella destinata alla esportazione, si sono conseguiti ottimi risultati.

La tabacchicoltura italiana è apprezzata e lodata altamente anche all'estero, tanto che vediamo i nostri prodotti varcare i confini.

Io non ritengo dunque, e non ritiene il Governo, siasi da scostare da queste direttive, e soltanto sia da augurare che si continui nel migliorare il prodotto e che si migliori soprattutto in quella giusta misura che l'esperienza consiglierà di fare.

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

PATRIZI. L'ora tarda non mi consente replicare a lungo, onorevole sottosegretario di Stato.

Voi avete detto quello che so essere il pensiero del direttore generale; ora io vorrei che invece nell'animo di lui che, pur avendo indiscutibili requisiti tecnici, non ha altrettanto fervore per la tabacchicoltura indigena, fosse il convincimento della possibilità e il dovere di estendere, intensificare e migliorare i prodotti in Italia.

Il direttore generale crede poco a tutto ciò, ed il non credere è una battaglia mezzo perduta. Noi invece vogliamo vincerla, onorevole sottosegretario di Stato, e voi pure dovete essere lieto di questa onesta, ferma volontà, di questa generosa pertinacia degli agricoltori italiani i quali non si sgomentano dinanzi al difficile cui pare volentieri si rassegni la burocrazia che non sa i nostri sudori mentre vive e chiede ed impera mercè il nostro lavoro!

Voi avete detto che questa non è questione politica, ed è vero, ma io non so

esservi più alta missione politica di quella che cerca la giustizia ed il benessere economico della nostra nazione e degli agricoltori.

Io non credo che esuli dal compito del Consesso legislativo l'argomento che qui ho portato: sento invece che la vostra risposta doveva essere più esplicita, più pratica, più rassicuratrice. Perchè avete detto: forse lo Stato riceverà una parte di quei prodotti o cercherà di smaltirli all'estero. Certamente farete all'ultimo anche di più e di meglio. Ma io ho chiesto per tanti e tanti piccoli agricoltori che voi diciate: per quest'anno i vostri prodotti per il prezzo che essi valgono li acquisterò. Non è un caso eccezionale questo? Se la Camera, in momenti di disastri tellurici o meteorici, prende parte alle disgrazie dei cittadini e le lenisce con provvedimenti straordinari, non è forse straordinario anche il fatto di una larghissima schiera di coltivatori che sono in ansie, e cercano solo in questo prodotto, che nessuno ora vuole ricevere e pagare, un lenimento ai disastri succedutisi in quest'anno nefasto? E voi rispondete con dei « vedremo, penseremo » che dicono tutta l'incertezza oltraggiosa che è ancora nel vostro pensiero. (*Bene!*)

Gli agricoltori vogliono i sì od i no fermi e recisi. Essi non conoscono queste arti, queste vie non diritte, le eloquenti reticenze vostre.

Onorevole sottosegretario di Stato, avete parlato di 1,500 ettari destinati alle coltivazioni speciali. Ma forse in questa superficie avete compreso la troppo grande estensione tenuta dal Sindacato, da quel Sindacato di cui ci siamo testè occupati e per cui ho chiesto che il Governo sentisse la responsabilità morale e provvedesse senza danno altrui. Perchè questo è il caso, forse l'unico in cui, pagando una fidejussione, si fa una retta e doverosa azione, senza rimetterci del proprio e per giunta guadagnando. Perchè lo Stato comprando a 75 o a 98 o a 100 quello imbottato farà un buon affare, eicchè si dica da coloro che molto più volentieri, non so perchè, vedono venire dall'estero il tabacco non voluto coltivare in Italia. E per questo, onorevole sottosegretario di Stato, che io spero che il vostro riposto pensiero risponda perfettamente al mio: lasciatemelo augurare, non per il compiacimento che potrei averne io che qui adempio soltanto ad un dovere di verità, di giustizia, ma per il bene degli agricoltori i quali confidano che il primo nostro pensiero, la meta del nostro lavoro sia la

giustizia ed il bene di chi lavora e produce. (*Approvazioni all'estrema sinistra*).

GALLINO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GALLINO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Io ho accennato all'onorevole Patrizi, come non sia possibile fare acquisto immediato del prodotto grezzo, perchè mancano i locali dove potrebbe essere lavorato.

PATRIZI. Non è vero: ce n'è ad esuberanza!

SAMOGGIA. Avete preso degli impegni!

GALLINO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Ho dato affidamento, che, quando questo materiale sia imbottato, si farà tutto il possibile per acquistarlo.

PATRIZI. Dovete farlo!

GALLINO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Si lascerà allora parlare completamente il cuore, perchè i coltivatori poveri possano smerciare il loro prodotto, sempre quando questo prodotto risponda all'esigenze del monopolio.

SAMOGGIA. Intanto campa cavallo...

PRESIDENTE. Resta così esaurita l'interpellanza dell'onorevole Patrizi. Le altre interpellanze che rimangono ancora iscritte nell'ordine del giorno sono rinviate a lunedì prossimo.

PASQUALINO-VASSALLO. Purchè resti fermo che la mia interpellanza sarà iscritta nell'ordine del giorno di lunedì prossimo.

PRESIDENTE. Sta bene.

Sull'ordine del giorno.

PAIS-SERRA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAIS-SERRA. Mi duole di non vedere presente qui nè l'onorevole presidente del Consiglio, nè l'onorevole ministro della guerra. Ma vedo la simpatica figura dell'onorevole ministro del tesoro, il quale amerei che, in assenza dei suoi colleghi, avesse la bontà di ascoltare una mia domanda.

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Ben volentieri.

PAIS-SERRA. Fin dal 18 giugno è rimasta giacente una proposta di legge relativa al sussidio od alla pensione per i volontari, tanto dell'esercito quanto di Garibaldi.

Io pregherei che si fissasse un giorno per lo svolgimento di questa proposta di legge; ma vorrei che tale giorno fosse prossimo, perchè oramai si ritarda troppo l'approvazione di questa proposta di legge.

Sono certo che l'onorevole ministro del tesoro farà conoscere all'onorevole presidente del Consiglio ed al suo collega della guerra questo giusto desiderio, perchè domani l'altro, o giovedì al più tardi, io possa svolgere la mia proposta di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro del tesoro ha facoltà di parlare.

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Non mancherò di riferire all'onorevole presidente del Consiglio ed al mio collega della guerra il desiderio espresso dall'onorevole Pais-Serra e confido che, prima che la Camera prenda le sue vacanze, egli potrà svolgere la sua proposta di legge.

PAIS-SERRA. La ringrazio.

Interrogazioni ed interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni ed interpellanze pervenute al banco della Presidenza.

CAMEKINI, *segretario, legge*:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se intenda modificare l'orario ferroviario sulla linea Teramo-Giulianova, nel senso che si abbiano pronte le coincidenze con i treni da e per Castellammare Adriatico, rendendo così più facili e meno scomode le comunicazioni tra il primo e il secondo circondario di quella provincia.

« De Benedictis ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, per sapere se sia vero essersi rimandata la presentazione del progetto di legge annunciato nel discorso di Alba per un equo riordinamento della Amministrazione della pubblica sicurezza, e se non creda invece doveroso verso il personale e utile allo Stato affrettare la soluzione di così urgente e importante problema.

« Molina ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali cause hanno impedito i lavori da lungo tempo progettati per la stazione Migliarino, linea Pisa-Genova.

« Sighieri ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, se non creda giunto il momento opportuno per assestare la condizione dei sottufficiali dell'esercito.

« Vincenzo Carbou ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio, per sapere se il meditato abbandono in cui attualmente si lascia l'Osservatorio meteorologico di Caggiano, suoni rispetto alla legge, e conferisca alla scienza ed al migliore svolgimento degl'istituti e dei servizi pubblici.

« Beniamino Spirito ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere quali provvedimenti ha adottato od intenda adottare il Governo per garantire la sicurezza sulle ferrovie complementari di Sicilia e segnatamente sulla Castelvetro-Par-tanna.

« Cutrufelli ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro dell'istruzione pubblica, per accertarsi che verrà fermamente mantenuta la interpretazione, data dalla Commissione consultiva all'articolo 3 del regolamento generale per l'istruzione primaria, in ordine all'insegnamento religioso, come quella che sola risponde ai concetti già dichiaratamente ritenuti pacifici dalla Camera nella discussione che sanzionò quella disposizione regolamentare, e offende relativamente meno la massima reverenza che dovrebbe aversi, nella educazione dei fanciulli, alla libertà di coscienza dei futuri cittadini.

« Turati, Bissolati, Treves ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dell'interno sui risultati dell'inchiesta riguardante il Collegio Nazareno.

« Podrecca ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno e svolte al loro turno. Così pure le interpellanze, qualora i ministri competenti non dichiarino nel termine regolamentare di non accettarle.

Domani alle 10 ed alle 14 sedute pubbliche con l'ordine del giorno stabilito.

La seduta termina alle 19.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10.

Discussione delle proposte di modificazione al regolamento della Camera (Doc. VI, n. 1-4).

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.

2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Riccio Vincenzo per la fondazione di un istituto per gli orfani degli avvocati e dei procuratori.

3. *Si continua la discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911 (287, 287-bis).

4. Votazione di ballottaggio per la nomina di un commissario nel Consiglio di assistenza e di beneficenza.

Discussione dei disegni di legge:

5. Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911 (289, 289-bis e ter).

6. Stato di previsione dell'Entrata per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911 (282, 282-bis).

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

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

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

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 in giudizio contro il deputato Magno Magni per il reato di vendita di voto in concordato (197).

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

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

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

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

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

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

19. 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, San Mauro di Romagna; e degli asili infantili di Montiano e Gambettola (411).

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

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

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

23. Costituzione in comune della frazione di Bompensiere (Montedoro) (156).

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

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

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

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

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

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

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

31. 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).

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

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

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

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

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

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

38. Costituzione in comune autonomo della frazione di Chiuppano (163).

39. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Rimini e di Montiano (Rimini) e del ricovero di mendicizia per i vecchi di Verrucchio (Rimini) (503).

40. Pensione ed indennità agli operai della Zecca (472).

41. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Ruspoli per diffamazione continuata (448).

42. Approvazione del trattato di commercio e navigazione concluso fra l'Italia ed il Cile il 12 luglio 1898 (361).

43. Lotteria a favore delle Congregazioni di carità di Brindisi e di Gallipoli (565).

44. Divisione in due del comune di Arizzano (534).

45. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Ruspoli per reato di cui all'articolo 105 della legge elettorale politica (486).

46. Assegnazione straordinaria per l'impianto della illuminazione elettrica nella sede del Ministero della pubblica istruzione (270).

47. Modificazione di alcune disposizioni delle leggi relative alle tasse di registro, di bollo e per le concessioni governative (492).

48. Proroga del periodo assegnato per il pagamento delle annualità dovute dai comuni delle provincie Venete e di Mantova, in rimborso delle somme pagate dallo Stato per ospedalità di sudditi poveri italiani ricoverati negli ospedali Austro-Ungarici ai sensi della legge 21 gennaio 1897, n. 35 (186).

49. Sull'obbligo della laurea in medicina e chirurgia per l'esercizio della odontoiatria (497).

50. Interpretazione autentica della legge 25 febbraio 1904, n. 57, relativamente ai diritti di stabilità e al licenziamento dei veterinari municipali (526).

51. Interpretazione autentica dell'articolo 16 della legge 2 luglio 1903, n. 259, concernente le promozioni dei funzionari delle cancellerie e segreterie giudiziarie (537).

52. Istituzione della Banca centrale della cooperazione e del lavoro (347).

53. Modificazione alla legge 7 luglio 1907, n. 533, sulle associazioni o imprese tontinarie o di ripartizione (59).

54. Relazione della Commissione per lo esame dei decreti registrati con riserva della Corte dei conti. (Doc. II. n. 1; n. 3; n. 4; n. 6; n. 7).

Sospesa la discussione:

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

56. Concessione della carta di libera circolazione sulle ferrovie dello Stato agli ex-deputati che abbiano almeno cinque legislature (501).

57. Relazione della Giunta delle elezioni sull'accertamento dei deputati impiegati (Doc. VIII-*bis*).

Discussione dei disegni di legge:

58. Lotteria a favore dell'Ospizio marino e ospedale dei bambini « Enrico Albanese »,

e della Associazione contro la tubercolosi di Palermo (364).

59. Modificazioni alla legge elettorale politica (96 e 96-*bis*).

60. Separazione dei comuni di Casanova Lerone e di Vellega dal mandamento di Andora e loro aggregazione a quello di Albenga. (*Modificata dal Senato*) (221-B).

61. Concessione di una pensione annua di seimila lire alla vedova ed agli orfani minorenni di Giuseppe Cesare Abba (597).

62. Cessione allo Stato del Museo Ridola in Matera (575).

63. Domanda di autorizzazione contro il deputato Grosso Campana per delitto previsto dall'articolo 247 del codice di commercio e per appropriazione indebita continuata (644).

64. Regime delle tare per gli oli minerali, di resina e di catrame ammessi al dazio di lire 16 il quintale, dal 1° gennaio 1911 (672).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia.

Roma, 1910 — Tip. della Camera dei Deputati