

CDVII.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 20 MARZO 1912

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE GRIPPO

INDI

DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Bilancio della marina (Discussione)	Pag. 18211
BASLINI	18212
CANEPA	18214-18-21
CAVAGNARI	18215-23
CHIESA EUGENIO	18228
DEL BALZO, <i>relatore</i>	18213-19-27
DI PALMA	18212-36
LEONARDI-CATTOLICA, <i>ministro</i>	18212-14-20-22 18226-29-31-34-41
ORLANDO SALVATORE	18212-16-30
PALA	18212
PIETRAVALLE	18212-31
Disegni di legge (Presentazione):	
Proroga del termine sull'affrancazione delle servitù di erbatico e pascolo nella pro- vincia di Vicenza (TEDESIO)	18210
Assegnazione di fondi straordinari per gli scavi di Ostia e per il restauro dei mo- numenti di Aosta, del palazzo ducale di Mantova e del duomo di Como (CRE- DARO)	18244
Costituzione di speciali uffici per la custodia, la conservazione e l'amministrazione dei singoli monumenti (Id.)	18214
Facoltà al Governo del Re di provvedere con decreto reale alla designazione del numero degli insegnanti straordinari ed ordinari nelle scuole medie governa- tive (Id.)	18244
Computo, agli effetti dell'ammissione agli esami di primo ragioniere, del servizio prestato nelle altre amministrazioni dello Stato dai ragionieri assunti dal Mini- stero della pubblica istruzione (Id.)	18214
Interrogazioni:	
Provvedimenti per le famiglie dei richia- mati sotto le armi:	
AMICI GIOVANNI	18200
MIRABELLI, <i>sottosegretario di Stato</i>	18200-201
Provvedimenti per l'incendio del tribunale di Potenza:	
BARNABEI	18203
GALLINI, <i>sottosegretario di Stato</i>	18201-203
LACAVA	Pag. 18202
MATERI	18202
VICINI, <i>sottosegretario di Stato</i>	18202
Divieto d'importazione di piante in Francia:	
CANEPA	18204
CAPALDO, <i>sottosegretario di Stato</i>	18204
DI SCALEA, <i>sottosegretario di Stato</i>	18204
Pratiche per le successioni degli emigranti all'estero:	
CABRINI	18206
DI SCALEA, <i>sottosegretario di Stato</i>	18205
Monte frumentario di Curinga:	
CASOLINI	18206-08
FALCIONI, <i>sottosegretario di Stato</i>	18206
SIGHIERI (<i>Fatto personale</i>)	18207
Ufficio postale d'Isernia:	
BATTAGLIERI, <i>sottosegretario di Stato</i>	18208
CIMDRELLI	18208
Ufficio centrale postale di Sassari:	
ABOZZI	18210
BATTAGLIERI, <i>sottosegretario di Stato</i>	18209
Osservazioni e proposte:	
Lavori parlamentari	18244-47
Proposta di legge (Discussione):	
Inchiesta parlamentare sulla spesa per la costruzione del palazzo di giustizia in Roma	18210
AMICI GIOVANNI, <i>relatore</i>	18211
CAVAGNARI	18211
PRESIDENTE	18211
Votazione segreta (Risultamento):	
Nomina di un commissario del Consiglio di assistenza e beneficenza (<i>Ballottaggio</i>)	18246
Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finan- ziario 1912-13	18246
Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1912-13	18246
Stati di previsione dell'entrata e della spesa del fondo per l'emigrazione per l'eser- cizio finanziario 1911-12	18246

La seduta comincia alle 14.5.

DE NOVELLIS, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Moschini, di giorni 2; Rasponi, di 10; Abignente, di 25; Nava Ottorino, di 8; e per motivi di salute, gli onorevoli: Calvi, di giorni 5; Salvia, di 5; Leone di 7.

(Sono concessuti).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

Non essendo presente l'onorevole Larizza s'intendono ritirate le seguenti interrogazioni:

Larizza, ai ministri dell'interno e delle poste e telegrafi « sulla urgenza d'istituire in tutti i centri abitati della provincia di Reggio Calabria il telegrafo, anche per motivi di pubblica sicurezza »;

Larizza, al ministro di grazia e giustizia « sulla necessità di eliminare il grave inconveniente della sistematica vacanza del titolare in parecchie preture della Calabria ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Giovanni Amici, al ministro della guerra « per conoscere se e quali provvedimenti abbia presi, o intenda prendere per impedire che si rinnovino i fatti dolorosi da parte di militari richiamati in servizio, spintivi dalle misere condizioni in cui si riducono le proprie famiglie per il richiamo sotto le armi del loro capo e principale sostegno ».

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

MIRABELLI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Per i soccorsi alle famiglie dei richiamati il Ministero ha fatto il possibile e il necessario.

Infatti il soccorso, che in tempi normali è soltanto di cinquanta centesimi, è stato portato ad una lira per le mogli, e a cinquanta centesimi per i figli.

Non solo, ma poichè in tempi normali i genitori dei richiamati non hanno soccorsi, questa volta è stato dato un soccorso anche a questi genitori - padre e madre - e di una lira.

Circa i dolorosi fatti cui accenna l'onorevole Giovanni Amici, si è potuto riconoscere che il soccorso era puntualmente pagato alle famiglie e che, precisamente, la famiglia di uno di quei richiamati, composta della moglie e di due bambini, riceveva puntualmente due lire al giorno.

Ora, se a questo che ha fatto lo Stato, si aggiunge anche la carità dei Comitati cittadini, non si può dire davvero che questi richiamati siano stati abbandonati completamente.

I casi ai quali accenna l'onorevole interrogante sono stati esaminati dal Ministero in tutti i loro più minuti particolari, ed io posso assicurare che non è stata la miseria quella che ha spinto questi tali ad attentare alla loro vita.

Aggiungerò di più, e dirò all'onorevole interrogante che personalmente ho voluto verificare due di questi casi, ed ho trovato che in un caso, pel quale la famiglia aveva reclamato, ad essa era stato dato anche di più di quanto le spettava per le vigenti disposizioni.

Il Ministero non può fare di più di quello che ha fatto, anche per ragioni di bilancio, ed io spero che l'onorevole Giovanni Amici, pur deplorando che non si possano dare migliaia di lire a tutte le famiglie di questi richiamati, vorrà dichiararsi soddisfatto.

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

AMICI GIOVANNI. Sono dolente di non potermi dichiarare soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato.

I casi che ho ricordati nella mia interrogazione non sono, come l'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra asseriva, tali da non dover richiamare l'attenzione del Governo.

Io mi occuperò di un solo caso: di quello del povero soldato Nobili, un ragazzo di 24 anni, richiamato sotto le armi, che godeva qui in Roma un impiego, e che gli permetteva di mantenere la famiglia, composta della moglie e di due figliuoli, dei quali uno di tre mesi, lattante.

Questo disgraziato, richiamato sotto le armi, naturalmente non potè più percepire quel modesto emolumento che gli permetteva di mantenere la famiglia. Il Ministero della guerra venne in soccorso di questa famiglia rimasta qui in Roma, perchè il soldato era stato richiamato nel reggimento che è di stanza a Foligno, dice

l'onorevole sottosegretario di Stato, con due lire al giorno.

Dalle mie informazioni risulterebbe veramente che quella famiglia non ebbe il sussidio di due lire al giorno; ad ogni modo io domando se sia possibile che in Roma una povera donna, priva dell'aiuto del marito, con due figliuoli dei quali uno lattante, con una mammella malata, tanto che le è impedito di allattare il suo bambino, possa con sole due lire al giorno, quando paga circa 40 o 50 lire al mese di pigione, far fronte alle imperiose esigenze della vita.

E io voglio ricordare alla Camera, perchè il fatto è impressionante, le parole che questa povera donna scriveva al marito richiamato sotto le armi.

Ella scriveva così: « Mio caro marito, col pianto nel cuore ti faccio sapere che mi sono venduta tutta la mobilia di casa per contentare la nostra balia, e ti avverto che con il due o tre marzo corrente dovrò lasciarle il bambino perchè essa non intende di allattarlo gratuitamente.

« Essa mi porta via proprio il cuore, portandomi via il mio neonato; ma voglio sperare che verrai a vederla e farai la conoscenza con la balia; e poi voglio sperare che i tuoi bravi superiori ti mandino. In ginocchio con le lacrime agli occhi io voglio sperare che te lo permetteranno ».

Or bene, questo disgraziato viene a Roma; visita la propria famiglia, vede il bambino, vedela moglie malata; e dopo aver cercato inutilmente quella tale carità a cui si appella l'onorevole sottosegretario di Stato, visto che essa non risponde, non trova altro scampo che gettarsi nelle acque del Tevere. Per fortuna fu salvato.

A breve distanza da questo fatto dolorosissimo, un altro militare, e precisamente il Vittorio Moscati, ingoiava quattro bottiglie d'inchiostro per tentare di avvelenarsi...

MIRABELLI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Due!...

AMICI GIOVANNI ...quattro bottiglie d'inchiostro da dieci centesimi l'una! Del resto io non cito che fatti i quali risultano da giornali di tutti i colori e di tutti i partiti e che quindi non sono sospetti, a cominciare dall'ufficosa *Tribuna*... (Oh! oh!).

Or bene, questo disgraziato, anch'egli con la moglie e con i figli, aveva soccorsi irrisonori. Perciò io mi permetto di pregare l'onorevole sottosegretario di Stato alla guerra perchè voglia venire in soccorso di

queste famiglie in modo più generoso di quello che non abbia fatto fino ad oggi. Il sussidio di cinquanta centesimi non può essere sufficiente; questi disgraziati sono richiamati per un servizio molto grave a beneficio della Patria. È giusto ch'essi prestino servizio, ma è anche giusto che il Ministero provveda più generosamente alle loro famiglie. (Bene!)

MIRABELLI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MIRABELLI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. La disposizione relativa ai soccorsi è per tutti in generale, nè si può andare a vedere, caso per caso, in che modo si possano soccorrere le varie famiglie.

Certamente, onorevole Amici, se ella fosse venuto da me al Ministero a segnalarmi questi fatti, poichè il Ministero, in casi pietosi, come questi, cerca di soccorrere le famiglie nella maniera migliore, nei limiti del possibile, ella avrebbe avuto per i suoi raccomandati quei soccorsi che oggi lamenta non siano stati concessuti. (Approvazioni).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Pipitone, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere perchè non siasi ancora provveduto alla sistemazione, così urgente, del porto di Pantelleria ».

L'onorevole Pipitone non essendo presente, s'intende che l'abbia ritirata.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Lacava, Dagosto, Materi, Ridola, Barnabei, ai ministri di grazia e giustizia e dell'istruzione pubblica, « sui provvedimenti presi o da prendere per l'incendio che ha distrutto parte del Tribunale di Potenza e danneggiato gravemente l'importante Museo provinciale intitolato da Michele Lacava ».

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

GALLINI, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia e i culti*. A questa interrogazione io ho in sostanza risposto in occasione di quell'altra presentata sullo stesso argomento dall'onorevole Mango.

Appena avvenuto il disastro, il Ministero inviò un ispettore per fare in modo che l'amministrazione della giustizia potesse continuare a esercitarsi normalmente; e a tal fine la procura del Re e l'ufficio dell'istruzione furono trasferiti in un locale del municipio per un tempo molto breve, fino al mese di agosto, credo. La difficoltà grave è quella che si presenta per l'avvenire riguardo alla caserma di San Luca, dove si era pensato

di trasferire l'amministrazione della giustizia, poichè non sembra che essa sia per essere lasciata presto libera dall'amministrazione militare, che ha il proposito di costruire un'altra caserma.

Sarà quindi molto difficile, per non dire impossibile, che allo scadere di questa breve locazione, per la quale abbiamo potuto sistemare il tribunale, si possano trovare locali convenienti e definitivi. Il Ministero si propone, dal canto suo, di fare tutto ciò che gli è possibile per evitare qualunque inconveniente; ed io mi auguro che l'onorevole interrogante Lacava, con la sua alta autorità e col suo consiglio, vorrà spiegare opera utile presso quelle autorità locali per provvedere nel modo migliore all'amministrazione della giustizia.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione ha facoltà di rispondere per la parte che lo concerne.

VICINI, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. Il Ministero della pubblica istruzione conosce l'importanza grande del museo che prende il nome dall'illustre Michele Lacava; e io stesso, trovandomi a Potenza in occasione patriottica molto cara al cuore di tutti gli italiani, e resa più solenne dalle onoranze tributate al nostro carissimo collega Pietro Lacava e al senatore Carmine Senise, ebbi un vero godimento intellettuale durante la visita di quel museo.

I fondi, dei quali il Ministero della pubblica istruzione può disporre, sono limitatissimi, ma ciò nonostante si troverà modo di concorrere, per quanto si possa, ad attenuare i danni arrecati dall'incendio all'importante museo.

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

LACAVA. Quando, insieme con altri colleghi, presentai questa interrogazione sui danni avvenuti nella città di Potenza a causa di un incendio, nei locali del Tribunale ed in quelli del museo provinciale diretto dall'egregio professore De Cicco che si intitola col nome del compianto mio fratello, non era stato ancora risposto all'interrogazione degli onorevoli Mango e Grippo.

Io non posso oggi che prendere atto delle informazioni datemi dall'onorevole sottosegretario di Stato per la giustizia il quale può essere certo che da parte mia darò quel contributo che posso, affinchè l'opera del Ministero, per quanto riguarda il collocamento in altra sede del Tribunale e degli uffici giudiziari, sia favorita dagli enti locali.

Debbo poi ringraziare specialmente della sua risposta l'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione. Ma prego la Camera di dare facoltà di parlare all'onorevole Materi, perchè dovendo discorrere del museo che s'intitola al nome del mio compianto fratello e dell'opera sua per le raccolte rare, anzi uniche, che sono state danneggiate e distrutte, io non sarei buono a farlo. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Materi.

MATERI. L'onorevole Lacava mi fa l'onore di cedermi la parola per rispondere in sua vece, all'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione ed io, nel ringraziarlo, non ho bisogno di far notare alla Camera da quale nobilissimo senso di delicatezza egli sia animato.

Il Museo provinciale di Potenza, del quale tutti, in Basilicata e fuori, lamentiamo la distruzione a causa di un incendio, si intitolava al nome del fratello del nostro collega, Michele Lacava.

Michele Lacava, fu un archeologo insigne, uno studioso indefesso, un patriota fervente, onde, parlando del Museo, il primo nostro pensiero ricorre a lui, quale doveroso omaggio alla sua venerata memoria. (*Bene!*)

Michele Lacava con la tenacità del suo volere e con non pochi sacrifici personali, fondò il Museo provinciale di Potenza e lo arricchì di collezioni preziosissime.

Oltre al valore storico del medagliere, delle urne, dei cinerari, dei sepolcreti sapientemente e pazientemente ricostruiti, era degna del maggiore interesse la raccolta delle terre cotte colorate che Michele Lacava ritrovò nel tempio ad Apollo Licio in Metaponto, opera d'arte plastica veramente di singolare valore. Di ciò possono far fede in questa Camera, con l'autorità indiscussa che tutti loro riconosciamo, l'onorevole Barnabei ed anche l'onorevole Boselli, il quale ebbe a fare premure perchè questa raccolta fosse gelosamente custodita.

Continuatore dell'opera di Michele Lacava fu il professore De Cicco, che contribuì a far assurgere il Museo all'importanza da tutti riconosciuta.

Adesso tutto questo è distrutto e se qualche cosa è stata salvata, questa è deteriorata in modo da non avere più il valore primitivo.

Occorrono quindi provvedimenti e noi abbiamo fiducia nell'opera del Governo.

I locali non sono che un mucchio di macerie e noi confidiamo nell'opera dell'Am-

ministrazione provinciale. Ma rivolgiamo al Ministero della pubblica istruzione la speciale preghiera che siano mandati in dono al museo i doppioni delle collezioni esistenti e le pubblicazioni sugli scavi dal 1900 in poi; che sia assegnata, oltre ad un sussidio annuale, una congrua somma per iniziare una campagna di scavi, perchè continuandosi gli scavi specialmente nell'Agro di Metaponto, abbiamo fiducia che tutte le preziose raccolte che si sono perdute potranno essere sostituite da altri rinvenimenti.

E poichè, a proposito dei locali giudiziari, l'onorevole Gallini ha ricordato la precedente interrogazione al ministro di grazia e giustizia ed ha soggiunto che oltre a raccomandarsi alla Deputazione politica di Basilicata, occorreva suggerire il rimedio, in quanto che gli sembrava che lo stesso fòro di Potenza non fosse d'accordo nel proporre il modo come riparare ai gravi danni, io ho proprio adesso ricevuto i voti recentissimi fatti dal Consiglio dell'ordine degli avvocati e dal Consiglio di disciplina dei procuratori di Potenza, che indicano quali sono i mezzi più facili e concreti per riparare ai danni gravissimi ed avrò premura di comunicarli privatamente all'onorevole sottosegretario di Stato. (*Approva-*
zioni).

GALLINI, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia e i culti*. Chiedo di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GALLINI, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia e i culti*. Credo opportuno dissipare un equivoco.

Io non ho affermato che vi fosse il disaccordo nel fòro di Potenza. Sono lieto che l'accordo vi sia, ma non lo sapevo e non ho affermato il contrario!

BARNABEI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BARNABEI. Ho chiesto di parlare principalmente per ringraziare il collega onorevole Materi dell'occasione che mi porge di mandare un saluto alla venerata memoria di Michele Lacava.

Sono poi lieto di poter rivolgere questo saluto alla memoria di lui nel momento in cui presiede alla seduta un'eminente uomo, che tanto onora la Basilicata.

Conobbi Michele Lacava fino dai primi anni nei quali fu istituita la Direzione generale dei musei e degli scavi; ed ebbi il piacere di fare in compagnia di lui, e di Francesco Lenormant quel viaggio della Lucania descritto dal Lenormant stesso nel libro

che oggi, dopo trent'anni, si continua ancora a leggere ed a studiare con soddisfazione e profitto.

Il Lenormant, nel principio del suo libro, ricorda con riconoscenza di aver avuto compagno di viaggio Michele Lacava, benemerito degli studi dell'antichità che aveva rimessa allo scoperto una grande quantità di tesori artistici ed archeologici di primissimo ordine, recuperati per lo più nelle esplorazioni che egli aveva fatte nell'area dell'antica Metaponto.

Questi tesori di antichità e di arte il Lacava, non potendo disporre di altri locali, aveva raccolti nel fabbricato stesso della stazione ferroviaria, avendo ottenute per conservarli e disporli nel miglior modo che si poteva alcune stanze dall'amministrazione delle ferrovie meridionali. Ma già questa raccolta si mostrava di così alto interesse che per ammirarla non solo ci fermammo nella stazione di Metaponto, dove in quel tempo non abbondavano i conforti della vita, ma il Lenormant credè suo dovere di raccomandare ai viaggiatori, che quivi passassero, di non trascurare di fermarvi, perchè la raccolta era interessante sotto ogni riguardo.

Predominavano in questa raccolta le terrecotte ornamentali che appartennero al coronamento di uno dei più celebri templi metapontini.

«Il Lacava scoprì una lapide iscritta in caratteri arcaici achei secondo la quale quel tempio era stato dedicato ad Apollo Licio.

Delle decorazioni di questo tempio famoso pochi cimeli si erano conservati. I più rinomati erano alcune teste di leone dalle cui bocche aperte veniva a ricadere l'acqua piovana al termine di ogni filare di embrici sul tetto. Alcune di tali protomi leonine provenivano dalle decorazioni del tempio di Metaponto scoperte nelle esplorazioni archeologiche che quivi fece il duca di Luynes dal 1825 al 1828, e che ora si conservano a Parigi nel Gabinetto delle Medaglie presso la Biblioteca nazionale.

Di queste grandi decorazioni architettoniche e degli altri rustici ornamentali del famoso tempio di Apollo Licio, Michele Lacava potè raccogliere una serie ricchissima che poteva prestarsi a studiare e conoscere tutta la reintegrazione del santuario.

E il Lenormant incitò i giovani francesi studiosi di architettura a profittare di questa occasione ottima per uno studio completo di un edificio di primo ordine, e soggiunse che, se mai nessuno dei pensionati

francesi avesse voluto profittarne, la stessa Accademia di Francia in Roma avrebbe dovuto assegnare ad alcuni di essi il compito di fare gli studi sul materiale prezioso raccolto dal Lacava.

Molto potrei dire a questo riguardo se potessi cedere all'invito dei mille ricordi che mi si ridestano di quel viaggio veramente piacevole e pieno di ammaestramenti che ebbi la fortuna di fare in compagnia di Michele Lacava.

Ora sento con vivo rammarico che il prezioso materiale archeologico rimesso a luce da Michele Lacava è andato quasi tutto in rovina nell'incendio del Museo di Potenza; ma voglio confortarmi con un pensiero.

Ricordo che parecchie delle insigni terracotte metapontine furono studiate anche da Giulio De Petra, già direttore del Museo di Napoli, e gloria degli studi delle nostre antichità. Vidi varie volte nel Museo di Napoli una serie di queste protomi leonine. Orbene, mi auguro che, se esse vennero trasportate nel Museo di Napoli per essere restaurate e servire allo studio del professore De Petra, vi sieno rimaste, e non ancora abbiano fatto ritorno in Potenza dove sventuratamente avrebbero seguita la triste fine delle compagne. Perchè sarebbe veramente umiliante per noi se il miglior esempio della decorazioni architettoniche del famoso tempio metapontino fosse conservato fuori d'Italia.

E spero che le proposte fatte dal collega Materi saranno accettate, rendendosi in tal modo il dovuto omaggio di riconoscenza alla venerata memoria di Michele Lacava. *(Approvazioni)*.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Canepa, (Ciacci Gaspare, Fumarola) ai ministri di agricoltura, industria e commercio e degli affari esteri, « per sapere se e quali pratiche abbiano fatto o intendano fare, e con quale esito, per difendere la esportazione in Francia delle piante a tessuto legnoso ».

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

CAPALDO, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio.* Il Governo della Repubblica francese, allo scopo di impedire la diffusione nel proprio territorio della cocciniglia del gelsò, avvalendosi delle disposizioni dell'articolo 81 della legge 21 giugno 1898 (Codice rurale, libro terzo, capoverso 4°), emanava un decreto in data 10 gennaio scorso, col quale vietava l'introduzione dall'Italia ed il transito nel

proprio territorio delle piante vive e parti di piante, fatta eccezione per le viti e le piante resinose.

Questa disposizione destò serie preoccupazioni non solo nel ceto agricolo italiano ma anche nei commercianti francesi, i quali, da questa disposizione si trovavano fortemente danneggiati. Allora il Ministero di agricoltura fece pratiche presso il Ministero degli esteri, affinché il nostro ambasciatore a Parigi s'interessasse per la revoca del divieto.

Infatti dobbiamo all'opera attiva ed energica dell'onorevole Tittoni, se il divieto fu sospeso perciò che riguarda l'introduzione e il transito dei fiori, e siano state demandate tutte le altre questioni allo studio di un Comitato, istituito con decreto presidenziale, il quale dovrà vedere se e quali modificazioni si potranno apportare al primitivo decreto. Speriamo che, in seguito a questi studi e al nostro interessamento perchè sia tolto il divieto, il Governo del paese vicino vorrà prendere provvedimenti tali da eliminare qualsiasi nostra preoccupazione.

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

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri.* Nulla ho da aggiungere a ciò che ha detto il mio collega dell'agricoltura.

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

CANEPA. Il decreto 10 gennaio 1912 del Governo francese proibiva l'importazione in Francia dei vegetali a tessuto legnoso, fossero fiori, foglie, rami o piante: sole eccezioni, la vite e le piante resinose.

In seguito alle pratiche dei ministri di agricoltura e degli esteri, che ringrazio, quel decreto è stato revocato nella parte che riguarda l'esportazione dei fiori.

Ma, ciò nonostante, il danno che dal provvedimento del Governo francese risente l'agricoltura italiana, è molto forte, perchè tutte le piante ornamentali, per esempio, le palme che hanno una esportazione fortissima in Francia e perfino le talee di gelsò che vengono dalle Alpi, hanno trovato le barriere chiuse.

Sono lieto di sentire che i Ministeri di agricoltura e degli esteri hanno ottenuto la nomina di un Comitato incaricato di rivedere questo decreto e, spero, di provocarne l'annullamento, ma debbo notare che in tutto il ceto agricolo del mondo quel de-

creto ha fatto un'impressione penosissima. Innanzi tutto perchè i cordoni sanitari per l'igiene vegetale oggi non sono più ammessi.

Nessuno ci crede più, come nessuno crede più ai cordoni per l'igiene umana. La *diaspis pentagona*, pretesto del lamentato decreto, non va a chiedere il permesso ai doganieri per fare una scappatina fra Stato e Stato.

In secondo luogo la *diaspis pentagona* purtroppo esiste da molti anni e non si è mai sentito il bisogno di un decreto di questo genere, di un tale ostracismo che per l'Italia, ove non fosse revocato, rappresenterebbe un danno di parecchi milioni annui.

È strano davvero che sia sorta l'idea di questo boicottaggio, proprio ora che si è trovato il rimedio contro la *diaspis pentagona*.

Insista quindi il nostro Governo nel domandare la revoca del decreto o quanto meno la sua modificazione nel senso che sia escluso, se si vuole, il gelso quale principale albergatore e ospite della *diaspis*, ma sia ammesso il libero commercio di tutte le altre piante che con la *diaspis* non hanno alcun rapporto, o tutt'al più, si esiga il « certificato di origine », come si pratica per le viti a riguardo della fillossera.

Mi pare che in questo senso il Ministero di agricoltura, per il tramite del Ministero degli esteri e per mezzo del Comitato che è stato nominato, possa e debba far sentire le ragioni dell'agricoltura italiana. E così il commercio, il quale da tanti anni si fa dall'Italia verso la Francia, delle piante, specialmente ornamentali, potrà rifiorire.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Cabrini, al ministro degli affari esteri, « per conoscere a qual punto si trovino gli studi per la semplificazione dei servizi di trasmissione dall'estero di piccole eredità e di indennizzi per infortuni sul lavoro ».

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

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Sono lieto di rispondere all'onorevole Cabrini partecipandogli che, preoccupato appunto dell'argomento che forma oggetto della interrogazione sua, argomento che, sotto la semplice parvenza di modesto interesse, è grave per i nostri emigranti e per le piccole economie delle famiglie dei nostri emigrati, venni nell'intendimento di invitare il ministro di grazia e giustizia a nominare una Commissione mi-

sta la quale potesse esaminare quali provvedimenti fossero utili, a sollecitare la liquidazione delle piccole successioni all'estero. Ed infatti, nel luglio decorso, una Commissione composta di funzionari del Ministero degli esteri e di funzionari del Ministero di grazia e giustizia, si riunì e fece al ministro alcune proposte le quali poi riassunsi in una circolare che mi permetterà di leggere all'onorevole Cabrini ed alla Camera.

La circolare riguarda l'autorizzazione ai regi agenti di procurarsi direttamente dai pretori o dai sindaci del regno, come meglio convenga, secondo i casi, le informazioni ed i documenti necessari pel ricupero delle successioni, indennità, assicurazioni, dandone solo notizia al Ministero degli affari esteri. L'onorevole Cabrini, buon conoscitore dei meccanismi presenti, potrà vedere quanto questa semplificazione giovi al sollecito movimento di questo ingranaggio amministrativo. In quanto alle procure, questo Ministero non crede opportuno che agenti ne ricevano. Ed è logico che sia così: perchè, specie nella Repubblica Nord-Americana, sarebbe difficile accumulare l'ufficio di console e la carica di procuratore, per ragioni, che chi conosce l'organismo sociale, politico e morale degli Stati del Nord-America potrà facilmente comprendere.

Il Ministero è d'avviso, dice la circolare, che essi debbano limitarsi a suggerire il nome della persona di loro fiducia (quindi ne assumono una forma di responsabilità morale), dichiarando, bene inteso, che lo fanno senza assumere alcuna responsabilità propria dell'ufficio, liberi gli interessati d'intestare il mandato a chi meglio credano.

Si raccomanda inoltre ai regi agenti (riassumo, per non leggere tutta la circolare, e per non annoiare l'onorevole Cabrini e la Camera) si raccomanda ai regi agenti, quando trasmettano le somme successorie liquidate, di fornire tutte quelle notizie complementari che valgano ad agevolare la pronta e sicura consegna a chi di ragione.

Occorre quindi che essi riferiscano a questo Ministero se il *de cuius* e gli aventi diritto alla successione siano già stati accertati dalle autorità del regno, indicando con possibile precisione le generalità e il domicilio del primo, e dando le opportune informazioni sugli altri e le loro residenze.

Bisogna poi che specificino se ed in quale misura le somme trasmesse costituiscono attivo ereditario o indennità liqui-

date in seguito a morte del *de cuius* o ammontare d'assicurazioni sulla vita od altri benefici mortuari ovvero importo di sussidi a titolo di pietose largizioni da parte della compagnia presso la quale il *de cuius* era addetto o di speciali comitati di beneficenza.

Ed era logico di specificare così, perchè ciascuna di queste successioni si può rivolgere a qualità diverse di eredi.

Si raccomanda infine che le liquidazioni siano sollecitamente fatte per mezzo di *chèques* intestati alle banche, onde possano gli eredi giungere nel più breve termine in possesso della piccola successione.

Le presenti norme andranno in vigore col 1^o maggio anche per gli affari in corso, tranne per quelli per i quali, a parere dei regi consoli, l'immediata applicazione del nuovo sistema potesse dar luogo ad inconvenienti.

La circolare è partita ieri, ed appena i regi consoli conosceranno le norme in essa contenute voglio augurarmi che le piccole successioni saranno liquidate molto più sollecitamente di quello che non siano state finora, con grande vantaggio della nostra emigrazione operaia.

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

CABRINI. Prendo atto e ringrazio, persuaso però che con la dizione « piccole successioni » s'intenda compreso il servizio di trasmissione delle indennità per infortuni.

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. È detto proprio nella circolare: indennità, assicurazioni, ecc.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Casolini al ministro dell'interno, « per conoscere se siano risultate vere, gravi circostanze di fatti, circa a pretese usurpazioni di fondi comunali e all'andamento del Monte frumentario di Curinga, di cui fu oggetto una interrogazione, svolta nella tornata della Camera del 22 giugno ultimo ».

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

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Con l'interrogazione cui accenna l'onorevole Casolini, uno dei nostri colleghi lamentava che taluni beni del comune di Curinga fossero goduti da privati, e che il Monte frumentario fosse gestito da persona che non ne aveva reso i conti.

In seguito a tali denunce specifiche, pervenute per il tramite di una interrogazione svolta alla Camera, il Ministero dell'in-

terno dispose solleciti indagini dalle quali è risultato che taluni beni già comunali sono goduti a giusto titolo da un privato che ne ha fatto acquisto fino dal 1868, ed è risultato altresì che l'amministrazione del Monte frumentario ha presentato i conti, riconosciuti regolari dal Consiglio di prefettura, il quale ha verificato che il capitale iniziale della fondazione è aumentato.

Io non posso darle altra risposta, onorevole Casolini. Non so da quali intendimenti ella sia stato mosso nel presentare la sua interrogazione, se ella sia d'accordo col precedente interrogante; io, con la massima lealtà, ho dato a lei quella risposta che potevo, desumendola da documenti ufficiali, e spero che ella potrà dichiararsene soddisfatto.

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

CASOLINI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno della cortese, esauriente risposta, che s'è compiaciuto di darmi.

Potrei quindi senz'altro dichiararmi soddisfatto, se non stimassi opportuno e conveniente di far conoscere alla Camera i fatti che con la mia interrogazione si ricolligano, e che alla stessa hanno dato occasione.

Nella tornata del 22 giugno ultimo, l'onorevole mio amico Sighieri svolse una sua interrogazione, a proposito di un'istanza fatta da cittadini di Curinga relativa a malversazioni avvenute in quell'amministrazione.

Si occupò fra l'altro di quel Monte frumentario, adducendo che della gestione dello stesso per anni ed anni non era stato reso alcun conto, e di un altro fatto, che egli giustamente qualificava grave, se fosse stato vero, che cioè il comune seguitava a pagare la bellezza di lire duemila d'imposta all'anno su molti possessi di cui un noto signore godeva l'uso, e osservava, che, data una così forte imposta, il valore dei fondi non doveva essere trascurabile!

Questi fondi essendo comunali, l'onorevole Sighieri deplorava che dopo un'inchiesta fatta dal cavaliere Bonaccorsi, si fossero lasciati decorrere dieci lunghi anni, senza che nessuno si curasse di provvedere.

L'interrogazione dell'onorevole Sighieri amplificata sul giornale *La Ragione* del 23 giugno, che largamente venne diffuso nel mandamento di Maida, acquistò la vera e propria forma di diffamazione a danno di un gentiluomo, che ricopre pubbliche ca-

riche, e che fu sempre ed è degno di ammirazione per la tradizionale, benefica correttezza della sua famiglia.

L'onorevole Sighieri, che ha animo leale ed è un gran galantuomo beve in buona fede a fonti impure ed inquinate. (*Commenti*). Fra gli altri, un ufficiale d'ordine di pubblica sicurezza (di cui mi riservo fare il nome all'onorevole sottosegretario di Stato) che spesso circola nei corridoi della Camera e che fu al servizio del signore a danno del quale si denunciavano i fatti non veri, fu il maligno insinuatore, e fu propagatore del numero della *Ragione*.

Io ritengo che l'onorevole Sighieri con la consueta lealtà, con la coscienza retta, che lo distingue, non dovrebbe avere difficoltà di confermare quanto io ho l'onore di riferire alla Camera, poichè certamente non è stato nelle sue intenzioni di servirsi della immunità parlamentare, per pregiudicare la reputazione di persone insospettabili ed insospettate.

Ed eccoci ai fatti specifici. Verso il 1867 (*Rumori*) uno zio del signore a cui si alluse, era affittuario del fondo Maddone e Sirena pagando un estaglio annuo di lire 800. Questo fondo era stato inondato dal fiume Torrina e bisognava bonificarlo con grave spesa, senza di che il comune avrebbe perduto la rendita. Si convenne quindi coll'affittuario la vendita, facendogli obbligo di iscrivere sul Gran Libro del debito pubblico un annuo reddito di lire 800.

Fu stipulato regolare contratto notarile e furono adempiti i patti liberamente stabiliti fra le parti contraenti. Il contributo fondiario era di sole lire 260. Dove sarebbe quindi la scorrettezza? Dove le duemila lire di imposta fondiaria?

Un altro zio dello stesso signore col suo testamento dispose, senza indicare la somma iniziale, la fondazione di un Monte frumentario, il quale dovesse amministrarsi dal nipote, e ordinò che quando si fosse raggiunto la cifra di 800 tomoli di frumento, detratte le spese di amministrazione, il maggior reddito si sarebbe dovuto destinare a favore dei poveri del comune di Curinga e di Iacurso.

Quel signore, e ciò costituisce per lui un titolo di benemeranza *de proprio* costituì il capitale iniziale di 500 tomoli e, noti la Camera, senza detrarre le spese di amministrazione, quantunque fosse precisamente questa la volontà del testatore, quando si raggiunse la cifra di tomoli 800 ed essendo il Monte bene amministrato la si raggiunse in brevissimo tempo, scrupo-

losamente diviso il prodotto fra i poveri di Iacurso e di Curinga.

Perchè dunque designarlo alla pubblica disistima, quando coscienziosamente e dirò generosamente ha adempiuto al proprio dovere?

Io, ispirandomi al concetto che nella Camera dei deputati non dovrebbero, se non severamente controllati, portarsi fatti che pregiudichino l'onore di galantuomini, che hanno il dovere di tramandare il loro nome puro ed incontaminato ai propri figli, decisi di presentare questa interrogazione, pur riconoscendo la buona fede dell'onorevole Sighieri, per mettere le cose a posto e per dichiarare che son sempre pronto a dimostrare con documenti la verità di tutto quanto ho asserito.

SIGHIERI. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Indichi il fatto personale.

SIGHIERI. Anzitutto devo dichiarare all'onorevole Casolini che le mie informazioni non provengono da una guardia di pubblica sicurezza; io ho avuto le notizie da persona rispettabilissima, da un laureato, un avvocato; egli vede dunque che non è esatto che io abbia attinto le mie notizie riguardo al Monte Frumentario da persone poco attendibili, per quanto anche se le avessi attinte dalla pubblica sicurezza avrebbero anche un'importanza maggiore. Però in questo momento non posso in alcuna maniera convenire sull'esattezza di quanto dice l'onorevole Casolini, per quanto abbia immensa stima per lui; tuttavia non mancano a me dati e documenti dai quali risulta che quel Monte Frumentario, costituito in Opera Pia, è stato sempre amministrato da quel signore, che non ho il bene di conoscere, e che credo sia una persona per bene. Risulta però che quando presentai la mia interrogazione erano passati circa dieci anni, dacchè non erano stati presentati i conti di quell'amministrazione.

Non posso mettere in dubbio, nè voglio contestare quello che ha detto l'onorevole sottosegretario di Stato. Le informazioni sono venute dopo la mia interrogazione; quindi io ero nel vero, quando la svolsi, e se non altro è servito a far rimettere i conti a chi doveva averli rimessi prima. Quando svolsi la mia interrogazione, anche al Governo mancavano le informazioni sopra un argomento così delicato; ed io avevo tutto il diritto di lamentare, quanto mi era stato riferito da persone degne di fede, che

da dieci anni non fossero stati presentati i conti.

Non metto in dubbio l'onestà dell'amministrazione, ma voglio soltanto rilevare la scorrettezza di colui che era investito della carica di amministratore, il quale per dieci anni non aveva reso il conto.

Appena avrò i documenti, se questi non corrisponderanno a quelli presentati al Governo e in base ai quali il Governo mi ha oggi risposto, mi riservo di presentare apposita interpellanza in proposito, per chiarire non solo la questione del Monte Frumentario, ma tutto quanto si riferisce al comune di Curinga.

CASOLINI. Metto sin da ora a disposizione dell'onorevole amico Sighieri, nonché degli onorevoli colleghi, tutti i documenti che ho presso di me, e che confermano la verità di quanto sono venuto esponendo alla Camera.

PRESIDENTE. Non essendo presente l'onorevole Casolini, s'intendono ritirate le seguenti sue interrogazioni: al ministro di grazia e giustizia « per sapere se abbia compiuto qualche indagine per appurare se il contegno dei magistrati che dovettero occuparsi del processo intentato da Alcaro Carolina contro il sindaco di Taverna (Catanzaro) ed altri suoi quattro amici, fu pienamente corretto »; al ministro dell'interno « per sapere se creda esser ancora degno della pubblica fiducia il sindaco di Taverna (Catanzaro) dopo le circostanze emerse in un pubblico dibattimento intentato contro di lui da certa Alcaro Carolina ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Cimorelli, al ministro delle poste e dei telegrafi, « per sapere se persista e per quali motivi nel rifiuto opposto all'Amministrazione comunale di Isernia, che ha chiesto ripetute volte la elevazione alla 1ª classe di quell'ufficio postale ».

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

BATTAGLIERI, sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi. Sono spiacente di non poter dare, come avrei desiderato, all'onorevole Cimorelli risposta favorevole.

Non è possibile, almeno per ora, elevare alla prima classe l'ufficio di Isernia perchè i proventi di esso, nel triennio ultimo non raggiungono i limiti prescritti dall'articolo 18 del regolamento 14 ottobre 1906 cioè la rendita annua superiore alle lire 60,000 ovvero

una entrata per risparmi e vaglia superiore a lire 1,500,000.

L'onorevole interrogante mi opporrà certo che nell'ultimo esercizio si ebbe l'entrata per vaglia e risparmi in lire 1,508,435, superiore quindi a quella stabilita dal regolamento. Ma devo osservargli che argomentando dall'articolo 21 del citato regolamento, è d'uopo aver riguardo al movimento dei fondi d'ufficio non di un solo anno ma dell'ultimo triennio.

Ai che è d'uopo aggiungere che indipendentemente da ciò non sarebbe possibile per espressa disposizione dell'articolo 337 del regolamento l'elevazione di classe dell'ufficio in base al criterio dell'entrata per risparmi e vaglia finchè ne rimane titolare l'attuale ricevitore.

E poichè inoltre il criterio del movimento dei fondi d'ufficio va inteso in relazione al notevole aumento di spesa che sarebbe richiesto per l'elevazione di classe, spero che l'onorevole interrogante vorrà rendersi esatto conto del fondamento delle difficoltà che si frappongono all'accoglimento della domanda del comune di Isernia. Non posso pertanto per ora che augurarmi che si possa a suo tempo conciliare il desiderio suo con l'osservanza delle prescrizioni che ho ricordate.

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

CIMORELLI. La forma assai cortese con la quale l'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e telegrafi mi ha risposto, dovrebbe imporre a me di dichiararmi soddisfatto, ma non posso farlo.

Pur ammirando la forma con cui mi è stato risposto, credo che il Ministero avrebbe dovuto consentire alla richiesta dell'amministrazione comunale d'Isernia capoluogo del mio collegio.

La mia domanda si basa appunto sopra il regolamento, la cui disposizione è tassativa: non è in facoltà del Ministero delle poste di consentire o no il passaggio alla prima classe, ma quando un ufficio raggiunge quel determinato reddito, deve essere elevato di classe.

Infatti dice la disposizione dell'articolo 18 del regolamento: « Sono uffici di prima classe quelli che hanno un reddito annuo superiore alle lire 60,000, ovvero un introito per vaglia e risparmi superiore ad un milione e mezzo ».

Ora, se egli medesimo, nella risposta che mi ha favorito, ha affermato che l'ufficio

d'Isernia dà un milione e mezzo e anche più di entrata...

BATTAGLIERI, sottosegretario di Stato per le poste e per i telegrafi. Nell'ultimo anno soltanto!

CIMORELLI. ... pare a me non si poteva negare l'elevazione dell'ufficio alla prima classe. Nè v'è da dover tener conto della media del triennio, perchè l'articolo che ho citato, non parla di media di tre anni: purchè si raggiunga un milione e mezzo di entrata per vaglia e risparmi, si deve convertire in ufficio di prima classe l'ufficio che è di seconda.

Nè vale mettere innanzi che nella somma dell'entrata per vaglia e risparmi vi sono anche 500,000 lire per vaglia di servizio, perchè l'articolo del regolamento non accenna a questa distinzione e parla di un milione e mezzo di entrata per vaglia e risparmi.

E nemmeno vale l'altra obiezione che ha sollevato il sottosegretario di Stato per le poste, che, cioè, vi sia il presente ricevitore delle poste, perchè posso dire all'onorevole ministro delle poste che il ricevitore rinunzierebbe volentieri. Non metta dunque avanti questa che è una scusa poco plausibile.

Invece il Ministero deve tener conto che ad Isernia vi è questa incongruenza; che l'ufficio telegrafico è di prima classe e l'ufficio postale è di seconda. L'amministrazione comunale ha detto al Ministero: riuniamo questi due uffici del telegrafo e delle poste e dalla fusione deriverà notevole beneficio nel servizio; qualche migliaio di lire di più che possa spendere il Ministero delle poste non è gran cosa; si tratta di un capoluogo di circondario.

Ora non è che l'amministrazione comunale per vanagloria sterile, per boria di campanile insista per l'elevazione dell'ufficio alla prima classe; no, invece l'ufficio va assumendo sempre maggiore importanza, ed il vantaggio che ne deriverebbe al pubblico servizio sarebbe molto sensibile. Non è da confrontare il servizio che fa un semplice accollatario con quello che fa l'ufficio di Stato. E sappia l'onorevole ministro delle poste che non è da oggi che l'amministrazione comunale fa pressioni, ma sono ben dieci anni, e il provento che dà l'ufficio di Isernia va sempre aumentando.

Io mi aspettavo almeno qualche affidamento lontano. Neppur questo ha voluto darmi l'onorevole sottosegretario di Stato, ed è per questo che io conchiudo

col ripetere che non mi dichiaro soddisfatto. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Viazzi, al ministro di grazia e giustizia « per sapere le ragioni per le quali la legge 14 luglio 1908 riguardante l'isola di Caprera non ebbe fino ad oggi esecuzione ».

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

Segue l'interrogazione dell'onorevole Abozzi, al ministro delle poste e dei telegrafi « per sapere se abbia avuto notizia dei reclami del pubblico e delle proteste della stampa locale, per il modo con cui funzionano alcuni servizi nell'ufficio centrale postale di Sassari, e quali provvedimenti abbia adottato od intenda adottare ».

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

BATTAGLIERI, sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi. I reclami dei quali l'onorevole Abozzi si rende autorevole interprete con la sua interrogazione sull'ufficio centrale di Sassari riguardano probabilmente, per quanto mi consta, più specialmente i servizi dei vaglia e delle corrispondenze.

Posso dichiarargli che per il servizio vaglia e risparmi venne aumentato il numero degli impiegati nella misura richiesta da quel titolare, e proprio in questi giorni ho disposto per un ulteriore aumento di assegno al personale dello ufficio cassa.

Si ha quindi ragione di ritenere che d'ora in poi saranno pienamente soddisfatte le giuste richieste del pubblico il quale avrà a sua disposizione due sportelli durante buona parte della giornata.

Riguardo al ritardo nell'incasellamento della corrispondenza devo avvertire che l'ufficio al quale spetta di provvedervi è stato dotato di tutto il personale occorrente fin dallo scorso novembre, e che nessuna richiesta d'aumento d'impiegati è pervenuta a questo Ministero.

Il personale subalterno trovasi pure al completo tanto nell'assegno che nella scorta. Nell'ottobre 1910 vennero inoltre aumentati i portalelettere secondo proposta di quella Direzione; e d'allora non si ebbe alcun reclamo circa al servizio di distribuzione.

Assicuro nondimeno l'onorevole interrogante che se risulteranno altre deficienze di personale, questa Amministrazione non mancherà di adottare sollecitamente quei

provvedimenti che saranno necessari al regolare funzionamento del servizio.

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

ABOZZI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della cortese risposta.

Da parecchio tempo venivano fatte rimostranze e proteste pel modo poco regolare con cui funzionavano alcuni servizi nello ufficio postale centrale di Sassari.

E i reclami riguardavano specialmente il servizio dei vaglia, il servizio di cassa, quello dei risparmi, ed anche la distribuzione a domicilio delle lettere. Ne era causa (e volentieri faccio questa dichiarazione) non la mancanza di attività, nè di diligenza degli impiegati, i quali anzi davano prova di una operosità straordinaria e quasi di abnegazione, ma l'insufficienza del loro numero. L'Amministrazione centrale non ha tenuto conto che al progressivo sviluppo dei servizi dovea corrispondere l'aumento del personale.

Prendo atto con viva soddisfazione della dichiarazione fatta dall'onorevole sottosegretario di Stato che si è già provveduto per migliorare, con l'aumento degli impiegati, i servizi di cassa, dei vaglia e dei risparmi; se avrò modo di accertare altre deficienze in altri servizi mi farò un dovere di invocarle e provocare gli opportuni provvedimenti.

Ma voglio approfittare dell'interessamento e della cortesia dell'onorevole Battaglieri per pregarlo di voler risolvere in modo definitivo e stabile la questione.

Da parecchi anni la Direzione del servizio postale e telegrafico nella provincia di Sassari tiene il secondo o terzo posto fra quelle di seconda classe; ma il movimento che si è verificato nel periodo decorso dall'ultima classifica dimostra che esso è sempre ascendente. È quindi necessario ed indispensabile che la Direzione provinciale di Sassari sia elevata di classe, e così con l'aumento dell'organico si potranno in modo stabile eliminare tutti gli inconvenienti che si sono lamentati, e che credo possano ripetersi.

Ho avuto affidamento altra volta che la questione sarebbe stata portata all'esame della Commissione centrale dei servizi; voglio sperare che ora l'onorevole Battaglieri se ne vorrà interessare e vorrà accogliere la mia preghiera.

PRESIDENTE. È così trascorso il tempo assegnato alle interrogazioni.

Votazioni segrete.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione di ballottaggio per la nomina di un commissario del Consiglio di assistenza e beneficenza, e la votazione segreta sui disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1912-13 (981);

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1912-13 (982);

Stati di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1911-12. (892).

Si faccia la chiama.

DE NOVELLIS, segretario, fa la chiama.

PRESIDENTE. Lasciemo aperte le urne e procederemo nell'ordine del giorno.

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del tesoro.

TEDESCO, ministro del tesoro. In nome del ministro di agricoltura, industria e commercio mi onoro di presentare alla Camera il seguente disegno di legge, già approvato dall'altro ramo del Parlamento: « Proroga del termine fissato dall'articolo 7, primo comma, della legge 2 aprile 1882, n. 698, sulla affrancazione delle servitù di erbatico e pascolo nelle provincie di Vicenza, Belluno e Udine ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione del disegno di legge, già approvato dall'altro ramo del Parlamento: « Proroga del termine fissato dall'articolo 7, primo comma, della legge 2 aprile 1882, n. 698 sulla affrancazione delle servitù di erbatico e di pascolo nelle provincie di Vicenza, Belluno ed Udine ».

Questo disegno di legge sarà inviato agli Uffici.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

Discussione della proposta di legge: Inchiesta parlamentare sulla spesa per la costruzione del Palazzo di Giustizia in Roma.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge: Inchiesta parlamentare sulla spesa per la costruzione del Palazzo di Giustizia in Roma (Giovanni Amici).

Se ne dia lettura.

BASLINI, segretario, legge: (Vedi Stampato n. 946-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

CAVAGNARI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAVAGNARI. Voterò questa proposta di legge nella fiducia che sulle dolorose vicende, finanziariamente parlando, del Palazzo di Giustizia, si faccia la luce, tutta la luce. La voterò anche per un'altra considerazione, che è nello stesso tempo un augurio. Desidererei che questa proposta di legge, che considero già come legge dello Stato, servisse come monito per quanto avviene, o sta per avvenire, nella costruzione del Palazzo di Montecitorio. (*Commenti*). Non vorrei che una volta o l'altra fossimo condotti a una seconda o terza inchiesta! Valga questo come scongiuro (*Viva ilarità*) e possano i lavori di Montecitorio procedere presto e bene, perchè la presente nostra sede è assai inadatta. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo [ora] alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« È istituita una Commissione parlamentare d'inchiesta coll'incarico:

a) di determinare le cause della differenza fra le somme preventivate e quelle effettivamente spese così nella costruzione, come nelle opere successive per il funzionamento e arredamento del Palazzo di Giustizia in Roma;

b) di ricercare e mettere in evidenza le relative responsabilità di qualsiasi ordine anche politico;

c) di proporre i provvedimenti atti ad evitare in avvenire il ripetersi di eccessive differenze fra i preventivi e le spese effettive e di sperperi nei lavori dello Stato ».

(*È approvato*).

Art. 2.

« La Commissione sarà composta di dieci membri, di cui cinque senatori e cinque deputati, da eleggersi dalle rispettive Assemblee secondo i loro regolamenti.

« La Commissione eleggerà nel suo seno il presidente.

« I deputati membri della Commissione continueranno nel proprio ufficio anche nell'intervallo fra una legislatura e l'altra, ma decadranno da esso, qualora non venissero rieletti ».

(*È approvato*).

Art. 3.

« Per la esecuzione del suo mandato la Commissione potrà citare e sentire testimoni, eseguire ispezioni, ordinare perizie, richiedere e sequestrare documenti, e fare tutte quelle altre indagini che possano condurre all'accertamento della verità, il tutto con i poteri relativi attribuiti al magistrato inquirente dal Codice di procedura penale e con le pene corrispondenti del Codice penale, da applicarsi dalla competente autorità giudiziaria.

« I funzionari chiamati eventualmente a deporre dinanzi alla Commissione saranno prosciolti dal vincolo del segreto d'ufficio.

« La Commissione potrà adibire per l'espletamento del suo mandato quei funzionari che ritenga necessari, facendone richiesta alle competenti autorità da cui dipendono ».

(*È approvato*).

Art. 4.

« La Commissione dovrà presentare la sua relazione al Parlamento nel termine massimo di un anno dalla sua costituzione ».

(*È approvato*).

Art. 5.

« Nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici sarà iscritta la spesa necessaria per i lavori della Commissione da iscriversi in apposito capitolo per l'esercizio 1912-13 col titolo: « Spesa per l'inchiesta parlamentare sulla spesa per la costruzione, funzionamento ed arredamento del Palazzo di Giustizia ».

Onorevole relatore, non le parrebbe meglio dire « sarà stanziata la spesa necessaria » invece che « sarà iscritta »?

AMICI GIOVANNI, *relatore*. Perfettamente.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito l'articolo 5, così modificato.

(*È approvato*).

Questa proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto in altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1912-15.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1912-13.

Se ne dia lettura.

BASLINI, *segretario*, legge: (Vedi *Stampato* n. 984-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Palma.

DI PALMA. Anche a nome degli onorevoli Arlotta e Ancona dichiaro di rinunciare a parlare nella discussione generale del bilancio della marina, riserbandomi di fare alcune raccomandazioni quando si discuteranno i capitoli. I bilanci militari è bene non si discutano quando esercito e marina sono impegnati in un'azione di guerra; perciò credo di essere interprete del pensiero, non solo dei colleghi Arlotta e Ancona, ma della grandissima maggioranza dei presenti in quest'Aula, pregando l'onorevole ministro della marina di far sapere alla nostra armata, alla nostra gente di mare, che questa Assemblea politica oggi preferisce sostituire alla solita ampia discussione generale, un saluto caldo ed entusiasta alla nostra gloriosa flotta, la quale porta custodito nei suo scafi il segreto della vittoria e della risoluzione della guerra.

La Camera segue con fede e con simpatia le nostre navi; e noi tutti attendiamo, fiduciosi nel senno del Governo responsabile, e nell'azione pronta ed efficace dei nostri ammiragli. Ma la nostra gratitudine e il nostro saluto non sarebbero sufficienti, se non accompagnati da un augurio; e l'augurio è che la discussione generale che oggi non facciamo sul bilancio, possa a breve scadenza esser fatta, in forma anche più ampia, quando, come speriamo, il ministro della marina presenterà un disegno di legge atto ad aumentare l'efficienza della nostra flotta, efficienza più che indispensabile, per permettere all'Italia di conservare, con decoro e con sicurezza, il suo posto di grande potenza mediterranea. L'Italia deve contare sulle proprie forze di terra e di mare, più che sulle sue alleanze e sulle sue amicizie; e la Camera quindi sarà lieta, in una prossima occasione, di potere, come prova di gratitudine verso la nostra marina, deliberare la costruzione di quelle nuove navi che occorrono alla nostra Italia risorta a nuova e più fulgida grandezza. (*Vive approvazioni*).

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

ORLANDO SALVATORE. Seguo volentieri l'esempio del collega onorevole Di Palma, perchè credo che in questo momento

il nostro silenzio sia il maggiore omaggio che si possa rendere ai fatti compiuti e a quelli che si stanno compiendo, coi quali la nostra marina ha dato e dà prova di preparazione grandissima, e i nostri equipaggi di valore e di slancio illimitato.

Col nostro silenzio noi vogliamo rendere omaggio a tutti coloro che, o attorno ai tavoli del Ministero, o sulla plancia dei ponti di comando, nelle batterie o nelle torri corazzate o sui paglioli delle macchine e delle caldaie, od anche sulla spiaggia africana nelle operazioni di sbarco, hanno onorato il nome della nostra patria, e hanno ridato alla marina italiana quella importanza e quella influenza nel Mediterraneo, che essa non aveva più avuto dopo la caduta delle nostre gloriose repubbliche. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arrivabene.

(*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pala.

PALA. Faccio plauso alle patriottiche parole dei colleghi che mi hanno preceduto, e rinuncio a parlare. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baslini.

BASLINI. Associandomi alle dichiarazioni dei colleghi che mi hanno preceduto, rinuncio a parlare. (*Approvazioni*).

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

« La Camera confida che il ministro della marina vorrà ricercare le cause della crisi del Corpo sanitario militare marittimo e provvedere.

PIETRAVALLE. Mi associo alle dichiarazioni dei colleghi, riserbandomi di svolgere il mio ordine del giorno durante la discussione dei capitoli. (*Approvazioni*).

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

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Ringrazio gli onorevoli Di Palma, Salvatore Orlando, Pala, Baslini e Pietravalle, per il saluto che essi hanno voluto rivolgere alla Marina; la quale è orgogliosa delle manifestazioni che le vengono dal Parlamento, ed ha la speranza di poter in ogni circostanza corrispondere alla fiducia del Paese.

Certo la discussione dei bilanci militari, nelle presenti circostanze, non può farsi con quella ampiezza che sarebbe desiderabile,

e però è miglior cosa di rimetterla ad epoca più opportuna; ed anche in questo il Parlamento ha dimostrato quella concordia di intenti di cui tutti gli Italiani hanno dato prova durante la guerra presente. Del resto il rinvio della discussione non potrà che riuscire fecondo, perchè la discussione stessa potrà farsi con una copia di elementi maggiore di quella che ci sarebbe ora consentita; ed io stesso la solleciterò, e sarò felice di mettermi a disposizione del Parlamento per esaminare sotto tutti gli aspetti quanto finora si è compiuto.

La Camera e il Paese hanno intanto avuto la prova che la marina, all'occorrenza, sa fare il proprio dovere; e mi auguro che i due rami del Parlamento vorranno conservarle la loro fiducia e la loro simpatia. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

DEL BALZO, *relatore*. Vi rinunzio. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo ora alla discussione dei capitoli, con la consueta intesa che saranno approvati con la semplice lettura, qualora non si facciano osservazioni.

TITOLO I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 1. Ministero — Personale (*Spese fisse*), lire 1,275,000.

Capitolo 2. Ministero — Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 122,000.

Capitolo 3. Consiglio superiore di marina — Comitato per l'esame dei progetti di navi (*Spese fisse*), lire 45,600.

Capitolo 4. Ministero — Spese varie d'ufficio, lire 94,300.

Capitolo 5. Manutenzione e miglioramento del fabbricato sede del Ministero e dei locali di proprietà privata adibiti ad uso di uffici in Roma — Canoni d'acqua e fitti relativi, lire 90,000.

Capitolo 6. Biblioteche della regia marina, lire 22,000.

Capitolo 7. Telegrammi da spedirsi all'estero (*Spesa obbligatoria*), lire 12,000.

Capitolo 8. Spese postali, lire 18,000.

Capitolo 9. Spese di stampati per l'amministrazione centrale, lire 40,000.

Capitolo 10. Provvista di carta ed oggetti vari di cancelleria per l'amministrazione centrale, lire 20,000.

Capitolo 11. Pubblicazioni ufficiali e periodiche, lire 44,000.

Capitolo 12. Acquisto di libretti e di secontrini ferroviari per militari ed impiegati (*Spesa d'ordine*), lire 1,000.

Capitolo 13. Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 14. Spese di liti e di arbitramenti (*Spesa obbligatoria*), lire 5,000.

Capitolo 15. Assegni, indennità di missione e spese diverse di qualsiasi natura per gli addetti ai Gabinetti, lire 17,100.

Capitolo 16. Sussidi ad impiegati ed al basso personale in attività di servizio, lire 5,000.

Capitolo 17. Sussidi ad impiegati e militari invalidi, già appartenenti all'amministrazione della marina e loro famiglie, lire 97,000.

Capitolo 18. Compensi per lavori straordinari al personale dell'amministrazione centrale e delle amministrazioni dipendenti nell'interesse della marina militare, lire 95,000.

Capitolo 19. Spese di viaggio ed indennità di missione al personale dell'amministrazione centrale per i servizi della marina da guerra, lire 50,000.

Capitolo 20. Sovvenzioni ad istituti, associazioni e società varie, lire 108,000.

Capitolo 21. Distinzioni onorifiche (Sopprassoldi per medaglie al valore, onorificenze dell'ordine militare di Savoia, acquisto di decorazioni, medaglie di benemeranza), lire 8,000.

Capitolo 22. Spese casuali, lire 10,000.

Capitolo 23. Premi e spese diverse per l'incremento dell'educazione fisica in rapporto agli scopi della marina, lire 2,000.

Debito vitalizio. — Capitolo 24. Rimborso al Ministero del tesoro della spesa per pensioni ordinarie (Personali militari e civili), lire 7,650,000.

Capitolo 25. Rimborso al Ministero del tesoro della spesa per pensioni ordinarie (Personale lavorante), lire 2,250,000.

Capitolo 26. Rimborso al Ministero del tesoro della spesa per indennità per una sola volta invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 83 e 109 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari, approvato col regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti, lire 15,000.

Capitolo 27. Contributo dello Stato alla Cassa nazionale di previdenza per le pensioni agli operai del silurificio di San Bartolomeo e dei fattorini semaforici (Legge 15 luglio 1906, n. 348), lire 7,500.

Spese per la marina mercantile. — Capitolo 28. Corpo delle capitanerie di porto (Personale di concetto) (*Spese fisse*), lire 912,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Canepa.

CANEPA. Nella discussione dei due passati bilanci, io, insieme con altri colleghi, sollevai la questione delle capitanerie di porto, richiamando l'attenzione del Governo sul fatto che, mentre le condizioni di tutti gli altri dipendenti dal Ministero della marina sono state, in questi ultimi anni, migliorate, invece le condizioni degli addetti alle capitanerie di porto sono rimaste quali erano molti anni fa, benchè in questi ultimi tempi siano aumentate le mansioni di questi impiegati e siano mutate anche le condizioni di vita generale.

Richiamo specialmente l'attenzione dell'onorevole ministro sopra le condizioni, veramente deplorabili, degli impiegati inferiori.

Tanto nel 1910, quanto nel 1911, da parte del ministro mi è stato risposto che le cose che io dicevo erano fondate e giuste, e che il Ministero se ne era già preoccupato, per modo che un disegno di legge, il quale riorganizzava tutto il personale delle capitanerie di porto, era pronto; anzi, se non vado errato, era già presentato alla Presidenza del Consiglio per ottenerne l'approvazione per essere quindi portato alla Camera. Sono passati il 1910, il 1911 e qualche mese del 1912, senza che questo disegno di legge sia stato presentato. Anzi pochi giorni fa il collega onorevole Ciraiolo, in sede d'interrogazione, sollevò la stessa questione, e della risposta avuta non poté dichiararsi soddisfatto.

Ora pregherei l'onorevole ministro di dare oggi notizie alla Camera circa questo disegno di legge, se cioè sia pronto e se sarà presto presentato alla Camera, poichè è veramente giunto il tempo di dare legittima soddisfazione agli equi desideri del personale delle capitanerie di porto.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Il nuovo organico delle capitanerie di porto, del quale mi occupai non appena fui nominato ministro della marina, è già pronto, e mi riservo di sottoporlo all'onorevole ministro del tesoro e quindi al Consiglio dei ministri, per poter poi presentarlo alla Camera.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 28 rimane approvato in lire 912,000.

Capitolo 29. Personale dell'Ispettorato generale dei servizi marittimi (*Spese fisse*), lire 84,000.

Capitolo 30. Bassa forza delle capitanerie di porto (*Spese fisse*), lire 423,000.

Capitolo 31. Personale d'ordine e personale avventizio delle Capitanerie di porto (*Spese fisse*), lire 178,000.

Capitolo 32. Consiglio superiore della marina mercantile - Comitato per i servizi marittimi - Commissione reale per la riforma del Codice della marina mercantile, lire 40,000.

Capitolo 33. Personale dell'Ispettorato dei servizi marittimi e delle Capitanerie di porto - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 11,100.

Capitolo 34. Spese di trasferta e di missioni del personale addetto ai servizi della marina mercantile, lire 45,000.

Capitolo 35. Manutenzione e miglioramento dei fabbricati delle Capitanerie di porto e canoni d'acqua, lire 65,000.

Capitolo 36. Fitto di locali ad uso della marina mercantile, lire 38,500.

Capitolo 37. Telegrammi da spedirsi all'estero nell'interesse della marina mercantile, lire 1,500.

Capitolo 38. Spese postali della marina mercantile, lire 2,500.

Capitolo 39. Spese di stampati e di pubblicazioni ufficiali per la marina mercantile, lire 23,000.

Capitolo 40. Acquisto di carta, di oggetti vari di cancelleria e spese d'ufficio per la marina mercantile, lire 32,700.

Capitolo 41. Indennità speciali al personale della marina mercantile, lire 42,800.

Capitolo 42. Compensi per lavori straordinari eseguiti dal personale dell'Amministrazione centrale e delle amministrazioni dipendenti nell'interesse della marina mercantile, lire 16,000.

Capitolo 43. Sussidi alla gente di mare, agli impiegati del basso personale della marina mercantile in attività di servizio, lire 6,000.

Capitolo 44. Arredamenti e spese varie della marina mercantile, lire 71,500.

Capitolo 45. Sovvenzioni alle Casse invalidi e ad altri istituti della marina mercantile, lire 263,861.32.

Capitolo 46. Spese eventuali per mantenimento, alloggio e rimpatrio di equipaggi naufraghi nazionali e di marinai esteri in

digenti (Legge 24 maggio 1877, n. 3919 e accordo internazionale 8 giugno 1880) (*Spesa obbligatoria*), lire 20,000.

Capitolo 47. Compensi per le costruzioni navali stabiliti dalla legge 13 luglio 1911, n. 745, e premi di navigazione stabiliti dalle leggi 23 luglio 1896, n. 318 e 16 maggio 1901, n. 176 — Spese di visite e perizie per la esecuzione di dette leggi (*Spesa obbligatoria*), lire 6,200,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole CAVAGNARI.

CAVAGNARI. Sono d'accordo con gli onorevoli colleghi che mi hanno preceduto, circa il silenzio da mantenersi nella discussione generale di questo bilancio, silenzio che significa plauso e fiducia per la nostra marina e per l'uomo che ne presiede il Di-castero.

Mi limito per tanto a qualche raccomandazione sui vari capitoli.

« Io non posso dichiararmi, come di gran cuore vorrei, soddisfatto della duplice risposta dei due onorevoli sottosegretari di Stato. Io e i colleghi firmatari dell'interrogazione siamo l'eco dei voti di quanti al nostro mare domandano aspirazioni di ardimentosi cimenti, e di quanti dal mare ricavano armenti per concorrere al maggiore sviluppo dell'economia nazionale. Ma la marina italiana non può certo completamente spiegare la sua attività e dar documenti della sua produttività, qualora siano sempre sospese le leggi che devono darle ausilio nella lotta internazionale. Il Governo, l'anno scorso, allorchè presentò molteplici disegni di legge che dovevano con un tutto organico promuovere il risorgimento della marina italiana, prese solenne impegno di far discutere subito questi progetti ».

Queste parole di colore oscuro (*Oh! oh!*) io leggo nel resoconto della tornata del 12 marzo 1912. Come ben si vede, sono di data recente e rappresentano la replica, che l'onorevole Carcassi faceva ai sottosegretari di Stato dell'interno e della marina, con la quale, anche a nome degli altri firmatari dell'interrogazione, dichiarava di non potere essere soddisfatto, malgrado la sua buona volontà, delle risposte vaghe, direi quasi evasive e indeterminate, che lasciavano ancora pendente la soluzione di un problema di questa mole.

Onorevoli colleghi, a che vale l'avere legiferato l'anno scorso intorno ai premi da darsi alle costruzioni se poi, queste compiute, non curiamo di determinare le norme in base alle quali esse possano sostenere

la concorrenza internazionale, che ormai ha preso un'aire ascensionale e potente nella lotta economica del progressivo sviluppo delle nazioni?

So che vi sono in questo momento questioni che premono molto sulla vita politica italiana, ma ricordiamoci che occorre trovare il tempo per risolvere anche questi altri problemi.

Il ministro del tesoro ci ha annunziato, con parola lieta e di buon augurio, che la nostra potenza finanziaria, come gettito, va sempre crescendo in modo da corrispondere alle aumentate esigenze delle spese nazionali, ma a me pare che occorra d'altra parte mantenere vivi i cespiti che sono causa di questa prosperità finanziaria; poichè, se ci pasceremo di cose aeree e andremo arando per gli spazi superiori senza por mente alla praticità delle cose, vedremo man mano disseccare questi cespiti, ed io non vorrei che un giorno, sia pur lontano, non si potessero più udire alla Camera quelle parole del ministro del tesoro, che fanno così piacere all'animo nostro.

Ciò sarebbe veramente doloroso, poichè il Parlamento non avrebbe corrisposto alla nobile iniziativa del popolo italiano, che, se, da un lato, fa i più grandi sacrifici per il decoro della patria, dall'altro ha il diritto di pretendere che i suoi sforzi siano aiutati con provvedimenti, che corrispondano ai suoi giusti desideri.

E per ricordarlo a me stesso, ripeto qui l'elenco dei disegni di legge ai quali ho accennato, che debbono essere ancora discussi per dare vita al loro confratello nato prima e che per essere stato il primogenito sarebbe nato non vitale, all'opposto di quello che avviene nell'ordine comune, dirò così ginecologico, in cui i primi nati sono sempre i più robusti: 1° servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati, relatore Cassuto; 2° provvedimenti a favore della marina libera, relatore Pais-Serra; 3° credito navale, relatore Salvia; 4° linea di navigazione tra l'Italia e Calcutta; tra l'Italia e il centro America; tra l'Italia e Londra; tra l'Italia e il Canada, relatore Pais-Serra.

Spero, onorevole ministro della marina, di potermi dichiarare questa volta soddisfatto; e con me lo saranno anche tutti i firmatari della interrogazione, ma, quel che più importa, lo sarà anche l'elemento marittimo, il quale trae dalla marina quelle risorse che, come dicevo e mi piace ripetere, si rispecchiano con abbondanza nel tesoro, del quale l'onorevole ministro, che

vi siede accanto, è così emerito ed ammirevole custode (*Approvazioni*).

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

ORLANDO SALVATORE. Mi sono iscritto a parlare su questo capitolo per trattare di una questione importantissima, sulla quale credo non sia inopportuno, anche in questo momento, interloquire.

Non posso che associarmi a quanto ha detto l'onorevole Cavagnari circa la necessità di sollecitare la discussione dei disegni di legge relativi alla marina mercantile che ancora attendono la discussione del Parlamento.

Credo che l'attuale nostra legislazione marittima mercantile si vada troppo polarizzando sulle sovvenzioni marittime, tanto che, per poter parlare in questa discussione, io non sapevo veramente su quale capitolo iscrivermi.

Questo bilancio non ha infatti capitoli relativi alla marina mercantile: vi è soltanto quello relativo ai compensi di costruzione, ed ho dovuto iscrivermi su questo capitolo per parlare, come intendo di fare, del credito navale.

Ripeto quello che ho già detto alla Camera tante volte, che io non sono contrario, in linea di massima, alle sovvenzioni marittime, che ritengo necessarie per alcune linee e per certi determinati scopi, ma ritengo altresì che non vi può essere sviluppo marittimo mercantile del paese, serio e reale se, accanto alle linee sovvenzionate, non germoglia e si sviluppa tutta l'iniziativa privata che è ancora latente nel nostro paese.

Ora la conseguenza di questo stato di fatto, per il quale vi sono qui, se non erro, venti capitoli relativi a sovvenzioni ed uno solo relativo a compensi di costruzione, e nessuno che riguardi provvedimenti di carattere generale per la marina mercantile è stata egregiamente rilevata dal relatore della Giunta del bilancio, il quale, in una lunga constatazione, segnala alla Camera che la nostra marina mercantile è in decadenza e che l'aumento del nostro naviglio, che è il vero indice del progresso marittimo del paese, è in assoluta diminuzione.

Se dunque questa è la conseguenza che abbiamo da questo avviamento che non si riesce a modificare, per quanti discorsi siano stati fatti, per quante manifestazioni siano avvenute qui dentro, è evidente che bisogna cambiare strada.

Ora uno dei provvedimenti presentati e che io credo dei più giovevoli, è precisamente il Credito navale, come quello che servirà a svolgere l'attività marittima dei porti minori, degli armatori minori specialmente dell'Italia meridionale e centrale, che non hanno ancora vero sviluppo marittimo proprio. Questo Credito navale non ha potuto venire innanzi, per quanto già due volte si sia affacciato all'opinione pubblica del paese e del Parlamento, con due disegni di legge, uno dell'onorevole Cocco-Ortu, l'altro dell'onorevole Luzzatti, coi quali si proponevano appunto disposizioni legislative per questo nuovo istituto. Vive opposizioni sorsero contro queste leggi, e di due ordini, uno materiale, cioè quello proveniente da interessi costituiti che si opponevano alla istituzione di un credito navale che avrebbe permesso l'aumento del naviglio e quindi una maggior concorrenza al naviglio già esistente in Italia; l'altro giuridico il quale trae la sua forza dal desiderio di giungere alla unificazione della legislazione marittima, mediante conferenze internazionali tenute dapprima a Venezia poi a Bruxelles, ed in altre città. In esse si domanda l'impostazione di alcuni crediti privilegiati in preferenza dell'ipoteca navale, che distruggerebbero ogni consistenza della stessa, impedendo così la creazione del credito navale destinato specialmente alla costruzione od all'acquisto delle navi.

Ora io domando se questo interesse di una legislazione marittima uniforme per tutti i paesi abbia assolutamente da prevalere sui nostri interessi speciali, che consistono specialmente nell'aumento delle nostre navi. Indubbiamente l'interesse delle nazioni maggiori dell'Inghilterra, della Germania, che hanno già una quantità enorme di naviglio, circa due terzi complessivamente del naviglio del mondo, si rivolge specialmente all'armamento ed alla sicurezza della navigazione.

Sorge evidentemente un conflitto cogli interessi italiani, che sono principalmente, come ho detto, interessi di aumento del naviglio, interessi, cioè costruttivi, dando a questo termine il significato di costruzione e di acquisto.

Perchè dovremo noi anteporre a questo nostro grande interesse del momento il raggiungimento della uniformità delle leggi marittime?

Gli inglesi ed i tedeschi dicono: noi che abbiamo popolato il mare delle nostre navi, vogliamo sgombrarlo da ogni pericolo di

danni: la nave deve sempre rispondere dei danni che possa avere procurato ad altre navi per sua colpa con tutto il suo valore. A noi invece conviene che almeno una parte di questo valore della nave sia riservato a quello che è il nostro maggiore interesse, quello costruttivo.

Noi dobbiamo far sì che l'interesse costruttivo dell'Italia possa prevalere nelle future riunioni internazionali, anche a costo di abbandonare su questo punto la tanto desiderata unificazione marittima. Solo così potremo fare in modo che il credito navale sorga nel nostro paese.

Nelle riunioni, che hanno avuto luogo, della Commissione per la riforma del codice della marina mercantile, queste correnti si sono fatte sentire, e quella degli interessi di armamento ha prevalso, quantunque nelle ultime riunioni si sia fatta udire anche la voce dell'altra corrente che si preoccupa soprattutto dell'aumento del nostro materiale procurando di dar solide basi all'ipoteca navale e perciò al credito navale.

Per raggiungere questo scopo occorre però che il minor numero possibile di eventuali crediti privilegiati sia anteposto a quello proveniente dall'ipoteca navale.

Ora, poichè queste discussioni hanno già portato un principio di persuasione, io credo che il Governo debba dare ai suoi mandatarî alla prossima conferenza di Bruxelles istruzioni precise perchè questo interesse dell'aumento del nostro naviglio abbia a prevalere ed il credito navale possa sorgere.

Che interesse potremmo avere noi ad unificare la legislazione marittima, quando le nazioni che ci domandano questa unificazione per quello che riguarda la navigazione, hanno poi, per quello che riguarda la costruzione, facilitazioni enormi, come l'Inghilterra, che ha un costo di costruzione bassissimo ed ha il tasso d'interesse del capitale occorrente al due e mezzo per cento?

Così la Germania che ha già un numeroso naviglio nazionale continuamente in aumento per il basso prezzo delle sue costruzioni, e perchè ad esso è riservato di fatto tutto il movimento proveniente da una stupenda rete ferroviaria e fluviale che affluisce ai suoi porti ed incanala, insieme con l'organizzazione portuaria, alle navi tedesche, gli uomini e le merci che escono da quel paese, non dovrebbe richiederli provvedimenti che risulterebbero a danno del nostro sviluppo.

Così, qual diritto ha la Francia a doman-

dare l'unificazione della legislazione marittima, su quei punti che potrebbero riuscire dannosi al nostro progresso, quando essa ha una legge che dà alle sue costruzioni compensi che sono il doppio, tra macchina e scafo, di quelli che dà l'Italia, e dà in più un premio di armamento al costruttore che tiene una nave armata e la fa navigare?

Qual diritto può avere la Spagna a domandare l'unificazione della legislazione marittima, quando essa riserva le sue coste solo alla propria navigazione e ne esclude quella delle altre nazioni?

E così l'America, la quale impedisce anch'essa alla bandiera estera di navigare lungo le sue coste e le riserva a sè stessa, e poi domanda l'eguaglianza di trattamento per gli altri mari.

Badi l'onorevole ministro che con la mania di volere unificare la legislazione tra paesi che sono in condizioni tutt'affatto differenti di sviluppo marittimo, non si giunga alla ripetizione di quanto avvenne col trattato colla Germania, pel quale, per la famosa eguaglianza di trattamento, abbiamo visto i nostri porti invasi dalla bandiera tedesca, mentre nessuna delle nostre navi ha mai fruito di tale eguaglianza andando in Germania a prendere merci, o a prendere uomini.

Dunque io raccomando che si diano istruzioni ai rappresentanti del Governo, perchè nelle disposizioni da stabilire per i crediti privilegiati non si nuoccia alla posizione del credito ipotecario da iscriversi sull'atto di nazionalità, e da essere riservato alla creazione del credito navale per l'acquisto o la costruzione della nave.

Questo credito ipotecario sia pure una frazione della nave, i cinque decimi, per esempio, come era nel progetto Luzzatti, ma si stabilisca che i crediti che potessero essere privilegiati in precedenza dell'ipoteca navale siano solo quelli derivanti dalle spese di giustizia, dalle spese di salvataggio e dal credito degli equipaggi per i loro salari: come nel progetto di legge Luzzatti.

Se tutto questo si attuerà, noi vedremo sorgere il credito navale nel paese, senza ulteriore ausilio del Governo, senza sborso alcuno da parte del tesoro.

Perchè allora il credito navale avrà la sicurezza stessa che ha oggi il credito fondiario e si potranno emettere cartelle assolutamente sicure, sulle quali banche o privati potranno fornire il loro denaro. E la

nostra marina mercantile potrebbe svilupparsi.

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

PRESIDENTE. L'onorevole Canepa ha facoltà di parlare.

CANEPA. Vorrei mettere alcuni punti sugli *i* dell'ottimo collega Cavagnari.

Io non entro nel merito dei diversi disegni di legge che sono all'ordine del giorno della Camera, o meglio della Commissione dei diciotto, circa la marina mercantile. Ma dico questo: piacciono o no quei disegni di legge, è certo che conviene ed è necessario intervenire ad una soluzione di questo importantissimo problema. Io non posso dissimulare la pessima impressione che ha fatto in tutto il ceto marinaro la risposta data, giorni fa, all'interrogazione che il collega Carcassi ha svolto con la firma non solo di noi genovesi, ma ancora dei rappresentanti di Palermo, Venezia, Ancona, Napoli, e di tutti gli altri porti del Regno. Perchè si è detta una parola vuota e convenzionale. Si è detto che la Camera è padrona del proprio ordine del giorno, quindi il Governo se ne disinteressa. Ora questo è un modo di dire al quale nessuno crede, perchè si sa che il Governo, fin tanto che ha la fiducia della Camera, è quello che dispone dell'ordine del giorno stesso, nel senso che affretta o ritarda la discussione dei diversi disegni di legge.

Si è detto ancora che non sono pronte le relazioni. Ebbene, onorevole ministro, bisogna parlare chiaro. Non ricordo la data precisa, ma ricordo il fatto che contrassegna la data. Quando approdarono a Genova le ceneri del compianto generale Lamarmora, che venivano dalla Crimea, l'onorevole Pais-Serra, relatore della maggior parte di quei disegni di legge, ed altri rappresentanti del Parlamento nazionale vennero a Genova a riceverle. In quell'occasione l'onorevole Pais ebbe la visita di una Commissione della Camera di commercio e delle maggiori associazioni commerciali di quella città, richiedenti notizie intorno alla sorte dei disegni di legge di cui ci occupiamo.

Orbene, l'onorevole Pais-Serra rispose (e tutti i giornali ne diedero notizia) che le relazioni erano pronte e che non si aspettava altro che il consenso del Governo per presentarle alla Camera e discutere i disegni di legge.

Questi sono fatti che non si possono contestare. Non ripeto quello che ha detto il collega Carcassi sull'ordine del giorno Cellesia approvato dalla Camera e sopra le pa-

role solenni pronunciate dal collega Abignente (che mi duole di non veder qui presente), il quale dichiarava che, ove si rimandasse a lontane calende la discussione di quei disegni di legge, egli non sarebbe rimasto un'ora di più al posto di presidente della Commissione dei diciotto.

Quanti mesi e quanta acqua sotto ai ponti è passata da quell'epoca! L'ottimo collega Abignente è ancora presidente della Commissione dei diciotto e le relazioni non sono state presentate.

Ora faccio appello alla lealtà degli uomini del Governo e vorrei fosse presente anche l'onorevole presidente del Consiglio per chiedergli di dire francamente: che cosa si vuole? Noi non pretendiamo qui d'imporre nessuna soluzione specifica; domandiamo semplicemente questo: diteci quale sorte volete riservare alla marina italiana. Diteci anche se non volete far niente. Ditecelo francamente, perchè allora gli uomini della marina faranno quello che ad essi detterà l'interesse loro, quello della loro classe e quello dell'economia nazionale. Ditelo e non persistete in questa incertezza, la quale è veramente generatrice di ogni male; per modo che io fui facile Cassandra nel luglio scorso, quando presagii che quei pochi disegni di legge che vennero presentati e che abbiamo votati, sarebbero rimasti infruttuosi. Tutti sono rimasti lettera morta. Quello per la linea del Chile, non avendo quello Stato deliberato la sovvenzione che doveva essere concomitante della sovvenzione nostra, non ebbe corso. Quello per il carbone, per cui non s'è presentato nessun armatore che abbia potuto concorrere a quelle condizioni, non ebbe applicazione. Quello per i compensi delle costruzioni non ha prodotto gli effetti che alcuni se ne ripromettevano, perchè è stato facile al legislatore di scrivere in una legge che si darà il compenso X od Y; ma non gli è stato ugualmente facile determinare le commissioni.

Gli armatori non hanno potuto dare le commissioni di costruzioni, non sapendo (come non lo sanno tuttavia) quale sorte sia riservata alla marina nazionale.

Tutti ricordiamo le crisi diverse che si sono avute per questa questione. Ricordiamo il disegno Baccelli, il disegno Schanzer, il disegno Bettolo, e le crisi che essi hanno determinate; talchè l'onorevole Luzzatti dovette ricorrere ad una soluzione provvisoria.

Orbene, siamo alle porte coi sassi; la

soluzione provvisoria sta per finire; nel giugno 1913, scadono le convenzioni con la Società dei servizi marittimi; che cosa volete fare prima delle vacanze estive, tenendo conto che una parte del tempo sarà assorbita dalla discussione sulla riforma elettorale? Volete che questi disegni di legge vengano discussi, oppure vi addormentate in una neghittosità la quale, tra le conseguenze, anche da voi non volute espressamente, avrà questa: che, quando il giugno 1913 sarà per giungere, dovremo ricorrere ad un'altra soluzione provvisoria nella quale necessariamente l'economia nazionale e lo Stato avranno la peggio: l'economia nazionale perchè la marina, non essendo tranquilla sul suo avvenire, continuerà nella sofferenza; lo Stato, perchè le Società capitalistiche, nelle strettoie del tempo, gli metteranno la corda al collo.

Il problema è tanto più importante, in quanto, per la guerra che si sta combattendo, l'erario dello Stato è posto ad una dura prova. Mi felicito, tutti ci felicitiamo nel sapere che l'erario presenti una resistenza così magnifica alle fortissime spese che ora si hanno ed anche a quelle che si potranno avere per l'avvenire: perchè di fronte ad una questione d'alto interesse e d'onore nazionale, siamo tutti consenzienti e non facciamo questione di partiti. (*Vive approvazioni*).

Quel che occorre è necessario dare. (*Nuove approvazioni*).

Ma, se l'erario dello Stato e con esso l'economia nazionale sopportano tale peso, non è necessario che noi d'altra parte provvediamo a rinsaldare, a irrobustire, a ringagliardire tutti gli elementi della ricchezza, fra cui primeggia la marina mercantile, che è ausiliaria di tutte le industrie? Provvediamo perchè nell'avvenire non si abbiano ancora a leggere quelle tristissime cifre che l'egregio relatore del bilancio della marina ha elencato nella relazione. Le quali cifre testimoniano che, mentre in ogni parte del mondo civile la marina mercantile va innanzi a gonfie vele, solo in questa terra nostra, che si potrebbe chiamare la patria della navigazione, si arretra o quanto meno stagna.

L'onorevole relatore si domanda il perchè di questa decadenza, mentre la guerra coi suoi noli elevati e la massa di trasporti enormi dovrebbe essere un buon coefficiente. La risposta è facile. La guerra (per fortuna) non sarà eterna, e l'industria marinara non

può rifiorire, se non a patto di essere tranquilla e sicura sul suo avvenire.

Per precisare il problema, intende il Governo che i disegni di legge di cui io parlo siano discussi nella prossima estate, ovvero intende ancora differirli ad un altro anno, cioè ad altra legislatura, cioè a calende veramente greche, lasciando che intanto l'industria della navigazione precipiti a rovina non riparabile?

Questa è la domanda che rivolgo al Governo e sulla quale attendo risposta. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

DEL BALZO, *relatore*. La Giunta del bilancio si è occupata di questa grave questione della quale oggi hanno intrattenuto la Camera i colleghi Cavagnari, Salvatore Orlando e Canepa; e se i colleghi hanno avuto la pazienza di leggere una parte di questa mia relazione, avranno veduto come la Giunta abbia richiamato l'attenzione della Camera su questo ponderoso problema, parlando appunto del credito navale e della legge relativa, alla quale si riferiva il collega Orlando.

Nella relazione abbiamo anche esposto le condizioni della nostra marina mercantile, condizioni che invece di migliorare, peggiorano; noi abbiamo indicato alcune cause, tra cui una delle principali il nostro vieto sistema dell'abbonamento delle tasse di ancoraggio, poichè, mentre questi abbonamenti sembrano fondati sulla reciprocità colle altre nazioni marinare, sono invece una vera protezione a rovescio a danno della marina nazionale; poichè, mentre l'Italia è uno dei paesi che ha i maggiori porti nel mare Mediterraneo e ogni porto ha un commercio grande e cospicuo, parecchie di queste nazioni, alle quali diamo la reciprocità, hanno pochissimi porti e ne hanno alcuni che per un periodo dell'anno sono chiusi al traffico per ragione dei geli che li rendono inaccessibili.

Ora che cosa avviene? Che la tassa di ancoraggio, la quale in Italia finisce per diventare una spesa minima per le navi estere le quali approdano in questi porti, diventa per noi una vera e propria tassa penosa e gravosa.

Abbiamo anche parlato della navigazione di cabotaggio, la quale ormai si può dire che sia sfruttata quasi tutta dalla marina estera; ed abbiamo parlato anche del trasporto del carbone. In Italia si traspor-

tano circa nove milioni di tonnellate; ora di questo carbone ben poco è quello trasportato dalla marina nazionale.

Nel disegno di legge per il trasporto del carbone della marina e delle ferrovie si stabilì di indire degli incanti; e badate che non si trattava che del trasporto di 700 mila tonnellate all'anno e ognuno vede che cosa rappresentano 700 mila tonnellate sopra 9 milioni; eppure le aste sono andate deserte ed è anche quasi sicuro che nemmeno la trattativa privata troverà dei concorrenti, poichè pare che tra le condizioni stabilite ve ne siano alcune inaccettabili, fra cui quella che non si sa in quale porto si debba sbarcare il carbone. Ora questo diventa talmente dubbio e penoso per la navigazione nazionale che finora non si è trovata società alcuna che volesse sobbarcarsi e forse non si troverà.

Abbiamo ancora parlato del trasporto degli emigranti, trasporto il quale rappresenta proprio il danaro che esce dalle popolazioni italiane più povere; ebbene, una buona parte dei noli per l'emigrazione è presa dalle marine estere. È vero che noi non potremmo assolutamente impedire che ciò avvenga, ma con leggi provvide, con le ferrovie e con altri mezzi, pur senza vietare alle marine estere di fare il servizio dell'emigrazione, noi potremmo in certo modo favorire la marina nazionale e fare che il trasporto degli emigranti si facesse in gran parte dalla nostra marina.

Io non intratterrò ulteriormente la Camera su questo argomento, dopo quanto hanno detto gli egregi colleghi; mi debbo limitare a raccomandare al Governo di tenere in gran conto tutto ciò, oltre che nelle leggi che saranno tra breve dinanzi alla Camera, anche quando si dovranno rinnovare i trattati di commercio e di navigazione, perchè è quello forse il momento più opportuno in cui si possa far valere il diritto della marina italiana, perchè almeno essa possa vivere e prosperare, usufruendo dei benefici provenienti dal commercio della casa propria. (*Approvazioni*).

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

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Per quanto sarà in me io cercherò di sollecitare la discussione di questi disegni di legge.

L'onorevole Salvatore Orlando ha fatto importanti osservazioni sulla legge che riguarda il credito navale. Egli è entrato nel

merito ed ha detto delle cose giustissime, nelle quali convengo anche io.

Ora è evidente che la Commissione parlamentare, che dovrà esaminare quel disegno di legge, terrà gran conto delle osservazioni dell'onorevole Orlando e, nello stesso tempo, il Ministero della marina, nelle conferenze che avranno luogo intorno agli argomenti, ai quali si è riferito l'onorevole Orlando, darà pure istruzioni nel senso che abbiano tutti presenti le osservazioni fatte oggi a proposito di quel disegno di legge.

L'onorevole relatore del bilancio ha fatto un quadro piuttosto pessimista delle condizioni della nostra marina mercantile. Qualche cosa di vero c'è, ma io credo che egli abbia voluto un poco calcare le tinte, perchè, dalle statistiche che noi abbiamo della marina mercantile, le cose non appaiono così cattive, come egli le ha prospettate.

L'onorevole Canepa ha parlato della legge per l'acquisto dei carboni ed ha osservato una cosa che ha impressionato la Camera, cioè, che questo progetto è stato fatto in modo che, quando si è trattato della gara, questa è andata deserta. Bisogna però osservare che vi è stata una circostanza imprevedibile, ed è stato l'aumento dei noli che basta da solo a spiegare il risultato negativo che abbiamo avuto.

CANEPA. Anche prima della guerra le aste sono andate deserte!

BERGAMASCO, *sottosegretario di Stato per la marina*. Quando le aste avvennero, i noli erano già aumentati di due scellini per tonnellata.

CANEPA. Ragione di più!

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. M'impegno di fare tutto il possibile perchè questi disegni di legge siano sollecitamente esaminati dalle Commissioni e portati al più presto in discussione davanti alla Camera.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 47 rimane approvato in lire 6,200,000.

Capitolo 48. Sovvenzione alla Società veneziana di navigazione a vapore per il servizio fra Venezia e Calcutta, lire 1,000,000.

Capitolo 49. Sovvenzione alla Compagnia « Neerland » per il servizio tra Genova e Batavia, lire 70,000.

Capitolo 50. Sovvenzione alla ditta « Successori di Sansone Forlì di Ravenna » per il servizio fra Ravenna e Fiume, Ravenna e Trieste (legge 5 aprile 1908, n. 111), lire 60,000.

Capitolo 51. Sovvenzione alla Società anonima nazionale dei servizi marittimi per i servizi marittimi della Sardegna, della Sicilia, della Tunisia, Tripolitania, Cirenaica, Egitto, Levante, Mar Rosso, Zanzibar, India e Cina (legge 13 giugno 1910, n. 306), lire 9,200,000.

CANEPA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CANEPA. La legge che ha approvato la convenzione con la Società nazionale per i servizi marittimi, fra le altre cose autorizza il Governo a prescrivere alla Società stessa un contratto tipo per la gente di mare con relativa tabella circa i salari e circa le condizioni del lavoro.

Nell'aprile 1911 questa tabella è stata fatta ed ha presentato effettivamente un miglioramento sulle condizioni generali, miglioramento non forte, miglioramento di circa due lire al mese, che però ad ogni modo rappresentava già un progresso.

Quella tabella vige tuttavia. Senonchè nel frattempo le organizzazioni della gente di mare hanno provveduto al miglioramento delle condizioni della gente stessa in rapporto alla marina in generale. E quello che allora era un miglioramento oggi rappresenta una condizione peggiore. Talchè oggi tutti coloro che lavorano per le Società libere, per le Società che non hanno sovvenzione dallo Stato, sono in una condizione molto migliore di quella di coloro che lavorano per le Società sovvenzionate.

Questo sia detto per la bassa forza: i marinai, i quali lavorano per le Società sovvenzionate, hanno circa il 12 per cento, che rappresenta 10 lire al mese, meno dei loro colleghi che lavorano per le Società non sovvenzionate.

Ed ancora più forte è la sproporzione per quel che riguarda lo stato maggiore. Per esempio: mentre un comandante di prima categoria ha 600 lire al mese dalle Società non sovvenzionate, ne ha soltanto 558, ovvero 475, dalle Società sovvenzionate; il capo macchinista di seconda, 525 dalle prime e 395 dalle seconde; e così via finchè veniamo all'ufficiale ultimo, che ha 125 lire al mese dalle Società non sovvenzionate e 95 lire dalle Società sovvenzionate.

Ora, onorevoli colleghi, la questione è di una importanza massima nel momento presente.

Perchè voi dovete ritenere questo, e deve ritenerlo il Governo, che il personale della Società Nazionale dei servizi marittimi, nell'occasione del trasporto delle trup-

pe e del trasporto delle vettovaglie per le truppe stesse per la guerra Libica, ha dato e dà tutti i giorni prove di un patriottismo veramente stupendo: non v'è fatica a cui esso si rifiuti, non v'è sacrificio cui non sottostia volentieri.

E mentre i colleghi di questi lavoratori, cioè i marinai, i capitani e gli ufficiali che servono le Società non sovvenzionate, hanno potuto migliorare notevolmente le loro condizioni valendosi dell'organizzazione e valendosi della minaccia dello sciopero, che non hanno attuato, appunto perchè le Compagnie hanno ceduto in tempo, i marinai, gli ufficiali ed i capitani che servono la Società dei servizi marittimi, la quale prevalentemente fa il trasporto delle truppe e il trasporto delle vettovaglie (sebbene non vi sia alcuna legge la quale vieti ad essi lo sciopero) non hanno creduto di ricorrere a quest'arma, e finora non hanno creduto nemmeno di minacciarla, perchè hanno sentito nella loro coscienza quanto sarebbe stridente in questo momento, di fronte ad un altissimo interesse nazionale, venire a frapporte ostacoli di questa specie,

Vada ad essi il plauso e la riconoscenza della nazione; ma è possibile che il Parlamento Nazionale ed il Governo facciano assegnamento perenne sopra un tale spirito di sacrificio, esimendosi per questo dal compiere il proprio dovere verso questi benemeriti lavoratori?

Non è per il Governo un obbligo morale ed un obbligo politico, nell'alto e nobile senso della parola, intervenire a rendere giustizia, a pareggiare le condizioni di questi lavoratori a quelle dei loro compagni?

D'altra parte, l'obbligo di modificare il contratto-tipo e le tabelle secondo le condizioni generali dei lavoratori del mare è un obbligo tassativo della legge che appunto a queste condizioni fa richiamo, sicchè variando queste anche quello e quelle debbono accompagnarle nella loro evoluzione ascendente. Difatti il capitolato annesso alla legge 13 giugno 1910 prescrive che il contratto-tipo per gli equipaggi sarà stabilito tenendo conto delle consuetudini vigenti e delle mutate condizioni della vita di bordo.

Tanto più ciò è notevole in quanto, come ho detto da principio, quel contratto-tipo e quella tabella rappresentavano un piccolo miglioramento; ma essi, nella mente del legislatore e del Governo, non dovevano significare che un *minimum* del salario e delle condizioni di lavoro; invece essi sono

divenuti *minimum* e *maximum* ad un tempo, e così mi pare che si sia violato lo spirito della disposizione.

È evidente che quando un contratto-tipo segna una condizione minima vuol dire che questa condizione sarà fatta per il più inetto e per il più tardo dei lavoratori e che colui che è più avanzato per ingegno e per attività dovrà avere di più.

Invece, ripeto, quelle tabelle furono applicate come il *non plus ultra* ed oggi per le condizioni sviluppate della gente di mare si trovano in arretrato, sono superate.

Non vuole dunque il Governo far nulla di fronte a questa condizione di cose? Non vuole rivedere il contratto-tipo e la tabella e richiamare la Società nazionale dei servizi marittimi all'adempimento del suo dovere? Ecco la questione che pongo.

Immagino che cosa la Società nazionale potrà rispondere; essa dirà che le condizioni sue non sono molto felici e non le permettono maggiore dispendio.

A questa eccezione potrei rispondere trionfalmente fondandomi sopra i suoi bilanci, ma mi limito a dire che se è vero che essa ha perduto un poco nei suoi commerci nel Levante per effetto della guerra, è anche vero che nei trasporti per la guerra stessa ha potuto ampiamente rivalersi.

Nè il presente rincaro del carbone è un fenomeno permanente.

Ad ogni modo il Governo ha il modo di intervenire con provvedimenti che, non rovinando certamente la Società, rendano giustizia ai lavoratori, diano la dovuta soddisfazione a questa gente di mare la quale, appunto perchè le sue condizioni di fatto sono così inferiori e impari alle condizioni degli altri suoi compagni, si trova veramente ad aver esaurito la propria pazienza. (*Benissimo!*)

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

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. L'onorevole Canepa nella fine del suo discorso ha dato la spiegazione della differenza fra le mercedi degli equipaggi delle ciurme della marina sovvenzionata e quelle della marina libera. La spiegazione sta appunto nella differenza delle tariffe. Perchè la marina libera ha aumentato le sue tariffe del 40 per cento e quindi senza un grande sforzo ha potuto elevare le paghe ed i salari dei suoi equipaggi e delle sue ciurme.

Ma ciò non impedisce che la questione sia degna della massima attenzione ed io

prendo impegno di studiarla con benevolenza, trattandosi di un conflitto di interessi tra le società e gli equipaggi.

E poichè l'onorevole Canepa ha anche parlato del concorso entusiastico di tutti gli equipaggi mercantili all'impresa di Libia, io credo di interpretare il sentimento di tutta la Camera, inviando un saluto ed un ringraziamento a nome della marina da guerra ai nostri fratelli che prestano la loro opera sulle navi della marina mercantile. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 51 s'intende approvato in lire 9,200,000.

Capitolo 52. Rimborso spese di passaggio del Canale di Corinto, lire 80,000.

Capitolo 53. Sovvenzione alla Società di navigazione « Puglia » pei servizi dell'Adriatico e di alcune linee di concentramento (legge 13 giugno 1910, n. 306), lire 1,250,000.

Capitolo 54. Sovvenzione per servizi dell'Arcipelago Toscano (legge 13 giugno 1910, n. 306), lire 400,000.

Capitolo 55. Sovvenzione alla Società siciliana di navigazione pei servizi delle isole Eolie e di concentramento (legge 13 giugno 1910, n. 306), lire 385,000.

Capitolo 56. Sovvenzione per il servizio delle isole Partenopee e Pontine (legge 13 giugno 1909, n. 306), lire 220,000.

Capitolo 57. Sovvenzione alla Società di navigazione « La Sicania » pei servizi delle isole Egadi e Pelagie e di Ustica e Pantelleria (legge 13 giugno 1910, n. 306), 305 mila lire.

Capitolo 58. Sovvenzione al Banco di Roma per il servizio fra Tripoli ed Alessandria d'Egitto (legge 13 giugno 1910, n. 306), lire 195,000.

Capitolo 59. Compensi alla Società anonima nazionale dei servizi marittimi per la riduzione dei noli sulla esportazione dalla Sardegna di vino, olio, formaggio e bestiame (legge 29 giugno 1905, n. 298), lire 60,000.

Capitolo 60. Compensi alla Società anonima nazionale dei servizi marittimi per la riduzione delle tariffe dei trasporti in servizio cumulativo ferroviario fra il continente e la Sardegna, lire 81,000.

Capitolo 61. Sovvenzione alla Società di navigazione « La Veloce » per il servizio fra Genova e l'America centrale (legge 13 giugno 1910, n. 306), lire 500,000.

Capitolo 62. Compensi a Società di navigazione per speciali trasporti con carattere postale e commerciale (*Spese obbligatorie*), lire 270,000.

Capitolo 63. Sovvenzione alle società assuntrici del trasporto del carbone per le ferrovie di Stato e per la regia marina (legge 6 luglio 1911, n. 674), lire 300,000.

Capitolo 64. Sovvenzione per la linea di navigazione diretta fra l'Italia ed il Cile (legge 13 luglio 1911, n. 747), lire 500,000.

Spese per fari e segnalamenti marittimi. — Capitolo 65. Personale subalterno ordinario pel servizio dei fari e fanali — Stipendi ed indennità fisse (*Spese fisse*), lire 490,000.

Capitolo 66. Personale subalterno straordinario pel servizio dei fari e fanali — Competenze, lire 62,000.

Capitolo 67. Indennità variabili, compensi diversi e sussidi al personale subalterno ordinario e straordinario, lire 24,000.

Capitolo 68. Indennità di residenza in Roma al personale subalterno ordinario e straordinario pel servizio dei fari e fanali (*Spese fisse*), lire 2,100.

Capitolo 69. Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali — Rinno-
vazione degli apparecchi, lire 813,020.

Capitolo 70. Pigionii pel servizio dei fari e fanali (*Spese fisse*), lire 1,400.

Capitolo 71. Spese di trasferte e di missioni del personale direttivo e subalterno addetto al servizio dei fari e fanali, lire 25,500.

Spese per la marina militare. — Capitolo 72. Stato maggiore generale, lire 4,390,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Onorevoli colleghi, accingendomi a parlare non credo di venir meno alle promesse, che ho fatto, nè di venir meno a quella fiducia ed a quella venerazione, che ho per i nostri istituti marittimi militari, nei quali ripongo le migliori speranze per le prove, a cui si dovessero cimentare pel nostro paese. Ma, appunto per questo, mi sento in obbligo di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro della marina su qualche cosa, che ha lasciato nell'animo mio un dubbio, sul quale intendo di essere un poco rassicurato.

Già, quando si discuteva la legge sulla cosiddetta selezione degli ufficiali, nell'intento di migliorare il personale, io, con modesta competenza, ma fatto audace dal desiderio di compiere, pur nei limiti concessimi dalla competenza stessa, il mio ufficio, facevo osservare all'onorevole ministro come quei provvedimenti non mi affidassero troppo e non mi rassicurassero sull'avvenire della nostra marina.

Dico il vero che, forse, fui esagerato nelle mie previsioni, ma non me ne dolgo, anzi me ne rallegro.

Ma ora, per rassicurarmi ancora di più e per cercare di ricredermi sulla bontà di una legge, alla quale dubito assai di aver dato il mio voto, vorrei rivolgere all'onorevole ministro qualche domanda.

Onorevole ministro, io non rianderò, specialmente nei particolari, le vicende, che hanno un poco turbato le nostre aspettative e mi limiterò a due sole domande.

Onorevole ministro, ella, che ha dedicato molto opportunamente e con molta competenza l'opera sua agli uffici idrografici, sa dirmi in quali condizioni si trovino questi uffici, quali funzioni abbiano e come corrispondano alla aspettativa nostra ed anche ai sacrifici, che il paese fa per essi?

Dico come corrispondano perchè desidererei sapere dall'onorevole ministro quali risultati diano i sondaggi che l'Ufficio idrografico ha il compito di fare sul fondo marino, sia lungo le coste, sia in quei malfidi seni o tratti di mare nei quali sono disseminate sirti pericolose, scogli inavvertiti, o che so io, allo scopo di rendere più sicura la navigazione.

Dico questo perchè, in occasione di qualche lamentato e grave inconveniente, si fecero appunti a questo Ufficio, ed io non posso domandare ad altri meglio che all'onorevole ministro, che, come dicevo, fu capo di questo Ufficio, dimostrando una competenza indiscussa, notizie ed affidamenti.

Quando ci fu nota la disgrazia avvenuta alla *San Giorgio*, nel nostro mar Tirreno, presi un qualche appunto in ordine a questo disgraziato accidente. In tali appunti rilevavo alcuni dati di fatto che non leggerò tutti, per ragione di brevità, limitandomi ad esporne le conclusioni.

Anzitutto è emerso il fatto gravissimo ed incontestabile che dall'anno 1902, e forse anche da prima, fino al momento dell'incaglio della *San Giorgio*, la boa luminosa della secca della Gaiola era fuori posto, sor-
geva cioè in un punto non corrispondente a quello segnato nel piano della località n. 105, e quindi non combinava con le carte dell'Istituto idrografico, perchè pare che l'Istituto idrografico avesse segnalato giustamente nelle sue carte la secca, mentre la posizione della boa era errata.

Questo mi pare sia risultato anche dalle indagini della Commissione d'inchiesta.

Ora, onorevole ministro, con tutti i controlli, con tutti gli esami, con tutte le ve-

rifiche che suppongo si facciano ad ogni anno, perchè, se è instabile il mare, non sempre sarà stabile anche la boa, che, per quanto posta nelle migliori condizioni per mantenere la stabilità, è soggetta alle cause di mobilità cui è soggetto il mare, come è mai possibile che questo fatto sia avvenuto? È vera l'esistenza di questa differenza tra la posizione della boa nel golfo di Pozzuoli e la posizione segnata dalle carte?

Sono un profano, e potrò anche dire delle eresie, onorevole ministro, e spero che la benevolenza vostra e dei colleghi mi compatiranno, ma cito cose che ho apprese ed attendo di saperne di più e di meglio dai competenti.

Ora io trovo scritto in un pregevole lavoro, che viene appunto dall'Istituto idrografico, e mi piace di ripetere qui quelle parole (faccio un poco di istruzione a me stesso, onorevole ministro, per diventare man mano un competente, e sento che finirà la mia carriera come uomo di marina) (*Ilarità*): « Boe. Sull'esattezza della posizione delle boe ed altri segnali galleggianti data dai documenti nautici, non vi è da fare molto assegnamento, specialmente in paraggi molto esposti, per cui questi segnali devono essere considerati soltanto come di avvertimento... » direi così, *ad demonstratio-nem*.

Guardate che qui procediamo sopra il fuoco sottoposto a cenere dolosa. « Finchè sarà possibile (proseguono le istruzioni dell'Ufficio idrografico) la navigazione deve essere quindi regolata mediante rilevamenti od angoli presi su oggetti fissi a terra e non su segnali galleggianti ».

Anch'io, profano, so che le boe subiscono delle oscillazioni; e per questo la consuetudine, l'esperienza della marina hanno stabilito come assioma che non si deve prestarvi maggiore attenzione di quello che si presta ad un segnale di allarme, diremo così; ma che poi si hanno strumenti a bordo perfezionati dai quali i marinai devono attingere le norme per orientarsi. Dunque, tutto questo desidererei non di ricordarlo all'onorevole ministro, ma desidererei che l'onorevole ministro lo ricordasse un po' ai suoi uomini di mare, non perchè non lo sappiano, ma perchè lo abbiano a mettere in pratica, perchè non si ripetano di queste disgrazie e non si allarmi il paese, il quale fa grandi sacrifici, ma desidera che i risultati dei suoi sacrifici siano affidati a mani ferme, ed a intelligenze robuste, e vuole soprattutto che la disciplina non manchi mai

sul mare, perchè se è necessaria in terra deve essere tanto più necessaria in quell'elemento già infido per sé, che è il mare.

Dunque raccomando al Governo che sulle navi nostre mantenga le rigide disposizioni per cui il servizio deve essere fatto in modo esatto e rispondente all'importanza delle missioni affidate ai nostri marinai.

E voglia l'onorevole ministro ricordare ancora ai nostri uomini di mare che a bordo non devono trovarsi estranei nè d'un sesso nè dell'altro; che le *Kodak* è meglio lasciarle a terra, perchè i paesaggi si possono rilevare anche da terra; e nel mare si deve soltanto navigare. Quando un uomo di mare, che deve aver sempre la mente volta alla responsabilità che grava su lui per la grande mole d'interessi, ed il gran numero di vite che gli sono affidate, e per la forza militare che rappresenta, resta distratto, mi fa sovenire ciò che ricordavo un giorno qui nella Camera (lasciatemelo ripetere, o signori, dato che se non mi cito da me nessuno mi citerà mai): (*Ilarità*) che la vita marina non si apprende... lasciatemi trovare il verbo... intrecciando monferrine per i salotti; e nemmeno, credo, danzando nei salotti delle nostre navi.

Credo anzi che in quel modo si vada perdendo la bussola, e si vada, purtroppo, ad investire senza accorgersene nelle secche che non perdonano. Sicchè, onorevole ministro, non è tanto alla tecnica che io mi richiamo, ma mi richiamo alla disciplina, al mantenimento di quella disciplina che deve essere la norma principale dell'azione dei nostri uomini di mare; e quando si è sentito dire che per un diletto di *sport* o perchè si andava, non dirò errando, ma bordeggiando, bighellonando pel mare per avvicinarsi più o meno alla sponda si è compromesso un interesse così colossale, io dico che nel paese nostro un senso di sdegno penoso si è diffuso...

BACCHELLI. Ma c'è il processo!

CAVAGNARI. Lo so che c'è il processo, ma io parlo in modo generico dei servizi. Ne abbiamo abbastanza dei processi! E se questo, a cui accennate, dovesse andare per le lunghe come il processo Cuocolo, dovrei dunque aspettare che finisse, per poter parlare?

Parlo dei servizi, e ripeto che occorre maggiore disciplina e migliore applicazione della legge della selezione, alla quale, a dire il vero, non ho creduto gran che.

E poichè in quei giorni l'onorevole ministro mi rispose che i suoi provvedimenti

non erano tanto informati a fatti positivi quanto ad apprezzamenti, che non sempre si possono tradurre in provvedimenti concreti... (*Movimenti dell'onorevole ministro della marina*).

Ho qui le sue parole, onorevole ministro: non dubiti che io parlo sempre coi documenti alla mano.

Ella diceva dunque che non sempre il provvedimento può essere informato a fatti positivi, come nel caso che una nave ne urtasse per esempio un'altra. Allora si potrebbe parlare di fatto specifico e concreto.

Ma voi avete aggiunto che vi sono casi nei quali i motivi non si possono precisare come quando una persona che fino ad oggi possedeva i requisiti sufficienti per occupare una data carica, non sia più reputata capace di occuparla. E allora è bene che vi sia la formula generica che consenta l'eliminazione per il solo fatto che essa non possiede più i requisiti per coprire quella carica.

Ma io raccomando vivamente all'onorevole ministro, per la coscienza che ho di dire il vero, che egli si guardi bene da questi motivi generici che sono sospetti, e che non sono altro che apprezzamenti. Non voglio parlare nè di fatti nè di persone. Ma se volessi riandare tutto quello che diceva allora la stampa, dovrei dire che i vostri motivi generici sono apparsi perfettamente contrari ai motivi specifici. Perchè se il *post hoc ergo propter hoc* dovesse avere valore, si dovrebbe dire: la vostra selezione ha approdato al rovescio, perchè dopo la vostra epurazione ecco che cosa è avvenuto!

Ma non basta: desidero che le cose vadano nel migliore dei modi possibili, ma lasciate che noi sperimentiamo i due criteri: si dovrebbe dire che la selezione ha in questo caso portato come conseguenza il contrario di quello che con essa si voleva ottenere: un fatto doloroso e negativo.

Mi auguro che l'onorevole ministro vorrà darmi in proposito notizie confortanti, anche riguardo alle somme che ci son volute per riparare i danni della *San Giorgio*, e vorrà dire alla Camera quando la nave sarà in grado di riprendere il mare.

Sempre in riguardo alle segnalazioni, vorrei osservare che anche sulle coste della Sardegna vi sono delle boe sulle quali l'Ufficio idrografico ha portato la sua attenzione.

Ora un solo fatto si può attribuire a disgrazia, ma quando i fatti si ripetono, ciò non conforta molto e mi indurrebbe a soffermarmi, se non temessi di annoiare la Ca-

mera, sulle conseguenze della selezione per fatti positivi e negativi

Voi ricorderete il fatto doloroso, onorevole ministro, e da buon marinaio ne avrete avuto una impressione anche più triste di quella che non abbia avuto io, perchè, per la vostra maggior competenza in materia e per il grande affetto che portate alla marina, non potete non sentire meglio di me, profano, certe impressioni che io posso provare soltanto per quello che capisco.

Dunque non solo per quel fatto che ha destato un'eco dolorosa nel Paese e di cui ho fatto cenno, ma anche per quelli che sono accaduti lungo le coste della Sardegna, credo vi fosse bisogno di boe, o di lumi nella notte, per indicare la rotta. Difatti, se non vado errato, mi sembra che anche col *Pontiere* si sia andati in piena secca.

È una cosa dell'altro mondo! Anche qui sarà difetto delle boe o di tutto quello che si vuole; però mi sembra che si trattasse di un mare abbastanza noto!

Ho qui notizie che mi paiono gravi parecchio; ma bisognerebbe che entrassi in un campo troppo delicato, bisognerebbe che citassi nomi e facessi apprezzamenti che ripugnano a quel sentimento di fraternità che in questo momento tutti ci unisce.

Dunque non voglio portare queste note dolorose; ma se si ritornasse un po' a discorrere della selezione, vi direi che si fanno degli appunti intorno ad essa e si pensa che se molti di quelli che furono eliminati fossero stati ancora in servizio, chi sa se questi fatti sarebbero accaduti. Si fanno delle indicazioni specifiche ed io mi fermo, non debbo aggiungere di più!

CHIESA EUGENIO. È il momento buono!

CAVAGNARI. Lo so che è il momento buono; ma bisogna aver riguardo a tante cose!

Dico quindi all'onorevole ministro: io sono vecchio ed il lunario che corre qualche cosa insegna; e se volete prendere il mio consiglio, lasciate andare le cose della marina come sono sempre andate. Lasciate che il tempo giudichi! Lasciate, se non vi sono fatti specifici, che si aspetti l'uomo alla prova, senza giudizi e senza apprezzamenti preventivi, e vedrete che alle volte potrebbe darsi che la prova non vi confermasse in questi vostri apprezzamenti, o che da essa derivasse una indicazione proprio contraria agli apprezzamenti preven-

tivi come è purtroppo emersa dalla baia di Pozzuoli e dalle coste della Sardegna.

Queste sono le brevissime considerazioni che ho ridotte, avendo fatto un po' di restrizione di coscienza (*Commenti*) per non pregiudicare nessuno.

Dichiaro apertamente che sono un po' reticente; ma lo sono perchè prima di tutto non si tratta di grandi delitti di Stato, che offendano cioè la sicurezza dello Stato. Sono un poco reticente perchè vorrei che le mie parole servissero per modificare e correggere, per quanto è possibile, e a ciò credo si possa giungere anche senza fare specificazioni, e infine lo sono anche perchè mi trovo a navigare in un mare infido non meno di quello, ove sono le secche e non ho nessuna boa che mi guidi.

L'uomo di mare ha la sua boa nella esperienza della sua vita sul mare e questa è la boa che io veramente comprendo; ma io non posso avere simile boa che mi illumini: ho però quella che è rappresentata dal sentimento del dovere che mi sprona a dire sempre quello che sento.

Manteniamo dunque alla marina l'indirizzo che ha sempre avuto e cerchiamo che non patisca soluzioni di continuità.

In tal modo il paese potrà serenamente sopportare i necessari sacrifici e l'innno per le belle prove date dalla marina lungo le coste della Libia si rinnoverà in avvenire in ogni evenienza (*Approvazioni*).

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

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. L'onorevole Cavagnari ha trattato parecchi argomenti, ma si è soffermato più a lungo sui criteri con i quali si è proceduto all'epurazione nella marina.

Ora la migliore dimostrazione della bontà di tali criteri si ha nella guerra e, se un pentimento ho avuto, è stato quello di non aver fatta epurazione più ampia.

La guerra ha dimostrato che tutti hanno fatto il loro dovere, e, poichè essa è posteriore alla epurazione, ho il diritto di concluderne, fino a prova contraria, che tale epurazione è stata salutare per la marina.

Ma l'onorevole Cavagnari, per dimostrare il contrario, è partito da fatti specifici.

Egli ha detto che se il comandante Albenga fosse stato eliminato prima sarebbe stato meglio, poichè forse l'investimento della *San Giorgio* non si sarebbe avuto a deplorare; ma, senza entrare a parlare dell'investimento della *San Giorgio*, essendo doveroso ogni riserbo in pendenza di un

giudizio, dirò, che il comandante Albenga aveva sempre navigato bene, aveva ottime note e perciò appunto era stato conservato nella marina.

L'onorevole Cavagnari mi ha poi chiesto se il fatto dello spostamento della boa di trecento metri, rispetto alla posizione che avrebbe dovuto avere, non implichi la responsabilità dell'Istituto idrografico, dei cui benefici egli dubita.

CAVAGNARI. Non ne dubito affatto!

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Non perchè mi muova affetto di padre, essendo stato sette anni alla direzione di tale Istituto, ma per rendere omaggio al mio egregio predecessore l'ammiraglio Magnaghi, tengo a dichiarare che uno dei migliori e più perfetti organismi della marina è l'Istituto idrografico.

Quanto alla boa, essa era spostata non dal 1902, ma dal 1886, almeno per quanto è risultato dall'inchiesta, cioè fin da quando era stata collocata. Si domanderà come mai sull'a carta la sua posizione fosse segnata esattamente.

In quel tempo e fino a pochi mesi fa, il servizio idrografico era alla dipendenza del Ministero dei lavori pubblici. Non voglio ora rilevare le responsabilità, perchè, dopo il Magnaghi, ho sempre sostenuto la necessità di passare quel servizio al Ministero della marina ed il fatto accaduto dà la prova più evidente che un servizio di quel genere non poteva essere bene esercitato dall'Amministrazione dei lavori pubblici. Disgraziatamente il disastro si è verificato subito dopo il passaggio.

Il Genio civile aveva rilevato la posizione della boa, ma, poichè il rilievo era stato fatto con metodi molto grossolani, invece che con strumenti geodetici, i quali sono quelli che danno la massima precisione, la posizione della boa fu determinata sulla carta al di fuori delle secche. (*Interruzione del deputato Eugenio Chiesa*).

Parlerò anche di quello.

CHIESA EUGENIO. Chiedo di parlare.

LEONARDI - CATTOLICA, *ministro della marina*. Ma la boa era stata ormeggiata in un fondale di venti metri e, con venti metri di fondo, si trovava sulla carta. Ora quest'unico elemento non è sufficiente per mettere a posto una boa, perchè venti metri di fondo si possono trovare sempre al di dentro come al di fuori della secca. La boa quindi fu situata male non solo, ma pare anche che si sia mossa, senza che le catene e le ancore si siano spostate, ap-

punto per la conformazione del fondo, ed è stata divelta dai suoi ormeggi e ricuperata poi due o tre volte e rimessa a posto, sicchè, sino alla vigilia dell'incaglio, nessuno sospettava di questa falsa posizione della boa.

Si domanda: come è che nessuna nave è andata su quelle secche? Ma è naturale (e lo ha detto anche qualche giornale), perchè, non trovandosi sulla rotta delle navi, era difficile andare ad investire la secca della Gaiola. Invece, impiantato lo stabilimento Armstrong a Pozzuoli, le navi da guerra, specialmente dal porto militare, per andare colà, dovevano passare disgraziatamente in vicinanza di quegli scogli.

Veda quindi l'onorevole Cavagnari che l'incaglio di una nave da guerra su quelle secche, nelle quali nessuna disgrazia era accaduta per il lungo periodo di 26 anni, non può di per sè stesso fornire argomenti sufficienti per dimostrare che l'epurazione non sia stata bene applicata.

Egli poi dice: se non esistono dati specifici, non potete eliminare un ufficiale. Ma un ufficiale può, anche per un indebolimento cerebrale, per deficienza di carattere, per debolezza, essere esonerato del servizio.

Veniamo al *Pontiere*. È stato detto: avete un ufficio idrografico, ed allora come è che le carte non sono perfette? No, sono perfette. Le nostre carte sono tra le più precise, perchè lungo le nostre coste, soprattutto nei paraggi molto frequentati, gli scandagli sono molto fitti e quindi i rilievi sono molto esatti.

Ora venendo al fatto del *Pontiere*, è successo questo, che il comandante capo fila è passato in prossimità dello scoglio, fortunatamente senza toccarlo. Invece il *Pontiere*, che veniva dopo è stato meno fortunato. L'ufficiale del *Pontiere*, pensando forse che la responsabilità della rotta era tutta del capo squadriglia, lo ha seguito, ma nell'accostata lo ha investito.

Ora anche là esisteva una meda, ma era caduta. Quella località benchè sia nel Golfo degli Aranci, è molto esposta e le mede, specialmente dopo un temporale, facilmente si abbattono.

Questo appunto si è verificato anche nel caso del *Pontiere*. Sono di quelle disgrazie che possono capitare e che non è dato prevedere. Certo, se si fosse potuto prevedere che il comandante Casabona, il quale ha tutte le note buone, sarebbe andato a finire sugli scogli, sarebbe stata una fortuna per

tutti; ma nè per lui nè per gli altri si ha questa virtù profetica!

L'onorevole Cavagnari ha poi parlato delle istruzioni nautiche ed ha raccomandato che esse sieno fatte ben presenti a tutti coloro che hanno la responsabilità delle navi. Ma se l'onorevole Cavagnari avesse avuto tutto il fascicoletto, avrebbe visto che sulla copertina è scritto: Questo fascicoletto deve tenersi sempre nel casotto di rotta. Appunto per tenerlo costantemente sotto gli occhi dell'ufficiale di guardia.

Finalmente egli ha parlato degli estranei a bordo. Io sono perfettamente d'accordo con lui che estranei a bordo non ce ne devono essere, e noi nel regolamento abbiamo appunto una disposizione la quale dice che i comandanti, che per qualche ragione volessero imbarcare persone estranee all'equipaggio della nave devono domandarne il permesso. Nel caso della *San Giorgio* è risaputo che il permesso non fu chiesto e che furono imbarcati due borghesi, un signore ed una signora, ciò che io non posso a meno di stigmatizzare, perchè costituiva una infrazione alle disposizioni regolamentari, e poi anche perchè non si trattava di una breve gita, ma di operazioni che sono durate dalle 10 del mattino alle 6 della sera. Quindi non c'era proprio nessuna attenuante per l'imbarco di questi estranei.

Credo con ciò di avere risposto a tutto quello che ha detto l'onorevole Cavagnari; non spero di averlo convinto circa la selezione, ma forse se avessi con lui un abboccamento a quattr'occhi, potrei portargli argomenti più convincenti di quelli che abbia potuto portare alla Camera.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

DEL BALZO, *relatore*. Non creda la Camera che la Giunta non si sia occupata di questa questione, anzi rivolse in proposito tre quesiti al ministro della marina; però, poichè pendeva un giudizio dinanzi al tribunale militare, non sembrò alla vostra Giunta di dovere pregiudicare la questione occupandosene nella relazione. Ma oggi, dopo che l'onorevole ministro ha qui dichiarato quello che già aveva risposto alla Giunta, anche la Giunta ne dirà qualche parola.

Era venuta allora la risposta che la boa della Gaiola era fino dal 1886 segnata erroneamente sulle carte di navigazione, cioè 300 metri più a nord-est del punto in cui si trovava. Ora, senza indagare le responsabilità, certo è penoso constatare che per un lungo periodo di venticinque anni vi sia stato

un errore sulle carte di navigazione senza che nè il Genio civile nè l'ufficio idrografico lo abbiano corretto.

Circa agli altri due sinistri occorsi al *Pontiere* ed alla *Freccia*, l'onorevole ministro vi ha parlato del *Pontiere*; della *Freccia* poi, nella risposta data alla Giunta, egli disse che era risultato che la perdita della torpediniera *Freccia* era avvenuta per imperizia del comandante. (*Commenti*).

La vostra Giunta naturalmente non può da questo desumere una conseguenza, perchè purtroppo fra tanti ce ne può essere uno che erri. Ma la Giunta ha piena fiducia che il ministro vorrà sempre, affidare il comando delle navi e soprattutto comandi importanti a persone le quali godano non solo la sua fiducia ma specialmente quella dell'armata e del Paese. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Eugenio Chiesa.

CHIESA EUGENIO. Avevo creduto di usare per una volta tanto prudenza, sull'affare della *San Giorgio*, non perchè non avessi anch'io, come è dovere di ogni deputato, raccolto alcuni elementi sul fatto doloroso che impressionò, l'estate scorsa, tutto il Paese, ma perchè specialmente di fronte alla notizia pervenuta oggi del procedimento iniziato dinanzi al tribunale competente nei riguardi del comandante Albenga, avevo pensato fosse meglio mettere le mie note da parte e non parlarne fino a giorno opportuno. Ma poichè la questione è venuta ed improvvisamente, poichè è stata discussa e difficilmente potrà ritornare qui dopo il giudizio, io non posso, onorevole ministro, come rappresentante, sia pure il più modesto, del mio Paese, lasciar passare certe affermazioni, che ho inteso qui e di cui credo ella abbia sentito l'eco di meraviglia sopra diversi banchi.

L'onorevole ministro della marina è indubbiamente uomo di scienza, ha scritto un trattato di navigazione reso obbligatorio negli istituti nautici, è stato nell'Osservatorio di Genova, ha fatto una campagna, lungo le coste d'Italia sulla nave idrografica la *Staffetta*, è stato anche comandante per otto o nove mesi sulla *Saint-Bon*. Egli è insomma piuttosto uomo di teoria, di buoni propositi, non ne dubito, ma è arrivato a quel posto di ministro, certo improvvisamente, chiamato al Governo dall'onorevole Luzzatti, magari colla combinazione di abitare nella stessa casa dove sta l'onorevole Codacci-Pisanelli. (*Commenti — Interruzioni — Proteste*).

Ciò non tocca la rispettabilità del ministro. La fortuna nelle cose qualche volta va così.

Ma quando ho sentito l'onorevole Leonardi-Cattolica, vorrei dire con ingenuità, affermare che la boa della Gaiola si trovava fuori di posto fin dal 1886 e di questo permanente errore sento gettare la colpa addosso al Ministero dei lavori pubblici, mi si permetta di fare una domanda: È vero o no, onorevole ministro, che il vice-ammiraglio Grenet, quando era semplice comandante della *Flavio Gioia*, ha pure investito sulla Gaiola?

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. Sì.

CHIESA EUGENIO. E allora perchè non si è provveduto e si è lasciato per venticinque anni permanente lo stesso errore e lo stesso pericolo?

Eppure il Grenet è riuscito ad essere col duca di Genova e con l'onorevole Bettolo il giudice di tutti! Ah, ah! onorevole ministro, qui sta la responsabilità che occorre accertare.

Non si può attribuire (io non sono ora per difendere il Ministero dei lavori pubblici) la colpa a quel dicastero, quando un capitano salito ad uno dei più alti gradi è incappato su quegli stessi scogli della Gaiola senza che i suoi due zompi, i due salti della sua nave, che poi hanno costato parecchio, almeno ammaestrassero a riparare per l'avvenire.

Onorevole ministro, i fatti d'Italia hanno voluto che le buone qualità dei nostri marinai più valorosi emergessero nei giorni del cimento. Ma v'ha in ciò una ragione di più perchè essi non vadano confusi e trattati alla stessa stregua degli incapaci. E del resto l'esempio deve discendere dall'alto.

Non posso approvare, mi permetta di dirlo, onorevole ministro, che per conquistare i suoi galloni di vice ammiraglio, ella non non abbia fatto, come già Ferdinando Acton, il sacrificio di abbandonare il suo posto di ministro per compiere il tempo di navigazione prescritto dalla legge.

Ella ha preferito presentare al Senato nel 1911 una modificazione all'articolo 12 della legge 6 marzo 1908 sull'avanzamento nei corpi della regia marina, per far considerare alla stessa stregua per gli effetti della promozione, il tempo passato al banco di ministro e quello sulla tolda d'una nave.

Credo, onorevole ministro, che la prima virtù per chi deve avere poi lo slancio di indirizzare a supremi impeti le forze mari-

nare d'un paese debba essere quella di conoscere gli ardimenti della navigazione.

Sono quasi stato trascinato a parlare di ciò, perchè preferisco l'aperta censura, così come del resto è passata nella stampa, al mormorare dietro le spalle: non poteva la Camera non occuparsi di queste critiche gravi sollevate in faccia alla nazione.

Che se vi sono ufficiali validi, tanto più in riguardo a loro, in riguardo a questi valentissimi, in riguardo a questi bravi, si deve essere cogli altri severi e inflessibili.

Diversamente, quale equità pei migliori? Bisogna far intendere la giusta differenza tra gli uni e gli altri: e allora perchè non dire tutta la verità, onorevole Cavagnari? (*Commenti*).

O non dovevate rievocare quel triste avvenimento, o se no andate fino in fondo.

Il ministro ha dichiarato che il comandante della *San Giorgio* aveva ottime qualità e note irreprensibili come marinaio; ma l'onorevole ministro non ha detto quali erano le altre sue note caratteristiche come individuo.

Ora è doloroso dover constatare che a Spezia tutti conoscevano la signora portata dall'Albenga sulla nave ed altro conoscevano. Sicchè la domanda viene immediata: perchè l'epurazione non fu una per tutti? Per Moreno, per De Orestis, per Viotti, la posizione ausiliaria senza spiegazioni: per Albenga, per altri, la maggiore larghezza e i supremi comandi!

E quando il disastro è avvenuto, a chi si è affidato il ministro della marina? Erano all'altezza della situazione il presidente della Commissione d'inchiesta, ad esempio, il nuovo comandante designato allora a surrogare l'Albenga? Sa lei, onorevole ministro, che ci sono ufficiali superiori, i quali si permettono di giuocare a bordo delle navi coi propri inferiori?... (*Commenti*) ed ufficiali costretti a far collette per pagare debiti di giuoco dei propri colleghi?

Conosce ella, onorevole ministro, qualche ufficiale, che in licenza a Venezia, invece di presentarsi al comandante del dipartimento, come era suo obbligo, stava in quella città, in certa compagnia, sotto falso nome?

Sì, bisogna epurare; ma dove c'è veramente qualche cosa di guasto.

Altri nomi, altre cose potrei dire a questo proposito, se non urgesse l'ora; ma dirò ciò che si collega al nome del generale Valsecchi, che fu a lato dal ministro in occasione del disastro della *San Giorgio*.

Il generale Valsecchi ora non è più alla

Direzione delle costruzioni navali, ma dietro di lui stanno delle ombre che il comandante supremo deve a tempo vedere.

È deplorabile che impiegati ed ufficiali già addetti a servizi delicatissimi di forniture, debbano passare, lasciando il servizio, a rappresentare quegli stessi fornitori di cui prima avevano il controllo.

Così è accaduto del segretario particolare del generale Valsecchi, il Chiarini, che, quasi immediatamente dopo il suo ritiro, veniva scelto rappresentante della Compagnia che forniva la *naftetine* alla marina.

A suo tempo io denunciavo particolarmente ad un ministro della marina che in questa materia c'era del fosco.

Si è indagato? Io non lo so: una leggina venne certo giorno a dare alla marina il diritto di contrattare pei suoi combustibili senza l'osservanza della legge di contabilità.

Ebbene: l'uomo di fiducia in materia del generale Valsecchi, il maggiore Onetti, andato a riposo, è diventato socio del Chiarini nella rappresentanza della *Vacum Oil Company*!

Ora, onorevole ministro, questi fatti la debbono mettere in guardia: accanto ad uomini benemeriti, ve ne sono altri che tali non appaiono: ella deve cercare fra di essi come e da chi conseguire il miglior risultato, là dove il paese spende i suoi sacrifici e i suoi milioni. (*Approvazioni dall'estrema sinistra*).

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Nutro fiducia che la Camera non concordi negli apprezzamenti dell'onorevole Chiesa: se li approvasse darei le mie dimissioni in questo momento! (*No! no!*)

L'onorevole Chiesa ha detto che io sia stato scelto per ministro, solo pel fatto che abitavo in una certa casa!... (*No! no!*)

Voci. Non risponda!

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Non dovrebbe dispiacere a me questa ipotesi; ma all'onorevole Luzzatti; ma egli non si trova presente per protestare.

Io abito in un'altra casa, al numero 116, mentre l'onorevole Luzzatti abita molto più in giù all'angolo di Via Veneto.

Una voce. Ma non si abbassi...

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. È per mettere le cose al posto, anche topograficamente. (*Interruzione del deputato Eugenio Chiesa*).

Del resto, onorevole Chiesa, io sono uomo da tenerle testa.

L'onorevole Chiesa ha detto che io avrei dovuto preferire di non fare il ministro: è questione di gusto e d'interpretare il proprio dovere.

Io, soldato, chiamato a fare il ministro, ho creduto mio dovere di obbedire...

CHIESA EUGENIO. Ma doveva obbedire alla legge!

LEONARDI CATTOLICA, *ministro della marina*. Aspetti, onorevole Chiesa; ella ha parlato, e non l'ho interrotto; abbia la compiacenza di fare altrettanto.

Era venuto il giorno in cui avrei dovuto imbarcare, altrimenti mi sarei pregiudicato (e non vi era nessuna ragione perchè mi pregiudicassi quando al mio posto poteva venire un altro); orbene in quel giorno io sono stato dal presidente del Consiglio e gli ho detto che avrei dovuto imbarcare, ma egli reputò che la mia presenza potesse essere utile al Ministero e disse: si proporrà una legge per lei. Ed il Consiglio dei ministri preparò la legge che fu poi presentata alla Camera; in nulla, credo, possa esser quindi criticata la mia condotta. (*Vive approvazioni*).

L'onorevole Eugenio Chiesa ha poi parlato di subalterni che giocano: io non ne ho ufficialmente notizia, non ne so nulla; se lo avessi saputo avrei già preso provvedimenti, non di indulgenza, ma severissimi; e quando io avessi la prova che vi fosse qualche ufficiale che, moralmente parlando, non tenesse con dignità il suo posto, non aspetterei che alcuno mi suggerisse il provvedimento da prendere. Prego quindi l'onorevole Chiesa di indicarmi nomi ed io gliene sarò grato.

L'onorevole Chiesa ha parlato anche del generale Valsecchi e del suo scritturale, il quale ultimo è stato impiegato in una ditta; ma che cosa può fare il ministro se un ufficiale trova una ditta che lo assume come impiegato? Si può supporre male di tutti, e si supponga pure, ma debbo ricordare che io non ero ancora ministro quando qui alla Camera si è parlato appunto di una società e si è detto qualcosa intorno ad un fatto che ricordo.

Allora io ero membro del Consiglio superiore, ma non ero presente alla seduta nella quale fu trattato l'argomento; però so che dal Consiglio superiore fu disposto l'acquisto di una quantità di *Vacuum Oeil*, contrariamente alla relazione del generale Masdea, e credo che fu questa la ragione

per cui la questione fu portata anche alla Camera.

Ma io non posso entrarvi, non ero ministro e non ne so niente; nè so quindi perchè l'onorevole Chiesa voglia attribuire anche a me una parte di responsabilità in tutta questa faccenda del *Vacuum Oeil* e dello scritturale del generale Valsecchi.

Quando io sono partito da Spezia subito dopo il disastro, per occuparmi del salvataggio, avendo trovato l'ufficiale superiore di grado che era il generale Valsecchi gli dissi di accompagnarmi: non vedo nessuna relazione fra questo fatto e il fatto del segretario del tenente generale Valsecchi, il quale è un ufficiale che ha avuto sempre delle note ottime, giudicato sempre buonissimo da tutte le Commissioni, ed io non so in base a che cosa avrei dovuto trattarlo meno bene di quello che l'ho trattato fino ad oggi.

Il maggiore Onetti del corpo dei macchinisti ha lasciato il servizio attivo ed ha trovato un impiego presso quella Compagnia; anzi, siccome non sarebbe conciliabile per sua natura l'impiego con la posizione ausiliaria, egli ha già domandato il riposo, per essere più libero. Ora questo è nel diritto di tutti, ed anche qui il ministro non ci può far niente.

L'onorevole Chiesa ha criticato l'epurazione, citando dei nomi.

Ma io chiedo alla Camera che mi dispensi (*Approvazioni*) dal dire qualche cosa che possa essere dispiacevole per le persone che egli ha nominate.

Io ho fatto l'epurazione, fondandomi sul verdetto di una triade di ammiragli, che godevano la fiducia del Parlamento e mia. Sono persuaso che nella loro azione essi si siano ispirati unicamente ai supremi interessi della marina. (*Vive approvazioni — Vivi applausi — Molte congratulazioni — Proteste del deputato Eugenio Chiesa*).

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 72 rimane approvato in lire 4,390.000.

Capitolo 73. Corpo del genio navale (ufficiali ingegneri, assistenti e ufficiali macchinisti) lire 1,930,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Salvatore Orlando.

ORLANDO SALVATORE. Una parola di raccomandazione all'onorevole ministro sui concorsi per l'ammissione di giovani nel Genio.

Attualmente si ammettono ai concorsi i laureati delle scuole di applicazione i quali

una volta superato l'esame sono mandati per due anni alla Scuola superiore navale di Genova.

Ora, onorevole ministro, in due anni non si può fare di un ingegnere industriale o civile un ingegnere navale perchè non è possibile che in questo breve termine egli assorba i criteri professionali, non è possibile che la sua mano ed il suo occhio si formino al gusto delle linee e delle forme della carena, alla concezione pratica complessiva della nave.

Entrano così spesso negli arsenali dei bravi matematici a cui occorre ancora qualche anno per diventare valenti costruttori.

A me sembrerebbe migliore il sistema di ammettere ai concorsi solo i laureati delle scuole di Genova e di Napoli i quali hanno già un sufficiente tirocinio navale mentre il Governo può sempre colla severità dell'esame di concorso, assicurarsi della saldezza delle loro basi di discipline esatte.

Spesso ai concorsi del Genio navale si presentano giovani che non hanno alcuna tendenza a diventare buoni costruttori di navi; il concorso non rappresenta per essi che un'occasione di collocamento, non il soddisfacimento di una loro inclinazione naturale.

I giovani invece che si avviano spontaneamente alle scuole navali di Genova e di Napoli, senza cause occasionali di concorso, dimostrano già di avere una naturale inclinazione per l'ingegneria navale il che non è certo un elemento da trascurarsi, mentre di esso si gioverebbe la marina qualora ricorresse solo alle dette scuole per i concorsi del Genio navale.

Un'altra preghiera desidero rivolgere all'onorevole ministro ed è che egli dia qualche notizia circa quella legge sull'istituzione di un ufficio tecnico presso il Ministero della marina, che si trova davanti al Senato e che fu oggetto di discussione alla Camera, e per la quale io loda il ministro sembrandomi ch'essa contenesse disposizioni utili allo studio dei progetti.

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

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Per quanto riguarda la prima questione toccata dall'onorevole Salvatore Orlando, devo dire che finora nei concorsi per il Genio navale si sono ammessi non solo i giovani provenienti dalle scuole di Genova e di Napoli, ma anche quelli provenienti da altre scuole e ciò per la ragione che si è

creduto che, aumentando il numero dei concorrenti, si potesse fare una scelta migliore.

Prometto però all'onorevole Orlando di esaminare la questione, tenendo conto dell'interesse del servizio e di tutte le altre circostanze e dei diritti che potrebbero invocare le scuole.

Quanto alla legge, di cui ha parlato, riguardante il Comitato degli ammiragli e l'ufficio tecnico, questa legge è stata approvata dal Senato ed ora si trova alla Giunta del bilancio, relatore l'onorevole Del Balzo.

PRESIDENTE. Procediamo oltre. Se non vi sono altre osservazioni, il capitolo 73 s'intende approvato nella cifra di lire 1,930,000.

Capitolo 74. Corpo sanitario - Persona'e militare e civile, lire 890,000.

PIETRAVALLE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIETRAVALLE. Se col silenzio intorno alla discussione generale del bilancio abbiamo inteso di affermare l'unanime, mirabile consenso della Camera e del paese intorno alla missione ed all'azione della nostra marina nel Mediterraneo, ci siano però consentiti pochi accenni intorno a talune imperfezioni ed a taluni urgenti bisogni di servizi i quali costituiscono meccanismi importantissimi di difesa delle nostre squadre in pace ed in guerra.

Tale, onorevoli colleghi, è il servizio sanitario militare marittimo.

Io ho avuto già ragione di occuparmene frettolosamente nella discussione del bilancio dell'anno decorso. E l'onorevole ministro rivolse risposte alquanto aspre a quanto io avevo affermato, giacchè forse l'onorevole ministro dovette accorgersi che io non ero, mentre egli parlava, presente nell'aula.

Riprendo perciò ora la discussione. E la riprendo in migliori condizioni, giacchè esiste ormai l'esperienza di un altro anno per convincere l'onorevole ministro che malgrado le sue vivaci proteste ed assicurazioni, perdura e si aggrava la crisi del Corpo sanitario militare marittimo.

Infatti, onorevoli colleghi, malgrado le provvidenze, le cure, le sollecitazioni, gli addebiamenti perfino, escogitati dal Ministero della marina, altri tre o quattro bandi di concorso sono rimasti quasi del tutto deserti. All'ultimo di tali appelli, ai quali un tempo si accorreva numerosi e dai più valorosi usciti dai nostri Atenei per contendersi come posti di merito insigne e di onore quelli di medico della marina militare, si è

risposto (non ricordo le cifre precise) da circa dodici candidati per circa ventidue posti di tenente-medico, e parmi che soltanto otto di essi sieno stati approvati.

Orbene domando, onorevole ministro, se dopo tali fatti ella reputi ormai giunta l'ora in cui la crisi che travaglia oramai da due o tre anni il Corpo sanitario militare marittimo possa scuoterla dalla lunga indifferenza e richiamare le sue personali indagini, perchè, nella sua competenza e per la sua responsabilità di ministro, possa sorprendere le cause, che permangono ancora deplorabilmente immutate, per allontanare i medici italiani dall'entrare nel Corpo sanitario militare marittimo.

Onorevoli colleghi, ricordiamo qui che l'onorevole ministro Bettòlo presentò alla approvazione della Camera nel 1911 una legge con la quale, sotto la parvenza di ritocchi della pianta organica per migliorare la carriera del Corpo sanitario e richiamare verso di esso la simpatia e la fiducia dei medici italiani, non si riusciva ad altro che a creare altre sinecure da sfruttarsi dai pochi alti papaveri della burocrazia sanitaria del Ministero della marina, senza per nulla giovare alle conquiste economiche e morali di coloro che lavorano ed invecchiano nei posti di subalterni.

Infatti, mentre il ministro Bettòlo forse era tratto a credere dagli ispiratori della legge che con essa si riusciva ad aprire nuovi sbocchi e migliorare le condizioni della pianta organica rendendo più efficace e completo il servizio sanitario e così colmandone le deficienze, riusciva invece a creare due nuovi posti di colonnello, i quali dovevano servire per la cattedra ed il canonicato di direttore della Scuola di sanità militare marittima in Napoli e per istituire un capo gerarchico di un servizio estraneo alle finalità ed ai compiti del Corpo sanitario della nostra marina da guerra, ossia del servizio dei medici regi commissari a bordo dei transatlantici della nostra emigrazione.

L'onorevole ministro proponente di quella legge non s'accorse, e molto meno poteva avvedersene la Camera che l'approvò senza discussione, che mentre con essa si trascuravano ed irridevano tutte le ragioni di malcontento che facevano disertare i concorsi e demoralizzavano i tenenti ed i capitani medici, si provvedeva invece a creare altri ispettorati superiori, altri meccanismi burocratici, per altri colonnelli desiosi di prepararsi la sinecura nella capitale e che un altro posto di tenente colonnello me-

dico doveva servire per un vice-direttore della Scuola di sanità militare marittima in Napoli!

E non bastava. La legge Bettòlo aumentava inoltre di altri otto posti i ruoli dei maggiori medici, ma non già per inviarli negli ospedali e sulle navi, giacchè tre venivano anch'essi destinati alla Scuola di sanità militare marittima, e tre al servizio di emigrazione. E così dei miglioramenti sperati dalla legge Bettòlo non restavano per le vere e proprie funzioni del Corpo sanitario militare marittimo negli ospedali o sulle tolde delle navi o negli arsenali che l'aumento di quattro posti di tenente; tutti gli altri, come la Camera ha udito, dovevano servire solamente per creare cattedratici e capi di laboratori scientifici, per preparare grasse e permanenti sinecure nella capitale e nella bella Napoli, per deviare sempre più i nostri medici di marina verso uffici non pertinenti alla loro missione.

Ed in quella legge Bettòlo, abilmente preparata alle spalle sue e della Camera da qualche alto papavero dell'Ispettorato superiore sanitario, si nascondeva sapientemente il germe per doversi perpetrare il grave errore della istituzione, a fianco dell'Università di Napoli, di una Scuola superiore di sanità militare marittima in risposta a due ordini del giorno di questa Camera, rimasti all'archivio, con i quali si riconosceva in altri tempi la superiorità della Scuola superiore di sanità militare di Firenze. E così si è potuto compiere in Italia un altro di quei dannosi atti, con i quali la burocrazia tecnica di ogni Dicastero invade l'alto insegnamento universitario, seminando il paese di scuole ed istituti superiori del cosiddetto perfezionamento, come se questo non potesse e dovesse trovare luogo e sede degnissima nelle nostre troppo numerose e perciò spopolate Università.

Eppure il paese non si era mai accorto di deficienze tecniche nel Corpo sanitario militare marittimo, il quale, quantunque non chiamato ancora a compiere il suo dovere nelle ore tragiche delle battaglie, aveva pur saputo rispondere brillantemente alla sua missione nelle giornate dei grandi disastri che hanno funestato il nostro paese, ed in qualunque spiaggia li avesse lanciati la prora delle nostre navi. Eppure essi hanno già dato prova di sapienza e di valore nei primi episodi della nostra azione navale sulle coste della Libia, ed offrono pieno affidamento per altre più memorande ore che i fati d'Italia invocano sul Mediterraneo.

Ma la scuola, le cattedre ed i laboratori dovevano appunto servire per i posti di colonnello, di tenente colonnello, di maggiori, cucinati per proprio uso e consumo dall'alta burocrazia sanitaria, la quale, riferendosi ad un semplice accenno contenuto nella relazione che precedeva il disegno di legge, riuscì improvvisamente a fare sottoporre alla firma reale un regolamento per la istituzione della Scuola superiore di sanità militare marittima in Napoli, senza che alcuna sillaba esistesse nella legge Bettolo, con la quale si volle soltanto aumentare di alcuni posti l'organico del Corpo sanitario della nostra marina.

Orbene, sa dirmi, onorevole ministro, se la Scuola è in funzione?

Ella sa quanto denaro è stato sperperato sin oggi per la costituzione di quei laboratori, i quali possono essere invidiati per il lusso e per la ricchezza del materiale da tutti i laboratori delle maggiori università del Regno? Ella sa dirmi se in quella scuola, che ha già immobilizzato colonnelli, tenenti colonnelli e maggiori, vi sia stato qualche discente, e se e dove, fra tanta diserzione di concorsi, avrebbe potuto reclutarli? Forse fra i vostri capitani, per farli tornare canuti a scuola, mentre aspirano a ritornare nei nostri fervidi ospedali civili per addestrarsi in quella chirurgia che certo non apprenderanno nella vostra piccola e ricca Università?

Passando ad altro argomento io richiamo la sua attenzione, onorevole ministro, sul cumulo di funzioni, assegnate al corpo sanitario militare marittimo a disposizione del servizio di emigrazione. Nel paese e nella Camera si è forse abusato di lodi, alle quali, del resto, io mi associo, per i risultati ottenuti dai medici di marina in veste di regi commissari sui piroscafi di emigranti. Ma, in verità, forse uguali vantaggi non si sarebbero ottenuti se, invece dei medici militari, si fossero impiegati medici civili, armati di quella stessa autorità, di cui sono stati investiti i medici militari?

Noi intanto, onorevole ministro, abbiamo assistito a questo fatto: quando è scoppiata la guerra italo-turca, voi avete avuto bisogno, ed avete fatto benissimo e non potevate fare diversamente, di richiamare i vostri medici militari dal servizio di emigrazione, cominciando dal capo di essi, l'egregio colonnello medico Rosadi, per mandarli a bordo delle squadre nel Mediterraneo; ed avete dovuto richiamare anche coloro che

si trovavano in posizione ausiliaria per destinarli agli ospedali ed agli arsenali.

E così la forza e la logica dei fatti si è incaricata di dimostrare alla prima occasione che i medici della nostra marina da guerra non possono essere distratti, per altre effimere e piccole utilità, dal loro compito, ed essere impiegati in altri delicati servizi di Stato, che sono costretti a lasciare dannosamente ed improvvisamente scoperti, così come senza regi commissari ora viaggiano quasi tutti i vascelli dei nostri emigranti.

Onorevole ministro, io concludo. Permangono immutate le ragioni della diserzione dei concorsi ai posti di tenente nel Corpo sanitario militare marittimo, perchè, voi lo sapete, nulla avete fatto per rimuovere le ragioni della diserzione stessa.

Permane, fra tanto moltiplicarsi di alti posti, lo stipendio derisorio dei tenenti medici, i quali sanno di dover ammuffire per 12 o 14 anni nel loro grado, prima di poter passare a capitano attraverso quei famosi esami, ai quali ora si è aggiunto il ritorno ai banchi della scuola di Napoli. Esami, per i quali, avete opportunamente addotto un qualche riparo introducendo nella costituzione delle commissioni quel tale elemento universitario borghese, con tanta costanza consigliato dall'onorevole nostro collega Queirolo.

Permangono immutate le sperequazioni di ordine morale tra il Corpo sanitario militare marittimo e quello degli ufficiali di vascello, del Genio navale e persino del Commissariato.

Questi entrano con la semplice licenza liceale, od anche senza, nella famiglia militare marittima, mentre il medico vi entra con la laurea per doversi trovare dopo pochi anni di molto distanziato dagli altri.

Permangono tutte le umiliazioni dei servizi da subalterno, come il servizio di guardia negli ospedali, il servizio degli arsenali, ai quali devono soggiacere ancora dei capitani coi capelli grigi, i quali raggiunto il cinquantesimo anno andranno a casa senza aver neppure toccate le spalline di maggiore. E permangono il disordine nella funzione degli ospedali, con riparti diretti da subalterni, con insufficienze tecniche di vario ordine, alle quali non i laboratori bisognosi di Piedigrotta, ma le corsie e le sale operatorie dei nostri grandi ospedali civili soltanto possono arrecare ristoro, seminando in queste ogni anno un numero abbondante di capitani medici.

Queste sono le principali ragioni, che esistevano da parecchi anni e che rimangono immutate, alle quali, onorevole ministro, si deve la sempre progrediente demoralizzazione del Corpo sanitario militare marittimo.

Onorevole ministro, io la esorto vivamente ad indagare e fare indagare a fondo intorno a questi rilievi, a queste gravi proteste che vengono non solo dalla tribuna parlamentare, ma da tutta la stampa sanitaria italiana; ed ella si persuaderebbe della fondatezza di esse e della nobiltà dello scopo al quale mirano, quello di distruggere oligarchie parassitarie e di restituire prestigio e forza d'organizzazione al Corpo sanitario della nostra marina.

Invece di approfondire denaro in cattedre e laboratori, affidate alle nostre Università il compito di completare con speciali insegnamenti la coltura di coloro che aspireranno ad entrare nella famiglia medica della marina da guerra.

Invece d'immobilizzare in simili compiti gli alti papaveri, inviateli alle effettive Direzioni di ospedali, fatevi viaggiare.

Ed invece di costringere tenenti e capitani a sciupare tempo ed energie tra le provette della batteriologia e della clinica, offrite ad essi qualche indennità e tempo perchè ritornino alla milizia feconda degli ospedali, donde soltanto si può uscire medico sapiente e chirurgo animoso.

E si pensi, onorevole ministro, che mentre lo scarso denaro del bilancio della marina viene succhiato per scuole di perfezionamento, noi ci siamo trovati allo scoppiare della guerra con la Turchia senza una nave-ospedale; è scoppiata la guerra italo-turca, e la vostra marina non aveva una nave ospedale. È vero? (*Segni di diniego dell'onorevole ministro della marina*).

Voi negate! Eppure è così! (*Rumori — Interruzioni*).

Non avevate una nave-ospedale permanente, ossia creata ed attrezzata esclusivamente per tale servizio, e perciò avete dovuto in grande fretta destinare, non rammento bene, quali due vecchie navi, ed adattarle rapidamente ad ospedali, mentre alla marina da guerra, così come ne sono provviste quelle di altre potenze, occorrono permanenti navi-ospedali, le quali in pace servono come navi-scuole eminentemente pratiche per la preparazione dei servizi sanitari.

Ed ho finito. Pensiamo per poco, onorevoli colleghi, all'ardua e benefica missione

alla quale è destinato il servizio sanitario degli eserciti di terra e di mare, per confidare che l'onorevole ministro vorrà preoccuparsi delle condizioni nelle quali si dibatte da alcuni anni il Corpo sanitario della nostra marina.

Ricordiamo che le più vaste, le più brillanti, le più nobili vittorie, sono quelle che sono vinte dal Corpo sanitario.

Ricordiamo, nell'ora che volge, che esso nella Libia ha non solo compiuto mirabilmente il suo dovere presso le trincee, sotto le tempestate ambulanze e negli ospedali da campo, ma è valso anche a difendere l'esercito e la popolazione da un nemico ben più terribile, il colera. Onorevole ministro, la materia è adunque degna di tutte le sue cure. Attendiamo. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della marina ha facoltà di parlare.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. L'onorevole Pietravalle ha cominciato il suo discorso affermando che io ho risposto aspramente a quanto egli ha detto, durante la sua assenza. Ora, io devo giustificarmi. È vero: io ho risposto aspramente; ma non ho fatto che ritorcere quello che egli aveva detto, perchè egli, parlando della scuola di sanità militare marittima, scuola che egli critica in modo tale da far supporre persino che vi sia una questione personale...

Una voce. Non ci mancherebbe altro!

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. ...Questo non è; ma c'è qualcuno che lo potrebbe supporre. Io dunque ho risposto aspramente per difendere quella scuola, che è oggetto delle sue critiche, ma che è invece oggetto di lode da parte di altri onorevoli che siedono qui. Se non sbaglio, infatti, l'onorevole Queirolo ha difeso quella scuola. (*Interruzione del deputato Pietravalle*).

L'onorevole Foà al Senato ha anche difeso quella scuola, e così pure mi sembra l'onorevole Todaro. Non solo; ma io ho ascoltato tanto i consigli di questi illustri professori che, quando si è trattato dei programmi, che sono sembrati anche a me, per quanto io non sia giudice competente, un po' troppo vasti, mi sono rivolto a loro; e l'onorevole Queirolo è stato così compiacente di portare dei tagli nei programmi di quella scuola, che io ho accettato. Questo dico per dimostrare che se c'è uno a condannare e due a trovare che la scuola va bene, io sono del parere della maggioranza. (*Ilarità*).

Ma l'onorevole Pietravalle ha ragione quando parla della carriera degli ufficiali sanitari.

Qui ci diamo la mano; ed io, tanto alla Camera quanto al Senato, ho riconosciuto perfettamente alcune ragioni dei medici; e per quanto ne aveva la possibilità, ho cercato di migliorare un poco le loro condizioni; e questo ho potuto fare senza legge per gli assegni. Nè mi sono limitato a ciò: ho studiato un disegno di legge per migliorare la sorte dei medici, i quali realmente, nel paragone con gli ufficiali degli altri corpi, possono ritenersi in uno stato d' inferiorità.

Io ho studiato provvedimenti che cominciano col modificare il reclutamento dei medici, che forse si può fare diversamente, come per l'esercito, dagli ufficiali di complemento.

Per questo ho cominciato a fare già degli studi. Pci vi è la questione dell'emigrazione.

Noi diamo 60 capitani al servizio d'emigrazione: ora, in tal modo, senza i corrispondenti posti inferiori, si è venuta a creare una crisi nella carriera.

Io ho iniziato le pratiche presso il Ministero degli esteri per vedere che di questi sessanta medici alcuni siano ufficiali superiori: in questo modo si aumenterebbero i quadri alti degli ufficiali sanitari.

L'onorevole Pietravalle ha deplorato poi le cariche occupate da alcuni ufficiali superiori della marina nella scuola navale di sanità; ma, indipendentemente dall'essere questa istituzione un'istituzione provvida oppure no, il fatto che essi occupano quei posti piuttosto che altri non cambia nulla.

Sono i posti di più che si sono fatti per gli ufficiali superiori, e che hanno permesso di aprire un po' la carriera. È la stessa cosa, se siano imbarcati o no.

Io riconosco che alcune delle cose dette dall'onorevole Pietravalle sono giustissime; ed io m'impegno qui nella Camera nuovamente di mandare avanti il disegno di legge che è allo stato di studio, e di presentarlo quando il Consiglio dei ministri mi autorizzerà a farlo.

Un'ultima parola debbo rispondere all'onorevole Pietravalle che ha affermato, con molta disinvoltura, che al principio della guerra non avevamo navi-ospedali. Realmente ne avevamo due pronte delle quattro che ora vi sono, e pronte, ripeto, fin dall'inizio della guerra, cioè le navi-ospedali *Re e Regina d'Italia*.

Tutti sanno come queste navi si siano rese utili fin da principio, rispondendo ai bisogni, ed io debbo dichiarare di non avere ricevuto altro che elogi, sia riguardo al loro servizio che a quello dei sanitari che vi sono destinati. (*Approvazioni*).

PIETRAVALLE. Ma se le navi non c'erano! (*Commenti*).

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, il capitolo 74 s'intende approvato in lire 890,000.

Capitolo 75. Corpo di commissariato marittimo, lire 960,000.

Capitolo 76. Ufficiali del Corpo reale equipaggi, lire 500,000.

Capitolo 77. Ufficiali in posizione ausiliaria (*Spese fisse*), lire 165,000.

Capitolo 78. Corpo reale equipaggi - Paghe alla bassa forza, lire 15,300,000.

Capitolo 79. Corpo reale equipaggi - Vestiario, lire 2,060,000.

Capitolo 80. Corpo reale equipaggi - Soprassoldi e spese varie, lire 598,000.

Capitolo 81. Corpo reale equipaggi - Premi di rafferma, soprassoldi e gratificazioni (*Spesa obbligatoria*), lire 5,200,000.

Capitolo 82. Difese costiere - Personale, lire 462,000.

Capitolo 83. Soprassoldi vari [al personale militare addetto al servizio semaforico e radiotelegrafico - Fattorini e cantonieri, lire 400,000.

Capitolo 84. Paghe, indennità e soprassoldi ai carabinieri reali di servizio nei regi arsenali, lire 340,000.

Capitolo 85. Indennità per i personali militari della regia marina, lire 210,000.

Capitolo 86. Indennità e spese per viaggi collettivi ed isolati dei Corpi militari e dei personali delle Amministrazioni dipartimentali, lire 950,000.

Capitolo 87. Premi e compensi speciali per lavori e studi costituenti un utile contributo al funzionamento tecnico, economico, militare e scientifico dei servizi della regia marina, lire 20,000.

Capitolo 88. Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione - Mobili ed arredi di alloggi e di uffici militari, lire 260,000.

Capitolo 89. Fitto di locali e canoni di acqua per uso della marina militare, lire 75,000.

Capitolo 90. Armamenti navali - (Competenze di bordo al personale imbarcato e spese eventuali di campagna), lire 9,500,000.

Capitolo 91. Carbon fossile ed altri combustibili per la navigazione, lire 7,000,000.

Capitolo 92. Materiali di consumo per le regie navi, lire 2,075,000.

Capitolo 93. Viveri a bordo ed a terra, lire 12,600,000.

Capitolo 94. Servizio ospedaliero per i militari del corpo reale equipaggi (giornate di cura, materiali d'ospedale, spese varie), lire 795,000.

Capitolo 95. Istituti di marina (Regia scuola navale di guerra — Regia accademia navale — Regia scuola di sanità militare marittima) — Spese generali — Professori militari — Corso complementare — Spese varie, lire 238,000.

Capitolo 96. Istituti di marina — Stipendi ai professori civili (*Spese fisse*), lire 103,000.

Capitolo 97. Servizio idrografico — Personale lavorante (impiegati civili aggiunti, artieri, operai permanenti e assistenti d'osservatorio), lire 130,000.

Capitolo 98. Contributo governativo per il funzionamento del regio Comitato talassografico italiano (legge 13 luglio 1910, n. 442), lire 60,000.

Capitolo 99. Servizio idrografico — Materiale, e spese varie, lire 172,000.

Capitolo 100. Servizio semaforico e radiotelegrafico — Materiale, lire 134,000.

Capitolo 101. Spese per l'Istituto militare di radiotelegrafia in Roma (legge 13 luglio 1911, n. 723), lire 50,000.

Capitolo 102. Esercizio delle stazioni radiotelegrafiche del Benadir e della Colonia Eritrea, lire 300,000.

Capitolo 103. Personale pel servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della regia marina, lire 225,000.

Capitolo 104. Personale civile di ragioneria, di gestione, d'ordine e di assistenza dei regi arsenali marittimi (*Spese fisse*), lire 1,635,000.

Capitolo 105. Personale civile tecnico (*Spese fisse*), lire 988,000.

Capitolo 106. Disegnatori della regia marina (*Spese fisse*), lire 815,000.

Capitolo 107. Indennità per i personali civili della regia marina, lire 94,600.

Capitolo 108. Spese per stampati ad uso degli uffici dipartimentali, lire 60,000.

Capitolo 109. Provvista di carta, di oggetti vari di cancelleria e spese d'ufficio per i servizi dipartimentali, lire 67,900.

Capitolo 110. Spese di giustizia (*Spesa obbligatoria*), lire 33,600.

Capitolo 111. Spese per trasporti di materiali, lire 240,000.

Capitolo 112. Costruzione, manutenzione e miglioramento di fabbricati, fortificazioni

ed opere idrauliche della marina militare, lire 2,395,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Palma.

DI PALMA. Non abuserò della cortese pazienza dei colleghi; però mi preme di richiamare l'attenzione del ministro e della Camera sopra un fatto, della cui gravità ormai cominciano tutti ad essere convinti e preoccupati.

La recente guerra ha dimostrato ancora una volta la grande importanza e la grande utilità della piazza marittima e dell'arsenale di Taranto, importanza ed utilità che non potranno che aumentare col possesso della Libia, perchè Taranto, sola e vera base di operazione di una flotta operante nel Mar Ionio e nell'Adriatico, diventerà ora anche il vertice più importante del nuovo triangolo strategico, Taranto-Augusta-Tobruk.

La guerra è stata per Taranto la vera prova del fuoco.

Ma se la guerra ha messo in evidenza le numerose qualità positive di Taranto, piazza marittima e base di operazione della flotta, ha messo anche in evidenza qualche sua grave deficienza, la quale è e può sempre più diventare un pericolo permanente sia per una intera squadra, sia per delle singole unità da battaglia che si trovino ancorate nel Mar Piccolo. Alludo alla questione del Canale navigabile attuale e alla imprescindibile necessità di dotare Taranto di un secondo canale a « Porta Napoli », il quale, assieme a quello esistente, assicuri la libertà di accesso e di uscita delle nostre navi, nel Mar Piccolo.

È indispensabile che le navi possano sempre disporre di due uscite, il solo modo questo per potere scongiurare ogni eventualità di imbottigliamento, in Mar Piccolo, di tutta una squadra, o anche di qualche singola importante unità.

Non è questa la prima volta che in Parlamento si discute sulla necessità di dotare Taranto di questo secondo canale.

Prima ancora dei precedenti parlamentari, ricorderò che sin dal varo della *Puglia* — 2 settembre 1898 — io, allora semplice pubblicista, ebbi occasione di intervistare il ministro dell'epoca, ammiraglio Palumbo, il quale, con quella franchezza e lealtà che erano e sono doti preziosissime dei due fratelli Palumbo, dichiarò che la questione del secondo canale navigabile doveva essere considerata come una delle opere più urgenti e più vitali per garantire la sicurezza e la

autonomia delle navi che debbano entrare o uscire dal Mar Piccolo.

Nel 1903, il relatore del bilancio della marina, l'onorevole Arlotta, sostenne autorevolmente nella sua interessante relazione l'imprescindibile necessità di questo secondo canale.

Allora ebbi per la prima volta l'onore di parlare dal mio banco di deputato e mi associai all'onorevole Arlotta nel sostenere il secondo canale navigabile a « Porta Napoli ».

Nel susseguente bilancio 1904 1905, lo stesso onorevole Arlotta formulò un quesito speciale al ministro del tempo onorevole Miraballo, il quale, riconoscendo la necessità del secondo canale, soggiungeva che ragioni di ordine finanziario si opponevano in quel momento alla attuazione di un tale progetto.

Gli ammiragli che si sono succeduti nel comando della piazza forte di Taranto e nella direzione dell'arsenale, interrogati, hanno sempre espresso la loro opinione favorevole alla necessità di dotare Taranto di questo secondo canale navigabile.

Ma veramente, più che i ricordi di letteratura parlamentare, o giornalistica, più che gli stessi pareri qua e là espressi su tale importantissimo argomento, credo che abbiano maggior forza e maggiore eloquenza i gravi fatti accaduti da alcuni anni in qua.

Innanzitutto, prima di accennare a questi fatti, mi permetterò di ricordare alla Camera come un semplice guasto all'attuale ponte girevole, possa determinare una paralizzazione delle forze navali che si trovino nel Mar Piccolo od impedire ad altre di entrarvi, se sollecitate da necessità di riparazioni o rifornimenti.

Ricordo che dopo le grandi manovre navali nell'Adriatico, di due anni fa, tutta la flotta italiana si ancorò nel Mar Piccolo. Erano più di cento unità, fra maggiori e minori che si trovavano in quel meraviglioso bacino.

Ebbene, tutti, tecnici e profani, in quell'occasione, dinanzi al meraviglioso spettacolo di tutta la nostra flotta ancorata in quel ridente specchio d'acqua, si domandavano sovente e con mal celata preoccupazione: « che cosa sarebbe mai di tutta questa flotta, se, da un momento all'altro, per un guasto accidentalmente o delittuosamente procurato, dovesse il canale rimanere ostruito, sia pure per pochi giorni? »

Dirò anzi che le autorità militari e politiche dovettero in quei giorni intensificare

il servizio di pubblica sicurezza e di vigilanza nei pressi del canale, per tener di occhio qualunque individuo vi si avvicinasse. Quella preoccupazione e quella vigilanza erano giustificatissime!

La mancanza del secondo canale - i gravi fatti avvenuti lo hanno fin troppo dimostrato - è un serio pericolo non solo in tempo di guerra, ma anche in tempo di pace.

Se accade un guasto al ponte girevole quando qualche squadra o qualche nave deve uscire da Mar Piccolo od entrarne per riparazioni o per rifornimenti, è chiaro che, non disponendo di altro canale, bisogna ritardare l'entrata o l'uscita delle navi, inconveniente questo grave in tempo di pace, ancora più grave in tempo di guerra.

I guasti al ponte non sono certo fra le cose più impossibili, specie quando si pensi che il ponte girevole di Taranto, vero miracolo d'ingegneria meccanica all'epoca in cui fu costruito, conta già 25 anni di esistenza, e si deve alla Direzione del Genio militare di Taranto, se, grazie a cure intense ed assidue, non si lamentano più frequenti guasti al macchinario.

In ogni modo, è un ponte già vecchio, sul quale non è prudenza fare cieco assegnamento per molti altri anni ancora.

Ma i fatti gravi sui quali richiamo l'attenzione della Camera, e che avrebbero potuto determinare conseguenze di un'estrema gravità, sono i seguenti.

Nel 1895 la squadra di riserva, la prima che fu costituita per operare nel mare Adriatico, si trovava nelle acque di Taranto. Il comandante di quella squadra volle esercitare i propri comandanti di navi ad una eventualità, che può verificarsi in caso di guerra, quella cioè di dover essere costretti di notte, a fanali spenti, provenendo dal largo, a passare il canale; ordinò, quindi, che la squadra dell'Adriatico, giungendo dal largo, a notte avanzata, entrasse da Mar Grande a Mar Piccolo, traversando il detto canale.

La manovra, oltremodo ardita (che mai era stata eseguita precedentemente, e che mai più è stata eseguita dopo), riuscì in modo meraviglioso: le navi a fanali spenti - nonostante le condizioni di tempo cattivo, il mare agitato e la pioggia - riuscirono senza il più piccolo inconveniente ad infilare il canale di Taranto ed entrare in Mar Piccolo.

Ma la stessa notte, poche ore dopo, frantumò una parte del muraglione di sinistra del canale, facendo precipitare nel canale grossi

massi, così che sorse in tutti la preoccupazione che le acque fossero ostruite al transito e che la squadra fosse rimasta imbottigliata.

Tale preoccupazione si diffuse con rapidità pari all'importanza del fatto, per cui il ministro del tempo, ammiraglio Mirabello, domandava telegraficamente informazioni al comandante della squadra che si supponeva bloccata.

Se non che, il comandante della squadra, che si era curato di eseguire opportuni scandagli per accertarsi della luce libera al passaggio, assumendo su di sé ogni responsabilità, ordinò alle sue navi di uscire dal Mar Piccolo e di ritornare ad ancorarsi nelle acque aperte del Mar Grande. La manovra fu preoccupante ed emozionante: le navi *Dandolo*, *Sardegna*, *Umberto I*, *Doria*, *Lauria* e *Bausan*, costituenti la squadra di riserva, traversarono il canale con la stessa abilità con cui la notte precedente vi erano entrate a fanali oscurati.

E mi compiaccio di vedere qui, fra noi, il comandante di quella squadra di riserva, il vice-ammiraglio Bettolo.

Ma che cosa sarebbe accaduto se la frana fosse stata più vasta e se lo specchio di acqua rimasto libero non fosse stato sufficiente per far passare la squadra? E soprattutto, che cosa sarebbe stato di una squadra sorpresa in Mar Piccolo da una dichiarazione di guerra, se, al momento di uscirne, fosse stata ostruita dalla caduta della frana? Ogni uomo di semplice buon senso può dare a sé stesso la risposta ad una domanda così grave.

Quell'incidente, a mio credere, avrebbe dovuto aprire gli occhi alle autorità competenti. Pur troppo, non ostante che lo spettacolo di quella frana rimase per molto tempo visibile, nulla si fece, e, peggio ancora, nulla si pensò di fare.

Confessiamolo, in Italia c'è un po' il sistema che, se prima non si è colpiti da qualche grave danno, non pensiamo mai di correre al rimedio. Il saper prevedere e provvedere a tempo non è la più fulgida delle nostre virtù.

Purtroppo, però, altri inconvenienti, e di gravità maggiore si sono avuti a deplorare dopo l'incidente della frana. Tre anni or sono, la *Vettor Pisani*, incagliò nel canale, per causa indipendente dalla abilità professionale del comandante; la nave deviò dalla sua rotta, ed andò ad adagiarsi contro una delle banchine del canale.

Vi è facile immaginare, onorevoli colleghi, la preoccupazione generale dinanzi allo spettacolo di una nave da guerra, incagliata in pieno canale.

La posizione era così pregiudizievole che, per qualche giorno, rimase completamente ostruita l'entrata e l'uscita del canale, mentre altre navi si trovano in Mare Piccolo. Finalmente si riuscì a disincagliare la *Vettor Pisani* dalla disagiata posizione e ad assicurare così la via libera al canale.

Ed anche quella volta, passati i giorni delle preoccupazioni, tolta la nave dalla sua preoccupante posizione, ridata la libertà di movimenti alle altre navi, le Autorità superiori seppellirono l'incidente sotto una coltre di oblio, e non si pensò al solo modo di scongiurare il ripetersi di tali pericoli, quello cioè di un secondo canale navigabile.

Ma c'è di più, onorevoli colleghi. Poichè i fatti avvenuti in tempo di pace non erano bastati a richiamare l'attenzione del ministero della marina, il Fato ha voluto darci qualche più grave avvertimento anche in tempo di guerra.

Stimo utile ricordarlo, tanto più che il paese, interamente preoccupato nei primi giorni di quanto accadeva sul teatro della guerra, non dette importanza ad un incidente, che pure ebbe un carattere eccezionale di gravità. La *Minerva*, nave portamine, usciva dal Mare Piccolo diretta sul teatro della guerra, carica di mine ed esplosivi.

Per un impercettibile guasto al timone, verificatosi proprio quando la nave aveva infilato il canale; la *Minerva* deviò improvvisamente dalla sua rotta e andò colla prua a sbattere contro uno dei piloni di sostegno del ponte girevole, di modo che incagliò di traverso, ostruendo completamente il canale, ed impedendo così di lasciare il Mar Piccolo alla *Vettor Pisani*, la quale batteva bandiera del Duca degli Abruzzi, e che doveva uscire immediatamente dopo, diretta anch'essa sul teatro della guerra.

Altre navi erano ancorate in Mar Piccolo, in attesa di ordini di partenza.

Lascio a voi considerare, onorevoli colleghi, la difficoltà di quella situazione così critica e così piena di pericolose incognite.

Anzi, questo bisogna ricordare a titolo di merito e di onore, le autorità militari marittime di Taranto compirono veri miracoli di zelo e di intelligente attività. In sole 24 ore, lavorando giorno e notte, si riuscì a togliere la *Minerva* da quella posizione di traverso, ed adagiarla contro uno dei muraglioni, dando così via libera alla

Vettor Pisani, la quale potè uscire al largo e muovere verso la sua missione.

Di quali e quanti guai poteva essere causa quell'incidente, ognuno può da sè immaginare. Mi limito soltanto ad invitarvi a pensare al caso in cui, invece di trovarci in guerra con la Turchia, la cui flotta precedentemente si era rinserrata nei Dardanelli, ci fossimo trovati in guerra con un'altra nazione più vicina e più marinara: in tal caso, non 24 ore, ma un'ora sola di ritardo avrebbe potuto forse esserci causa di gravi dolorose conseguenze.

Voglio augurarmi, almeno, che l'incidente della *Minerva* sia servito a richiamare una benedetta volta l'attenzione delle autorità marittime.

Ma c'è anche un altro, se non grave, certo eloquente incidente. L'ultima volta che il compianto ammiraglio Aubry ha dovuto lasciare le acque di Taranto per dirigersi sul teatro della guerra, si trovava con alcune delle navi della squadra dentro il Mare Piccolo.

Si doveva procedere d'urgenza a delle riparazioni al ponte girevole, che richiedevano la necessità di tenerlo chiuso per qualche giorno. Fu quindi prudente che le navi abbandonassero il Mare Piccolo, dove forse compievano qualche rifornimento, o provvedevano a qualche necessaria piccola riparazione. Le navi, in vista anche di eventuali improvvisi ordini di partenza (come infatti avvenne) dovettero quindi andar ad ancorarsi a Mar Grande, per dar tempo al ponte girevole di essere riparato.

Questi incidenti, come vedete, sono troppo eloquenti per loro stessi, per richiamare la attenzione della Camera e dell'onorevole ministro della marina sopra l'imprescindibile necessità del secondo ponte girevole. Ma, indipendentemente da questi incidenti deploratissimi, ci sono alcuni elementi di fatto intrinseci, derivanti dalla strettezza dello attuale canale navigabile. Questo canale fu costruito 25 o 30 anni fa, quando non si pensava ancora alle navi di così grosso tonnellaggio.

Qualunque comandante di nave col quale voi parliate, vi dirà che la preoccupazione, quando si tratta d'infilare il canale navigabile, è sempre grande. Anzi, essi dicono, infilare il canale di Taranto, è come infilare la cruna di un ago.

Ora, se questa preoccupazione esiste adesso per navi, la cui larghezza è appena di venti metri o di poco superiore, che cosa sarà con le nuove navi del tipo *Dante Alighieri* e

Giulio Cesare, la cui larghezza è di 27 metri e la lunghezza di 200 metri?

Ricorderò all'onorevole ministro della marina che la larghezza del canale navigabile di Taranto apparentemente è di metri 74, ma, di fatto, è soltanto di metri 59.40, perchè nel centro vi sono i due piloni di sostegno del ponte che restringono la parte navigabile da metri 74 a metri 59.40.

E quando dalle navi tipo *Giulio Cesare* passerete alle navi *superdreadnoughts*, che sono in progetto e che avranno uno spostamento di 29 mila tonnellate, con una larghezza di 30 metri; quando queste grosse navi si troveranno nel centro del canale, ammesso che si trovino proprio sulla linea mediana, avranno appena 15 o 16 metri di acqua per lato. Ed allora basterà il più piccolo spostamento del timone, la più capillare influenza di corrente, per determinare un sensibile deviamiento. Ed allora? permettete che non risponda ad un quesito così grave e così preoccupante.

Ditemi, onorevole ministro, quale comandante si assumerà a cuor leggero la responsabilità di portare una gigantesca mole di quel genere in un piccolo canale come quello di Taranto?

Nè si può dire che non sarà necessario che le *superdreadnoughts* entrino nel Mar Piccolo, ipotesi questa da scartare assolutamente, perchè il Ministero della marina sta ora costruendo in Mar Piccolo il più grande bacino d'Europa. Anzi, con giusto criterio di sana previggenza che onora gli ammiragli ed il genio militare della regia marina, avete ampliato il primitivo progetto del grande bacino di Taranto, portandone la larghezza da 32 metri a 40 metri, e la lunghezza da 200 a ben 250 metri, dimensioni queste che servono precisamente per immettere nel colossale bacino le future *superdreadnoughts* di 29 mila tonnellate, 30 metri di larghezza e 200 di lunghezza.

Il bacino di Taranto sarà il solo che potrà contenere le colossali moli delle future *superdreadnoughts*. Ora io credo che, perchè questo bacino possa interamente e sicuramente rispondere alla sua finalità, anzitutto occorra che sia assicurata alle navi la tranquillità di navigazione, e che sia garantita nel modo più assoluto la libertà di accesso e di uscita.

Un'altra proposta, che ho sentito ripetere, sarebbe quella di tagliare i piloni dell'attuale ponte, così cinquantanove metri di larghezza diventerebbero settantaquattro. Ma, ammesso pure che i settantaquattro metri dell'attuale canale potessero essere ritenuti

sufficienti, si risolverebbe in questo modo una sola parte del problema, e non la parte più grave, quella cioè di assicurare due vie di accesso e di uscita.

Comprendo che adesso la teoria che predomina, ed è giusta (sono il primo a riconoscerlo) in materia di buon impiego del bilancio della marina, è che i fondi disponibili debbano destinarsi a costruzioni di navi anzi che ad opere a terra. In omaggio a questo giusto principio, anche io sono stato sempre contrario a tutte le proposte di creare nuove basi di operazioni. Ma non bisogna spingere questa teoria fino all'esagerazione, perchè qui il secondo canale navigabile servirebbe precisamente a garantire la libertà di movimento delle navi.

Nel caso del quale vi parlo, non si tratta di seppellire o sperperare gran numero di milioni in opere fisse di discutibile valore reale: qui, invece, si tratta di assicurare, con poca spesa, la via di accesso e di uscita dal Mar Piccolo alle nostre navi, le quali, l'esperienza l'ha purtroppo dimostrato, potrebbero trovarsi bloccate nel Mar Piccolo per un guasto al ponte girevole o per una ostruzione del canale navigabile.

Che cosa faremmo noi di queste colossali navi, il giorno in cui, per un accidente fortuito, per un delitto, in caso di guerra e di ostruzione voluta, dovessero rimanere immobilizzate nel Mare Piccolo, oppure se una o più navi, provenienti dal teatro della guerra e necessitanti di riparazioni urgenti, non potessero entrare nel Mare Piccolo dove sono situati i bacini e le officine?

E comprenderei anche la pregiudiziale finanziaria, se la spesa per il secondo canale dovesse essere tale da costringerci ad una limitazione nella spesa delle nuove costruzioni. Tutt'altro.

L'attuale canale lungo 300 e più metri, con un'altezza massima di circa 17 metri, costò 4 milioni e 200 mila lire.

Un secondo canale a Porta Napoli non incontrerebbe le difficoltà di quello attuale, poichè a quel punto non occorrerebbe fare muraglioni, essendo il livello della città a meno di due metri sulla linea d'acqua.

Tenendo calcolo del maggior costo attuale della mano d'opera, si può prevedere, al massimo, un'altra spesa di quattro a cinque milioni.

Ma cosa sono cinque milioni in confronto del valore di una delle future grandi navi, il cui valore è preventivato dagli 85 ai 90 milioni? Ed ammesso pure che questo canale navigabile dovesse servire soltanto per

le grosse navi attualmente in costruzione, cioè per le sei navi tipo *Giulio Cesare*, e le due *superdreadnoughts* da impostarsi prossimamente, è bene ricordare che queste sole otto navi rappresentano un capitale di più di mezzo miliardo.

Ora, se voi ripartite cinque milioni sopra un valore di mezzo miliardo, avrete una spesa dell'uno per cento. E non credete che valga la pena, con un premio di assicurazione così minimo, dell'uno per cento, di garantire la piena libertà di movimento ad otto navi del costo complessivo superiore al mezzo miliardo?

No, onorevoli colleghi, non sarebbe serio accampare l'ostacolo della spesa per un'opera che, pur essendo di vitale necessità per la marina, costerebbe anche tanto poco, specie se ricordiamo opere già costruite o in costruzione di assai dubbia efficacia militare e che sono costate alla marina molte diecine di milioni.

Apprezzi, ma non accetti la difficoltà della grande spesa, quando alcuni anni or sono, da questi banchi, lanciasti l'idea di un'opera grandiosa, quale sarebbe il taglio di un canale navigabile da Taranto a Brindisi. L'idea forse ad alcuni sembrò folle, ma molti tecnici autorevoli la caldeggiarono. Non fu follia per la Germania il canale di Kiel, non sarebbe follia, nè per la Germania, nè per l'Inghilterra, il taglio di un canale fra Taranto e Brindisi.

Contro quel progetto non c'è che un solo ostacolo positivo, quello dell'ingente spesa, la quale ammonterebbe forse a più di 200 milioni. Ma, nel caso presente, si tratta di una opera indispensabile, e di costo molto limitato.

Va data gran lode alle autorità competenti del Ministero della marina per la decisione presa di costruire in Mar Grande la diga foranea, la quale chiuderà i due passaggi: quello fra Punta Rondinella e l'isola di San Pietro e quello fra San Pietro e l'isola di San Paolo. In tal modo sarà assicurata una tranquillità d'ancoraggio alle navi che sorgono nel Mar Grande, e nel contempo la diga foranea costituirà un'ostruzione naturale, insormontabile anche alle torpediniere nemiche.

Ma la diga foranea risolve soltanto una parte del problema, cioè la sicurezza dell'ancoraggio delle navi in Mare Grande: limita le circostanze che oggi impongono alle navi l'entrata nel Mar Piccolo, ma non le elimina e non le distrugge tutte, perchè rimarranno sempre i casi di avarie, la pos-

sibile necessità di rifornire le navi nei due mari, per accelerare le operazioni con un rifornimento simultaneo, cioè parte in Mare Grande e parte in Mare Piccolo.

Non si potranno certo eliminare i casi delle avarie, che impongono l'entrata delle navi nel Mar Piccolo, per eseguire le riparazioni in arsenale od in bacino; non si potrà certo fare a meno di dover procedere alla pulitura ed alla visita delle carene delle navi.

Quindi la diga foranea, meravigliosa concezione per assicurare una tranquillità di ancoraggio nel Mare Grande, non elimina gli inconvenienti deplorati, derivanti dal disporre oggi di un'unica e stretta via di accesso nel Mar Piccolo.

Da tutto quanto ho qui esposto, risulta chiara la necessità di costruire il secondo canale a Porta Napoli, necessità prevista da moltissimi anni, e per la quale non mancarono giuste ed autorevoli voci di proteste quando fu decisa la costruzione dell'attuale porto mercantile, porto costruito nel punto meno adatto, specie perchè con la costruzione già eseguita del molo occidentale e quella che sta per iniziarsi del molo orientale, si verrà talmente a restringere l'entrata del porto, al punto che il ceto commerciale marittimo, in un memoriale che stamane è stato presentato al ministro dei lavori pubblici, dall'egregio e benemerito sindaco di Taranto commendatore Troilo, reclama giustamente che il molo orientale ancora da costruirsi sia da spostarsi più a levante per rendere meno stretta l'entrata ai piroscafi.

Ricorderò anche che lo stesso onorevole Arlotta deplorava ciò nella sua relazione del 1904, dicendo così: « Questo fatto delle nuove opere iniziate mostra quanto si abbia avuto torto di non tenere in alcun conto le raccomandazioni della Giunta del bilancio e della Camera ».

A Taranto hanno costruito il porto mercantile precisamente all'imboccatura dell'invocato secondo canale navigabile.

Quel porto mercantile è un grave errore tecnico come porto commerciale; è un vero delitto se si considera che il già costruito molo occidentale è un ostacolo in caso dell'apertura del secondo canale navigabile; e se si costruisse anche il molo orientale, si verrebbe a compromettere definitivamente l'esecuzione di un'opera militare dalla quale potrà dipendere l'efficienza delle squadre o delle singole unità da battaglia.

Ma, poichè si è ancora in tempo, dispo-

nete, onorevole ministro, d'accordo col vostro collega dei lavori pubblici — l'onorevole Sacchi, che vedo ora con piacere al vostro fianco — che sia sospesa l'esecuzione del secondo molo.

Il commercio tarentino vedrà ritardata la tanto invocata sistemazione del suo porto mercantile, ma dinanzi ad un'opera di grande interesse nazionale militare, tutti, ne son sicuro, sapranno far tacere la voce degli interessi commerciali.

La città di Taranto ha dato molte prove del suo nobile disinteresse, ogni qual volta si è trattato di opere riguardanti la difesa della patria; saprà anche questa volta sacrificarsi dinanzi alla impellente necessità di rendere sicuro l'accesso e l'uscita da Mar Piccolo delle navi della patria.

La brevità della discussione mi impedisce di accennare, sia pure fuggacemente, alla opportunità di dare alle navi mercantili un più sicuro porto nel Mar Piccolo o in altro punto dello stesso Mar Grande. Del resto, negli archivi del Genio civile debbono esistere studi e progetti assai più logici e più pratici di quello che, senza alcun elementare criterio di buona politica portuaria, fu prescelto, e contro il quale le autorità militari marittime non si curarono di protestare a tempo.

Onorevole ministro, attendo da voi una risposta concreta a queste mie osservazioni e proposte.

In breve volger di anni, l'esperienza, sia in tempo di pace, sia in tempo di guerra, ha dimostrato i gravi pericoli cui si può andare incontro, non dotando Taranto di un secondo canale navigabile. Essi non permettono di dilazionare simile provvedimento. È vero che la fortuna e l'abilità degli uomini ci hanno aiutato nello scongiurarne le conseguenze; ma non credo sia buon dogma d'arte militare quello di fare troppo assegnamento sulla fortuna e sul caso.

Provvedete in tempo, onorevole ministro, e farete opera, della quale, più che Taranto, ritenetelo per fermo, vi saranno grate la marina e la nazione. (*Vive approvazioni — Molti deputati si congratulano con l'oratore*).

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. L'onorevole Di Palma, non con uno, ma con mille argomenti, ha dimostrato la necessità d'un secondo canale che riunisca il Mar Piccolo alla rada di Taranto. Ed io lo ringrazio sentitamente di

aver richiamato la mia attenzione su questa importante questione, della quale finora (lo confesso) non m'ero occupato. Appena egli m'annunziò la sua interpellanza, mi feci un dovere di studiare tutti i precedenti della questione; e vidi che la sola questione seria che adesso si presenta per trasformare il canale Porta Napoli, se non isbaglio, in un secondo canale, è nei riguardi del commercio, pei lavori del porto mercantile che sono già avanzati. È già costruito il molo di ponente; credo siano appaltati i lavori del molo di levante; ma questa è sempre una questione secondaria di fronte alle necessità della difesa.

Badando ai pericoli ai quali ha accennato in modo esauriente l'onorevole Di Palma, credo che non vi sia da esitare. Sono sicuro pertanto che il mio collega dei lavori pubblici sarà disposto a studiare con me la soluzione migliore per dare alla piazza di Taranto un secondo canale, e sistemare nel modo più conveniente il traffico mercantile.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 112 s'intende approvato in lire 2,395,000.

Capitolo 113. Acquisti ed impianti di macchinari, attrezzi, ecc., occorrenti per gli stabilimenti militari marittimi — Trasformazione e manutenzione dei mezzi di lavoro, lire 1,750,000.

Capitolo 114. Energia elettrica, combustibili ed altri generi di consumo, spese generali per gli stabilimenti militari marittimi e spese per collaudo di materiali, lire 2,040,000.

Capitolo 115. Materiale per la costruzione di nuove navi e manutenzione delle navi esistenti — Scafi, motori, armi a bordo ed a terra, lire 60,000,000.

Capitolo 116. Mercedi al personale lavorante degli stabilimenti militari marittimi, lire 18,120,000.

Capitolo 117. Spese varie per il personale lavorante, lire 1,400,000.

Capitolo 118. Acquisto di munizionamenti da guerra, conservazione dei munizionamenti esistenti — Materiali per costruzione di bersagli, lire 3,270,000.

Capitolo 119. Difese costiere — Materiale (Acquisto e manutenzione dei materiali di uso specifico delle difese costiere e impianto e funzionamento delle stazioni foto-elettriche per la difesa delle piazze marittime), lire 300,000.

Capitolo 120. Eventuali deficienze di Cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo

o da negligenza di agenti dell'amministrazione (legge 17 luglio 1910, n. 511), per memoria.

Capitolo 121. Fondo a disposizione per eventuali deficienze dei capitoli relativi alle spese della marina militare, lire 500,000.

Titolo II. — Spesa straordinaria. — Categoria I. Spese effettive. — Spese generali. — Capitolo 122. Personale transitorio e in via di eliminazione (*Spese fisse*), lire 120,000.

Capitolo 123. Assegni di aspettativa, di disponibilità e di congedo provvisorio (*Spese fisse*), lire 95,000.

Capitolo 124. Costruzione dell'edificio destinato a sede del Ministero della marina e dell'attigua caserma pel distaccamento del Corpo reali equipaggi (Legge 18 luglio 1911, n. 836) (*Spesa ripartita*), per memoria.

Spese per la marina mercantile. — Capitolo 125. Fondo a disposizione per gli arredamenti delle capitanerie di porto (Legge 2 luglio 1907, n. 630), per memoria.

Spese per fari e segnalamenti marittimi. — Capitolo 126. Illuminazione delle coste, boe, ecc. (Legge 13 marzo 1904, n. 102 e 14 luglio 1907, n. 542, lire 810,000.

Spese per la marina militare. — Capitolo 127. Fondo complementare per le costruzioni navali (Legge 27 giugno 1909, numero 384 e 2 luglio 1911, n. 630) lire 4,432,560.

La cifra di questo capitolo dev'essere variata e portata a lire 9,432,560.

Capitolo 128. Assegnazioni concesse dalle leggi 27 giugno 1909, n. 384 e 2 luglio 1911, n. 630, per spese non riferentisi alle costruzioni navali, lire 10,000,000.

Anche la cifra di questo capitolo dev'essere variata e diminuita a lire 5,000,000.

Categoria IV. Partite di giro. — Capitolo 129. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 2,723,527.44.

Riassunto per titoli. — Titolo I. — Spesa ordinaria. — Categoria I. Spese effettive. — Spese generali, lire 2,181,000.

Debito vitalizio, lire 9,922.500.

Spese per la marina mercantile, lire 23,352,461.32.

Spese per fari e segnalamenti marittimi, lire 1,418,020.

Spese per la marina militare, lire 161,831,100.

Totale della categoria prima della parte ordinaria, lire 198,705,081.32.

Titolo II. — Spesa straordinaria. — Categoria I. — Spese effettive. — Spese generali, lire 215,000.

Spese per la marina mercantile, per memoria.

Spese per fari e segnalamenti marittimi, lire 810,000.

Spese per la marina militare, lire 14,432,569.

Totale della categoria prima della parte straordinaria, lire 15,457,560.

Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie), lire 214,162,641.32.

Categoria IV. — Partite di giro, lire 2,723,527.44.

Riassunto per Categorie. — Categoria I. — Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria), lire 214,162,641.32.

Categoria IV. — Partite di giro, lire 2,723,527.44.

Pongo a partito il totale generale, a cui ascende il bilancio della marina, in lire 216,886,168.76.

(È approvato).

Ora passiamo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1912 al 30 giugno 1913, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge ».

(È approvato).

Art. 2.

« Con i fondi assegnati ai capitoli n. 115 « Materiale per la costruzione di nuove navi e manutenzione delle navi esistenti — Scafi, motori, armi a bordo ed a terra », n. 116 « Mercedi al personale lavorante degli stabilimenti militari marittimi », n. 127 « Fondo complementare per le costruzioni navali (legge 27 giugno 1909, n. 384 e 2 luglio 1911, n. 630) » dello stato di previsione annesso, il Governo del Re provvederà alla manutenzione del naviglio e delle armi ed ai sottototati lavori di nuove costruzioni:

1° Nave da battaglia di 1ª classe *Dante Alighieri*;

2° Nave da battaglia di 1ª classe *Conte di Cavour*;

3° Nave da battaglia di 1ª classe *Giulio Cesare*;

4° Nave da battaglia di 1ª classe *Leonardo da Vinci*;

5° Nave da battaglia di 1ª classe *Andrea Doria*;

6° Nave da battaglia di 1ª classe *Duilio*,

7° Nave esploratrice *Quarto*;

8° Nave esploratrice *Marsala*;

9° Nave esploratrice *Nino Bixio*;

10° Nave bacino sommergibili;

11° Nave sussidiaria per stazioni nell'America del Sud;

12° Acquisto d'un trasporto usato per servizi dipartimentali;

13° Costruzione d'una nave per servizio idrografico;

14° Naviglio sottile, torpediniere e sommergibili;

15° Navi di uso locale, palischermi a vapore e galleggianti ».

(È approvato).

Art. 3.

« A termini della legge 20 giugno 1909, n. 366, per l'esercizio 1912-13, il Ministero del tesoro è autorizzato ad anticipare al Ministero della marina, in conto corrente fondi fino al massimo di lire 7,000,000, per il servizio di cassa delle regie navi che non si trovano nella posizione amministrativa di disarmo.

« Le delegazioni del tesoro sulle quali per l'esercizio predetto potranno essere rilasciati ordini di pagamento, a carico del conto corrente, sono quelle di Genova, Napoli, Lecce e Venezia ».

(È approvato).

Art. 4.

« È approvato il bilancio del regio Comitato talassografico italiano per l'esercizio finanziario 1912-13, di cui alla tabella A annessa alla presente legge ».

Si dia lettura della Tabella A:

DE NOVELLIS, segretario, legge:

Entrata. — Capitolo 1. Contributo dello Stato, iscritto nel bilancio del Ministero della marina (Legge 13 luglio 1910, n. 442), lire 60,000.

Capitolo 2. Contributi e proventi diversi, per memoria.

Spesa. — Capitolo 1. Personale — Indennità al segretario, tesoriere, archivistà — Indennità ai direttori del servizio aereologico (*Spese fisse*), lire 18,320.

Capitolo 2. Indennità di viaggio e di trasferta ai membri del regio Comitato e al personale dipendente, lire 9,000.

Capitolo 3. Servizio aereologico, lire 10,000.

Capitolo 4. Spese per le pubblicazioni, lire 5,000.

Capitolo 5. Spese per stampati, cancelleria, posta, telegrafo, di spedizione, lire 1,200.

Capitolo 6. Spese per mobili, arredamento locali, acquisto di libri e di reagenti, lire 3,000.

Capitolo 7. Acquisto di strumenti e dotazioni scientifiche, lire 2,000.

Capitolo 8. Spese impreviste, lire 3,500.

Capitolo 9. Fondo per la costruzione degli istituti scientifici, lire 7,980.

Riepilogo. — Entrata, lire 60,000.

Spesa, lire 60,000.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito l'articolo 4 con l'annessa tabella della quale è stata data lettura.

(È approvato).

Anche questo bilancio sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta e invito gli onorevoli segretari e la Commissione di scrutinio a procedere alla numerazione dei voti.

(Si procede alla numerazione dei voti).

Presentazione di disegni di legge.

CREDARO, ministro dell'istruzione pubblica. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CREDARO, ministro dell'istruzione pubblica. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Assegnazione di fondi straordinari per gli scavi di Ostia, e per il restauro dei monumenti di Aosta, del Palazzo Ducale di Mantova e del Duomo di Como;

Costituzione di speciali uffici per la custodia, la conservazione e l'amministrazione dei singoli monumenti;

Facoltà di concedere al Governo del Re di provvedere con decreto reale alla designazione del numero degli insegnanti ordinari e straordinari delle scuole medie governative;

Per rendere utile agli effetti dell'ammissione agli esami di primo ragioniere il servizio prestato nelle altre amministrazioni dello Stato dai ragionieri assunti al Ministero dell'istruzione pubblica con i regi decreti 23 giugno e 21 ottobre 1910.

Chiedo che questi disegni di legge siano deferiti tutti all'esame della Giunta generale del bilancio.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro dell'istruzione pubblica della presentazione dei seguenti disegni di legge:

Assegnazione di fondi straordinari per gli scavi di Ostia, e per il restauro dei monumenti di Aosta, del Palazzo Ducale di Mantova e del Duomo di Como;

Costituzione di speciali uffici per la custodia, la conservazione e l'amministrazione dei singoli monumenti;

Facoltà di concedere al Governo del Re di provvedere con decreto reale alla designazione del numero degli insegnanti ordinari e straordinari delle scuole medie governative;

Per rendere utile agli effetti dell'ammissione agli esami di primo ragioniere il servizio prestato nelle altre amministrazioni dello Stato dai ragionieri assunti dal Ministero dell'istruzione pubblica, con i regi decreti 23 giugno e 21 ottobre 1910.

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti e trasmessi alla Giunta del bilancio, secondo la richiesta dell'onorevole ministro.

Sui lavori parlamentari.

PRESIDENTE. Ora si potrebbe procedere all'esame dello stato di previsione della spesa per il Ministero dell'istruzione pubblica, per l'esercizio finanziario 1912-13.

MURRI. Come primo iscritto per parlare, chiedo che sia rimesso a domani l'inizio della discussione, essendo ormai tardi.

PRESIDENTE. Onorevole Murri, si potrebbe almeno cominciare.

Io non intendo di limitare il diritto di alcuno; ma credo pure che in questo momento non sia il caso di far lunghe discussioni. Parmi anzi che sarebbe opportuno sollecitarle un poco; pensando che poi avremo da passare alla discussione della nuova legge elettorale. (Benissimo!)

MURRI. Prego proprio l'onorevole presidente...

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Se così desidera la Camera, rimettiamo pure a domani la discussione del bilancio dell'istruzione pubblica.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni presentate oggi.

DE NOVELLIS, segretario, legge:

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, sulle cause e respon-

sabilità del recente disastro di Sanremo prodotto dalla caduta di un muro di sostegno della passeggiata a mare.

« Agnesi, Marsaglia ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli esteri per sapere quale sia la situazione politica di Creta, dove le Potenze protettrici mancando alle più solenni promesse, dopo avere stancata la pazienza della popolazione, la costringono di ricorrere a pericolosi mezzi estremi, per ottenere la meritata giustizia.

« Galli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione per sapere se intenda intervenire sollecitamente perchè lo splendido Anfiteatro di Lecce, monumento nazionale, sia liberato dalle infiltrazioni di fogne che ne rendono impossibile, a causa de' miasmi pestilenziali, l'accesso ai visitatori.

« Cotugno ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle finanze per sapere se sia vero che nel concorso indetto fra i geometri aggiunti del catasto per il passaggio alla categoria di ruolo si siano presentati aspiranti in numero insufficiente a coprire i posti vacanti, e se non creda che tale deficienza numerica sia un indice della necessità di eliminare l'anormalità determinata dal sistema di mantenere in organico due categorie diverse di geometri per compiere identiche funzioni, fondendo invece i due ruoli in uno solo.

« Molina, Cao Pinna ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra sul ritardo dell'applicazione del regolamento approvato con regio decreto 22 giugno 1911 agli operai dei panifici militari.

« Buonanno ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno intorno alle condizioni della pubblica sicurezza nel mandamento di Trentola e specialmente nel territorio del comune di Vico di Pantano e se non creda di dover istituire una stazione di carabinieri nel comune suddetto.

« Buonanno ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno circa le reiterate violenze consumate dal vice-ispettore Tabusso contro il diritto di riunione elettorale il giorno 17 marzo in Alessandria.

« Treves ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della guerra per sapere se sia vero che il sottotenente medico di complemento dottor Francesco Tondi sia stato deferito al Consiglio di disciplina sotto l'accusa di essere socialista.

« Canepa, Merlani, Bonomi Ivanoe, Cabrini, Trapanese, Dello Sbarba ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere se non ritenga conveniente accrescere la sorveglianza della pesca nel Lago Trasimeno in attesa della prossima riforma legislativa di detto lago.

« Gallenga ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri se la pubblicazione del *Corriere della Sera* sul « Memoriale » cade sotto la generica ed anticipata smentita della *Stefani*, ed in caso contrario quali furono le ragioni per fare ad un deputato la privilegiata confidenza di un documento che il Governo dichiarava di voler mantenere segreto. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Pinchia ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi, per conoscere le ragioni dell'inesplicabile ritardo all'apertura dell'ufficio postale di terza classe a Guadagnolo, frazione del comune di Poli. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Valenzani ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere le ragioni del ritardo nella consegna del secondo gruppo di lavori, già da tempo concesso anche in appalto, alla stazione ferroviaria di Campobasso (edificio viaggiatori e piccola velocità). (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Cannavina ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere a quale punto siano i lavori della R. Com-

missione per la pubblicazione dei manoscritti di Leonardo da Vinci. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Incontri ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, per sapere se non si debba ormai, dopo tante e varie insistenze, provvedere, con tenuissima spesa, alla costruzione di una piccola stanza d'aspetto alla stazione ferroviaria di Ramodipalo (Rovigo) mentre la unica cameretta attuale serve, come cucina pel capo fermata e famiglia sua e anche come ambiente d'attesa per i viaggiatori, considerando che le vicine fermate di Salvaterra e Villa d'Adige, che non hanno maggiore importanza per il traffico, sono provvedute d'un'altra stanza d'aspetto, come quella che il sottoscritto, razionalmente, domanda. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Valli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno per sapere quali ostacoli si frappongono alla presentazione alla Camera del disegno di legge sulla circoscrizione territoriale dei comuni di Diano Marina, Diano Castello e Diano Calderina, già approvato fin dalla scorsa estate dal Consiglio dei ministri e di urgente necessità per l'attuazione del nuovo Catasto in quel mandamento. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Canepa ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri per sapere quali sieno i vantaggi, che, secondo la relazione Deschanel sulla politica estera presentata alla Camera francese il 12 luglio 1911, il Governo francese avrebbe ottenuto dalla Bulgaria per i propri istituti scolastici e religiosi, in cambio della promessa di abolire il regime delle capitolazioni. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Colonna di Cesarò ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

Risultamento della votazione segreta.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta:

Votazione di ballottaggio per la nomina di un commissario del Consiglio di assistenza e beneficenza:

Votanti 233 — Maggioranza 117

Ebbero voti gli onorevoli:

Furnari	134
Baslini	75
Schede bianche e nulle	24

Eletto Furnari.

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1912-13 (981):

Presenti e votanti	237
Maggioranza	119
Voti favorevoli	211
Voti contrari	26

(*La Camera approva*).

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1912-13 (982):

Presenti e votanti	237
Maggioranza	119
Voti favorevoli	218
Voti contrari	19

(*La Camera approva*).

Stati di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1911-12 (892):

Presenti e votanti	237
Maggioranza	119
Voti favorevoli	214
Voti contrari	23

(*La Camera approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate — Abozzi — Agnesi — Alessio Giulio — Amato — Amici Giovanui — Amici Venceslao — Ancona — Artom — Astengo. Baccelli Alfredo — Bacchelli — Badaloni — Balsano — Barnabei — Baslini — Battaglieri — Benaglio — Bergamasco — Berlingieri — Bertarelli — Bertolini — Bettolo — Bianchi Vincenzo — Bignami — Bocconi — Boitani — Bolognese — Bonicelli — Borsarelli — Bouvier — Brizzolesi — Brunialti — Buccelli — Buonanno — Buonvino. Caetani — Calissano — Calisse — Callaini — Calleri — Camera — Cameroni — Campi — Canepa — Canevari — Cannavina — Cao-Pinna — Capaldo — Capece-Minutolo Alfredo — Caputi — Carboni-Boj —

Carboni Vincenzo — Carmine — Cartia — Carugati — Casalegno — Casolini Antonio — Castoldi — Cavagnari — Cavina — Cermenati — Chiaraviglio — Chiesa Eugenio — Chimienti — Chimirri — Ciacci Gaspare — Ciappi Anselmo — Ciccarone — Cimati — Cimorelli — Ciocchi — Cipriani Gustavo — Ciruolo — Cirmeni — Codacci-Pisanelli — Colonna Di Cesarò — Colosimo — Congiu — Coris — Cornaggia — Corniani — Cottafavi — Cotugno — Credaro — Croce — Curreno.

Daneo — De Amicis — De Bellis — De Cesare — Del Balzo — Della Porta — Dello Sbarba — De Michele-Ferrantelli — De Nava Giuseppe — De Novellis — De Seta — Devecchi — Di Cambiano — Di Frasso — Di Marzo — Di Palma — Di Robilant — Di Rovasenda — Di Sant'Onofrio — Di Scalea — Di Stefano — Di Trabia.

Facta — Faelli — Falcioni — Falletti — Faustini — Fazi — Fede — Fera — Ferri — Fraccacreta — Francica-Nava — Frugoni — Fulci — Fumarola — Fusinato.

Gallenga — Galli — Gallini Carlo — Gallo — Gangitano — Gerini — Giaccone — Giacobone — Giovanelli Alberto — Giovanelli Edoardo — Girardi — Giusso — Grosso-Campana — Guarracino — Guglielmi — Guicciardini.

Incontri.

Joele.

Lacava — La Via — Leonardi — Liberini Pasquale — Longinotti — Lucchini — Lucernari — Luciani — Luzzatto Arturo.

Macaggi — Magliano — Manfredi Manfredo — Mango — Marzotto — Materi — Maury — Meda — Mendaja — Mezzanotte — Miliani — Modica — Molina — Montauti — Montresor — Montù — Morelli Enrico — Morelli-Gualtierotti — Morpurgo — Mosca Tommaso — Murri.

Niccolini Giorgio.

Orlando Salvatore — Ottavi.

Pala — Pantano — Papadopoli — Patrizi — Pavia — Pellerano — Perron — Pietravalle — Podestà — Pozzato — Pozzo Marco.

Quaglino — Queirolo.

Raineri — Rebaudengo — Riccio Vincenzo — Ridola — Rienzi — Rochira — Romanin-Jacur — Romeo — Romussi — Rondani — Rossi Cesare — Rossi Eugenio — Roth — Rubini.

Sacchi — Salandra — Sanjust — Santamaria — Santoliquido — Scalini — Scano — Scellingo — Scoreciarini-Coppola — Sighieri — Silj — Simoncelli — Solidati-Ti-

burzi — Sonnino — Soulier — Speranza — Squitti — Stoppato.

Tedesco — Teodori — Testasecca — Tinozzi — Torlonia — Torre — Toscanelli — Tovini — Trapanese — Turbiglio.

Vaccaro — Valenzani — Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Venzi — Vicini — Visocchi.

Sono in congedo:

Abignente — Angiolini.

Baragiola — Berti.

Cascino.

De Tilla — D'Oria.

Ferraris Carlo.

Grippo.

Indri.

Lucifero.

Manfredi Giuseppe — Marcello — Martini — Moschini.

Nava Ottorino — Negri de Salvi.

Paniè — Paparo — Pastore — Pellicchi — Pieraccini — Pozzi Domenico.

Raspone — Rizza.

Salamone.

Tamborino.

Sono ammalati:

Avellone.

Berenini.

Calvi — Cassuto — Cesaroni — Cicotti — Colajanni — Comandini.

Fabri — Fusco Ludovico.

Giuliani.

Leone — Longo.

Matteucci — Modestino.

Ruspoli.

Salvia.

Assenti per ufficio pubblico:

Messedaglia.

Negrotto.

Pais-Serra.

Rava.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole presidente del Consiglio, per domani crederei opportuno di inscrivere nell'ordine del giorno, ancor prima della votazione segreta, la discussione dei due seguenti disegni di legge:

Stati di previsione dell'entrata e della spesa per la colonia della Somalia italiana, per l'esercizio finanziario 1911-12;

Assestamento del bilancio di previsione per la colonia della Somalia italiana per l'esercizio finanziario 1910-11. Ciò perchè vi è un termine di scadenza, mi pare, al 30 marzo.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Sta bene.

La seduta termina alle 18.50.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.
2. Domanda a procedere contro il deputato Grosso-Campana per il reato di cui all'articolo 247 del Codice di commercio e per due distinti reati di truffa continuata (644-B).

3. Domanda a procedere contro il deputato Squitti per ingiurie (1000).

Discussione dei disegni di legge:

4. Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Colonia della Somalia Italiana per l'esercizio finanziario 1911-1912. (916).

5. Assestamento del bilancio di previsione della Colonia della Somalia Italiana per l'esercizio finanziario 1910-11 (939).

6. *Votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge:*

Inchiesta parlamentare sulla spesa per la costruzione del Palazzo di Giustizia in Roma (946).

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1912-13 (984).

Discussione dei disegni di legge:

7. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1912-13 (979).

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

Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1912-13 (985).

Discussione dei disegni di legge:

9. Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1912-13 (977).

10. Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1912-13 (978).

11. Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1912-13 (974).

12. Disposizioni per gli esami delle scuole elementari, popolari e medie (*Approvato dal Senato*) (922).

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

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

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

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

17. 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).

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

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

20. 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 spedalità di sudditi poveri italiani ricoverati negli ospedali Austro-Ungarici ai sensi della legge 2 gennaio 1897, n. 35 (186).

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

22. Ordinamento dell'albo giudiziario degli ingegneri, architetti ed agronomi (591).

23. Norme per il transito ed il soggiorno delle navi mercantili lungo le coste dello Stato (*Modificato dal Senato*) (53-B).

24. Aggregazione del comune di Santa Domenica Vittoria al mandamento di Francavilla Sicilia (483).

25. Conversione in legge del regio decreto 21 ottobre 1910, n. 735, riguardante la proroga della scadenza delle cambiali e degli assegni bancari pagabili nel comune di Napoli (605).

26. Disposizioni sul reato di diffamazione (85).

27. Conversione in legge del regio decreto n. 558 del 29 luglio 1909 riguardante modificazioni alle tariffe e condizioni per trasporti in considerazione della legge 7 luglio 1907, n. 489, sul riposo settimanale (726).

28. Ordinamento del Consiglio coloniale (755).

29. Provvedimenti per l'istruzione forestale (652).

30. Tombola telegrafica a favore del Conservatorio dei poveri orfani, dell'Ospedale di Santa Chiara, della Congregazione di carità, dell'Orfanotrofio femminile e dell'Ospizio di mendicizia di Pisa (803).

31. Provvedimenti per le case popolari economiche e per agevolare la costruzione ed il trasferimento di proprietà d'altri edifici ad uso di abitazione (450).

32. Aumento del numero dei consiglieri di Stato (578).

33. Provvedimenti per la formazione e conservazione della piccola proprietà rustica e per il bene di famiglia (449).

34. Indicazioni stradali. (*D'iniziativa del Senato*) (741).

35. Conversione in legge del regio decreto 19 gennaio 1911, n. 54, emanato in virtù della facoltà concessa dall'articolo 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, prorogata con le leggi 26 dicembre 1909, n. 721, 13 luglio 1910, n. 455 e 30 dicembre 1910, n. 910 (792).

36. Sugli usi civici e sui domini collettivi nelle provincie dell'ex-Stato pontificio, dell'Emilia e di Grosseto (252).

37. Lotteria a favore delle Congregazioni di carità di Caltagirone e Grammichele (787).

38. Tombola telegrafica a favore dell'Asilo di infanzia di Viterbo, dell'erigendo ricovero dei vecchi cronici in Orte, e degli ospedali di Orte, Vetralla, Soriano nel Cimino e Vignanello (827).

39. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Furci (Santa Teresa di Riva) e Francavilla di Sicilia (693).

40. Tombola a favore della Congregazione di carità, dell'ospedale civico e del ricovero di mendicizia d'Eboli (890).

41. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Ragusa, Ragusa Inferiore, Monterosso, Chiaramonte Gulfi, Giarratana e Buccheri, e degli asili infantili e di mendicizia di detti comuni (789).

42. Concorso dello Stato nelle spese per un monumento che ricordi in Melito Porto Salvo lo sbarco di Garibaldi (942).

43. Disposizioni sulle sovrimposte comunali e provinciali alle contribuzioni dirette fondiari e sulle spese facoltative (932).

44. Riunione delle tombole e lotterie nazionali (927).

45. Giudizio contenzioso sui conti degli Enti locali (904).

46. Per la difesa del paesaggio (496).

47. Aggregazione del comune di Campione al mandamento di Como (947).

48. Aumento del limite massimo dell'annualità per pensioni di autorità al personale dipendente dai Ministeri della guerra e della marina per l'esercizio 1911-12 e determinazione del limite stesso per le pensioni da concedersi al personale dipendente dal Ministero della guerra nel 1912-13 (1011).

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

Seguito della discussione dei disegni di legge:

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

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

52. Sospensione delle autorizzazioni di tombole e lotterie nazionali. (*Approvato dal Senato*) (684).

53. Modificazione dell'articolo 77 della legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante l'ordinamento del servizio delle strade ferrate non concesse all'industria privata (709).

Discussione dei disegni di legge:

54. Aggregazione del comune di San Pietro in Guarano al mandamento di Cosenza (895).

55. Conversione in legge del regio decreto col quale venne concessa l'indennità di disagiata residenza, durante l'esercizio finanziario 1911-12, agli impiegati civili residenti nei comuni maggiormente danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 (1024).

56. Conversione in legge dei reali decreti 31 dicembre 1911 e 15 febbraio 1912, sull'ordinamento della circolazione monetaria in Tripolitania e Cirenaica (1026).

57. Conversione in legge del regio decreto 10 dicembre 1911 che autorizza gli Istituti di emissione ad aprire filiali in Tripolitania e Cirenaica (1027).

58. Pensioni privilegiate di guerra ai militari di truppa del Regio esercito e della regia marina ed alle loro famiglie (1041).

59. Modificazioni al testo unico delle leggi sugli stipendi ed assegni fissi per il regio esercito (1046).

60. Applicazione delle disposizioni in materia di aumenti sessennali sugli stipendi a carico dello Stato (965).

61. Approvazione delle eccedenze di impegni per la somma di lire 8,567.89 verificatesi nelle assegnazioni di alcuni capitoli,

concernenti spese facoltative, dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1910-11 (992).

62. Approvazione di maggiori assegnazioni per lire 78,972.55 occorrenti per provvedere al saldo di spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1910-1911 (993).

63. Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 19,845,926.64, verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli del bilancio dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1910-11 (994).

64. Assegnazione straordinaria di lire 0,000 come concorso dello Stato nelle spese

per la X Esposizione internazionale d'arte da tenersi nella città di Venezia nel 1912 (1031).

65. Convalidazione del regio decreto 3 ottobre 1911, n. 1106, che porta norme per le provviste, lavorazioni e trasporti di generi e materiali occorrenti per la spedizione in Tripolitania (1035).

66. Provvedimenti per il trattamento di pensione degli operai dipendenti dall'Amministrazione della guerra (1037).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1912 — Tip. della Camera dei Deputati.