LVIII.

TORNATA DI VENERDÌ 16 LUGLIO 1920

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DE NICOLA.

INDICE.

Pag.

Congedi 3446

Verifica di poteri 3446

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni e indice relativo 3446

Disegni di legge (*Presentazione*):
MEDA, *ministro* 3446
GIOLITTI, *presidente del Consiglio* 3471
LABRIOLA, *ministro* 3471

Interrogazioni:
Conservazione delle strade militari:
BERTINI, *sottosegretario di Stato* 3446
PESTALOZZA 3447
Elettrificazione della ferrovia Roma-Castellammare Adriatico:
BERTINI, *sottosegretario di Stato* 3449
RICCIO 3450
Diritti d'autore:
RUBILLI, *sottosegretario di Stato* 3451
FALBO 3451
Riparazioni alle vittime delle repressioni:
CORRADINI, *sottosegretario di Stato* 3452
LAZZARI 3453
Sui fatti del 1° maggio a Paola:
CORRADINI, *sottosegretario di Stato* 3454
ARGENTIERI 3454
MICELI-PICARDI (*Fatto personale*) 3456

Proposte di legge (*Svolgimento e presa in considerazione*):
Opere pubbliche in Sicilia:
LA LOGGIA 3457
PASQUALINO-VASSALLO, *ministro* 3460
Istituzione di un ente per la protezione della maternità e dell'infanzia:
BUONOCORE 3461-63
TOVINI 3462
CROCE, *ministro* 3464

Pag.

Votazione segreta (*Risultamento*):
Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulle spese di guerra 3464-76
Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulle gestioni per l'assistenza alle popolazioni e per la ricostituzione delle terre liberate 3464-76

Disegno di legge (*Discussione*):
Aumento delle tasse sulla circolazione dei motocicli, degli automobili e degli autoscafi:
CASALINI 3464
DONATI GUIDO 3467
MATTEOTTI 3469
TOVINI 3472
BREZZI 3473
DRAGO 3477
BELOTTI BORTOLO 3479
FINO 3483
TOSTI DI VALMINUTA 3485
CHIESA 3486
BERTONE, *sottosegretario di Stato* 3488

Elenco di petizioni (*Presentazione*) 3488
SCHIAVON 3488

Mozione (*Lettura*):
DE MARTINO ed altri: Provvedimento per pensionati 3493

Osservazioni e proposte:
Lavori parlamentari:
TURATI 3488
MEDA, *ministro* 3489-94
NASI 3493
CORRADINI, *sottosegretario di Stato* 3493-94
CINGOLANI 3493
DE MARTINO 3494-95

Proposta di legge (*Annunzio*) 3495

La seduta comincia alle 15.

CASCINO, *segretario*, legge il verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia gli onorevoli Pennisi di giorni 10; Lombardi Giovanni di 7; Grassi Giuseppe di 2; Santin Giusto di 8; per motivi di salute, gli onorevoli: Baccelli di giorni 30; Boccieri di 8; La Pegna di 5; Bonomi Paolo di 7.

(*Sono conceduti*).

Verifica di poteri.

PRESIDENTE. La Giunta delle elezioni ha presentato la relazione sulla elezione contestata del deputato D'Ayala nel collegio di Catania.

Sarà stampata, distribuita ed inscritta nell'ordine del giorno della seduta di mercoledì 21 luglio.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Gli onorevoli sottosegretari di Stato hanno trasmesso le risposte alle interrogazioni dei deputati: Mattei-Gentili, Merlin, Rosati Mariano, Rossini, Di Fausto, Cappellotto, Philipson, Pavan, Marzi, Bianchi Carlo, Bergamo, Trentin.

Saranno inserite, a norma del regolamento, nel resoconto stenografico della seduta di oggi. (1)

Presentazione di un disegno di legge.

MEDA, *ministro del tesoro*. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per la conversione in legge di quattordici decreti riguardanti provvedimenti di tesoro.

PRESIDENTE. Do atto all' onorevole ministro del tesoro della presentazione di questo disegno di legge, che, se non vi sono osservazioni in contrario, seguirà la procedura richiesta dall'onorevole ministro.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

La prima è dell'onorevole Pestalozza al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere i provvedimenti che intenda di adottare per la conservazione delle strade militari ».

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

BERTINI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La questione sollevata dall'onorevole Pestalozza ha destato l'interessamento di parecchi altri parlamentari. In proposito, io non ho bisogno d'informare l'onorevole interrogante, che è un tecnico competente in materia, quale sia la condizione, nei rapporti giuridici ed amministrativi delle strade costruite a scopi bellici nei territori già dichiarati in istato di operazioni.

Gioverà ricordare che il decreto 8 giugno 1919 autorizzava l'amministrazione dei lavori pubblici a prendere in consegna e a provvedere alla manutenzione di tutte quante le strade costruite a scopo bellico, e che, non servendo più al fine pel quale erano state costruite, era pur sempre utile mantenere adibite al servizio pubblico; e ciò in attesa di una sistemazione definitiva, a seconda del rapporto più appropriato che il mantenimento di queste strade poteva avere con i singoli enti interessati.

Il lavoro per la consegna e manutenzione delle strade militari accennate è ora molto innanzi, sicchè su questa via l'amministrazione dei lavori pubblici non potrebbe essere rimproverata di venir meno ai suoi impegni.

Mentre erano in corso tutte queste operazioni di consegna e manutenzione delle strade militari ricadenti nel vero territorio delle operazioni a termini del decreto 8 giugno, sono venute richieste affinchè le strade costruite nel territorio di confine con la Svizzera potessero pure usufruire di uguale trattamento.

A termine dell'articolo 5 dello stesso decreto 8 giugno 1919, era discutibile se le disposizioni di favore sancite da quel decreto potessero estendersi alle strade attinenti o limitrofe al territorio della Repubblica svizzera, territorio che non costituiva zona di operazioni. Mentre si propendeva a credere che un provvedimento legislativo fosse necessario per regolare tutta questa materia, il Ministero dei lavori pubblici si trovò davanti alla necessità di provvedere d'urgenza alla sistemazione di queste strade già costruite pure a scopo bellico, inquantochè qualsiasi ritardo, che si volesse frapporre alla loro sistemazione e manutenzione, sarebbe stato a detrimento completo delle importanti opere costruite con questo mezzo.

(1) Vedi Allegato.

E allora con una benevola ed estensiva interpretazione dell'articolo 5 del decreto del giugno 1919 si è disposto perchè il Genio civile delle provincie di Como, Novara, Bergamo e Sondrio provvedesse senz'altro a prendere in consegna, e quindi a curare la manutenzione anche di queste strade.

Tutto ciò riflette, s'intende, le strade che allo stato attuale essendo state costruite dall'Amministrazione militare rientrano in rapporto, dirò così, col patrimonio stradale nazionale, a cui direttamente attende lo Stato, e tutti i provvedimenti che ho accennato, e quelli stessi dipendenti dal decreto 8 giugno 1919 sono già avviati per la loro attuazione.

Per altro devo rilevare a questo punto che, quanto alle strade costruite e classificate prima della guerra e che non fanno parte della rete nazionale, ma che si riferiscono a enti - siano le provincie, siano i comuni, siano i Consorzi - lo Stato non può intervenire per curare esso la conservazione delle migliorie in esse introdotte a scopo bellico dall'Autorità militare. Viceversa, deve la cura stessa essere assunta da parte degli enti interessati a queste medesime strade, per il fatto che le strade in parola rientrano nella loro sfera d'azione ed essi debbono avere tutto l'interesse a conservare le migliorie apportate dall'Autorità militare.

Non ho bisogno di rammentare a questo riguardo che sono ammesse, nella misura non maggiore del 50 per cento, delle speciali provvidenze a favore di questi enti, nel senso che, nella misura ora accennata, essi possano ottenere speciali contributi per la maggiore spesa che, in seguito a deperimento per operazioni belliche o eccessivo traffico, le strade stesse hanno potuto subire.

Debbo ancora osservare che l'amministrazione dei lavori pubblici ha pure provveduto affinchè non solo le strade, le quali si fossero trovate nelle condizioni di poter essere senz'altro assunte, perchè già perfezionate o in tutto costruite, venissero prese in consegna dall' amministrazione stessa, ma si è provveduto altresì per tutte le strade le quali senza essere completate, tuttavia richiedevano, sotto minaccia altrimenti di perdere i beneficî già raggiunti, di essere completate e condotte a perfezione, e in questo stesso senso l'amministrazione dei lavori pubblici ha provveduto completamente assumendo l'onere del completamento delle strade in questione.

Crediamo con questo che l'onorevole interrogante vorrà riconoscere che il Ministero dei lavori pubblici ha proceduto nel modo che era necessario affinchè da un lato venisse mantenuta nel suo valore una notevole miglioria della rete stradale nelle regioni settentrionali, ed al tempo stesso perchè non fossero sperduti tutti i beneficî per queste opere che il genio militare non solo, ma l'opera fattiva e benemerita dei nostri soldati durante la guerra hanno saputo creare, espressione della vigoria e della operosità della razza italica. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Pestalozza ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

PESTALOZZA. Non posso che associarmi alle ultime parole del collega Bertini per quanto riguarda le parole di lode che ha rivolto all'opera fattiva dei nostri soldati e dei nostri operai. Sul fronte svizzero vi è una intera rete stradale di oltre un migliaio di chilometri che attesta della genialità del nostro operaio e dei nostri tecnici. Appunto perciò ho presentato questa interrogazione e le ho dato carattere di urgenza, perchè poteva avverarsi il pericolo che con un altro inverno tutto questo patrimonio grandioso potesse andare distrutto.

Ringrazio pertanto l'onorevole sottosegretario di Stato di quello che ha detto non solo, ma anche di quello che dal Ministero dei lavori pubblici si è fatto. Io non sapevo del decreto del 3 giugno ultimo scorso. Questo mi dimostra che finalmente dopo due anni dacchè queste strade giacciono abbandonate, al Ministero è giunta anche la voce di tutte quelle popolazioni che reclamano il diritto di vedere non andare perduti i frutti di tanti sacrifici e di tanti denari che si sono spesi.

Ma se il Ministero dei lavori pubblici ha delle buone intenzioni e ha fatto vedere di sapere bene attuarle, forse difetta nel Ministero il numero degli impiegati. Si è affidato infatti, con la legge 8 giugno 1919 al genio civile di ciascuna provincia di vedere e distribuire le strade distinguendo quelle che possono servire, da quelle che invece più non debbono servire.

Ora è naturale che il personale del genio civile, che in questo momento è affaticato da un lungo lavoro, che quest'anno poi col decreto 28 novembre 1919 si è trovato accumulato un enorme lavoro, attualmente non possa accudire, non possa arrivare a tutto ed è quindi necessario che l'esame di questa materia stradale, di tutto questo

patrimonio stradale abbia ad essere fatto non dal solo genio civile, ma col concorso degli enti interessati. Tanto più che è logico che il genio civile difenda lo Stato, e naturalmente dica che il maggior numero delle strade costruite sono inutili, più non servono. Ma appunto perciò accanto al genio civile è opportuno che vi siano dei competenti, che vi sia una commissione nella quale abbiano a partecipare una rappresentanza dell'associazione dei comuni, e una dell'associazione delle provincie, le quali potranno effettivamente dire quali debbono essere le strade che possono servire all'utilità pubblica e quali invece quelle che possono avere un interesse, diremo così, turistico.

Ma e per le une e per le altre ritengo che non sia opportuno abbandonarle. Perchè tutte le strade che si sono costruite devono rimanere; se possono servire all'interesse turistico, col concorso dell'ente turistico creato di recente in Italia, delle provincie e dei comuni interessati; se invece servono esclusivamente ad allacciare luoghi abitati sia piccoli sia grandi, è giusto che siano conservate e sopratutto completate dallo Stato, e mantenute poi col concorso delle provincie e dei comuni.

PRESIDENTE. Onorevole Pestalozza, sono già trascorsi i cinque minuti regolamentari. La prego di concludere.

PESTALOZZA. Onorevole presidente, si tratta di mezzo miliardo di patrimonio stradale, mi consenta alcune altre osservazioni e terminerò subito il mio dire.

Il compimento di questa rete stradale è indispensabile ed è la prima cosa che si deve fare. Vi sono alcune strade che sono state abbandonate nel corso dei lavori perchè sopravvenne l'armistizio. Così è avvenuto per la strada Cicogna-Rovedo e per un'altra, due tronchi che sono costati rispettivamente 2,200,000 lire e che sono inutilizzati perchè non si è costruito il ponte che serve ad allacciarli, cosicchè i comuni vicini si trovano con i due tronchi di strada pronti, ma con un avvallamento di trenta metri fra di essi, che impedisce che si possa usufruire di queste strade senza la costruzione di un ponte che le unisca. È un vero delitto il lasciare strade in queste condizioni.

Raccomando alla bontà e alla genialità del collega Bentini che voglia sorpassare certe difficoltà diremo così di procedura regolamentare, e voglia insieme col Ministero dell'interno interessarsi per un pronto intervento a favore di questi comuni che hanno le loro strade incomplete.

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

Sipari, ai ministri del tesoro e dei lavori pubblici, « per conoscere se sia esatta la notizia che i sei milioni stanziati nell'autunno 1919 per altre costruzioni asismiche nella zona del terremoto del 13 gennaio 1915, siano serviti invece soltanto a coprire le spese di lavori precedentemente eseguiti, e se, ad ogni modo, sia esatto che lo Stato non intenda costruire un maggior numero di casette asismiche nei paesi rasi al suolo quali Gioia dei Marsi, Ortucchio, Lecce nei Marsi, Collarmele, Paterno e Canistro che sono stati trattati in modo irrisorio rispetto alle costruzioni asismiche eseguite negli altri paesi della regione; e se infine il Governo non creda doveroso stanziare fondi adeguati per completare il fabbisogno delle nuove costruzioni asismiche, così partigianamente e capricciosamente distribuite tra i diversi centri, favorendo i meno danneggiati e trascurando quelli completamente distrutti ».

Boggiano-Pico, al presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, « per conoscere quali siano le istruzioni impartite in occasione del presente sciopero degli impiegati di banca a garanzia della libertà di coalizione, e quali provvedimenti intenda prendere contro quegli agenti della forza pubblica che in Genova hanno proceduto ad arresti e repressioni arbitrarie contro pacifici ed inermi cittadini ».

Lazzari, al ministro dell'interno, « per conoscere le ragioni per cui, mentre si svolge pacificamente lo sciopero degli impiegati di banche, l'autorità di pubblica sicurezza in Roma non permise l'affissione integrale del manifesto, 26 aprile 1920, della Federazione Nazionale dei Bancari, mediante il quale la cittadinanza avrebbe potuto conoscere i veri motivi dello sciopero, e ciò mentre le Banche fanno largo sfoggio di pubblicità nel loro proprio interesse: come pure perchè i funzionari di pubblica sicurezza proibiscono agli impiegati di vigilare avanti l'ingresso delle banche, mentre permettono ai direttori e vice-direttori di fare sulla pubblica via la loro propaganda di intimidazione e di minaccia contro i propri impiegati, facendoli anche fermare e condurre in questura dai detti funzionari ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Riccio al ministro dei lavori pubblici, «circa la elettrificazione della ferrovia Roma-Castellammare Adriatico ».

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

BERTINI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Il tema della elettrificazione ferroviaria ebbe già da parte del ministro dei lavori pubblici nella seduta del 6 luglio scorso, al Senato, larga trattazione, e quindi credo che l'onorevole interrogante vorrà dispensarmi dall'entrare nell'esame di quel programma organico a cui il ministro dei lavori pubblici ha già provveduto e di cui, nella accennata interpellanza, si ebbe chiara indicazione.

In ogni modo, in questa materia, è pur necessario che anche con un brevissimo accenno, io rilevi che il Ministero dei lavori pubblici, venuto nella convinzione che tutto questo argomento dell'elettrificazione ferroviaria dovesse essere oggetto delle maggiori sollecitudini, convenne anche nella necessità di far sì, che al programma stesso e alla sua attuazione si addivenisse con criteri nettamente razionali ed uguali, ciò che è doveroso rispetto alle varie regioni d'Italia. D'altra parte sembra che criterio da preferirsi per l'applicazione delle varie linee dell'elettrificazione dovesse essere particolarmente questo. Anzi tutto, preferire le linee che rappresentano una intensità notevole e superiore di traffico e dall'altro pensare alle linee le quali afferenti a valichi alpini o appenninici o a valichi comunque che richiedano una forte trazione, rendano per ciò necessario un maggiore consumo di carbone.

E allora ecco che il problema della economia del carbone viene per ciò a connettersi strettamente coll'altro problema di un più rapido e più intenso traffico.

Pertanto il Ministero dei lavori pubblici, che ha già provveduto a trovare l'organo adatto per tutto ciò che si riferisce alla elettrificazione, come supremo consesso consultivo, mediante la nuova Sezione del Consiglio superiore delle Acque ha anche provveduto a far sì che venissero determinati questi criteri di distribuzione per i nuovi impianti di elettrificazione relativamente alle singole linee. E questi criteri ormai conducono a portare l'applicazione della elettrificazione non soltanto nelle linee longitudinali che da Trieste muovono fino alla estremità della penisola, a Reggio Calabria, ma altresì ad applicare la elettrificazione nel senso trasversale per tutte le altre linee ed i valichi appenninici.

E allora io ho il piacere di dichiarare all'onorevole interrogante che la linea Roma-Sulmona-Castellammare Adriatico è compresa in questo primo programma di applicazione di elettrificazione.

Non ho bisogno, per dare un altro particolare che può interessare non solo l'onorevole interrogante, ma anche la Camera, come interesse non solo regionale ma nazionale, di dire che questa linea ha due importanti valichi da superare. Il primo lo supera colla galleria di Monte Bove, alla quota di 800 metri, l'altro colla galleria di Carrito, alla quota di 907 metri sul mare, a distanze rispettivamente di 140 chilometri da Roma e 32 da Sulmona, raggiunge pendenze fino al 30 per mille, e le due gallerie di valico hanno rispettivamente, come è noto, una lunghezza di 3,938 e di 3,545 metri.

L'intensità di traffico su questa linea raggiunge 300 milioni di tonnellate-chilometro virtuali sul tratto Roma-Sulmona e di 192 milioni sul tratto Sulmona-Castellammare Adriatico.

Ricorrono dunque tutte le speciali caratteristiche che ho accennato affinchè la elettrificazione possa farsi in primo grado anche su questa linea. Ed allora si è pensato di applicare la elettrificazione cominciando per i valichi delle due gallerie di Carrito e Monte Bove fino a Sulmona, e in un secondo tempo si farebbe l'applicazione della trazione elettrica da Sulmona fino a Castellammare Adriatico, in correlazione colla elettrificazione dell'Ancona-Castellammare.

Rimane il tratto che guarda il versante del Tirreno, ed a proposito di questo tratto io rilevo all'onorevole interrogante che sulla Roma-Tivoli si sta applicando, a titolo di esperimento, un nuovo sistema di trazione trifasica a frequenza industriale, perchè, come è noto, ci sono larghissime discussioni fra i vari sistemi di trazione, e allora, poichè occorre anche in queste cose essere illuminatamente eclettici, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed il Ministero dei lavori pubblici hanno ritenuto di procedere ad un esperimento. Tale esperimento della trazione trifasica a frequenza industriale si farebbe appunto, ed al più presto, nel tratto tra Roma e Tivoli, in modo da poter avere al più presto su tutta la linea Castellammare Adriatico-Sulmona-Roma, e quindi anche su quest'ultimo tratto, l'applicazione della trazione elettrica come era desiderabile.

Ci sono evidentemente delle difficoltà da superare per ciò che riguarda la produzione industriale nostra interna per i locomotori,

ed il macchinario segnatamente, ma a cura del Ministero dei lavori pubblici si cerca di superare in ogni modo queste difficoltà, e crediamo che potranno essere superate, nel senso di svincolarsi anche sotto questo aspetto più che possibile dalle dipendenze verso l'estero, ed in ogni modo, in ciò che rappresenta la conciliazione tra la disponibilità della energia elettrica e dei mezzi di trazione, non dubiti l'onorevole interrogante che l'attuale ministro dei lavori pubblici è compreso della necessità di dare impulso vigoroso a questa materia, e credo che ciò debba bastare all'onorevole interrogante per dichiararsi sodisfatto delle dichiarazioni che ho avuto l'onore di esporgli. (*Approvazioni*).

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

RICCIO. Sono veramente grato all'onorevole sottosegretario di Stato ai lavori pubblici per l'ampia esposizione che egli ha fatta del programma di elettrificazione delle nostre ferrovie, e specialmente per quello che riguarda la linea Roma-Castellammare Adriatico.

Prendo atto che nel primo gruppo di linee da elettrificare vi è la Roma-Castellammare Adriatico. E non poteva essere altrimenti, data l'importanza grande del traffico su quella linea, dato che essa è la più breve comunicazione fra Roma e l'Adriatico, e date anche le grandi pendenze e i vari dislivelli che vi sono sulla linea, come esaurientemente ha mostrato l'onorevole sottosegretario.

Tutti i ministri ultimi sono stati favorevoli all'inclusione della Roma-Castellammare fra le prime da elettrificare.

Permetta però l'onorevole sottosegretario che io mi dichiari meno sodisfatto per il modo con cui questa linea verrà elettrificata, secondo le dichiarazioni oggi fatte. Si vuol dividere la linea in tre tratti e cominciare dal tratto Tivoli-Sulmona.

Tutti i tecnici (e abbiamo sentite parole autorevolissime in questa Camera, come quelle dell'onorevole Bianchi) dimostrano come sia dannoso elettrificare a tratti una ferrovia. In questo modo l'elettrificazione non produce tutti i suoi buoni risultati.

Ora, se io ho ben capito le parole dell'onorevole sottosegretario di Stato, si comincierebbe ad elettrificare il tratto Tivoli-Sulmona e si passerebbe in un secondo momento a quello Sulmona-Castellammare Adriatico e ad un terzo momento si rinvierebbe l'altro Roma-Tivoli, per gli esperimenti tecnici che su questo tronco si stanno facendo.

A me pare che questo metodo riesca dannoso, o, per lo meno, non produca tutti i vantaggi che provengono dall'elettrificazione.

Se la modesta parola di un incompetente tecnico, ma che crede di conoscere bene le condizioni di quei luoghi, può aver valore, io vorrei richiamare il Governo sulla necessità di evitare lo spezzettamento. La linea Roma-Castellammare può diventare una delle migliori arterie del Regno e può corrispondere alle speranze che si concepirono quando venne costruita, ove venga bene gestita e sia subito tutta elettrificata. L'Abruzzo ha bisogno di una rapida comunicazione con Roma. Vegga il Governo se almeno non sia il caso che, pur facendo gli esperimenti tecnici che si stanno compiendo sul tratto Roma-Tivoli, si elettrifichi tutto in una volta il resto della linea, quello che da Tivoli va fino a Castellammare Adriatico, in modo che non restino due tronchi da elettrificare, ma ne resti uno solo, quello Roma-Tivoli. Domando insomma che si unisca al primo gruppo il tratto Sulmona-Castellammare. È una preghiera che io fo, pur prendendo atto delle buone dichiarazioni fatte oggi e ringraziando per l'opera attiva che sta svolgendo il Ministero dei lavori pubblici circa la elettrificazione delle nostre ferrovie.

E poichè mi trovo su questo argomento, veda l'onorevole sottosegretario di Stato se non sia il caso di considerare anche i due grossi valichi appenninici che confluiscono a Sulmona; la Sulmona-Isernia, che attraversa il valico della Majella ed il piano di Cinque Miglia, e la Sulmona-Terni che attraversa il Colle di Antrodoco e Sella di Corno. Sono due valichi appennici fra i più alti, che attraversano le gole della Majella e del Gran Sasso, i monti che circondano la bella conca di Sulmona. Questi due tratti sono brevi e le spese per la trazione a vapore su quelle due ferrovie sono molto forti. Vi è tutto un aspro nodo montuoso nel centro dell'Abruzzo che va tutto elettrificato, a grande vantaggio del traffico ed a risparmio di molte spese.

E infine veda il Governo se non sia il caso di guardare un po' al pericolo che pare corrano quelle regioni, per la grande facilità con cui si accolgono le domande di concessione che grandi società industriali vanno adesso facendo. Si tenta di togliere la maggiore ricchezza che hanno quelle re-

gioni, trasportando altrove, lontano dall'Abruzzo, la energia elettrica che si prende dai fiumi abruzzesi.

Noi corriamo il rischio che, mentre si studia il programma di elettrificare la Roma-Castellammare, le forze idriche che dovrebbero essere usate, sia per l'elettrificazione di questa linea, sia per l'elettrificazione delle altre ferrovie della regione abruzzese, vengano distratte a vantaggio di società private.

V'è una domanda dell'Ilva che ha commosso molto le popolazioni abruzzesi: voti di consigli provinciali, domande di interrogazioni e interpellanze presentate da parecchi di noi, riunioni di comuni, è intensa l'agitazione perchè non si distraggano del tutto le forze idriche dalla nostra regione. Siamo alla vigilia di questo lavoro di elettrificazione: è da evitare che in questo momento, in cui si deve elettrificare la nostra rete ferroviaria, si devono costruire nuove ferrovie elettriche in Abruzzo, le grandi forze di cui abbonda la regione vengano distratte, per concessioni a Società private, e portate in lontane regioni.

I pubblici interessi richiedono che rimangano integre nella regione abruzzese quelle forze idriche per la elettrificazione delle nostre ferrovie.

È problema grave. Io ne parlai personalmente al ministro Peano e ne ebbi parole rassicuranti. Vi è una mia interrogazione in proposito, credo ve ne siano di altri colleghi; ma in questo momento, poichè mi si presentava l'occasione, ho creduto opportuno richiamare l'attenzione del Governo sul grave pericolo, sembrandomi opportuno che fin d'ora si elevi una voce nella Camera che pubblicamente dica al Governo come non si debba compromettere, con inopportune concesioni, la soluzione di un problema che tanto interessa l'Abruzzo e l'economia nazionale.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Dugoni, al ministro dell'interno, « sullo svolgimento delle trattative svoltesi in prefettura per il concordato agrario in provincia di Mantova ».

Poichè l'onorevole Dugoni non è presente, s'intende che vi abbia rinunziato.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Falbo, al ministro dell'industria e commercio, « per sapere se non ritenga opportuno sollecitare l'esame e l'approvazione della nuova attesa legge sui diritti d'autore, anche in considerazione del fatto che la Commissione nominata per gli studi necessari nel 17 aprile 1917, ha da gran tempo compiuto i suoi lavori e formulate le sue conclusioni ».

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

RUBILLI, *sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio.* Posso dire all'onorevole interrogante che effettivamente la Commissione nominata per lo studio di un disegno di legge sui diritti di autore, di cui egli fa cenno, ha espletato i suoi lavori fin dal marzo 1919; però la relazione non è stata stampata che nell'agosto successivo.

Mi risulta che nel gennaio di quest'anno, 1920, l'ufficio competente preparò anche un riassunto di quella relazione che senza dubbio doveva servire al precedente ministro onorevole Ferraris per presentare il nuovo disegno di legge al Parlamento. Per varie ragioni, e forse specialmente per il modo un po' saltuario in cui quest'anno il Parlamento ha funzionato, il progetto di legge non è stato ancora presentato; ma io posso assicurare l'onorevole interrogante che a ciò si provvederà al più presto possibile, trattandosi di un argomento importantissimo che merita senza dubbio sollecita ed ampia discussione ed opportuni provvedimenti legislativi.

PRESIDENTE. L'onorevole Falbo ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

FALBO. Prendo atto con sodisfazione delle assicurazioni dell'onorevole Rubilli; e mi auguro che le sue parole non debbano rimanere per troppo lungo tempo allo stato di promessa.

È ora, onorevole Rubilli, che la nostra vecchia e insufficiente legge per la tutela dei diritti d'autore venga rinnovata. Opportunamente il Governo presieduto dall'onorevole Boselli nominò nell'aprile del 1917 una Commissinne di « esperti » per la raccoltà degli elementi necessari alla compilazione di una nuova legge corrispondente ai nuovi bisogni e riparatrice di vecchi errori e di vecchie deficienze.

È già un anno che la relazione di questa Commissione è compiuta; le proposte formulate rappresentano un biennio di lavoro paziente e intelligente, il frutto di discussioni spesso aspre, ma elevate e interessanti, e raccolgono l'eco di agitazioni varie fra gli interessati, di polemiche vivaci nelle assemblee delle società di scrittori, nelle riviste e sui giornali.

La nuova legge va sollecitata anche perchè dovrà disciplinare moderne forme di

attività intellettuali e industriali come la cinematografia. Chiedono una efficace tutela della loro opera anche i fotografi, dappoichè negli ultimi anni la fotografia ha raggiunto innegabilmente uno sviluppo, una perfezione che fanno di alcuni lavori una piccola opera d'arte.

Meglio disciplinato vuole essere il commercio librario; bisognerà stabilire freni alla imperversante rapineria del lavoro giornalistico, e importanti innovazioni si attendono dalla nuova legge quanti vivono nel mondo del teatro drammatico o lirico, che dev'essere liberato da alcune forme di schiavitù o di prepotenza editoriale non più tollerabili nei giorni in cui ogni dittatura ed ogni tirannia precipitano per lasciare il passo a leggi di maggiore equità e di vera libertà. (*Approvazioni*).

Sian salvi i diritti morali ed economici del creatore di un'opera giusta e vitale; ma non si lasci ancora all'arbitrio, al capriccio, alla vanità o alla cattiveria di un editore la facoltà di tiranneggiare chi voglia fare rappresentare o eseguire con la dovuta garanzia d'ordine artistico e finanziario, questa o quell'opera.

Oggi gli editori – che rappresentano, per delega o per contratto di acquisto dell'opera, gli autori – impongono a loro piacimento noli, repertorio, interpreti, giro di piazze e quant'altro vogliono.

Così i noli hanno raggiunto altezze proibitive.

Che dovessero aumentare era prevedibile e giustificabile; ma ho appreso or ora che per concedere l'*Aida* di Verdi – opera non certo nuovissima o poco sfruttata – all'*Umanitaria* e alla cooperativa di artisti costituitasi per dare pochi spettacoli all'aperto nell'Arena di Milano si sono chieste quaranta mila lire, quando fino a poco tempo fa se ne pretendevano tre o quattro o cinque. E si trattava di una iniziativa che non aveva per fine la speculazione.

Nei riguardi del repertorio è noto che chi vuole rappresentare un'opera o una commedia di sicuro successo è obbligato a impegnarsi a rappresentare anche opere o commedie di sicuro insuccesso.

Nei riguardi degli artisti molte, troppe volte la fortuna o la sfortuna di un attore, di un'attrice, di un musicista o di una cantante dipendono dalla simpatia o dall'antipatia di un editore.

Insomma, nel mondo del teatro, la libertà è un nome vano, e guai a chi rifiuta di rassegnarsi e di obbedire ciecamente.

Potrei citare innumerevoli esempi impressionanti di questa continua esasperante tirannia editoriale – che si afferma più ciecamente egoista nel mondo del teatro lirico – ma me ne dispenso nella sicurezza che ciascuno di voi, onorevoli colleghi, ne sa quanto me.

Questa tirannia colpisce insieme l'opera d'arte e gli artisti, gl'interessi degl'impresari o capicomici e del pubblico.

Pertanto, la nuova legge dovrà principalmente curare le vigenti piaghe trustistiche; dovrà meglio disciplinare la durata del diritto d'autore e metterla in relazione con gli obblighi delle licenze di pubblicazione, di rappresentazione e di esecuzione verso percentuali sugl'incassi; dovrà meglio disciplinare il dominio di Stato nel quale passi la proprietà o il godimento di ogni opera, trascorsi i termini del diritto d'autore, dovrà imporre il deposito obbligatorio delle partiture, ecc.

La relazione della Commissione conclude con proposte che tengono presenti queste necessità. Ed io faccio voti che queste proposte, sia pure con qualche emendamento suggerito da più maturo esame o da critiche serene, diventino subito legge dello Stato. Se ne beneficieranno indubbiamente la famiglia degli scrittori, il commercio librario e teatrale, la cultura nazionale. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Lazzari, al ministro dell'interno, « per sapere se, dopo le dichiarazioni e le misure di riparazione e di espiazione che ha creduto necessario di fare in seguito alla uccisione di un uomo armato durante la bestiale e ingiustificata repressione di polizia del 29 aprile in Roma, non creda opportuno e giusto di fare altrettanto per le centinaia di cittadini, uomini e donne, inermi e pacifici uccisi e feriti durante le sanguinose repressioni compiute in tutta Italia in questo ultimo periodo della travagliata vita politica italiana ».

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

CORRADINI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. L'interrogazione dell'onorevole Lazzari ha una finalità infinitamente più ampia di quella, che possa essere contenuta nello svolgimento di una interrogazione.

Sostanzialmente l'onorevole Lazzari accennerebbe alla antica e vessata questione della responsabilità indiretta dello Stato per disgrazie e danni avvenuti a cittadini,

sia per errori dell'autorità giudiziaria, sia per tutte quelle altre cause indirette di danni che i cittadini possano risentire.

Evidentemente si tratta di una questione *de jure condendo*, che può essere risoluta su di una base indubbiamente più ampia.

Noi riconosciamo che c'è in questa materia una tendenza, una letteratura, che tenderebbe precisamente ad affermare questo concetto della responsabilità indiretta dello Stato. Ma l'onorevole Lazzari consentirà che nella sede angusta dello svolgimento di una interrogazione non possa esprimersi un concetto decisivo verso la soluzione di questa tendenza.

Quindi pregherei l'onorevole Lazzari, ove intenda porre una questione di questo genere, di presentarla in sede più opportuna, ad esempio in forma di proposta di legge.

Si tratta di una questione così ampia che non si sa dove potrebbe condurre e della quale dovrebbe essere preventivamente esaminata la portata, così giuridica e politica come finanziaria.

Pregherei pertanto l'onorevole Lazzari di rimandare la cosa a sede più opportuna.

PRESIDENTE. L'onorevole Lazzari ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

LAZZARI. È mortificante che, sopra un così triste argomento, dopo un lungo periodo di repressione sanguinosa, che lo Stato va facendo per mantenere l'ordine costituito, è mortificante che il Governo venga qui a dirci: « Sì, anche noi siamo preccupati delle conseguenze di queste tragiche situazioni, che si vanno determinando in tutta Italia ». Non posso dire di essere soddisfatto e nemmeno indignato, sono mortificato nel vedere il vuoto, l'aridità di pensiero o di sentimento di questi uomini di Governo, i quali anche oggi, dopo tutte quelle tristi esperienze che sono avvenute in Italia, vengono a dirci soltanto che sull'argomento c'è tutta una letteratura.

Ma, in fin dei conti, questi uomini armati che mantengono il vostro ordine costituito, sono i vostri agenti; essi partono dalle istruzioni che, direttamente o indirettamente, voi date loro!

Non mi propongo di far la diagnosi, l'analisi di quel che è avvenuto in Roma la sera del 29 aprile. Ormai i giornali ne hanno parlato abbondantemente, tentando; a danno di cittadini di aspirazioni eterodosse, – l'indegna speculazione di far credere che la guardia Regia fosse morta per una pugnalata. È una storia diventata comune per tutti noi. Ma non dovrebbe essere permesso ad un Governo del nostro tempo, del nostro momento, di venire qui ancora con il bagaglio vuoto di di questi pretesti, per dare un qualunque esaurimento ad una interrogazione imbarazzante.

Comprendo che la mia interrogazione ha un carattere generale, ma parte da uno stato di fatto, da una circostanza speciale, la quale si è ripetuta e si ripete continuamente. Ieri i compagni bolognesi parlavano con voce commossa dell'orribile eccidio di Decima. Sono stato a quei funerali, ho visto all'ospedale di San Giovanni Persiceto le povere vittime, uomini e donne colpiti alla schiena, non in membra che significano atteggiamento di aggressione e di lotta. Non è permesso ad un Governo civile del nostro tempo, che ha fatto la guerra, e ne deve sentire il rimorso, ed ha avuto la vittoria, tenere un simile atteggiamento.

Non io, che non ho rimorsi, debbo presentare un progetto di legge, ma voi se veramente sentite quel che pesa sulla vostra anima. Tutte le volte che perviene notizia di questi eccidi di gente inerme, i membri del Governo dovrebbero presentarsi qui a lutto.

Ecco perchè non posso dichiararmi sodisfatto ed anzi debbo dichiararmi mortificato. I nostri giornali hanno portato alla meglio, come possono fare i giornali di battaglia, l'orribile computo del numero dei morti, che si vanno accumulando in Italia e che pesano sulla storia di questi Governi del dopo guerra. L'invito che volete rivolgere a me, noi lo rivolgeremo a voi: presentate il progetto di legge! Quando è stato assassinato un Re, dopo venti anni le misure di riparazione e di espiazione da voi deliberate non sono ancora finite, lo stesso non fate quando viene assassinato tanta povera gente.

Cadono anche le vostre guardie regie e i vostri carabinieri, ma lo sanno già i vostri uomini armati che possono cader vittime della difesa del vostro ordine; solo i cittadini inermi non sono forti altro che della disposizione dello Statuto che li autorizza a riunirsi pacificamente e senza armi. Essi cadono vittime incolpevoli dello zelo o del furore dei vostri agenti; ed è perciò che io vi invito a presentare un disegno di legge che contenga le misure di espiazione e di

riparazione per il povero sangue innocente sparso così largamente in Italia. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Frova Ottavio, al ministro della guerra, « sulle responsabilità per lo scoppio di proietti avvenuto in Oderzo il 28 aprile ultimo scorso, che produsse la morte di sei soldati e sui provvedimenti urgenti che intende adottare per impedire il ripetersi di tali dolorosissimi fatti, tenuto presente che dopo diciassette mesi dall'armistizio le terre del Piave sono ancora seminate di munizioni e quelle già raccolte non hanno ancora trovato sede sicura e definitiva in luoghi lontani dagli abitati ».

Non essendo presente l'onorevole interrogante, s'intende che vi abbia rinunziato.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Argentieri e Rondani, al presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, « sui fatti dolorosi accaduti in Paola il 1º maggio 1920 ».

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

CORRADINI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Nel comune di Paola, ove esiste un forte antagonismo fra il partito socialista e il partito cattolico, si tenne il 1º maggio un comizio socialista, svoltosi vivacemente, con critiche verso il partito popolare. Questo indisse la domenica successiva un comizio e fu invitato un deputato del partito, l'onorevole Miceli-Picardi, a parlare. Vi furono trattative fra l'autorità di pubblica sicurezza e gli organizzatori del comizio, che assicurarono che non vi sarebbero stati eccessi. Si organizzò una manifestazione con la banda locale, e giunse una forte organizzazione proveniente da Fuscaldo. Ma i partiti contrastanti di Paola si opposero alla riuscita della dimostrazione, e la scarsa forza che si trovava sul luogo cercò per quanto fosse possibile di evitare conflitti fra le diverse correnti. Fatto sta che i pochi agenti non riuscirono ad impedire che il conflitto vi fosse, e vi furono eccessi e colluttazioni di una certa entità. Furono tirati dei colpi, furono scambiate bastonate e si ebbero una trentina fra colpi di revolver e di fucile. La lotta durò qualche minuto, quindi il terreno rimase sgombro. È ora in corso una istruttoria per punire i responsabili.

PRESIDENTE. L'onorevole Argentieri ha facoltà di dichiarare. se sia sodisfatto

ARGENTIERI. Devo dichiararmi insodisfatto anche per le lacune della esposizione del sottosegretario di Stato. Egli ha dimenticato un piccolo particolare. Ed è questo, che vi fu anche un morto nell'eccidio del 1º maggio.

Debbo anche lamentare che il sottosegretario di Stato non abbia accennato che i fatti del 1º maggio a Paola furono la conseguenza logica delle mancate misure richieste dai socialisti di Paola.

La radice degli avvenimenti risiede nello sciopero ferroviario del gennaio, durante il quale una piccola minoranza di ferrovieri fece opera di crumiraggio, e fu promossa. A sciopero terminato, il Sindacato ferrovieri ottenne la revoca delle promozioni, e allora a Paola si iniziò un'opera vedicativa personale contro gli ex-scioperanti. Il partito popolare di Paola iscrisse di ufficio nel proprio Circolo tutti i ferrovieri che non avevano partecipato allo sciopero. (*Interruzioni al centro*).

Il 18 aprile l'assemblea del Sindacato ferrovieri di Paola deliberò di inviare una delegazione a Roma per far comprendere ai poteri centrali che, non togliendo di mezzo le vendette personali da parte degli ex-crumiri, un giorno o l'altro sarebbe accaduto qualcosa di grave.

La Commissione fu assistita dall'onorevole Berardelli, e conferì col direttore generale della pubblica sicurezza Quaranta, col sottosegretario di Stato Grassi, e si recò anche alla Direzione generale delle ferrovie. L'autorità però non prese alcuno dei provvedimenti reclamati.

Il primo maggio si svolse il comizio, ma non come ha riferito il sottosegretario di Stato. Il primo maggio, sabato, ebbe luogo il comizio socialista, la domenica avrebbe avuto luogo il comizio popolare. Orbene, scornati dall'imponente manifestazione del partito socialista i popolari vollero immediatamente in giornata ottenere una rivincita qualsiasi, e allora racimolarono tutti i pochi che poterono nel paese, e andarono a casa dell'onorevole Miceli-Picardi...

MICELI-PICARDI. Chiedo di parlare per fatto personale.

ARGENTIERI. ...per invitarlo al comizio che si doveva tenere anche contro le disposizioni delle autorità locali di Paola.

La dimostrazione si diresse alla sede del partito socialista e al Sindacato ferrovieri con scopi, come ebbi a dire in una lettera ai giornali, non certo evangelici, dato che i dimostranti erano armati di bastoni e rivoltelle.

I pochi socialisti presenti a Paola, perchè

la maggioranza s'era sparsa in campagna a festeggiare il primo maggio, andarono dal tenente dei carabinieri comandante la stazione, e gli fecero capire che non evitando le violenze dei popolari sarebbe accaduto qualche guaio. Il tenente fece orecchio da mercante, e allora avvenne quel che avvenne: una controdimostrazione, il conflitto e un morto, che, per la sincerità, fu il segretario della lega del partito popolare. (*Commenti al centro*).

Immediatamente i ferrovieri di Paola proclamarono lo sciopero, che venne subito attuato anche da tutti gli altri ferrovieri della Calabria.

Lo sciopero durò tre giorni, e venne chiuso con un verbale che è documento degno di essere conosciuto. In sintesi, il documento stillato in presenza del sottoprefetto di Paola e dei delegati compartimentali di Reggio Calabria, nonchè delle rappresentanze del Sindacato ferrovieri, sancisce la chiusura dello sciopero, applicando tutte quelle misure che erano state chieste inutilmente dalla delegazione dei ferrovieri che fino dal 18 aprile era venuta a Roma.

Si cacciano via il capo deposito di Paola, i ferrovieri crumiri, provocatori, e si ottiene così la calma e la ripresa del lavoro. (*Commenti — Interruzioni al centro*).

Sono inutili le interruzioni. Parla il verbale:

« Di comune accordo, dopo ampia discussione, i sottoscritti intervenuti accettano quanto segue:

1°) « Ritorno in servizio di tutti gli agenti scioperanti, e promessa che nessuno sarà punito.

2°) « Allontanamento provvisorio immediato dei dirigenti del Deposito locomotive di Paola, escluso il signor Poli », che era stato l'unica persona la quale durante e dopo lo sciopero aveva conservato un senso di equità. (*Interruzioni al centro*).

3°) « Allontanamento definitivo, nel più breve tempo, dei seguenti agenti » (segue l'elenco dei ferrovieri che furono crumiri provocatori). (*Commenti — Interruzioni vivaci al centro*).

PRESIDENTE. Onorevole Argentieri, la prego di abbreviare.

ARGENTIERI. Ancora due minuti!

PRESIDENTE. E poi avrà finito?

ARGENTIERI. Sì. Dunque il documento continua:

« 4°) Miglioramento del servizio di pubblica sicurezza »: (questo perchè, prima dell'eccidio, c'erano state parecchie aggressioni da parte dei crumiri a ferrovieri scioperanti; e siccome la stazione di Paola dista dal paese due chilometri circa i ferrovieri scioperanti che dal paese si recavano in servizio volevano essere garantiti da ulteriori aggressioni).

« 5°) Nomina di una Commissione che si recasse a Roma per applicare integralmente le misure chieste dai ferrovieri ».

La Commissione viene a Roma e urta contro l'autorità centrale, che non vuole rimangiarsi il veto opposto il 18 aprile. Nel contempo avviene l'arresto di vari maggiorenti socialisti di Paola, quali responsabili o corresponsabili dell'eccidio del 1° maggio.

A distanza di pochi giorni, signori popolari, che avete ostruzionato la mia risposta (*Rumori al centro*) si mandano fuori del carcere tutti i socialisti, perchè si è scoperto che il capo-lega del partito popolare è stato ucciso da un collega popolare. (*Interruzioni al centro*).

PRESIDENTE. Onorevole Argentieri, la prego di abbreviare.

ARGENTIERI. Dunque: scarcerazione completa dei socialisti e - per la storia dirò il nome - imprigionamento del popolare Cinelli, il quale aveva profittato del trambusto del 1° maggio per effettuare probabilmente una vendetta personale, contando che il tragico episodio avrebbe potuto passare di contrabbando attraverso la controdimostrazione antisocialista di Paola.

PRESIDENTE. Onorevole Argentieri, conchiuda, la prego!

ARGENTIERI. Ho finito non senza rilevare che questo episodio può dare anche qualche lume su certi metodi popolari, di voler far credere che i socialisti siano tutti cannibali, e i popolari tutti tolstoiani.

Ricordo che, all'indomani dell'eccidio, il segretario del partito popolare don Sturzo mandava indignatissimo un telegramma alla sezione popolare di Paola, dicendo: « Obbrobrio contro gli assassini del partito socialista; mando subito a compiere un'inchiesta ».

Non si è ancora vista l'inchiesta di don Sturzo, perchè essa avrebbe dovuto concludere che l'assassinio fu una faccenda di famiglia.

Allora, l'onorevole Cappa, che ieri ha scritto un articolo indignato, cerchi di vedere se questa barbarie non sia conseguenza dei metodi del partito popolare che va a raccattare in tutti i bassi fondi per far argine alla marea socialista che si avanza. (*Applausi all'estrema sinistra — Rumori al centro*).

MICELI-PICARDI. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Lo indichi.

MICELI-PICARDI. Prego i colleghi socialisti e la Camera di ascoltarmi per pochissimi minuti.

Il primo maggio arrivai a Paola col treno della notte, deciso a recarmi a Cosenza, ma i ferrovieri, che dovevano smettere il lavoro alle sei, credettero di smetterlo alle quattro del mattino, e non potetti proseguire per Cosenza. Rimasi quindi a Paola.

Verso le 11 alcuni miei amici lavoratori vennero a invitarmi per un comizio. Io accettai, ma poichè sapevo, perchè me lo avevano riferito gli stessi amici, che i socialisti dovevano tenerne uno al mattino, io stabilii che il comizio nostro dovesse essere tenuto nel pomeriggio alle ore 18.

La mattina il comizio socialista fu tenuto nella massima tranquillità e libertà. Io non porto alla Camera pettegolezzi per dire se i socialisti erano cento o mille, o se noi eravamo diecimila o cinquemila; i conti li faremo a breve scadenza. (*Commenti*).

Dico alla Camera questo – e i socialisit che mi conoscono possono deporre se sono uso o no a dire la verità – che nel pomeriggio alle quattro venne da me persona ad avvertirmi che alcune persone di Paola, che non sono socialiste (e questo è stato pubblicato dalla *Parola Socialista*, che domani comunicherò al collega Argentieri, perchè oggi non l'ho qui) erano decise a tirar contro la dimostrazione popolare.

Risposi alla persona, che questo mi riferiva, che si fosse pure recato dall'autorità di pubblica sicurezza ad avvertirla del fatto, ma che a me la minaccia non faceva nè caldo nè freddo e che avrei tenuto il Comizio.

Difatti nel pomeriggio la folla era tutta pronta, e attendeva soltanto che io uscissi. Uscii. Percorremmo le vie della città nella massima quiete. Arrivammo all'imboccatura della piazza, e trovammo su di una linea in agguato queste tali persone, (dirò più tardi chi sono) persone che non hanno nulla di comune nè col socialismo, nè coi socialisti.

Erano in agguato, e al mio invito tranquillo e sereno di dare spettacolo di civiltà e di non compiere atti vigliacchi, ci risposero con una prima revolverata, seguìta da altre e da colpi di fucile! Poi finalmente le due folle si dispersero e io potetti trovare riparo alla mia vita, accostandomi ad un muro che percorsi lentamente.

Più tardi si seppe che vi era un morto di parte popolare tal Nicola De Seta, un giovane di trentatrè anni, ex-combattente, contadino e lavoratore onestissimo e puro; e che vi erano due feriti da parte mia. Si disse che anche dall'altra parte c'erano altri feriti. Questo il fatto nella sua sintesi. Debbo dire rapida. Perchè io ho distinto le persone che hanno tirato dai socialisti? Io coi socialisti di Paola ho tenuto i migliori rapporti.

MODIGLIANI. Anche a Roma?

MICELI-PICARDI. Anche a Roma, anzi dico di più: a Roma li ho potuto tenere per la cordialità che mi lega a parecchi socialisti e per la vecchia personale amicizia che ho con loro; a Paola li ho potuti tenere perchè conosco quei 40 o 50 ragazzi del circolo socialista, capitanati da un bravo giovane, figliuolo di un maestro elementare che fu il primo maestro nella mia vita e che io venero profondamente; e questa simpatia con quei ragazzi ho potuto mantenere anche per un'altra ragione, perchè una contesa tra quei pochi socialisti e me era assolutamente assurda e ridicola. Sono una cinquantina non più. Io ho con me la maggioranza del paese: mettermi a contesa con loro avrebbe fatto ridere i polli. (*Interruzioni all'estrema sinistra*).

Nessuna contesa coi socialisti dunque. Voi, onorevoli colleghi socialisti della Camera, siete vittime di una truffa, come sono vittime di una truffa quelli del mio paese, perchè dietro di essi si annidano alcune canaglie della vita amministrativa locale, che hanno assassinato il mio comune di origine, la mia diletta Paola. Andarono al potere dodici anni fa, caro Argentieri, quando il comune aveva 80 mila lire di attività e si dovettero dimettere nello scherno e nella vergogna come dice « La Parola Socialista », lasciando 800 mila lire di *deficit*; eppure durante la guerra non fecero accendere un fanale, nè mutarono il vetro di un fanale, non ripararono le strade, non assisterono le vedove e gli orfani, affamarono tutti. Ora questa stessa gente si annida dietro la ingenua e pura fede socialista di quei cinquanta giovani, allo scopo di poter girare le vie del mio paese, chè senza lo scudo di quei ragazzi non potrebbe girare.

Voci all'estrema sinistra. Le hanno dato il voto!

MICELI PICARDI. No, non mi hanno dato il voto, e non me lo daranno mai perchè essi sanno che il voto io non l'ho chiesto a nessuno meno che alle folle oneste e sincere; sanno anche che io con le cricche di qualsiasi genere non intendo avere rapporti.

PRESIDENTE. Questo non è più fatto personale. Concluda, onorevole Miceli Picardi.

MICELI PICARDI. E questo io ho voluto dire unicamente per esporre alla Camera la verità dei fatti, e domani, ripeto, consegnerò al collega Argentieri la *Parola socialista* che consacra quello che ho detto.

Relativamente poi all'uccisione del povero Nicola De Seta è accaduto questo fatto. Quei signori furono arrestati. Io non so quale sia stata la loro abilità nel difendersi. Ma dopo vari giorni furono messi in libertà provvisoria e fu mutato il titolo di imputazione da quello di omicidio in quello di ferimento. L'arresto del Cinelli è avvenuto sulla deposizione, che io affermo falsa, di una mala femmina... La giustizia farà certo il suo corso liberamente senza intrighi e senza frodi.

PRESIDENTE. Onorevole Miceli Picardi, ella fa qui tutto un processo: questo non è fatto personale! Concluda.

MICELI PICARDI. Concludo, onorevole Presidente.

Questo ho voluto dire alla Camera ed ho voluto dire ai colleghi socialisti in omaggio alla verità. Essi, come me, facciano opera di temperanza, dicano a quei giovani socialisti di tenere un contegno a sè, troveranno da parte dei popolari la polemica leale e onesta delle idee. Noi non abbiamo come arma di combattimento mai l'agguato, mai la violenza, mai la minaccia, o il delitto.

Questa robaccia non appartiene a noi ed a me è molto doluto che abbia trovato a Paola la solidarietà di quei giovani, e alla Camera la solidarietà dell'onorevole Argentieri. (*Applausi al centro*).

ARGENTIERI. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Non c'è fatto personale, onorevole Argentieri!

Segue l'interrogazione dell'onorevole Agostinone, ai ministri dell'interno e della guerra, « per sapere a quali ordini si sono ispirate le autorità militari e quelle di pubblica sicurezza nella vigilanza dell'Adriatico, e propriamente alla foce del fiume Pescara, dove è stato ucciso a fucilate, dal drappello di guardia, un pacifico cittadino; e nella repressione violenta (avvenuta nella città di Pescara) di una dimostrazione di popolo contraria all'esaltazione delle gesta dannunziane ».

Non essendo presente l'onorevole Agostinone, la sua interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Beretta, al ministro dell'industria e commercio, « per sapere se ritenga di avere fatto quanto stava in lui per il riconoscimento dei diritti degli impiegati e dipendenti bancarî e per la composizione dello sciopero che la resistenza dei grandi istituti bancarî minaccia di prolungare, con grave danno dell'economia nazionale, grave perturbamento dell'ordine sociale ».

Non essendo presente l'onorevole Beretta, la sua interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Mancini, al presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, « sui fatti di Viareggio ».

Anche l'onorevole Tangorra ha presentato una interrogazione sui fatti di Viareggio. Ma tanto l'onorevole Mancini come l'onorevole Tangorra mi hanno fatto sapere di essere d'accordo col sottosegretario di Stato per l'interno per il rinvio delle loro interrogazioni a martedì 20.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Buggino al presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, « sui luttuosi avvenimenti del 1º maggio 1920 a Torino ».

L'onorevole Buggino non è presente. Si intende abbia ritirato la sua interrogazione.

Sono così esaurite le interrogazioni all'ordine del giorno d'oggi.

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge del deputato La Loggia per le opere pubbliche in Sicilia.

Si dia lettura della proposta di legge.

CASCINO, *segretario, legge:* (Vedi *tornata dell'8 maggio 1920*).

PRESIDENTE. L'onorevole La Loggia ha facoltà di svolgere la sua proposta di legge.

LA LOGGIA. Vi ha una rara concordia sull'urgenza e gravità del problema del Mezzogiorno e delle Isole, tanto che tutti

i partiti vi hanno nei loro programmi particolarmente insistito.

Per noi presentatori della proposta di legge per le opere pubbliche in Sicilia quel problema nell'isola maggiore è più grave che altrove ed è in gran parte problema di spesa, convinti che le condizioni sociali e agronomiche non vi sarebbero così caratteristiche, se ben più alta vi fosse la densità stradale, se molto maggiore sviluppo vi avessero avuto le sistemazioni idroboschive, le opere idrauliche, le bonifiche e le utilizzazioni idriche, se con tutto ciò si fosse reso possibile il prosperare della popolazione sparsa e si fossero combattute validamente la insicurezza, la malaria, l'aridità.

Vi è fra noi chi crede al bisogno di preliminari o concomitanti provvidenze coattive per creare attorno ai centri abitati la piccola proprietà coltivatrice e per predisporre il trapasso alla forza di lavoro delle più lontane e più vaste unità culturali con un regime di preparazione per le associazioni dei lavoratori e per le migliorie agrarie; ma tutti in Sicilia siamo concordi nel considerare che senza una energica politica di pubblici lavori non si possono attendere trasformazioni profonde, durevoli, di carattere ricostitutivo.

Una siffatta azione statale non solo sarebbe di giustizia distributiva e riparatrice in rapporto a quello che fin qui è accaduto nel regime unitario, ma sarebbe anche di vantaggio nazionale, perchè il risorgimento economico del Mezzogiorno e delle Isole è, come universalmente riconosciuto, risorgimento di tutto il Paese, è davvero per l'Italia una delle vie dell'avvenire.

La nostra proposta non determina quantitativamente gli stanziamenti che occorrerebbero, ma chiama a ciò il Governo, stimando che solo questo, nel pieno possesso di tutti gli elementi valutativi delle possibilità finanziarie attuali e future dello Stato, possa e debba assumere la responsabilità di concrete richieste al Parlamento.

Ma abbiamo pensato che al riguardo nessun'altra forma di eccitamento sia più politicamente sensibile di quella di una proposta di legge preliminare che, consacrando solennemente l'impegno, ponga un breve termine al Governo per proporne al Parlamento la misura, mentre dia vita di già ad un organismo di esecuzione e a norme che siano in grado di conferire alle invocate provvidenze finanziarie, appena definitivamente deliberate, possibilità di attuazione rapida ed efficiente.

Crediamo anzitutto che gli stanziamenti debbano essere con destinazione specificamente regionale, accrescendosi gli eventuali avanzi agli stanziamenti degli anni successivi, perchè non avvenga quel che l'esperienza dolorosa di cinquant'anni di vita unitaria ha dimostrato possibile che assegnazioni complessive siano per ragioni estrinseche, per ineguale distribuzione di personale tecnico, per più forti pressioni politiche, erogate senza commisurazione alla entità ed urgenza dei bisogni delle varie parti d'Italia.

Le specie delle opere vanno indicate con riferimento a quel che si giudica peculiarmente suggerito dalla speciale corografia siciliana, perchè appunto la sperequazione regionale in questo campo è dipesa anche dal fatto che la competenza passiva della spesa è stata determinata nella legislazione fondamentale sulle opere pubbliche - in parte corretta con la legge 21 marzo 1912 e con le disposizioni estese alla Sicilia per il decreto-legge 30 giugno 1918 - con maggiore riguardo a quelle opere, per esempio di arginatura di grandi fiumi navigabili, bonifiche di prima categoria ecc., che, mentre sono largamente richieste nell'Italia del Nord, sono affatto eccezionali nella Sicilia.

Quivi invece si riconosce come fondamentale bisogno la colonizzazione delle plaghe agricole eccentriche e malsane a mezzo della viabilità e della generale bonifica sanitaria - legata questa principalmente alle sistemazioni idroboschive dei bacini montani dei corsi d'acqua torrentizi originanti da terreni diboscati, di facile disgregamento e di accentuata ripidità - che dànno luogo a piene disastrose e a ristagni malarici, dalle quali sistemazioni altri risultati essenziali scaturirebbero, quelli di meglio alimentare le sorgenti e di rendere più regolari e utilizzabili le correnti e le pioggie.

Cotali opere di sistemazione idraulico-forestale dei bacini montani indichiamo nella proposta e insieme le opere idrauliche di qualunque categoria senza le quali il risanamento non sarebbe possibile, e i bacini di ritenuta a scopo irriguo ed energetico, e le bonifiche, e le strade, e le abitazioni rurali, e poi le opere di fornitura di acqua potabile e di risanamento degli abitati e le opere portuarie di complemento.

Sulla entità degli stanziamenti è prematuro - dato il sistema della nostra propo-

sta - ogni discorso, ma soltanto ci sia consentito anticipare il rilievo, in raffronto a consimili precedenti provvidenze per altre nobilissime regioni, del depreziamento attuale e non facilmente passeggero del medio circolante, e ricordare - ai fini di giustizia distributiva - che nei primi cinquant'anni di azione statale idraulica ben settecento milioni si spesero per opere di prima e seconda categoria consistenti in arginature nelle valli dell'Italia settentrionale, mentre per opere di terza categoria soli sei milioni - di cui la metà a carico dello Stato - e neppure un soldo in Sicilia. E per le bonifiche si erogarono collo stesso periodo settantaquattro milioni nell'Italia settentrionale, centodiciassette nella centrale, centodue nella meridionale, tredici nella Sardegna e non oltre sei nell'Isola maggiore.

E lo Stato trovasi oggi impegnato per un ulteriore contributo di 150 milioni per le bonifiche date in concessione che riguardano solamente il Veneto, l'Emilia, l'Umbria e la Campania, di 589 milioni per la ultimazione delle bonifiche in corso di esecuzione a cura dello Stato, di cui soltanto 10 per la Sicilia, e di 180 milioni per opere nuove, di cui non più di 11 per questa isola, mentre, ad esempio, 51 per la Sardegna, pur essa egualmente bisognosa di ogni speciale cura dello Stato.

E per la densità stradale la Sicilia occupa l'ultimo posto tra le regioni italiane, perchè sino al 1920 nell'Italia settentrionale si aveva una densità media di chilometri 0.704 per chilometro quadrato, nell'Italia centrale di chilometri 0.618, nell'Italia meridionale di chilometri 0.393 e nella Sicilia di chilometri 0.302.

E in quest'ultimo decennio, in dipendenza di leggi speciali, ancor più singolare sarà la condizione della Sicilia, avendo speciali disposizioni in qualche modo provveduto ad altre regioni - la Calabria e la Basilicata - che contendevano alla Sicilia il triste primato della scarsa densità stradale.

E per le sistemazioni idroforestali dei bacini montani, delle quali ottimamente la legge del 13 luglio 1911, riprodotta nel testo unico 21 marzo 1912, fece una categoria giuridica a sè stante attribuendo allo Stato, nonchè la cura della costruzione, la competenza passiva della spesa, quasi nulla ha ottenuto la Sicilia, che pure ne ha bisogno urgente ed essenziale per risanare, come dissi, le sue plaghe agricole, vivificare le impoverite sorgenti di acqua potabile, render possibile la colonizzazione del latifondo, facilitare quelle grandi opere di utilizzazione idrica da cui dipende l'avvenire del Paese.

L'Amministrazione delle opere pubbliche previste nel disegno - si escludono le ferrovie che hanno un'Amministrazione distinta e quelle altre ordinarie di manutenzione, frane, consolidamenti, ecc., di cui non conviene turbare l'assetto vigente - verrebbe decentrata per renderne più sollecita e più adeguatamente rispondente alle esigenze locali la esecuzione (articolo 1), per determinare nei funzionari un maggior senso di responsabilità regionale, per giusta soddisfazione allo spirito pubblico insulare che vi vedrebbe subito un principio effettivo di riparazione, e del resto in armonia alle tendenze decentratrici che vanno prevalendo nei varî partiti politici e anche nelle nuove disposizioni, per esempio nel Regio decreto-legge 3 maggio 1920, che prevede la istituzione di enti stradali provinciali.

Tratterebbesi di un decentramento regionale anzichè provinciale per migliore coordinazione e organicità dell'azione, e di un decentramento burocratico anzichè autarchico, di un Commissariato dipendente dal Ministero dei lavori pubblici (articoli 2 e 3) meglio che di un Ente, perchè pensiamo che convenga procedere per gradi e per esperienza e non tutti siamo convinti che un regime diverso gioverebbe a mantenere quell'ambiente di tranquillità che è necessario in un organismo del genere, e perchè nel momento attuale non crediamo opportuno provocare la sensazione di un nostro assenso a tendenze di dubbia provenienza.

Il decentramento del resto sarebbe suscettibile di nuovi sviluppi senza necessità di ulteriori interventi legislativi, poichè l'articolo 12 autorizza il ministro dei lavori pubblici a delegare al Commissario quelle maggiori facoltà e quelle altre funzioni che l'esperienza dimostri convenienti e compatibili con le attribuzioni ad esso affidate nell'intento di rendere più facile e sollecito il disbrigo degli affari.

Intanto fin da ora la iniziativa della progettazione sarebbe del Commissariato, (articoli 2 e 7), i progetti sino allo importo di un milione di lire sarebbero approvati dal Commissario su parere del Consiglio del Commissariato e quelli per un importo minore dagli stessi ingegneri capi degli uffici speciali.

La gestione tecnica, economica ed amministrativa dei lavori spetterebbe al Com-

missariato affidandosi al Commissario tutte le attribuzioni assegnate al Ministero dei lavori pubblici dal regolamento per la direzione, la contabilità e la collaudazione dei lavori dello Stato (articolo 9).

I contratti tutti sarebbero approvati dal Commissario, col solo limite che quelli per un importo superiore a lire 500 mila non potrebbero avere esecuzione se non ratificati dal Consiglio del Commissariato (articolo 9).

Alle spese occorrenti sarebbe provveduto con mandati a disposizione fino a due milioni di lire e di anticipazione per i lavori in economia fino a lire 500,000, emessi tali mandati dall'amministrazione centrale a favore del Commissario. Il quale erogherebbe i fondi a disposizione mediante buoni a favore dei creditori tratti sulle sezioni di tesoreria provinciale e mediante aperture sussidiarie di credito a favore dei funzionari distaccati nelle varie sezioni, comprendendone poscia la contabilità nel proprio rendiconto (articolo 10).

Il Commissario potrebbe procedere alla esecuzione dei lavori, delle provviste e dei servizi in genere da esso dipendenti col mezzo delle trattative private o ad economia nei casi nei quali tale facoltà è attribuita dalla legge al ministro dei lavori pubblici (articolo 8).

Così decentrata e sveltita l'amministrazione, al fabbisogno di personale dovrebbe provvedersi adeguatamente, perchè non avvenga che stanziamenti vadano in economia per mancanza di tempestiva progettazione. Restando gli uffici attuali per i lavori in corso e per quelli dipendenti da futuri stanziamenti ordinari, il Commissariato avrebbe un proprio ufficio centrale in Palermo con personale apposito.

Presso quest'ufficio centrale avrebbero sede tre uffici speciali ai quali sarebbero preposti tre ingegneri capi e dai quali si diramerebbero uffici sezionali in quelle località da determinarsi dal Commissariato (articolo 13).

Cosicchè nel ruolo del personale del Real corpo del genio civile dovrebbero aggiungersi, a decorrere dal 1° gennaio 1921, tre ingegneri capi, trenta ingegneri di sezione, trenta ingegneri allievi, sessanta geometri, dieci archivisti e dieci ufficiali d'ordine (articolo 13). Non è forse abbastanza se si consideri l'entità del lavoro da apprestarsi e si ricordino le maggiori assegnazioni fatte al Magistrato alle Acque nel Veneto - sessantacinque unità di personale superiore, sessantadue di personale subalterno, ventitre di personale d'ordine - ma al dippiù si potrebbe provvedere in seguito se l'esperienza lo dimostrasse necessario.

Ai servizi amministrativi e contabili sovrintenderebbe un segretario generale e contabile da scegliersi tra il personale amministrativo del Ministero dei lavori pubblici di grado non inferiore a quello di direttore capo divisione (articolo 13). Egli parteciperebbe al Consiglio del Commissariato con voto consultivo e provvederebbe ai contratti di appalto (articolo 13).

Il Commissariato sarebbe fiancheggiato da un Corpo consultivo tecnico da lui stesso presieduto e composto dall'ispettore superiore del Genio civile del compartimento di Palermo, dagli ingegneri capi dei propri uffici speciali, da un funzionario dipendente dal Ministero del tesoro in rappresentanza dello stesso e da un ispettore forestale.

Una Commissione costituita da tanti delegati quante sono le provincie, eletti per un biennio ciascuno dal rispettivo Consiglio provinciale, sarebbe sentita dal Commissario sull'approvazione definitiva dei piani regolatori già studiati e, una volta l'anno, sulla relazione dell'attività del Commissariato nell'anno precedente (articolo 4). In garanzia di una rapida esecuzione si propone che il Commissario sia nominato entro un mese dalla pubblicazione della legge (articolo 3), che egli entro un mese dalla nomina presenti il progetto del regolamento (articolo 20), e che entro un altro mese incominci la vita reale del nuovo organismo (articolo 6).

Tale nelle somme linee l'ordinamento delle Opere pie da noi vagheggiate per la Sicilia, la quale - per questo progetto e ben più per l'assegnazione finanziaria che dovrebbe dargli vita e forza - confida più che mai nel sentimento di giustizia del Parlamento e nella comune consapevolezza degli alti interessi che sono legati al risorgimento economico dell'Isola. (*Vive approvazioni — Applausi — Congratulazioni*).

PASQUALINO - VASSALLO, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Con le consuete riserve, il Governo non si oppone alla presa in considerazione della proposta di legge dell'onorevole La Loggia.

PRESIDENTE. Metto a partito la presa in considerazione di questa proposta di legge.

(*È approvata*).

Segue lo svolgimento della proposta di legge del deputato Buonocore per la istituzione di un Ente per la protezione della maternità e dell'infanzia.

Se ne dia lettura.

CASCINO, *segretario, legge:* (Vedi *tornata del 1º luglio 1920*).

PRESIDENTE. L'onorevole Buonocore ha facoltà di svolgere la sua proposta di legge.

BUONOCORE. Onorevoli colleghi, il disegno di legge che io sottopongo al vostro esame e raccomando alla vostra attenzione riassume, nel suo titolo e nell'articolo 2, la sua grande finalità.

Con esso si mira ad istituire un'Opera nazionale per la protezione e la tutela della maternità e della infanzia provvedendo:

1º) ad assicurare ad ogni bambino povero la necessaria vigile assistenza dal giorno della nascita sino all'età di due anni, sia intervenendo affinchè venga rispettato il diritto del bambino al latte materno, sia regolando, in giustificati e più morali confini il baliatico mercenario, sia riparando ai danni dell'allattamento artificiale;

2º) a dare protezione alle madri tutelandone la gestazione, il puerperio e l'allattamento, con la istituzione di asili o di rifugi di maternità;

3º) a coordinare e sviluppare le istituzioni pubbliche e private di assistenza sociale della maternità e della infanzia già esistenti ed a trasformare quelle che si ravvisino inadatte o antiquate non più rispondenti allo scopo, in particolar modo i brefotrofi;

4º) a creare per i piccoli centri e per le campagne cattedre ambulanti con annessi consultorî diretti da medici che abbiano conseguito il titolo della scuola di pedagogia pratica di cui all'articolo 10 del mio disegno di legge;

5º) al funzionamento di asili in tutti i comuni del Regno per tutti i bambini poveri dai due ai cinque anni compiuti, con la somministrazione gratuita degli indumenti e della refezione quotidiana;

6º) ad istituire borse di studio a favore di medici locali per frequentare le scuole di pedologia pratica ed a favore di maestre elementari per frequentare corsi speciali per le educatrici dell'infanzia;

7º) a fondare colonie marine e montane perpetue: *a*) per i bambini orfani di militari morti in guerra; *b*) per i bambini il cui genitore avendo emigrato non abbia più per essi la cura necessaria; *c*) per i bambini il cui genitore sia stato condannato alla pena dell'ergastolo o della reclusione per un tempo superiore ad un anno; *d*) per i bambini, figli di ignoti, che non siano stati riconosciuti e siano privi di protezione e di assistenza.

Il disegno di legge risponde ai voti che da anni si sono venuti esprimendo in tutti i Congressi di ostetricia e di ginecologia, di igiene e di pediatria, in tutte le Accademie scientifiche, in una serie infinita di pubblicazioni di una eletta e numerosa schiera di scienziati di tutte le tendenze, invocanti dallo Stato misure organiche protettive per la maternità e per l'infanzia nell'interesse della stessa compagine sociale, per l'autodifesa nazionale, oltre che per ragioni ideali di sentimento.

Nell'ultimo congresso di pediatria, tenutosi in Roma nel 1918 sotto gli auspicî dell'onorevole Berenini che, ministro dell'istruzione, ebbe il lodevole proposito di por mano alla riforma radicale, secondato e coadiuvato dal compianto sottosegretario del tempo, onorevole Roth, gli scienziati ed i competenti ripeterono il voto che non si fosse più oltre indugiato a provvedere, eliminando lentezze e difficoltà che avrebbero potuto essere fatali per le forze vive della nazione.

Non è più quindi tempo di sterili invocazioni ma di fervore, di azione prontamente riparatrice.

Non sono necessari molti mezzi finanziari. Occorre piuttosto sapere utilizzare quelli disponibili. Perchè non si può affermare che sia scarso il capitale di duemila seicento milioni destinati alla beneficenza in Italia; ma non si può dire che bastino gli ottantadue brefotrofi, se si vuole eliminare la vergogna della percentuale della mortalità dei bambini la quale giunge in qualcuno dei luoghi perfino al 70 per cento dei ricoverati; non si può dire che siano sufficienti i cento ricoveri per l'infanzia abbandonata in un paese dove si calcola a circa duecentomila il numero dei bambini abbandonati dai propri genitori.

Così muoiono i deboli e vivono i forti. È la divina provvidenza ancora che distingue gli uni dagli altri, perchè a noi è in gran parte sfuggito l'esatto apprezzamento del valore reale di quel materiale umano che, corretto ed educato, deve dare il benessere fisico dal quale proviene il benessere morale.

Da decenni si discute sull'importante problema delle necessità di una riforma delle

Opere pie in genere, tendente al concentramento ed alla fusione di esse per armonizzare le varie forme della beneficenza, organizzarne il funzionamento e semplificarne l'ordinamento amministrativo. Già fin dal tempo della discussione di quella che fu poi la legge fondamentale del 15 luglio 1890, il Crispi aveva avvertito tale necessità. Ma in quella legge non si attuò che un primo e timido passo, non si affermò che il principio, lasciando ad ulteriori riforme la realizzazione integrale di esso. Ed è così che il problema attende ancora la sua attuazione.

Basti accennare che manca ancora una legge speciale che venga a regolare l'assistenza alla infanzia esposta; chè non si può dire sufficiente la disposizione transitoria passata attraverso i rifacimenti e gli emendamenti innumerevoli della legge comunale e provinciale e che è contenuta nell'articolo 320 del testo unico 21 maggio 1908, n. 269.

Ma, a prescindere da ciò che è la informe legislazione attuale sulle Opere pie, ormai non può essere più materia di pubblica beneficenza la tutela dell'infanzia e della maternità. Non è la pietà che ci deve stimolare a proteggere l'una e l'altra; è il dovere sociale, è l'interesse supremo della nazione che ci impone di provvedere a creare l'adeguato ordinamento razionale e scientifico, con un vero e proprio istituto di Stato.

Si impone ormai la soluzione integrale del problema con tutte le forme di assistenza in tutti gli stadi: dalla gestazione al puerperio, all'allattamento, alla puerizia e con tutti i mezzi: dal ricovero al sussidio, alla cura sanitaria, agli asili, alle colonie marine e montane e con specializzazione di cultura scientifica ed igienica che va dal campo medico al campo pedagogico.

Anzi il fulcro sul quale deve poggiare tutta l'organizzazione protettiva dev'essere essenzialmente scientifico. E perciò la mia proposta di legge provvede analogamente alla costituzione di organi della istituenda opera, dai quali deve irradiarsi l'azione di assistenza alla madre ed al fanciullo con tutta un'azione di propaganda e di preparazione e di competenze specifiche sui vari problemi attinenti all'infanzia ed alla maternità.

Accanto alla scuola elementare che va sempre più sviluppandosi, si deve creare l'istituto prescolastico infantile che costituisca, come in alcuni paesi è stato con frase felicemente poetica chiamato, il Nido dei fanciulli nel quale si affermi e si attui la obbligatorietà dell'assistenza sociale da parte della collettività a favore delle prime forme della vita umana.

Tutto ciò che ora si svolge in modo affatto sporadico e disorganico, per iniziativa di enti e di privati, dev' essere integrato, corretto, modificato.

L'Italia povera di ogni risorsa economica, ha una sola ricchezza naturale: quella demografica.

La sua popolazione feconda, si moltiplica meravigliosamente. Le preoccupazioni che un tempo Malthus ed altri economisti e sociologi enunciarono circa l' incremento della popolazione in relazione col decrescimento dei mezzi di sussistenza, sono tramontate da un pezzo. L'elemento uomo è comunque sempre una ricchezza, che l'Italia esporta largamente con grande vantaggio economico.

Mettiamoci quindi per la via di una più illuminata, più integrale e consapevole coscienza di solidarietà sociale che è utilità sociale verso i diseredati, i derelitti, i deboli, gli indifesi; facciamo che il nostro paese si ripopoli non solo di molti ma di forti, perchè nella società futura tutta quella bellezza che intravediamo sia infusa negli uomini che sanno coltivarla, tuteliamo e proteggiamo efficacemente i nuovi germogli delle generazioni che sorgono. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Tovini. Ne ha facoltà.

TOVINI. Il gruppo popolare non può non approvare i nobili intendimenti che hanno mosso l'onorevole Buonocore nel presentare la proposta di legge, che egli ha efficacemente illustrato innanzi alla Camera. Tuttavia, esso non può associarsi al modo come l'onorevole Buonocore ha tradotto in articoli di legge questi nobili sentimenti.

Noi siamo preoccupati, e credo che a questa preoccupazione partecipino anche elementi della parte estrema della Camera, particolarmente l'onorevole Casalini, siamo preoccupati che le proposte di legge dell'onorevole Casalini e l'altra dell'onorevole Negretti dirette a far cessare la condizione economica disastrosa delle maestre degli asili infantili che hanno ancora stipendi di 97 lire al mese, proposte su cui gli Uffici hanno pronunciato la loro parola e che presto dovranno venire innanzi alla Camera, siano compromesse dalla proposta di legge dell'onorevole Buonocore.

Questa proposta di legge verrebbe a creare in Italia un istituto burocratico co-

lossale, il quale dovrebbe concentrare nientemeno tutte le Opere pie per la maternità, tutti i brefotrofi, gli asili per i bambini lattanti e per i bambini slattati, gli istituti per i bambini rachitici e scrofolosi, gli ospizi marini, gli istituti per l'infanzia abbandonata, le colonie estive e tutte le Opere pie che provvedono ai bambini dal giorno della nascita fino all'età di due anni.

Onorevoli colleghi, voi non avete potuto, probabilmente perchè non avete il testo, esaminare come il pensiero dell'onorevole Buonocore sia stato sviluppato nei diversi articoli.

Ma basterà che io accenni alla composizione del Consiglio centrale ed alla composizione dei Consigli regionali dell'opera che l'onorevole Buonocore vorrebbe istituire.

Il Consiglio centrale sarebbe composto di dodici elementi. Di questi voi credereste che le maestre d'asilo, gli operai, i lavoratori, abbiano una notevole rappresentanza. No, tutti questi elementi sono dimenticati. Voi avete un Consiglio centrale che si compone di tre elementi della burocrazia, il direttore generale della sanità pubblica, il direttore generale dell'amministrazione civile, un ragioniere generale dello Stato, quattro professori: un professore d'igiene, un professore di pediatria, un professore di clinica ostetrica, un professore di pedagogia. Quante direttrici di asili d'infanzia? Una, sopra dodici membri. Avete due operaie, non mancano due dame della Croce Rossa.

Nei patronati regionali il criterio burocratico esiste, ma invertito. Non sono più in prevalenza i professori, ma (questo farà piacere all'onorevole Maffi) i medici. Sopra nove membri vi sono quattro medici: il medico provinciale, l'ufficiale sanitario ed altri due medici; poi avete due dame della Croce Rossa e soltanto una direttrice di giardini d'infanzia.

Nell'articolo 7, dove l'onorevole Buonocore spiega la competenza del patronato regionale, non sono affatto indicate le attribuzioni del patronato in confronto del Consiglio stesso. È detto semplicemente che ogni patronato regionale esercita la sua giurisdizione nelle provincie.

BUONOCORE. Saranno indicate nel regolamento.

TOVINI. Il cespite, che è necessario al funzionamento di questo Istituto, è di 300 milioni all'anno. Noi - tanto l'onorevole Casalini come l'onorevole Negretti - ci accontentiamo di 10 milioni l'anno, coi quali possiamo far fronte alle esigenze delle maestre d'asilo. Ora, come l'onorevole Buonocore trova i 300 milioni all'anno? In un modo che io definisco semplicemente molto poetico, ma niente affatto pratico. Egli applica una tassa sul celibato, vuole inasprire le tasse di soggiorno nei comuni, imporre una tassa non superiore a lire 20 annue per ogni studente di ambo i sessi che frequenti le scuole private, e poi genericamente parla di inasprimento delle tasse sulle automobili private, sulle motociclette e di una imposta speciale, non definita in nessuna guisa, sui redditi provenienti da ogni forma di attività commerciale ed industriale, esplicata in qualunque modo, sia che tali redditi appartengano a semplici individui, sia che appartengano a società ed enti morali.

Come si possono raccogliere 300 milioni all'anno attraverso queste tasse, soltanto l'onorevole Buonocore sa.

Riassumendo, mi sembra che prima di creare degli Istituti, i quali hanno per effetto immediato di inaridire le sorgenti ricchissime della filantropia locale privata, si debba pensare a costituire un organo verso il quale confluiscano con i loro intendimenti e col loro appoggio tutti i partiti, tutte le correnti più sane che esistono nella Nazione. Prima che ciò sia ottenuto, non è certo opportuno nè può esser rispondente alle necessità degli asili d'infanzia e della maternità e di tutte quelle altre santissime cose, che sono nell'intendimento dell'onorevole Buonocore, un progetto qual'è quello da lui presentato.

Ecco le ragioni per le quali il gruppo popolare, pur senza venir meno alle cortesi tradizione di consentire la presa in considerazione, fa le più ampie riserve di discussione della proposta davanti agli Uffici e davanti alla Camera.

BUONOCORE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà, ma sia breve.

BUONOCORE. Sarò brevissimo, come non ritengo di essermi indugiato molto nello svolgimento dei capisaldi del mio disegno di legge.

La confutazione analitica è venuta invece da parte dell'onorevole Tovini, che ha creduto di soffermarsi ad esporre il suo pensiero su questa o quella disposizione del disegno di legge, a discapito dei concetti informatori di esso.

L'onorevole Tovini dovrà convenire che avrebbero potuto le sue osservazioni essere

utilmente fatte negli Uffici, ed io, per non tediare la Camera, mi asterrò dal confutare qualche suo inesatto apprezzamento sulla portata delle disposizioni del mio disegno di legge che lo hanno mosso a fare delle riserve. Io mi limito a pregare la Camera perchè voglia prendere in considerazione la proposta di legge che ho proposto. Tutti i miei articoli e le mie disposizioni hanno un valore indicativo e non tassativo, e perciò attendo dalla sapienza dei colleghi che il mio progetto sia opportunamente integrato, modificato, rinnovato, se occorra.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica.

CROCE, *ministro dell'istruzione pubblica*. Il Governo, con le consuete riserve, non si oppone alla presa in considerazione della proposta di legge dell'onorevole Buonocore.

PRESIDENTE. Metto a partito la presa in considerazione della proposta di legge del deputato Buonocore per la istituzione di un Ente per la protezione della maternità e dell'infanzia.

(*È approvata*).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione segreta dei seguenti disegni di legge:

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle spese di guerra; (*Urgenza*) (544)

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle gestioni per l'assistenza alle popolazioni e per la ricostituzione delle terre liberate. (588)

Si faccia la chiama.

CASCINO, *segretario*, fa la chiama.

PRESIDENTE. Lasciamo le urne aperte e proseguiamo nello svolgimento dell'ordine del giorno.

Discussione del disegno di legge: Aumento delle tasse sulla circolazione dei motocicli, degli automobili e degli autoscafi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: « Discussione del disegno di legge: Aumento delle tasse sulla circolazione dei motocicli, degli automobili e degli autoscafi ».

Se ne dia lettura.

SANNA-RANDACCIO, *segretario, legge:* (Vedi *Stampato* n. 545-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Casalini Giulio.

CASALINI. Onorevoli colleghi, il disegno di legge di cui s'inizia ora la discussione, appartiene a quel gruppo di provvedimenti che il Governo ha presentato col duplice intendimento di ottenere un miglioramento nelle entrate del bilancio dello Stato e di calmare l'opinione pubblica, specialmente della classe lavoratrice, vivamente commossa dalle ingiustizie sociali che si sono venute accentuando in occasioni ed in conseguenza della guerra.

Non nego certamente che funzione del Governo, oltre che provvedere ai bisogni finanziari dello Stato, sia anche di tenere presenti le condizioni psicologiche del Paese, per intervenire con provvedimenti adatti.

Ma noi dobbiamo, di fronte a provvedimenti di questa natura, preoccuparci del loro effettivo valore sia riguardo alla parte finanziaria ed economica, sia riguardo alla parte morale, perchè mai come in questo momento sarebbe pericoloso non veder chiaro, illudere gli altri e noi stessi.

Certamente non posso, a proposito di una tassa dall'apparenza così limitata e modesta, fare un'indagine sopra il rapporto che vi è tra il rendimento eventuale di essa e la situazione finanziaria dello Stato.

Credo che tale esame sarà fatto, che anzi debba esser fatto. Certamente da parte nostra qualcuno lo farà quando verrà in discussione un provvedimento che abbia maggiore importanza e più larga portata di questo.

A ogni modo, sarà lecito osservare che, tanto dal punto di vista finanziario, che dal punto di vista, dirò così, di psicoterapia, il progetto in discussione è assai modesto.

Ho cercato qualche elemento per poter precisare quello che il Governo non ha fatto, per potere cioè valutare il rendimento probabile del nuovo inasprimento. E ho trovato che, mentre nel 1914-15, nel conto consuntivo dello Stato, il rendimento della tassa sugli automobili e affini era di lire 8,621,600.88; nel 1916-17 era salito a lire 10,638,493.18. Già nel preventivo dell'entrata 1920-21 era prevista una somma di rendimento di lire 31,000,000, essendo intervenuto il nuovo decreto Reale 24 novembre 1919, n. 2163, con cui la tassa era notevol-

mente inasprita, a partire dal 1° gennaio 1920.

Di modo che, tenendo conto dell'inasprimento passato, già riflesso nella previsione dell'entrata, e dei nuovi inasprimenti, credo che non saremo lontani dal poter prevedere, per il bilancio 1920-21, una entrata complessiva di circa 40,000,000 di lire.

Ma credo che qualche illusione forse noi ci facciamo, e si fa il Governo, per quanto riguarda il rendimento. Il Governo ha, nella sua relazione, ricordato come il numero delle automobili risulti di 80 mila all'incirca. Ora, evidentemente, in questo numero si è tenuto conto bensì delle macchine che sono state inscritte negli uffici locali, senza tener conto che, dal giorno in cui la tassa venne stabilita, ad oggi, una parte notevole delle macchine, per una ragione o per l'altra, sono scomparse dalla circolazione.

Attenendoci ai calcoli più rosei, potremo ritenere che il rendimento di questa tassa arriverà ai 40 milioni annui. Ora, ricordando che un'entrata già si aveva in antecedenza, si può osservare come la nuova asprezza tributaria non potrà minimamente risolvere il problema finanziario dello Stato.

Dal punto di vista della influenza psicologica sulle masse, credo che voi fate troppa fidanza su quella cifra che è stata messa a bella posta per impressionare: la cifra di 15 mila lire sopra le automobili a maggior potenza dinamica. Inquantochè tutti sanno che il numero di queste macchine è veramente esiguo. Il giorno in cui lo Stato richiederà una tassa così elevata, naturalmente di macchine nuove non se ne fabbricheranno più, e le antiche si cercheranno di ridurre ad una minore potenzialità, per impedire l'altissima tassazione.

Dal punto di vista psicologico, noi ci troviamo nella situazione di quei teatri di varietà nei quali il presentatore dà grandi colpi di cassa per richiamare l'attenzione dell'uditorio, ma ecco, compare sulla scena un omuncolo affatto insignificante. La vostra impressione psicologica sarà facilmente smontata, e il pubblico vedrà che, in fondo, non si tratta che di un semplice parziale inasprimento della tassa.

E allora dobbiamo preoccuparci del tecnicismo, delle proposte. Noi non dobbiamo soltanto fare dei colpi di scena, ma preoccuparci della organizzazione tecnica della legge, per vedere se, per avventura, essa non possa avere un minor rendimento di quello che è previsto, e sopra tutto se non possa avere una cattiva incidenza sull'industria del nostro paese.

È un'abitudine dei nostri avversari quella di accusare noi socialisti di essere nemici o tiepidi verso il fatto economico della produzione. Ritengo che questa non sia altro che una manovra dialettica. Credo di poter affermare che il socialismo sia per sua definizione il miglior amico della produzione, inquantochè noi vediamo nel fatto produttivo non solo un elemento di profitto capitalistico, ma un elemento completamente connesso colla vita economica del paese e anche colla vita individuale, per quanto riguarda le necessità del consumo.

Invece l'organizzazione capitalistica può essere considerata davvero nemica del fatto economico della produzione, inquantochè essa non avviene per un rapporto tra i bisogni del paese e la produzione stessa, ma la produzione è creata e mantenuta in funzione sopra tutto del profitto capitalistico, di modo che quando il profitto capitalistico è scarso o mancante, noi vediamo che è anche abbandonata la produzione benchè ve ne sia urgente bisogno.

È quindi naturale che, anche in questa occasione, noi diamo il massimo peso alla incidenza economica della legge.

Da questa preoccupazione nasce una constatazione, e cioè che il disegno di legge minaccia gravemente una delle poche industrie prospere del nostro paese, una delle poche industrie che avrà evidentemente un notevole avvenire, ove non sia ferita da provvedimenti di ordine statale.

L'industria automobilistica occupa ormai all'incirca centomila operai in Italia, ed è giunta a tanto, a differenza di altre industrie, che non ha paura della concorrenza forestiera. Ma l'industria automobilistica si trova a un grande svolto della propria storia, poichè si minaccia il suo soffocamento all'estero, e, col nuovo disegno di legge, come dimostrerò fra poco, si minaccia il suo soffocamento all'interno.

Per quanto riguarda l'estero debbo ricordare alla Camera come ormai molti paesi abbiano stabilito un vero divieto alla importazione delle automobili italiane. Vi sono molti paesi nei quali le nostre automobili andavano superando la concorrenza e le difficoltà di ogni genere e in questi paesi è giunto il divieto assoluto di importazione.

Accenno alla Francia, al Portogallo, fra poco probabilmente alla Grecia, all'Olanda, all'Austria, alla Germania, all'Algeria, e,

come se ciò non bastasse, l'industria è insidiata dagli alti dazi di importazione, che vanno a cifre veramente fantastiche nei paesi in cui il divieto di importazione non esiste.

In un tale frangente l'industria automobilistica avrebbe bisogno di sostituire al mercato estero un maggiore sviluppo del mercato interno. Invece, col presente disegno di legge, si minaccia anche il mercato interno.

Vorrei essere ben chiaro a questo riguardo per non essere frainteso. Certamente noi socialisti non possiamo essere contrari a questa legge che contiene un inasprimento fortissimo della tassa sugli automobili, ma noi ci dobbiamo preoccupare di un elemento che deve essere tenuto presente, della evoluzione che ha subìto e che sempre più deve subire l'industria automobilistica.

Essa, come altri generi di consumo, è nata come una industria completamente di lusso, come una industria turistica accessoria a tante altre del genere.

Ma la sua evoluzione oramai è compiuta accanto all'industria di pubblica utilità per i trasporti automobilistici stradali da luogo a luogo e per i trasporti industriali. E a mano a mano che andiamo innanzi, l'automobile scende dalle alte cime della ricchezza per diventare di uso frequente anche nelle modeste fortune.

In alcuni paesi anzi, come in America, l'automobile è diventata anche di uso largamente operaio, sostituendo le biciclette. Noi ci dobbiamo preoccupare di questo fatto: con lo sviluppo dell'industria automobilistica, messa alla portata di tutti i ceti sociali, fino all'operaio, possiamo realizzare grandi vantaggi di ordine materiale e anche di ordine morale. Solo così si potrà combattere contro l'eccesso dell'inurbamento, che è certo grave malattia dei tempi nostri.

Conviene allora esaminare se per avventura la legge non impedisca l'evoluzione industriale.

Il disegno di legge ha tenuto conto, in un certo senso, di queste obiezioni, e ha stabilito una tassa modesta fino a una certa potenzialità dei motori, ma disgraziatamente, il congegno della tassazione è tale per cui vengono tassate modestamente certe potenze dinamiche che in questo momento hanno poca efficienza numerica nel nostro paese. Sono pochissime quelle ditte che fabbricano appunto gli automobili di cui si preoccupa il disegno di legge, stabilendo una minore tassazione. Invece gli automobili che vanno dai 16 ai 24 cavalli dinamici, e che sono quelli che effettivamente rappresentano la parte dell'uso medio popolare, vengono colpiti più fortemente che non le maggiori potenze dinamiche, che rappresentano veramente le vetture di lusso.

Infatti se facciamo una tabella delle nuove tassazioni proposte dal Governo, vediamo che vi è una tassazione di 400 lire per 9 cavalli, di 520 lire per 12 cavalli, di 1,000 lire per 16 cavalli. E poi saltiamo per le vetture medie, da 1,000 a 3,000 lire, con un salto di 2,000 lire, mentre per 30, 35, 40, 50 cavalli andiamo con la progressione di 1,000 in 1,000 lire. Vi è quindi una sperequazione dannosa sia all'industria, sia ai più modesti consumatori.

Credo che sia necessario variare il tipo di tassazione da quello attuale, nel quale si sono mantenuti i gruppi tradizionali, e giungere ad altro, per il quale adottando il criterio di mantenere fermi i limiti estremi, da una parte di 400 lire per 9 cavalli, dall'altra di 15,000 lire per 50 cavalli, si stabiliscano poi tariffe che vadano mano a mano crescendo, secondo che cresce la potenzialità del motore dell'automobile. In questo modo realizzeremo una più equa tassazione perchè la tassa diverrà tanto più aspra quanto più l'automobile acquisterà maggior valore, maggior potenza, maggiore costo.

Ma, rettificata in questo modo la tabella che abbiamo dinanzi, ritengo che un'altra variazione dovrebbe essere introdotta nel senso di rendere veramente più equa la tassa e nel senso anche di raggiungere una asprezza maggiore a carico delle classi più agiate e facoltose.

Noi abbiamo, ad esempio, automobili che sono veramente di gran lusso, abbiamo individui che posseggono parecchie carozzerie da adoperare con unico *chassy*. Ora a tutte queste particolarità, che sono veramente espressione di agiatezza, di fasto, la legge non ha affatto provveduto. Si dovrebbe perciò stabilire una aliquota supplementare per le varie carozzerie di lusso, che rappresentano appunto quello che il vestito rappresenta per la donna: l'ambizione, la manifestazione insolente provocante dell'opulenza.

Da ultimo debbo richiamare l'attenzione della Camera e del Governo sopra un punto, che è rimasto completamente ignorato dalla legge, che anzi la legge ha conside-

rato in un modo contrario ad ogni spirito di giustizia.

La legge si è limitata a conservare, per quanto riguarda la partecipazione delle provincie e dei comuni alla tassa, quella che era la tassazione precedente.

Nella nostra legislazione si è iniziata la partecipazione dei comuni e delle provincie, con una percentuale sopra l'incasso, e siamo poi passati a quote fisse. In una tabella si è stabilito quale porzione di tassa sugli automobili, motocicli-autoscafi debba essere devoluta alla provincia e al comune.

La legge presente, la quale tende a migliorare le finanze dello Stato con un aumento iperbolico della tassazione, lascia lo stato di cose antico per i comuni e per le provincie.

Questi enti non ricevono dall'inasprimento della tassa nessun beneficio, benchè tutti riconoscano il loro disagio finanziario, anche dovuto alla maggiore e più costosa partecipazione che debbono dare alla viabilità.

È quindi necessario che la legge anche su questo punto sia modificata nel senso di accrescere la partecipazione dei comuni e delle provincie.

Se abbiamo il dovere e il diritto di provvedere alle finanze dello Stato, che sono così tormentate, dobbiamo anche provvedere alle finanze locali, che non giacciono certamente sopra un letto di rose.

Così, onorevoli colleghi, svolti brevemente i concetti sui quali mi proponevo di richiamare la vostra attenzione, concludo con questa dichiarazione.

Noi, socialisti, non possiamo essere che favorevoli all'inasprimento di quelle tasse sui consumi, che sono voluttuari, ma riteniamo che la legge presente non sia che un inizio di tassazione sopra gli oggetti di lusso. Riteniamo che la presente legge rappresenti il minimo dei sacrifizi che debbono fare le classi ricche a vantaggio dello Stato.

Noi non ci dobbiamo illudere, non dobbiamo ingannarci come non dobbiamo nè ingannare, nè illudere il paese. La proposta odierna e le altre, che vedremo in seguito, non sono che una frazione di quello, che è necessario di sacrificio da parte delle classi dirigenti per colmare il grande baratro, che la guerra ha scavato nel nostro paese. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Guido Donati.

DONATI GUIDO. Farò massima economia di parole non pensando che su questo argomento possa esservi dissidio di opinioni. Terrò conto anche di ciò che è stato detto dall'onorevole Casalini; ma penso che l'intento della legge sia talmente chiaro, o per lo meno la sua necessità sia così largamente giustificata da non aver bisogno di una illustrazione e di una difesa.

Mi preoccupo piuttosto di vedere se questo intento è stato attuato o se si può sperare che si realizzi con quelle concrete disposizioni, che in verità non sono una norma legislativa, ma sono semplicemente una tariffa fiscale. E quando si tratta di una tariffa, specialmente a scopi fiscali, unico proposito di giustizia non può vedersi che nel sistema che si pone a base della classificazione, del criterio, come si dice, di tassazione specifico.

E qui, in parte, mi trovo d'accordo con le osservazioni che sono state fatte testè. Almeno la mia preferenza ideale sarebbe di seguire, nel criterio di tassazione, la destinazione delle macchine piuttosto che la loro potenza dinamica, così come si è fatto nel disegno di legge. So che questo è il sistema in uso e comprendo che questo è anche il sistema più semplice; credo però che per ragioni sociali, e forse anco per ragioni fiscali, il connettere alla potenzialità dinamica il criterio della destinazione e dell'uso, che le macchine possono avere, porterebbe a realizzare anche meglio quello che, non dubito, sia lo scopo della legge.

Io ho l'abitudine, e desidero che altrettanto avvenga per me, di supporre nient'altro che la buona fede nelle eccezioni; ora le eccezioni che sono state fatte possono impressionare, e sopratutto una parte di esse, quella che concerne, dirò, l'ambiente psicopatico, se non erro, o psicologico di cui ha parlato l'onorevole collega che mi ha preceduto; ma non credo che questa legge si faccia per dare del fumo negli occhi, o per fare un bel gesto; si fa per incassare dei danari, e si tratta di vedere se si incassa tutto quello che possiamo, data la materia tassabile, che mi sembra tale, in realtà, e con i debiti riguardi alla destinazione, che non ci debbano essere poi troppi scrupoli anche a far pesare alquanto la mano.

Ma appunto perchè questo sia, con un concetto che è nello stesso tempo finanziario e sociale, vorrei che la distinzione fosse base della legge, distinguerei tra ciò che si attiene all'esercizio puramente di *sport*, di divertimento e di lusso, da quello che si può ridur-

re, in fondo, ed è già stato detto opportunamente, ad uno strumento, ad una macchina, ad un arnese, anche, del mestiere, nè più nè meno come possono essere le locomobili o le trebbiatrici. Dunque domando al Governo se non sia possibile di inserire nella legge questo criterio.

Non ho la pretesa, e credo che sarebbe bene che si imitasse anche la mia modestia, di inventare le leggi nelle discussioni, anzi credo che queste ragioni debbano essere vagliate maturamente e tecnicamente e che spetti soltanto alla Camera di dare la traccia su cui i tecnici debbano lavorare; ma lavorando su questa traccia, le osservazioni vengono molte e numerose, e forse anche importanti.

Per esempio, credo che sia molto facile, nella semplice enunciazione dei tipi e delle forze, di vedere insegnato il sistema della frode per ciò che riguarda l'uso che poi se ne può fare. Oggi è di moda di accoppiare ai motocicli una carrozza per passeggiare; verrà più tardi, se non è già in uso, il sistema di andare a spasso piuttosto su un carro, su un *camion*, che su un automobile di lusso. Tutto ciò, quando si seguisse il criterio della destinazione, bisognerebbe evidentemente evitarlo, precisando.

E allora, onorevoli colleghi, sarebbe anche possibile con un compenso o con un ragionevole conguaglio, da una parte gravare la mano e dall'altra abbondare negli sgravi.

Mi sono permesso, qualche tempo fa, di trasmettere al Ministero competente, e non so se sarà mai arrivato, un memoriale di sanitari i quali facevano per conto loro questa osservazione che non mi pare malvagia: noi non siamo medici condotti, ma prestiamo un servizio per il quale anche l'uso dell'automobile diventa qualche cosa come una necessità, e non solo per noi, qualche cosa che rappresenta una facilitazione per il servizio, che, in fondo, è un servizio pubblico che preme a tutti sia fatto immediatamente e alcune volte d'urgenza.

Oggi si sa come le città si sono estese topograficamente; oggi (speriamo di no) possiamo sempre temere il pericolo di una malattia generale; ognuno capisce come in questi casi, il mettere a disposizione del sanitario anche una macchina che lo trasporti possa realmente rendere un servizio alla collettività.

Quello che si potrà perdere nel favorire, con una tassa ridotta, queste automobili in servizio sanitario, indipendentemente dalla qualità di medici condotti che è pure considerata e che mi instrada anzi a questo suggerimento, nulla di male se si potrà ripigliarlo sulle automobili voluttuarie, di lusso o di passeggio.

Quindi è sempre questione di fissare il criterio di massima. Una volta stabilito questo, credo che le modalità di esecuzione si dovranno necessariamente coordinare; ma, allorquando invece noi prenderemo, come ci suggerisce la tabella, soltanto la potenza dinamica delle macchine automobili, è certo, e io non posso negarlo, che quella sperequazione, della quale parlava l'onorevole Casalini, noi non abbiamo altrimenti il modo di prevenire.

Finisco con una osservazione di ordine generale, la quale tiene anche una volta alla economia della legge. Bisogna ricordare (e sarebbe stato opportuno il ricordo anche in questo testo di legge) che, a proposito delle automobili, abbiamo la solita legislazione frammentaria, che pare oramai sia invalsa, disgraziatamente, nel sistema italiano.

Mi faccio eco del rammarico e del desiderio che è stato espresso anche da corpi tecnici e da collegi di avvocati, da tutti quelli insomma che devono, bene o male, maneggiare le leggi, che questi frammenti si riducano ad unità, tanto meglio e tanto più quando ne capita l'occasione; e quindi, giacchè questo non vedo nè mi aspetto che possa essere, senza bisogno di emendamenti, un'iniziativa del Governo, chiedo che, almeno in questa occasione, si proceda ad unificare le leggi; si faccia una volta tanto un testo unico delle leggi e dei decreti sulle automobili dei quali taluno, come quello del 1919, che ho citato, veramente conteneva l'impegno che dovesse nel 1919 essere presentato al Parlamento per la ratifica.

Si capisce che non se ne è mai fatto nulla, e si capisce anche che nessuno ci penserà mai; ma poichè facciamo una legge accessoria, accrescendo con ciò il bagaglio di questo materiale legislativo, mi pare non sia indiscreto di chiedere che una volta tanto il testo unico venga a redigersi da chi di ragione.

E questo, per mia opinione, ormai seguendo un indirizzo che mi pare scientifico, vorrei che non fosse più l'opera della Camera, in cui discorsi si fanno e si fanno troppo e troppo lunghi, e in cui i testi delle leggi non riescono veramente l'ideale a cui ci inspirerebbe l'ambiente e il sacro nome di Roma.

Bisognerebbe che ci fosse qualcuno che

li sapesse fare. Chi sia non so, perchè quando ho veduto lavorare il Governo a far delle leggi, ho constatato che esso non è capace di farle. Ma, tecnicamente parlando, un organo legislativo ci potrà essere e questo sarà un vantaggio non solo per preparare le leggi, ma anche per farle osservare. (*Approvazioni — Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Spetterebbe ora di parlare all'onorevole Salvemini; ma non essendo egli presente, s'intende che abbia rinunciato.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Matteotti.

MATTEOTTI. La relazione del Governo e la relazione della Giunta del bilancio a questo disegno di legge affermano che intenzione fondamentale ne sia quella di fare un provvedimento di giustizia e di cercare una risorsa per il bilancio. A noi tutto ciò sembra leggermente esagerato.

La Giunta del bilancio veramente non si è occupata di questo disegno di legge, perchè, arrivato all'ultimo momento, nessuno ha potuto studiarlo.

CAMERA, *relatore*. Non è colpa del relatore.

MATTEOTTI. No, onorevole relatore, non è colpa sua; ma sono sicuro che, se la Giunta avesse avuto miglior agio di studiare il disegno di legge, avrebbe certamente proposto moltissimi emendamenti, o l'avrebbe addirittura rimandato al Ministero, perchè certamente è redatto in modo tecnicamente iniquo e pieno di errori.

Vi sono infatti veri e propri errori tecnici nel testo della legge. Cominciamo dall'aliquota. Si è considerato, come base unica della tassazione, la quantità dei cavalli dinamici. Ma, per esempio, si sono considerati tipi inesistenti: autoscafi al disotto dei tre cavalli, io non ne conosco!

È avvenuto infatti che questo disegno di legge è stato redatto sulle categorie della vecchia legge sugli automobili; ma, mentre la vecchia legge applicava i minimi di forza sviluppati da un motore, questa applica i massimi; e allora le categorie della vecchia non tengono più; bisognava invece sostituire dei criteri nuovi, che il Ministero si è guardato bene di fare, perchè costava troppa fatica al funzionario, il quale, sembra, non s'intendeva nè di automobili nè di motori.

Si sono considerate le vetture di piazza fino all'estremo massimo di sedici o ventiquattro cavalli dinamici. Ora quasi tutte le vetture da piazza oltrepassano i sedici cavalli, cosicchè nella legge non esiste la voce per poterle tassare e sembrano escluse dalla tassazione!

La base della tassa è dunque il numero dei cavalli dinamici; ma, posta la base, bisogna pur seguire un criterio che può essere o proporzionale o progressivo. Ma nè l'uno nè l'altro si trova nel disegno di legge. Qui non c'è criterio; o, meglio, c'è il criterio e il criterio della linea pazza, delle linea dell'ubriaco che va a casa. Basta considerare, e lo ha già accennato il collega Casalini, il salto che si fa dai 16 ai 17 cavalli: i 16 cavalli pagano meno di 1,000 lire, i 17 ne pagano più di 2,300 e una vettura di 17 cavalli paga per cavallo in una proporzione che è maggiore di ciò che paga una vettura a 30 cavalli. Insomma non vi è un criterio; in certi momenti vi è una progressione; in altri una regressione; poi ripiglia la progressione e si ha così la linea pazza dell'ubriaco che torna a casa.

Tutto questo non solo denota un difetto tecnico fiscale, ma porta a più gravi effetti economici, come questo: che l'industria non può più cercare liberamente i tipi più economici, cioè quei tipi di motori che diano il maggior rendimento con la minore spesa; ma è costretta a cercare il tipo fiscalmente meno costoso, con un procedimento contraddittorio a quello economico e industriale.

La legge cioè interviene in senso contrario e costringe l'industria a far dei passi indietro e a mantenersi in certe linee di fabbricazione contrarie alle leggi normali della produzione con l'artificiosa creazione di tipi e artificiosa limitazione di costruzione di determinati tipi. Ecco ciò che fa la burocrazia col violentare le leggi della economia, volgendole al male anzichè al bene!

Abbiamo detto che la base unica, per distinguere le categorie e le tariffe, è quella della forza-cavalli, tranne le eccezioni che riguardano automobili destinati al servizio di piazza e a trasporti.

Ora è veramente codesto solo della forza potenziale del motore il concetto dal quale doveva e voleva partire il legislatore?

Il legislatore, dice la relazione, è partito dal concetto che l'automobile sia indice di agiatezza o meglio di lusso. Ma allora bisognava colpire l'automobile in quanto è indice di lusso e non in quanto è strumento di produzione, di lavoro, di commercio e di esercizio di professione.

Accennava l'onorevole Casalini come ormai l'automobile scende dal tipo di lusso

e si volge verso il tipo di contributo al lavoro umano. Anche la rapidità, l'acquisto del tempo, è, nelle vicende umane, un contributo alla produzione. E allora si sarebbe dovuto cominciare a sgravare l'automobile che rappresentasse questo contributo al lavoro e vedere se non fosse il caso di portare una distinzione tra l'automobile di lusso e l'automobile utile al lavoro.

Oggi avverrà questo: che una macchina *Ford*, che è una macchina economica che il ricco non compra perchè non è elegante, e che, prima del rincaro, poteva essere alla portata di un professionista qualunque, sarà tassata, perchè ha uno sviluppo-cavalli di una determinata quantità, nella uguale misura della *Limousine* del grande signore, con la carrozzeria dorata o riccamente addobbata.

Il ricco se ne serve per divertirsi per le sue gite, per le sue visite; gli altri invece si servono della vettura per il loro lavoro quotidiano; ma la *Ford* sarà tassata ugualmente come la macchina di lusso, anche quando abbia un valore venale dieci volte inferiore!

Ora se si fosse tenuto presente il concetto del valore complessivo della macchina o del suo carattere speciale di lusso, che può desumersi da certe forme della carrozzeria o da sue speciali qualità, si sarebbe avuta una distinzione che avrebbe permesso di colpire l'automobile come oggetto di lusso e non come oggetto di produzione.

Sono state introdotte dalla Giunta del bilancio alcune modificazioni ed alcune esenzioni sono state presentate da alcuni colleghi. Qui entriamo nella materia difficile, poichè appunto la tassazione essendo unica e generale, tutte le specie di contribuenti, che si sentono ingiustamente gravati, cercano di scappare.

Il collega Guido Donati prospettava il caso del medico; altri prospetterà quello dell'ingegnere, quello del commerciante, o quello di una qualunque specie di professionista che abbia necessità di usare questo mezzo rapido di trasporto. E così si arriverebbe alla esenzione pura e semplice delle macchine utili alla produzione, esenzione giustificata dalla imposta eccessiva e tecnicamente male coordinata.

Così ancora il non distinguere favorisce le deviazioni dell'industria. Noi dovremmo spingere l'industria a produrre tipi necessari ed utili alla produzione, anzichè tipi di lusso. Invece l'industria sarà sollecitata a produrre tipi di lusso, che sono tassati in misura eguale a quelli utili; perchè il grosso proprietario pagherà indifferentemente l'imposta, acquistando sempre il tipo di lusso, mentre il professionista o il commerciante, non potendo pagare l'imposta, non acquisteranno più nulla, e l'industria non si volgerà più alla produzione del tipo economico.

Il pericolo più grave è quindi che si estingua l'industria, non rispetto alla macchina di lusso, che era proprio quella che si voleva colpire, ma rispetto alla più larga produzione ed all'incremento dei tipi economici. L'industria, cioè, diverrà ristretta in una industria di lusso, contrariamente a quello che noi dovremmo desiderare dal punto di vista nazionale e sociale.

Il Governo dunque si propone di colpire l'automobile come oggetto di lusso, ed in questo tutti siamo d'accordo, specialmente noi socialisti. Ma allora perchè non dovrebbe colpire tutti gli altri oggetti di lusso? A me il Governo ha fatto l'impressione del *paisan* di campagna, del più ignorante, il quale, vedendo passare per il suo villaggio l'automobile che gli schizza addosso il fango o lo copre di polvere, crede che l'unico oggetto di lusso di questo mondo sia proprio l'automobile e dimentica tutto il resto.

Se si vuole arrivare ad una imposta sulle manifestazioni del lusso, bisogna coordinare tutta quanta la materia. Oggi ci sono delle signore che, in una sola stagione dell'anno, spendono in vestiti ed in cappelli assai più che in un'automobile. E lì ci sarebbe da colpire, perchè si entra veramente nell'articolo di lusso puro e semplice che non porta nessun giovamento. Se si vuol colpire il lusso, bisogna non gettare al popolo questa offa delle automobili, ma colpire il lusso vero in tutte le sue forme, non in una sola e che talora neppure è tale.

Il Governo ha fatto benissimo, del resto, a presentare intanto una legge sulle automobili; ma poteva presentarla come una legge qualunque. L'averla invece introdotta nel suo programma, come uno dei numeri principali, è quello che ci fa credere ad un po' di demagogia da parte sua. Si vuol far credere che si faranno grandi cose, mentre tutto si riduce a ben poca cosa.

La relazione ministeriale ci dice che le automobili sono 80 mila. Temo che andremo molto al disotto di questa cifra nella quale sono certamente compresi i motocicli e i *camions* militari, che si desiderebbe circolassero un po' meno o non circolassero addirittura più.

Secondo dati cortesemente fornitimi dal

sottosegretario alle finanze, onorevole Bertone, si calcolava che le automobili private, quelle che veramente verrebbero tassate, sono, se non erro, circa 27 mila, mentre quelle da piazza sono 3 mila e gli autocarri 25 mila. Sulle 27 mila calcoliamo una media da 1,500 a 2 mila lire di tassa per ognuna; si arriva ad un reddito totale di 54 milioni; detratte tutte le spese, non è davvero un reddito tale da giustificare grandi aspettative finanziarie, oltre il danno a un'industria importante.

Relativamente infine ad un ultimo punto appoggio la tesi dell'onorevole Casalini e ne ho fatto anzi oggetto di un emendamento. Lo Stato prende per sè tutto quanto il reddito di questa imposta; lo prende così, comodamente; perchè è il padrone, ma per quale ragione fondamentale o particolare non si vede.

Per effetto della prima legge sulle automobili, il 50 per cento della tassa andava agli enti locali; poi la percentuale si ridusse dal 20 al 30 per cento, oggi si riduce a pochi centesimi. Oserei dire, a nome degli altri enti locali, che essi rifiutano questa carità del Governo; o si ammette la loro compartecipazione, e allora essa sia effettiva, ma non di poche misere lire, che, al valore di oggi, sono assai meno di prima e quasi una derisione.

Infatti, poichè il valore della moneta era prima maggiore, voi, signori del Governo, non solo non manterreste la misura della partecipazione dei comuni, come quella di una volta, ma la diminuireste perchè oggi quella partecipazione fissa in lire vale un quarto di quella di allora. Ma voi portate a casa il grano, levandolo agli altri. Dite che lo Stato è pieno di debiti, ma gli enti locali sono forse meno pieni di debiti? È forse minore la loro urgenza che questa tassa impingui le loro casse?

E se poi si ricerca la ragione fondamentale, attraverso la quale possa scaturire un titolo alla compartecipazione a questa tassa, io vi domando: ma chi dà più strade alle automobili; voi Stato o i comuni? Chi sopporta le maggiori spese di manutenzione? Vi sono provincie che oggi dedicano parecchie migliaia di lire alle rettifiche delle strade o per le pendenze sulle voltate.

Che cosa paga lo Stato? Nulla. Egli è che voi vi fate la parte del leone: il più grosso sono io e tutto quanto porto a casa io.

Direte: faremo una legge per gli enti locali.

Questa è la risposta che già conosciamo. Ma se rimarrà integro il principio contenuto nella legge Meda, gli enti locali avranno la metà di quello che hanno oggi! In ogni caso si tratta della tassazione di un oggetto di lusso e i comuni domandano di partecipare agli utili nella misura a loro dovuta.

Queste sono le ragioni fondamentali della nostra opposizione al disegno di legge, non per se stesso, ma per tutti i difetti tecnici, per la sua contrarietà alla vostra stessa industria, e, per noi sopratutto, perchè impedisce uno sviluppo di ricchezza che è anche fondamento della nostra economia socialista. (*Vive approvazioni all'estrema sinistra*).

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno.* A nome anche del ministro delle finanze mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per la conversione in legge del Regio decreto 5 giugno 1920, n. 820, concernente la riscossione dei dazi di consumo, e dell'imposta sul vino e disposizioni a favore dei comuni e degli appaltatori daziari.

Chiedo alla Camera che sia inviato all'esame della Giunta generale del bilancio.

PRESIDENTE. Dò atto all'onorevole presidente del Consiglio della presentazione di questo disegno di legge. Se non si faranno osservazioni, esso, come ha chiesto l'onorevole presidente del Consiglio, sarà inviato all'esame della Giunta generale del bilancio.

(*Così rimane stabilito*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del lavoro.

LABRIOLA, *ministro del lavoro e della previdenza sociale.* Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per la modificazione della legge 22 marzo 1908, sulla abolizione del lavoro notturno nell'industria della panificazione e delle pasticcerie. Chiedo che sia inviato all'esame degli Uffici.

PRESIDENTE. Dò atto all'onorevole ministro del lavoro della presentazione di questo disegno di legge, che, se non sorgono contestazioni, sarà inviato, come da sua richiesta, all'esame degli Uffici.

(*Così rimane stabilito*).

Si riprende la discussione sul disegno di legge: Aumento delle tasse sulla circolazione dei motocicli, degli automobili e degli autoscafi.

PRESIDENTE. L'onorevole Olivetti ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

ritenendo che la tabella proposta dal Governo contenga sperequazioni che diminuiranno il rendimento dell'imposta e saranno di grave pregiudizio all'industria;

che essa grava troppo fortemente sulle automobili di piccola e media potenza, cioè su quelle che sono maggiormente usate per necessità di professioni e di lavoro e non per scopi voluttuari;

che essa non considera la necessità di sviluppo dei servizi pubblici di piazza colle vetturette o motociclette;

invita il Governo a modificare secondo tali concetti la tabella proposta ».

L'onorevole Olivetti, non essendo presente, s'intende vi abbia rinunziato.

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

« La Camera,

considerando essere più utile alle stesse finalità fiscali della legge e più corrispondente agli interessi delle maestranze e alle necessità della produzione di modificare le proposte tariffe nel senso di rendere più progressivamente proporzionale l'aumento della tassa all'aumento della forza motrice,

passa all'ordine del giorno ».

TOVINI. Onorevoli colleghi, gli oratori che mi hanno preceduto hanno talmente mietuto il campo delle osservazioni su questo disegno di legge che a me non rimane altro che concludere.

Mi pare soltanto di potere osservare che gli oratori si sono divisi in due categorie: oratori che hanno osservato le lacune e i difetti di questo disegno di legge col proposito di mantenere intatto lo spirito informatore e l'insieme del disegno di legge; oratori che hanno fatto osservazioni nell'intendimento, pare, di votare contro il disegno di legge. Appartengo alla prima categoria.

Delle osservazioni fatte mi pare che due sostanzialmente siano importanti.

Una mira a stabilire una corrispondenza quasi perfetta tra la cifra di tariffa e quella dei cavalli dinamici. Voi sapete che il disegno di legge procede a scaglioni: le automobili con una forza da 9 a 12 cavalli pagano la cifra di tariffa *X*, automobili da 12 a 16, da 16 a 24, e via di seguito.

Nel mio ordine del giorno chiedo che il Governo riformi le tabelle nel senso di rendere più proporzionalmente progressiva la tassa alla forza dinamica sviluppata dal motore.

Con questo mezzo semplicissimo si riesce a togliere di mezzo tutte le osservazioni giustissime fatte dagli onorevoli Casalini, Matteotti e Donati.

I colleghi hanno osservato, ad esempio, come la *Fiat* 501, nuovissimo modello, la quale sviluppa una forza di 16,66 cavalli pagherebbe 2,370 lire all'anno, mentre una automobile che ne sviluppa soltanto 16 pagherebbe 1,000 lire. Ora per una frazione di cavallo portare una differenza di 1,370 lire all'anno di tassa, è evidentemente una sproporzione troppo grave per potersi accogliere.

Nelle stesse condizioni si trova la *Bianchi* piccola; sono macchine queste che mi pare corrispondano a quel concetto di macchine per uso professionale, che si differenziano dalle altre di lusso.

Su questo punto quindi credo che il Governo, e mi pare di aver fondata ragione di crederlo, vorrà accettare la modificazione della tariffa in modo che questa corrisponda proporzionalmente alla forza motrice della macchina.

Secondo punto: vorrei che la proporzione della tariffa e della tassa fosse veramente progressiva, e in ciò mi accosto alle osservazioni svolte particolarmente dagli onorevoli Casalini e Matteotti.

Se osservate il disegno di legge nella tariffa, troverete che manca una tassazione più grave e più aspra per le automobili che sono veramente di lusso, quelle cioè che io considero tali, sviluppando una forza di cavalli dinamici superiore ai 30 cavalli, e che non sono sufficientemente colpite.

Poichè colpite in una proporzione uguale le automobili che sviluppano una forza inferiore, mi sembra che, giunti ad una certa forza, la tassa dovrebbe gravare più fortemente sui possessori.

Accogliendo questo mio ordine di osservazioni rendereste la legge più pratica e più consona alle necessità professionali di chi si serve dell'automobile, e a quei fini di giustizia sociale che nel disegno di legge e nella relazione sono illustrati.

E sono anche convinto che, apportando

queste modificazioni alle tariffe, conseguirete anche un beneficio fiscale perchè, avendo assunte informazioni anche presso gli uffici competenti elaboratori di questo disegno di legge, essi hanno dovuto riconoscere che, modificando le tariffe, si raggiungerebbe meglio lo scopo fiscale che la legge si propone.

Limito le mie osservazioni a queste, credendo con ciò di avere sufficientemente illustrato l'ordine del giorno presentato alla Camera. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brezzi.

BREZZI. I colleghi, che mi hanno preceduto, hanno sostanzialmente fatto atto di consenso su questo punto, che cioè il problema dell'aumento delle tasse sulla circolazione degli automobili non debba essere considerato unicamente sotto il profilo fiscale, in cui non è possibile non convenire, nella tesi di massima, col disegno di legge ministeriale.

Colpire un indice di agiatezza che per il suo modo di manifestarsi, più che ogni altro, è atto a suscitare irritanti confronti tra le classi; colpirlo in quanto sia rivelatore di una condizione economica privilegiata in chi lo possiede; colpirlo se ed in quanto non rechi un utile apprezzabile alla collettività, ma faccia presumere prevalentemente lo scopo di lusso e di godimento; tutto ciò è giusto e politicamente opportuno. Qui è soltanto questione di limiti. Pare a me che la legge possa avere raggiunto il suo scopo, sotto questo aspetto di carattere sociale, in quanto sia riuscita a tassare nel detentore il lusso, salvaguardando le necessità dei servizi pubblici e gli interessi socialmente degni di tutela.

Ma qui, a mio avviso, non si può esaurire la funzione della legge la quale, appunto perchè legge fiscale, opera sopratutto col risultato delle sue inesorabili incidenze.

Mi propongo, non di svolgere, ma di accennare a una della massima importanza: l'incidenza sulla produzione; perchè sarebbe assurdo chiedere il maggior gettito della tassa al suo inasprimento, quando la legge operasse per la liquefazione del cespite tassabile.

E non ripeto qui argomenti ovvii circa l'ineluttabile effetto di una rarefazione di acquisti e di uso dell'automobile privata a cagione dell'aumento della tassa.

Certo, mantenendola entro limiti ragionevoli, la ripercussione sarebbe minore.

In fatto di godimenti superflui, quando non si superi, con salti troppo improvvisi, la potenzialità degli acquirenti, l'esperienza insegna che gli inasprimenti fiscali non distruggono l'uso quando sia entrato nelle abitudini della massa.

L'automobile stava in Italia, ora in quel periodo di trasformazione democratica o meglio popolare, che superò per prima la bicicletta cessando di essere indice di differenza economica o sociale ed oggetto di misoneismo per le masse lavoratrici, le quali a poco a poco fecero proprio il veicolo come strumento di lavoro e di onesto svago.

La democratizzazione dell'automobile di minima e di media potenza, che consuma minor quantità di benzina, si andava compiendo anche con il progressivo accedere dei proprietari, professionisti, commercianti, agricoltori, piccola borghesia, all'assunzione della capacità tecnica necessaria al suo uso; segno notevole della pacifica evoluzione delle classi e della mobilitazione del lavoro in tutte le sue forme. Comunque penso che, elevando prudentemente la tassa, coloro i quali vogliono procurarsi il piacere dell'automobile e sodisfare con essa ad un bisogno reale, o dare saggio di potenzialità economica a possederla fra gli arricchiti recenti questo avverrà sempre, si adatteranno al maggior onere fiscale.

Ma il limite ragionevole della tassa ritengo sia stato superato negli automobili di minima e di media potenza, ove si consideri il problema nei riflessi della continuazione e dello sviluppo della produzione industriale italiana in rapporto alla esportazione ed alla concorrenza che alla nostra industria può venire e viene con impressionante aumento dall'estero.

Ognuno conosce il nobilissimo posto che l'industria automobilistica italiana ha saputo, per la genialità dei nostri tecnici, per l'organizzazione sapiente e paziente del lavoro, per la rara capacità delle maestranze, conquistare fra l'industria automobilistica mondiale.

Tutto questo sia detto, in un'ora di trepidazione e di eccessivi sconforti, della intelligenza, della capacità, della agilità latina, anzi italiana dei nostri industriali non dissociabili, in questo cómpito di elevazione e ristorazione nazionale, dalle maestranze che essi hanno saputo formare.

Ma forse pochi sanno, e non fu detto abbastanza, che la macchina italiana lotta sul mercato estero essenzialmente per l'estetica, per la bellezza del prodotto a cui gli stranieri ed essenzialmente gli americani

ora vanno opponendo il tipo più corrente, più rozzo, ma meno costoso, lottando vittoriosamente per la ricchezza delle materie prime, per la possibilità di maggiore divisione di lavoro e di lavorazione in serie, per la immensa dovizia dei capitali.

Cosicchè l'industria italiana esporta poco o nulla delle macchine di minima potenza; poco del tipo di media potenza, culminando la nostra esportazione nella macchina di lusso, nella macchina pesante.

La macchina di minima e media potenza rimane in Italia; e questo provi, con compiacimento comune, il nostro spirito sanamente democratico: si mira all'uso, non alla esibizione della macchina.

Plaudendo dunque allo scopo sociale della legge, si tratta di vedere se le tariffe che sono state proposte dal Ministero per avventura non siano atte a disorganizzare, per un periodo transitorio, che anche breve potrebbe essere fatale per la nostra industria, la produzione delle automobili.

Mi sono posto questo quesito, affrontando il problema coi numeri. Mi son fatto dare dal Ministero delle finanze le statistiche della nostra produzione, ed ho controllato la verità di quanto vi ho detto, che cioè, l'automobile italiana che forma l'uso quotidiano nostro è la piccola automobile, l'automobile della minima e media potenza, la quale non ha mai affrontati validamente i mercati esteri. Noi all'estero, ripeto, mandiamo l'automobile di lusso, forte, pesante, quella che porta i segni rinnovati del rinascimento tecnico italiano: mandiamo l'automobile ai ricchi dell'America, della Gran Brettagna, della Francia, della Spagna, in quanto in questo tipo si fa meno questione di valore.

Ma l'automobile che oggi è colpito essenzialmente dalla tariffa è l'automobile nostra. E allora, signori, io vi pongo il problema, che è degno della massima attenzione. Esaminiamolo in confronto delle cifre.

Ho preso ad indice gli anni direttamente prebellici, e quelli successivi alla guerra: 1914-15-16-17-18-19.

Nella statistica del Ministero delle finanze l'esportazione e la importazione degli automobili sono rubricate in ragione di peso del veicolo in tre categorie:

del peso di 500 chilogrammi o meno;

del peso di 500 chilogrammi fino a 1000 chilogrammi;

del peso di più di 1000 chilogrammi.

Ognuno sa che il peso della macchina è razionalmente proporzionato alla potenza del motore; per cui le tre categorie stanno rispettivamente ad indicare la minima, la media, la massima potenza.

Vedansi i dati dell'esportazione della minima potenza in confronto della importazione:

Esportazione: anno 1914, macchine 28 per lire 114,000; 1915, macchine 10 per lire 37,625; 1916, macchine 3 per lire 15,000; 1917, macchine 1 per lire 25,000; 1918, zero; 1919, macchine 22 per lire 103,660.

Importazione: anno 1914, macchine 347 per lire 1,668,250; 1915, macchine 135 per lire 2,165,360; 1916, macchine 54 per lire 197,000; 1917, macchine 145, per lire 501,700; 1918, zero; 1919, macchine 65 per lire 502,000.

Il rapporto si fa già meno sfavorevole all'Italia, per le macchine di media potenza:

Esportazione:

1914	macchine	1565	per lire	14,084,550
1915	»	794	»	6,241,900
1916	»	310	»	3,077,550
1917	»	95	»	1,512,000
1918	»	141	»	2,672,000
1919	»	328	»	4,516,950

Importazione:

1914	macchine	446	per lire	3,193,050
1915	»	205	»	2,234,900
1916	»	277	»	3,275,445
1917	»	39	»	307,000
1918	»	21	»	154,000
1919	»	52	»	669,950

Ma la esportazione italiana assume un valore confortante acquistando un vero significato di superiorità di mercato nell'automobile della massima potenza del peso di più di mille chilogrammi.

Esportazione:

1914	macchine	1699	per lire	22,436,120
1915	»	1681	»	21,271,050
1916	»	516	»	2,422,600
1917	»	95	»	1,512,000
1918	»	141	»	2,672,000
1919	»	328	»	5,516,950

Importazione:

1914	macchine	415	per lire	4,967,690
1915	»	128	»	1,578,400
1916	»	78	»	1,015,012
1917	»	52	»	509,000
1918	»	9	»	105,500
1919	»	143	»	329,600.

Ognun vede a luce di meriggio la conclusione: che la nostra industria automobilistica ha compiuto il miracolo di vincere la concorrenza sul tipo della grande macchina; ma che in quella della piccola, ed anche nella media, lo squilibrio fra esportazione ed importazione può con un minimo perturbamento della produzione determinarsi, senza speranza di riscosse, a danno dell'Italia.

Ed io chiedo a voi, signori del Governo che mirate alla rinascita economica del Paese: se in un'ora di crisi del lavoro così grave, e di immensa difficoltà nella ricerca delle materie prime necessarie a costruire un'automobile, in un'ora di conflitti di classe e di perturbamenti finanziari come quelli che ci gravano, produciamo un arresto, anche breve e transitorio nella produzione delle macchine essenzialmente italiane, è evidente che noi apriamo l'ingresso alle macchine straniere, alle piccole *Ford*, antiestetiche, ma che lottano vittoriosamente sul nostro mercato pel prezzo, per i cambi, per le mille ragioni che prostrano la nostra produzione industriale attualmente e che non accennano a migliorare.

E mi chiedo se non sia supremamente pericoloso creare, sia pure per breve tempo, un arresto nella produzione che potrà anche essere artificioso, e magari effetto di irritazione o di esagerato panico finanziario.

Voi sapete che in questa materia è difficile sceverare la sensibilità economica sana da quella artificiosa. Se noi determiniamo una sosta anche provvisoria, se freniamo l'ascensione della industria, mentre il solo fermarsi equivale a regredire, se generiamo lo sconforto, dissipiamo l'entusiasmo della creazione di tipi nuovi e di miglioramento dei preesistenti, avremo rovinata l'industria e create le cause di perturbamenti nelle classi lavoratrici, facendo disertare i migliori tecnici, i migliori operai all'estero.

Non faccio pronostici catastrofici. Non vorrei che una legge democratica cadesse a danno del popolo togliendogli la più nobile palestra del lavoro italiano che salvi la vita ascensionale della produzione.

E mentre trovo troppo alte le tariffe, senza indugiarmi negli errori tecnici del metodo di tassazione, propongo sia risolutamente diminuita quella che contemplano i motori da 12 a 16 cavalli, fortemente attenuata quella dei motori da 16 a 24 cavalli, e pure ridotta equamente quella dai 24 ai 30 cavalli.

Non si può precostituire, dove si tratta di forza motrice necessaria, per certi luoghi, per certe emergenze di trasporti, a portare il veicolo, una gerarchia di lussuosità. Gravare questi veicoli da mille a tremila, a quattromila lire, quante vengono a risultare dal connubio della tassa fissa con la proporzionale, è eccessivo.

Non vorrei poi si sottilizzasse troppo, in fatto di tariffe ridotte, nella cernita degli scopi socialmente apprezzabili.

Ho visto, e plaudo l'emendamento all'articolo 4 della tariffa che suggerisce di dare la automobile, a tariffa privilegiata, al medico condotto. Io che mi sento agricoltore, come certo lo è il presidente del Consiglio, penso che vi sia pure massimo interesse a tutelare l'agricoltura ed il patrimonio zootecnico del nostro paese. Suggerisco quindi si dia la tariffa ridotta al veterinario provinciale ed a quello consorziale che difendono una ricchezza, nell'ambito sociale ed effettivo dell'azienda, agricola, apprezzabilissima e propongo si comprendano nel beneficio i cattedratici ambulanti ed i presidenti dei consorzi agrari.

Ma o signori, queste specificazioni dimostrano il grande disagio in cui ci troviamo, quando si tratta di vedere come la macchina automobile sia utile alla collettività. E quando avremo specificato, ci troveremo sempre nella condizione di avere lasciato fuori dell'orbita degli interessi apprezzabili molti casi che sarebbero degni della nostra considerazione.

Pertanto concludo rassegnando alla vostra meditazione le affrettate osservazioni di incidenza della legge propostavi dal Governo sulla produzione industriale del nostro paese. Prego il Ministero e la Giunta del bilancio di accettare tariffe che assicurino la difesa delle automobili della minima e della media potenza sul nostro mercato, senza di che noi incontreremo il grave danno di vedere disorgannizzata la produzione che fino a ieri è stata uno di migliori vanti dell'industria e del lavoro italiano all'estero.

Spero anche che il Ministero vorrà correggere le tariffe che riflettono i trasporti pubblici giacchè, se si moltiplicano quelle sei lire di tariffa proporzionale per i cavalli di forza, e per trascinare i grossi veicoli ci vogliono molti cavalli di forza, si finisce a gravare i trasporti automobilistici di tasse eccessive.

Pensate che sono servizi che oggi si esercitano senza profitto. È vero che nel Ministero dei lavori pubblici vi è la rubrica di

alcuni fortunati conduttori di servizi automobilistici che possono aspirare a sussidi. Ma oggi noi abbiamo le nostre campagne percorse da linee automobilistiche non sussidiate e che molto alleviano gli inconvenienti prodotti dall'attuale disservizio ferroviario. Signori del Governo, o giungete a migliorare i servizi delle ferrovie o assicurate al popolo italiano questo mezzo sussidiario di trasporti, perchè potrò errare, ma penso che i rapidi e sicuri trasporti debbano essere una delle pietre angolari della ricostruzione economica del nostro Paese. (*Approvazioni*).

Risultamento di votazioni.

PRESIDENTE. Dichiaro chiuse le votazioni segrete e prego gli onorevoli segretari di numerare i voti.

(*I segretari numerano i voti*).

Comunico alla Camera il risultamento delle votazioni segrete sui seguenti disegni di legge:

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle spese di guerra:

Presenti e votanti	236
Maggioranza	119
Voti favorevoli	223
Voti contrari	13

(*La Camera approva*).

Istituzione di una Commisssone parlamentare di inchiesta sulle gestioni per l'assistenza alle popolazioni e per la ricostituzione delle terre liberate:

Presenti e votanti	236
Maggioranza	119
Voti favorevoli	221
Voti contrari	15

(*La Camera approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbo — Agnesi — Amici — Anile — Argentieri — Arrigoni.

Bacci Felice — Bacci Giovanni — Baglioni Silvestro — Baracco — Barberis — Bazòli — Bellagarda — Belotti Bortolo — Beltrami — Beneduce Alberto — Beneduce Giuseppe — Berardelli — Berenini — Bertini Giovanni — Bertolino — Bertone — Besana — Bevione — Bianchi Carlo — Bianchi dottor Giuseppe — Bianchi Giuseppe — Bianchi Vincenzo — Binotti — Bonardi — Boncompagni-Ludovisi — Bondi — Borromeo — Bosco-Lucarelli — Brancoli — Brezzi — Brugnola — Brunelli — Brusasca — Bubbio — Buonocore.

Camera Giovanni — Caminiti — Campanini — Campi — Cancellieri — Cappa — Cappelleri — Cappellotto — Caputi — Carboni-Boj — Carboni Vincenzo — Casalini — Cascino — Casertano — Casoli — Cavazzoni — Cermenati — Chiesa — Ciappi — Cingolani — Ciocchi — Ciriani — Cocco-Ortu — Colella — Colonna di Cesarò — Corazzin — Coris — Corradini — Costa — Crispolti — Cuomo — Curti.

De Capitani — De Cristofaro — De Giovanni Alessandro — Degni — Dell'Abate — Della Seta — Dello Sbarba — De Martino — De Michele Giuseppe — De Nava — De Ruggieri — De Viti de Marco — Di Giorgio — Di Giovanni Edoardo — Di Marzo — Donati Guido — Dore — Drago — Dugoni.

Falbo — Fera — Ferraris Eusebio — Fiamingo — Filesi — Fino — Finocchiaro-Aprile Emanuele — Fronda — Frontini.

Galeno — Galla — Garibotti — Gay — Gentile — Ghislandi — Giavazzi — Gioia — Giolitti — Girardi — Giulietti — Grandi Achille — Gronchi — Grossi Leonello — Guarienti — Guglielmi.

Improta.

Jacini — Janfolla — Jannelli.

Labriola — La Loggia — Lanza di Trabia — Lanzara — Lazzari — Lissia — Lollini — Lombardo Paolo — Lopardi — Luzzatti Luigi — Luzzatto Arturo.

Maffi — Malatesta — Manes — Marangoni — Marconcini — Marino — Mascagni — Mastino — Mattei Gentili — Matteotti — Mauri Angelo — Mazzarella — Mecheri — Mendaja — Merizzi — Merlin — Micheli — Miliani G. Battista — Modigliani Giuseppe — Montini — Morgari — Morisani — Murgia — Murialdi.

Nasi — Nava — Negretti — Nitti — Nunziante.

Padulli — Pagella — Pallastrelli — Paparo — Paratore — Pascale — Pasqualino-Vassallo — Peano — Pecoraro Lombardo — Perrone — Pestalozza — Philipson — Piemonte — Pietriboni — Pistoja — Piva — Preda.

Radì — Raineri — Reale — Reina — Renda — Riboldi — Riccio — Roberto — Rocco — Rosadi Giovanni — Rosati Mariano — Rossi Cesare — Rossi Luigi — Rossini — Rubilli — Russo.

Salvadori Guido — Sanjust — Sanna-Randaccio — Sarrocchi — Satta-Branca — Scevola — Schiavon — Scotti — Siciliani — Sifola — Sighieri — Sipari — Sitta — Soleri — Spagnoli — Squitti — Storchi.

Tangorra — Targetti — Tassinari — Tedesco Ettore — Tescione — Tonello — Torre — Tosti — Tovini — Trevisani — Troilo — Trozzi — Tupini — Turano — Turati.

Ursi.

Vacca — Vallone — Vecchio Verderame — Vella — Venditti — Volpi.

Zanzi — Zegretti — Zerboglio — Zucchini.

Sono in congedo:

Albanese.

Cameroni — Cattini — Cavalli — Cazzamalli — Celesia — Celli — Congiu.

D'Alessio Francesco.

Lombardi Giovanni — Luciani.

Pennisi — Pietravalle — Poggi.

Rondani.

Santin Giusto.

Tamborino.

Sono ammalati:

Baccelli — Bianchi Umberto — Boccieri — Boggiano-Pico — Bonomi Paolo.

Calò — Caso — Chimienti — Cicogna — Codacci-Pisanelli — Conti.

Di Francia.

Farioli — Federzoni — Fontana.

La Pegna.

Marcora — Martire — Maury.

Olivetti.

Pignatari.

Treves.

Assenti per ufficio pubblico:

Boselli.

Gallenga — Grassi.

Mancini.

Si riprende la discussione sul disegno di legge: Aumento delle tasse sulla circolazione dei motocicli, degli automobili e degli autoscafi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Drago.

DRAGO. Pochissime osservazioni. Criterio informativo principale di questo disegno di legge è quello di colpire il lusso; ma ve ne è un altro, non ignoto a molti, cioè quello di limitare il consumo della benzina; e questo secondo criterio, non apparso nelle due relazioni della Giunta del bilancio e del Governo proponente, è notoriamente il criterio ispiratore che ha più contribuito alla formazione delle tabelle e più stimolato a esagerare la tassazione conle grosse macchine; ed io debbo meravigliarmi che si sia data tanta importanza a questo secondo criterio; che si sia creduto, cioè, di poter limitare in maniera sensibile il consumo della benzina, mercè tasse proibitive massime sulle automobili di media e di grande potenza. Infatti da una pubblicazione recente, di origine ufficiale, risulta che sopra 10 mila tonnellate di consumo di benzina, solo 500 tonnellate vanno alle automobili private, mentre le altre 9500 tonnellate sono distribuite fra tutti i servizi pubblici e gli usi industriali.

Ora se noi ammettiamo che, con la limitazione prodotta dalle nuove gravezze fiscali sulle automobili, si possa raggiungere, mettiamo, anche il 20 e fino il 40 per cento di diminuzione nell'uso della benzina, avremo appena un risparmio da 100 o 200 tonnellate mensili, vale a dire di appena l'1 o 2 per cento sul consumo già ridotto che abbiamo attualmente.

Ne consegue che da questo secondo punto di vista principalmente adottato dal Governo proponente, cioè dal punto di vista del risparmio della benzina che grava sfavorevolmente sulla bilancia commerciale del

paese, il risultato può considerarsi praticamente nullo.

Ma un'altra considerazione debbo sottoporre al Governo. So quanto sia ingrato il còmpito dei ministeriali di nuovo stile che, come me, non abituati al ministerialismo, vorrebbero rifarsi di una lunga serie di anni di decisa opposizione mostrando il più sincero zelo per i disegni di legge presentati dal Governo. (*Interruzioni all'estrema sinistra*).

Voci. È stato per Salandra.

DRAGO. Sono stato per l'Italia, non per Salandra. Ho creduto di compiere il mio dovere, anche un contrastato dovere, e son fiero di averlo saputo compiere. Però non ho fatta nelle giornate di maggio, opera alcuna di incitazione sulla folle, come quella fatta, per esempio, dall'onorevole Ciccotti che suscitava le dimostrazioni alla guardia reale al Quirinale o dall'onorevole Marangoni. (*Interruzioni*). Ma, quando la guerra è scoppiata, ho fatto il mio dovere di italiano, contribuendo dal mio meglio a sostenere le forze morali della nazione in guerra.

VELLA. Ricordi, onorevole Drago, che impiccavate, in quei giorni di maggio, Giolitti in effigie all'università di Palermo.

DRAGO. Onorevole Vella, io non ero a Palermo; ero a Roma per ben dolorose circostanze.

Non dica cose insulse!

PRESIDENTE. Onorevole Drago, non raccolga le interruzioni e prosegua.

DRAGO. So bene che il Governo, e sopra tutto il capo del Governo, chiamato senza alcun dubbio al posto difficile, che con sacrificio ricopre, anche dai suoi antichi avversari, non si dovrebbero trovare di fronte alle continue piccole critiche, cagionate dalla smania di perfezionare i disegni di legge che il Governo presenta. Noi possiamo essere indotti dal proposito di pretesi perfezionamenti ad allontanare il Governo dal suo còmpito che è quello di attuare rapidamente un congegno fiscale, tendente a riparare alle gravissime deficienze del bilancio. Ed io mi rendo conto di questa difficoltà, nella quale si trova il Governo, e nella quale si trovano, in diverso senso, coloro che vogliono fare delle critiche di dettaglio.

Ma, ripeto, il disegno di legge parte da un concetto praticamente sbagliato, cioè, quello di commisurare l'importanza dell'elemento di lusso dal numero dei cavalli dinamici sviluppati al motore. Invece per me l'automobile di lusso è contrassegnato dalla carrozzeria e da tutto quanto vi è di parte decorativa. Anzi, poichè le grandi città sono tutte in pianura, si può tenere benissimo un automobile di lusso anche di soli otto o dieci cavalli, e quindi di una potenza assai limitata; mentre, onorevole Bertone, per coloro che sono abituati a fare lunghi percorsi, e a farli nelle zone meno predilette d'Italia, vale a dire nelle zone di montagna, occorrono motori di forte potenza.

L'onorevole Brezzi ha parlato di veterinari; io potrei parlare, poichè si blatera tanto di bacini montani e di messa in valore delle forze idrauliche, degli ingegneri che debbono fare questi studi o questi lavori percorrendo sempre grandi distanze, perchè lo studio di un bacino imbrifero importa il percorso quotidiano di grandi distanze, ed è inammissibile che si possa fare con l'antica vettura a cavalli o con le ferrovie che sono in pianura, con le automobili di piccola potenza. E parecchie altre professioni, le quali sono d'indole, dirò così, orografica, come la forestale, la direzione di aziende agricole, ecc. presumono implicitamente il percorso di grandi distanze. Sotto questo punto di vista, dunque, e anche perchè non si può ottenere una sensibile diminuzione nel consumo della benzina, credo che sarebbe utile ritoccare la tariffa, che è ingiustamente progressiva, mentre basterebbe renderla proporzionale.

Tanto l'onorevole Tovini quanto l'onorevole Olivetti, si sono ispirati allo stesso criterio del Governo, a commisurare, cioè, il lusso di un'automobile dalla potenza del motore.

Ripeto che questo è un errore perchè, se mai, l'elemento della progressività bisognerebbe computarlo in senso decrescente non in senso crescente.

L'onorevole Tovini vorrebbe ancor più aumentare la tassa sulle automobili di grande potenza, mentre io la trovo già esagerata, anzi mostruosa, tanto più che il criterio per classificare un motore è, come tutti sanno, quello del massimo del suo sviluppo di forza.

Ora ciò importa che per un motore da 20 a 24 cavalli, l'ufficio lo valuti da 35 a 40, di guisa che sarebbe soggetto a una tassa fra le cinque e le ottomila lire, tassa enorme e assolutamente insopportabile da un professionista che sia costretto a uscire dalla città, dove c'è il lusso, e a percorrere strade nelle montagne e a grandi distanze, il che si può fare una o due volte al mese, ma non come esercizio quotidiano.

Quindi le automobili, che vanno lontano

e in montagna, consumano poca benzina, perchè ci vanno di rado e perchè sono poche e pochi sono i professionisti che se ne possono servire. E allora perchè colpire queste automobili di uso professionale, con una tassa quattro o cinque volte più forte di quella che colpisce quelle che sono veramente di lusso, che filano nelle vie della città, dove corrono - a correranno specialmente da oggi in avanti - automobili di piccola e media potenza?

Il disegno di legge stabilisce adunque il privilegio della pianura ed il danno della montagna. Qualche giornale, anzi, ha cantato il vecchio motivo del Nord e del Sud, dicendo che questo disegno di legge va a vantaggio del Nord contro il Sud. Certamente le grandi pianure sono nel Nord più che nel Sud; ma io non vo' mettere in evidenza un tal motivo nel momento in cui si accenna a sciocche accuse di separatismo e ci sono dei giornali che stupidamente scrivono di queste cose con grande leggerezza, al servizio di piccoli intrighi di corridoi parlamentari, coi quali si cerca di inasprire gli animi; io, *a priori*, escludo che si propongano pensatamente dei disegni di legge che abbiano per iscopo questa cosa strabiliante, di fare, cioè, gli interessi del Nord a danno di quelli del Sud.

Certo si è, però, che un disegno di legge può, con i suoi congegni, colpire i paesi più poveri, vale a dire quelli di montagna e rendersi così inconsapevolmente, involontariamente, strumento di sperequazione economica.

Per questa considerazione prego il Governo di correggere la tabella, proporzionando la tassa al numero dei cavalli-motore, vale a dire rendendola proporzionale, non progressiva, ovvero adottando nuovi criteri per la tassazione, come suggeriva taluno dei colleghi, e, cioè il criterio della carrozzeria, e, *à coté*, quello dei cavalli dinamici, tutti gli elementi concorrenti, insomma, al lusso, così colpendo il proprietario della macchina e non più la macchina.

Un altro emendamento, che mi riservo di proporre agli articoli, riguarda l'allargamento delle categorie di eccezioni. Non si debbono fare eccezioni per nessuno, ma se dobbiamo aprire uno sportello, apriamolo per quel tanto che illumini tutti quelli che hanno bisogno di luce, e se si fanno eccezioni per i medici condotti, non vi è motivo che non si debbano fare per altre categorie di sanitari e di professionisti, per gli ingegneri idrologi, a nome dei quali mi onoro di parlare in tal senso per accordi presi coi colleghi ingegneri della Camera, nella riunione che abbiamo avuta in questi giorni.

Troppo a lungo si è parlato della messa in valore delle forze idrauliche, e non mi pare giusto che, nel momento in cui l'ingegneria italiana corre animosa, e senza essere finora sorretta dallo Stato in alcun modo, allo studio di questi problemi, le si debba togliere il mezzo, direi quasi unico, di locomozione per lo studio dei bacini idrografici specialmente nel Mezzogiorno e nelle Isole, che è studio sopratutto orografico, e connesso alle grandi distanze.

Altro non aggiungo, ma prego vivamente il Governo di tener conto di queste osservazioni; e colgo l'occasione per raccomandare che alla commissione per la distribuzione della benzina si diano degli ordini non semplicisti, ma tali che consentano un più largo uso della benzina per le necessità inderogabili dell'industria e del lavoro del paese, e la tolgano a coloro che ne fanno un uso voluttuario.

Recentemente ho potuto sapere che si dà soltanto il 40 per cento del fabbisogno accertato a tutti indistintamente; ma trovo strano che si dia il 40 per cento del fabbisogno tanto a chi ne fa uso più o meno voluttuario, quanto a coloro che nelle industrie non possono andare avanti senza l'uso quotidiano della benzina; ed è perciò che prego calorosamente il Governo di accogliere la mia raccomandazione. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. La facoltà di parlare spetta ora all'onorevole Belotti Bortolo.

BELOTTI BORTOLO. Onorevoli colleghi, la prova migliore che il disegno di legge presentato dal Governo è sostanzialmente giusto, è data da questo: che le associazioni interessate, l'«Automobil Club» il «Touring Club», in una parola le associazioni che difendono gli interessi del turismo, hanno in massima e patriotticamente riconosciuto che è equa una tassazione nuova, o per dir meglio una revisione delle tasse che già colpiscono i veicoli, purchè naturalmente non si giunga ad estremi che sarebbero dannosi e non tollerabili.

Quelli che si lamentano di più sono gli utenti, e specialmente gli utenti delle macchine che hanno un maggior costo.

Mi permetto di leggere alla Camera un documento che è veramente caratteristico, perchè dimostra ancora una volta il fondamento della legge proposta dal Go-

verno e che è rivolta essenzialmente a colpire le manifestazioni del lusso.

Dunque, un utente mi esponeva, con minuta elencazione di spese, quanto costa all'anno l'uso di una macchina Isotta Fraschini da 40 cavalli per dieci mila chilometri. E le spese elencate erano queste: assicurazioni incendi, infortuni, ecc. lire 600; chauffeur, 12,000 lire; tassa 15,000 lire; garage, 1,500 lire; spesa chilometrica, a lire 1.80 per 10,000 chilometri, 18,000 lire; ammortamento decennale, 11,000 lire; riparazioni, 5,000 lire; interessi sul capitale d'acquisto, 5,500 lire: in complesso, 68,600 lire, e cioè l'interesse al 5 per cento di un capitale di un milione e 372 mila lire.

Ora, quando mi fu presentato questo documento, io osservai che esso era la prova migliore che l'uso dell'automobile, molte volte e in certe condizioni, rappresenta un vero e autentico lusso che deve quindi essere colpito senza complimenti.

E si tratta tanto più di un uso di lusso, onorevoli colleghi, per chi abbia presente anche il costo di acquisto delle automobili nel momento attuale. In tutte le città nelle quali si fa il commercio delle automobili, queste macchine si trattano a prezzi inverosimili: dalle 60 alle 70, 100 e 120 mila lire.

Ora, evidentemente, è lecita questa domanda. Ma come? Se i prezzi degli automobili sono saliti da una media, supponiamo, di 25 mila lire, come poteva essere un tempo, a una media di 80 o 100 mila lire, è giusto che gli utenti paghino ancora la tassa di prima, o non è giusto invece che la tassa a loro carico venga dirò così « aggiornata » in relazione al momento?

Ecco quindi, come da ogni punto di vista il progetto di legge presentato dal Governo nelle sue finalità di massima, meriti approvazione. Nè, francamente, io condivido le obiezioni di natura generale che a tale progetto sono state fatte da alcuni colleghi.

Per esempio, si è invocata la difesa dell'industria e questa difesa è stata fatta in modo inaspettatamente vigoroso ed energico da colleghi dell'estrema, come l'onorevole Casalini e l'onorevole Matteotti. Ma non bisogna dimenticare che nonostante l'attuazione delle nuove tasse, l'industria potrà avere egualmente il suo sviluppo, potrà avere l'oggetto a cui applicarsi, qualora, come spero, vengano accettate alcune attenuazioni che io proporrò, perchè vi è appunto una categoria di automobili che potranno essere fabbricate anche se diminuirà l'uso delle macchine più potenti, automobili, le quali possono entrare, e anzi si deve cercare di far entrare sempre più nell'uso generale dei cittadini.

Così pure ho ricevuto le proteste di *chauffeurs* e di altri operai addetti all'industria automobilistica: ma evidentemente, qualora si tenga in paese una circolazione automobilistica che corrisponda ai suoi bisogni e che sia fatta colle macchine per le quali si è ora auspicato un uso sempre maggiore, anche gli operai e gli *chauffeurs* avranno sicuro lavoro e per di più con quei compensi che ho indicati e che fanno di loro una categoria privilegiata anche in confronto di professionisti che hanno impiegata la giovinezza sui libri e nelle scuole.

Altra obiezione, che è stata ripetuta dai colleghi Matteotti e Tovini e da altri, si è questa: che cioè sia errato il sistema di tassazione attuato e ora riveduto dal Governo, e che invece la tassazione dovrebbe applicarsi tenendo presente il numero dei cavalli, e cioè aumentando la tassa, mano mano che aumenta il numero dei cavalli di forza. Anche questo criterio a me non pare completamente giusto, come non è esatto il criterio accennato dall'onorevole Drago, di considerare cioè come elemento determinante il lusso la carrozzeria dell'automobile.

Il criterio dell'onorevole Drago non è esatto perchè in genere l'automobile si tratta sempre sullo *chassis*: la carrozzeria è un dettaglio di minore importanza in quella entità economica, in quel mobile, che è rappresentato dall'automobile finito, per quanto possa darsi il caso di una carrozzeria di tale pregio, eventualmente anche artistico, da essere per se stessa un elemento decisivo.

Non dico con ciò che la carrozzeria debba essere trascurata; ma rilevo che il lusso generalmente è in funzione dello *chassis*. Il prezzo dell'automobile è determinato dallo *chassis* e dalla sua potenza. È dunque a questa che bisogna essenzialmente aver riguardo.

Ma guardando alla potenzialità dell'automobile non è giusto – come dicevo – il criterio invocato dagli onorevoli Matteotti e Tovini di aumentare cioè la tassa costantemente man mano che aumenta il numero dei cavalli; perchè in realtà non è con tale progressione costante che cresce il pregio dell'automobile, mentre invece questo pregio è in funzione di categorie di aggruppamenti

di cavalli. Fino a 9-12 cavalli; da 15 a 20; da 20 a 25 – ad esempio – si hanno altrettante categorie di automobili. Da 25 cavalli in su vi è una categoria completamente diversa, che è quella degli automobili che si possono dire di lusso.

Il che vuol dire che non è il solo successivo graduarsi della potenzialità, non è il solo crescere del numero dei cavalli che conferisce caratteristiche all'automobile e quindi la rende più o meno tassabile, ma è invece l'appartenere l'automobile a una categoria piuttosto che ad un'altra, l'avere essa o non avere taluni elementi, per i quali essa o è semplice vetturetta di città, o vettura per il piccolo turismo, o vettura per campagna, per salite, o finalmente vettura per grandi viaggi.

È in relazione a tutto ciò che si determina il lusso della macchina: e quindi è in relazione a queste categorie che bisogna determinare la tassa.

Neppure poi credo accettabile la proposta dell'onorevole Donati, nel senso che per determinare il lusso debba aversi riguardo alla specifica e precisa destinazione dell'automobile. Non si può aver riguardo a siffatta destinazione dell'automobile, perchè questa destinazione è inafferrabile. Quando l'automobile esce dal garage dove va a finire? Nessuno può dirlo; e quindi non è praticamente possibile partire dalla destinazione per gli effetti fiscali della tassa. Solamente una destinazione generale e di massima (uso pubblico – uso privato – trasporto merci – trasporto persone) può essere calcolata: e infatti è sempre stata calcolata, come è calcolata pure nella tariffa in esame.

Per tutto ciò, dunque, io credo che nel suo complesso il disegno di legge debba essere approvato.

È un disegno di legge il quale corrisponde alle necessità del momento e se anche è destinato a rendere soltanto i 40 milioni indicati dal collega onorevole Casalini, non per questo è da disprezzare, perchè servirà a portare questo sia pur lieve contributo nelle esauste casse dell'Erario.

Ciò posto, per altro, in linea di massima, io credo che ora dobbiamo preoccuparci di qualche altra obiezione al progetto che è più fondata, come credo dobbiamo aiutare il Governo ad introdurre in esso quelle correzioni, quelle variazioni, quei miglioramenti che corrispondono anche al voto della grande maggioranza di coloro che si servono dei mezzi di trasporto in esame.

Le obiezioni concrete e serie che si possono fare al disegno di legge sono le seguenti:

Prima, che la formazione delle categorie di macchine, come risulta dalle tabelle proposte, è incompleta e insufficiente; seconda, che c'è un equivoco fondamentale (e questo argomento è stato opportunamente toccato anche dal collega Matteotti, ma non portato da lui sino alle sue conseguenze) sul punto che riguarda l'accertamento della potenzialità delle automobili; terza, che il progetto ha pure qualche lacuna ed è incorso in qualche dimenticanza, cosicchè deve essere integrato e corretto anche da questo punto di vista.

Dirò brevemente di ciascuno di questi argomenti.

In ordine alla prima obiezione ho detto dunque che sono state malamente distinte le categorie delle automobili. E infatti nel progetto vi è una categoria, sulla quale siamo tutti d'accordo, ed è quella delle automobili piccole che devono servire ai professionisti e al larghissimo bisogno dei cittadini. Poi segue la categoria delle automobili che non sono ancora di lusso, ma che hanno un valore anche maggiore di quelle di prima categoria e sono le automobili che vanno dai 15-16 cavalli sino ai 24. Dai 24 cavalli in su comincia la terza categoria, quella cioè delle automobili veramente di lusso, perchè realmente con una 25 cavalli si può fare qualunque viaggio, si può comodamente girare l'Europa.

Ora, se queste sono le categorie fondamentali, io prego il Governo di proporzionare meglio a ciascuna di esse la tassa proposta, anzi di frazionare ancora in ciascuna categoria, evitando, ad esempio, quel salto, lamentato da colleghi di diverse parti della Camera, che il progetto fa tra le automobili di 16 e quelle di 17 cavalli, e che determina una differenza di oltre 1,500 lire di tassa fra l'automobile di 16 cavalli e quella di 17.

Mi permetto anzi di suggerire in modo specifico la tassazione che si dovrebbe applicare. Si potrebbe cioè tener fermo per le automobili fino a 12 cavalli quanto è stabilito nel progetto di legge. Poi si dovrebbe stabilire una categoria di automobili dai 12 cavalli ai 17, elevando sino a 600 lire la tassa fissa, mantenendo la proporzionale di 30 lire; fare quindi un'altra categoria, per evitare il salto sopra indicato, di automobili dai 17 ai 21 cavalli e colpire queste mac-

chine con la tassa fissa di 800 lire e con la proporzionale di 60 lire; finalmente si dovrebbe stabilire una categoria per le automobili dai 21 ai 25 cavalli con la tassa fissa di 1,000 lire e la proporzionale di 90. Il resto va benissimo. Esso riguarda appunto le automobili di lusso ed il progetto del Governo, secondo il mio parere, a questo riguardo non può essere che approvato.

A questo punto peraltro si affaccia la questione sulla quale richiamava l'attenzione della Camera il collega Matteotti.

E cioè praticamente, oggi che cosa accade? Oggi accade che praticamente l'automobile, per esempio, di nove cavalli non esiste! E non esiste per questa ragione: perchè la potenzialità di un'automobile oggi si determina in base ad una formula, la quale va a ricercare, più che la potenzialità effettiva e reale, una potenzialità dirò così teorica, quella che l'onorevole Matteotti diceva la potenzialità massima in confronto della potenzialità minima, mentre bisognerebbe stare – diceva lui – alla potenzialità media.

La formula di accertamento della potenzialità, che era stata stabilita in un decreto 31 agosto 1910, venne mutata con un decreto del 9 ottobre 1919. E, in base a questo decreto del 1919, è praticamente impossibile determinare una potenzialità di 9 cavalli, perchè quelli che effettivamente sono 9 cavalli, applicando la formula in parola, diventano un numero di cavalli assai superiore.

Ecco perchè la tassa da applicare sui 9 cavalli, in realtà non si applicherebbe mai! Ed ecco perchè i cavalli indicati nella tariffa sono sostanzialmente una mera astrazione teorica, se non si vuol dire una ironica finzione!

Quindi, il punto su cui voglio richiamare l'attenzione del Governo (punto di estrema importanza pratica, perchè ha la sua ripercussione, come è evidente, su tutta la tassazione) è questo: che cioè bisogna stabilirè un criterio diverso meno teorico, meno fantastico, più reale, più serio per accertare quella che è la potenzialità della macchina.

Secondo il mio parere, il criterio dovrebbe essere questo, che mi riservo di proporre con un articolo aggiuntivo alla legge: il massimo di forza che il motore dei motocicli, automobili, autoscafi, può sviluppare, agli effetti della applicazione della tassa sarà stabilito secondo formule, che corrispondano a forza «effettivamente utilizzata». Questa è la formula da attuare. Se noi applichiamo una formula che dia una forza minore della reale, evidentemente è l'utente che froda il fisco; se applichiamo una formula la quale porti ad una forza eccedente quella reale, è il fisco che froda l'utente! Non vi è – ripeto – altro criterio possibile che questo, e cioè nel determinare la potenzialità del motore si deve aver riguardo alla forza effettivamente sviluppata e effettivamente utilizzata.

Ho anche detto che una qualche osservazione ulteriore deve essere fatta anche a proposito di alcune dimenticanze che sono incorse, come potevano benissimo incorrere, nella formulazione delle tariffe.

Ecco di che si tratta. Sono cioè stati dimenticati alcuni speciali veicoli, i quali meritano di essere indicati in modo preciso. Per esempio, vi sono i cosidetti motocamioncini, i quali sono qualche cosa come i sydecars, ma, a differenza di questi, che servono generalmente per divertimento, hanno una distinzione esclusivamente commerciale, e anzi di piccolo commercio, per trasporto di cose.

E, siccome nella tariffa precedente questi motocamioncini avevano un trattamento speciale di favore, appunto per la loro caratteristica, così io suggerisco al Governo di ripetere il trattamento di favore anche nella tariffa attuale.

Così pure vi sono delle motocarrozzette, che sono destinate al servizio pubblico. Per esempio, a me consta che al comune di Napoli è stata fatta domanda di concessione di un servizio pubblico per motocarrozzette. Anche ad altri comuni, credo per esempio al comune di Milano, è stata fatta domanda per l'introduzione di un servizio di questo genere.

Ora anche queste motocarrozzette dovrebbero profittare di quel trattamento di favore, che è stabilito per le macchine a servizio del pubblico; quindi mi permetto di suggerire al Governo analogo provvedimento.

Dopo di che e siccome l'argomento è oramai stato esaminato a fondo dai vari oratori, io credo di poter ripetere che il progetto sia in massima – come dicevo – da approvare e solamente sia da correggere in quanto deve essere rivolto a favorire un sempre maggiore uso specialmente delle piccole automobili, alle quali non si può certo fare l'accusa di essere veicoli di lusso.

Bisogna allargare e intensificare l'uso di queste macchine. Bisogna che ne cresca il numero. Bisogna dunque favorirle. Sarà un bene anche per l'erario.

Io ricordo che nel 1912, quando non ero ancora deputato, mi presentai al presidente del Consiglio, che era l'onorevole Giolitti, a nome del nostro benemerito «Touring» per raccomandargli la riduzione della tassa sulle biciclette che era di otto lire e che noi domandavamo fosse portata a sei.

L'onorevole Giolitti annuì: e fece bene. Infatti, quando la tassa era di otto lire noi avevamo 800 mila biciclette denunciate e paganti; un anno dopo che essa era stata ridotta a sei, abbiamo avuto circa un milione e 400 mila biciclette paganti!

Come si vede, si era fatto il vero interesse, a un tempo, degli utenti e dell'erario!

Altrettanto avvenga - e noi vivamente lo auguriamo - colla introduzione dei miglioramenti da noi suggeriti alla legge in esame (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fino.

FINO. È stato detto che la presente legge non ha che la portata di un semplice atto amministrativo. Io però credo che essa meriti qualche osservazione, perchè non vi è, nella vita presente, atto legislativo che non si colleghi col movimento generale, e non spieghi il concetto che guida l'amministrazione. Il presidente del Consiglio ha tracciato nelle sue dichiarazioni il suo programma amministrativo con tale laconicità che noi dobbiamo seguire il Ministero nella sua attuazione pratica. Ora ci troviamo di fronte ad una nuova tassazione.

Quale ne è lo scopo? È stato detto che il Governo ha intenzione di colpire il lusso e di aumentare il proprio reddito. Ma nell'ora attuale è spesso difficile distinguere il lusso dal bisogno, perchè lusso e bisogno si sono venuti acutizzando a tal punto che spesso quel che era lusso è divenuto bisogno e viceversa.

È quindi necessario richiamare l'attenzione della Camera sopra la valutazione precisa dell'una e dell'altra materia. Nessuno di noi può immaginare che si vogliano mettere delle *entraves* allo sviluppo dei trasporti. Bisognerebbe che non conoscessimo la miseria delle strade, dei trasporti ferroviari, delle comunicazioni in genere per colpire ciò che ha attinenza con la politica dei trasporti. È necessario dunque che per tutto ciò che vale a integrare le ferrovie primarie e secondarie e le tramvie, venga assecondato e favorito e si estenda fin dove è possibile l'uso degli automobili nei servizi di trasporto.

Ma quando abbiamo pensato allo sveltimento e allo sviluppo dei trasporti nazionali, dobbiamo pensare che la nostra legge tace, per quanto riguarda il controllo severo dell'uso a cui le automobili debbono servire. Le nuove tariffe che ci sono proposte infatti contemplano agevolezze rispetto all'uso, ma non abbiamo visto nessuna proposta volta a regolare il controllo sull'uso.

Ricordiamo, ed è troppo recente il ricordo, in che modo i militari di qualunque grado si sono serviti delle automobili, sprecando benzina e dando un esempio di scandalo a tutta la nazione. Quindi nei momenti in cui si vuol colpire il lusso ed una parte della produzione nazionale, abbiamo bisogno di norme precise per sapere come si vuol controllare l'uso in tutti i suoi modi.

Mi associo con tutto il cuore e tutto l'entusiasmo alle osservazioni fatte per impedire che l'industria degli automobili, che è una delle poche redditizie e che fanno onore all'Italia, possa avere, dalle modalità della nuova tassazione, un vero nocumento, tale che ne soffochi e diminuisca la sua potenzialità.

Ricordiamoci, come ha detto l'onorevole Casalini, che vi sono l'America, la Francia, l'Inghilterra ed altre nazioni che cercano di impedire che questa nostra industria si sviluppi e raggiunga la sua massima potenzialità di rendimento.

A questo proposito vorrei chiedere al Governo che cosa ha fatto o intende di fare per impedire che l'estero venga in qualunque modo a soffocare la vita industriale della nazione, perchè i nostri alleati da una parte ci soffocano con i trattati, e dall'altra cercano di impedire all'interno lo sviluppo della nostra vita economica.

Ma con questa legge non si deve cercare soltanto di colpire il lusso e di salvaguardare l'industria dei trasporti, ma si ha anche di mira di aumentare le entrate dell'erario.

Ora il Governo si trova, in questo momento, in condizioni eccezionalmente favorevoli, poichè non si è mai visto la Camera, in tutte le sue parti, venire con tanto zelo incontro al Governo per invitarlo ad imporre delle tasse per dare alla Patria il modo di superare la grave crisi che la travaglia.

Non so se la legge che discutiamo avrà una portata grande o piccola, e porterà un sensibile aumento alle entrate del bilancio nazionale; ma tutto quello che può in questo momento essere ritenuto atto a migliorare le condizioni del bilancio, facciamolo pure.

Però il Governo ha pensato, quando ha proposto questa nuova tassa, non solo alle condizioni in cui si trova il bilancio dello Stato, ma anche alle condizioni in cui versano gli enti locali? Ha pensato alle condizioni finanziarie in cui si trovano i comuni e le provincie?

Noi abbiamo votato l'esercizio provvisorio. Ci siamo, così, preclusa virtualmente la discussione di quel bilancio dell'interno, che ci doveva offrire il modo di sentire spiegazioni maggiori da parte del Governo, di sentire quale sarà la politica tributaria che crederà di adottare. Per rimediare alla situazione abbiamo bisogno di ben altro, oltre il rinforzamento dei tributi; abbiamo bisogno che si addivenga a riforme radicali e profonde nella costituzione e nell'organizzazione stessa della nostra vita amministrativa.

Noi abbiamo sentito parlare dal Governo di riorganizzazione della vita amministrativa locale, di necessità di rispettare le autonomie, e anche, mi pare, qualche cosa si è fatto in proposito, nominando Commissioni che studiano per ridare la vita autonoma ai nostri comuni.

In pratica, abbiamo visto che non solo l'autonomia non è stata riconosciuta, ma ai comuni il Governo è venuto applicando man mano tutti gli aumenti che ha creduto di applicare: i comuni hanno dovuto vivere, in questo periodo di tempo, come pupilli, costretti a mantenere il loro tutore e a pagare tutte le spese che il tutore stesso creda di fare.

Cosicchè il Governo, mentre non aumentava in nessun modo gli introiti dei comuni, e anzi veniva a dissanguarli, aggravava il loro bilancio di tutte quelle spese che non sapeva a chi addossare.

Così i comuni sono stati obbligati a pagare i disavanzi dei bilanci delle Opere pie, senza pensare che la finanza dei comuni è ben limitata.

È perciò necessario che tutte le volte che noi parliamo di tributi, e di desiderio di stabilire l'autonomia comunale e di riorganizzare la vita comunale, noi abbiamo chiaro il concetto di sapere dove e fin dove appartengano, per natura questi tributi, non per concessione dello Stato, ai nostri comuni.

E perciò io richiamo l'attenzione del Governo non a concessioni da fare ai comuni, ma alla natura intrinseca della nuova tassa, per vedere se questa tassa spetti allo Stato, ovvero spetti di diritto ai comuni,

È necessario che a questo punto ci fermiamo, perchè già la proposta di riforma dei tributi locali, che aveva fatto l'onorevole Meda, assegnava ai comuni l'imposta sulle industrie, sui commerci e sulle professioni; e ciò per il fatto che questa imposta si maturava nell'ambito dei comuni, per cui nei comuni stessi si costituiva il diritto di avere l'attribuzione di queste imposte.

Ricordiamo quello che il sottosegretario di Stato attuale, quando era deputato, diceva da questi banchi, ascoltato con grande benevolenza dal presidente del Consiglio, quando egli cioè richiamava l'attenzione del Governo sulla necessità di intensificare i trasporti in tutti i modi. Oggi questa tassa, che riguarda appunto i trasporti, viene assorbita dallo Stato. Questo è un errore, ed è l'errore principale del disegno di legge che discutiamo.

Ed è questo il concetto sui cui volevo richiamare effettivamente l'attenzione della Camera, perchè non è un errore tale sul quale sia lecito sorvolare, ma un errore di principio.

Ho detto che è intrinseco il difetto in questa tassa, perchè sostanzialmente questa industria dei trasporti si svolge dentro i limiti dei comuni, e tutto quello che è manutenzione stradale, per cui questa industria ha la possibilità di esplicarsi, ricade sopra i comuni.

Il Governo sa in che condizioni sono le strade comunali e provinciali delle nostre regioni; il Governo sa come queste strade debbano essere completamente rifatte, perchè sono in condizioni disastrose, per quanto i comuni abbiano ricorso a mutui e a debiti di ogni specie e si siano oberati a tal punto che una quantità di Amministrazioni si sono trovate nella impossibilità di continuare a reggere la pubblica cosa, perchè non sapevano dove trovare i fondi per fronteggiare le spese e i nuovi oneri.

Se queste sono le condizioni dei comuni e se consideriamo il piccolo introito che avrà lo Stato in forza di questa legge, noi dobbiamo concludere che non è questo introito che varrà a sanare il bilancio dello Stato, non è questo introito che varrà a portare un pareggio nelle cifre del nostro bilancio, ma questo nuovo gettito fiscale

invece, viene a turbare quella che è la concezione generale della vita amministrativa. Noi abbiamo bisogno di ben altra cosa per portare il bilancio non solo dello Stato, ma di tutti i comuni alla gestione regolare, alla vita ordinaria; abbiamo bisogno che il Governo abbia il coraggio di riforme ardite, e di riforme, ripeto, non solo tributarie, ma anche di sostanza nella costruzione dell'organo amministrativo; abbiamo bisogno che il Governo abbia il coraggio di ridurre il personale, perchè noi abbiamo una pletora di personale nelle Amministrazioni comunali, come nelle Amministrazioni di Stato, pletora di personale ch'è dovuta alla guerra, alla necessità di occupare una quantità di persone, perchè non fossero disoccupate, ma che ci ha creato una burocrazia lenta ed incapace di movimento, e d'altra parte ha fatto sorgere la impossibilità di poter dare agli impiegati quel giusto stipendio che essi avrebbero diritto di pretendere.

Così abbiamo tutti questa sensazione, che gli stipendi sono aumentati là dove ciò si è potuto ottenere colle minaccie, mentre nessuna concessione è stata fatta là dove minaccie non c'erano e le richieste venivano fatte attraverso le vie legali.

Un esempio io vi voglio portare, ed è quello delle nostre prefetture, le quali pure sono gli organi che dovrebbero rappresentare il Governo, gli organi che dovrebbero rappresentare lo spirito della legge; ebbene nelle nostre prefetture, nessun impiegato ha potuto ottenere non dirò un congruo aumento, ma neppure l'applicazione della legge sul riposo festivo e la concessione delle vacanze annuali.

Concludo, dunque, affermando che colla presente tassa noi non possiamo ottenere un utile finanziario sensibile e che sarebbe doveroso che il Governo, anche in questa occasione, pensasse effettivamente a migliorare le finanze delle amministrazioni locali, sia provinciali che comunali. Dia il Governo quello che deve ai comuni, fin da ora, e non ci venga a dire che con un'altra legge provvederà all'assetto della loro vita, perchè se questa legge viene ad essere in anticipo ferita nei suoi principî fondamentali, è inutile che pensiamo che questa ingiustizia possa in un modo qualunque essere sanata in seguito. Il Governo sviluppi il programma che ritiene necessario per la rinascita del Paese; a questa rinascita lo Stato deve tendere con tutte le sue forze, non dimenticando che nei comuni e nelle provincie risiede, si svolge e grandeggia l'Italia. (*Vivi applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tosti di Valminuta.

TOSTI DI VALMINUTA. I colleghi che mi hanno preceduto hanno fatto con grande larghezza e competenza l'esame del presente disegno di legge, e quasi tutti hanno concluso coll'approvarlo in linea di massima, e col domandare solo qualche ritocco nelle tabelle allegate, criticando specialmente il criterio di tassazione, a scaglioni, che vorrebbero sostituito da quello della tassazione progressiva continua, sia pure proporzionale.

So che della questione si è anche occupata la Giunta generale del bilancio, a mezzo del diligentissimo relatore, e mi si dice che il Governo ha anzi in animo di proporre una nuova tabella seguendo tale nuova direttiva.

Dunque si cambi il criterio informatore della tassazione, e, se è possibile, si muti anche la dizione di «cavalli dinamici», dizione che non ha nessun significato. Io di cavalli non dinamici non conosco che quelli delle carrozze che stanno ferme dinanzi a Montecitorio. (*Ilarità*).

Il cavallo è per sè stesso dinamico. Piuttosto si parli di cavalli semplicemente o di cavalli meccanici, o di cavalli-macchina, e, possibilmente, si accetti anzi il criterio di tassare il cavallo di effettivo lavoro fatto: cavallo-al freno per gli automobili, cavallo-asse per gli autoscafi. Sarebbe molto più equo.

Questo ha importanza relativa per le automobili, e ne ha una grande per la tassazione degli autoscafi.

Un brevissimo esame è necessario anche fare per quanto riguarda la tassazione proposta per questi ultimi.

Che cosa si intende comprendere nella categoria degli autoscafi? Si intende comprendere gli scafi mossi da motore a scoppio, gli scafi mossi da motore a combustione interna in generale, od anche quelli mossi da macchina a vapore?

Mi auguro che non si tratti che di scafi mossi da motore a scoppio, perchè parlare oggi di scafi mossi a combustione interna, di olii pesanti o da motore a vapore presenterebbe l'altra difficoltà di dover poi stabilire per quale tonnellaggio deve cessare la denominazione di motoscafo ed iniziarsi quella di nave. Abbiamo

oggi bastimenti mossi da motore a combustione interna di olii pesanti che raggiungono le 8000 tonnellate di dislocamento!

Un'altra piccola osservazione farò nei riguardi degli autoscafi, e per questo mi associo a quanto ha detto l'onorevole Matteotti.

Tassare gli autoscafi di 3 cavalli di forza non so che voglia dire. Credo che non ne esistano, a meno che non si voglia considerare come autoscafi mossi da motore a scoppio quei battelli ai quali occasionalmente si fissano dei piccoli motori ausiliari a poppa (motori Archimede o di altro tipo) che non mi sembra assolutamente sia il caso di tassare.

Proporrei quindi che nelle tabelle anche per gli autoscafi si parta da 9 cavalli, come avviene per le automobili.

Vedo infine, e ne do lode al Governo, che non sono considerate le moto-barche da pesca, come non lo erano considerate nei precedenti decreti.

È un nuovo orientamento di una industria appena nascente, quello della pesca meccanica, ed il Governo molto saggiamente l'incoraggia.

Bisogna già lavorare molto per persuadere i pescatori, che sono misoneisti in generale, a servirsi dei mezzi meccanici, di scafi mossi meccanicamente, da potersi allontanare molto dalla costa e farvi ritorno rapidamente. Quindi è bene siano lasciati liberi da tassa i motoscafi addetti alla pesca. Credo che questo sia il concetto sia del Governo che della Giunta generale del bilancio; e di questo, ripeto, do loro lode incondizionata.

Ciò posto dichiaro che non negherò il mio voto al disegno di legge in esame, sopratutto se il Governo troverà modo di tener presenti le brevi osservazioni che ho fatto. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Chiesa.

CHIESA. Onorevoli colleghi, io voglio toccare qualche punto che non è stato accennato dai precedenti oratori.

Quando il presidente del Consiglio annunziò le disposizioni che egli intendeva portare alla Camera circa le automobili, le presentò dal punto di vista di voler tassare fortemente quello che era un esborso gravoso per la finanza, l'acquisto della benzina che si paga in valuta estera.

Ora questo punto del progetto di legge è stato completamente trascurato, come è stata trascurata la questione di vedere (ed è il principale degli scopi in una legge fiscale) il rendimento della proposta tassazione in confronto di quella vigente.

Mancano completamente, nel progetto di legge, i dati ufficiali che qualcuno dei nostri colleghi ha voluto gentilmente raccogliere per suo conto, ma non hanno nessun carattere ufficiale, nè dànno l'esposto completo quale doveva figurare nel progetto di legge con un elenco delle automobili ora tassate, divise per categorie, a seconda delle tasse che oggi pagano; egualmente per i motocicli, egualmente per gli autocarri, egualmente per gli autoscafi. Nulla dice al riguardo il relatore, e dobbiamo andare cogli occhi bendati.

Appunto mi sono permesso perciò di presentare due articoli sostitutivi a quelli del progetto che l'onorevole sottosegretario di Stato sta correggendo oggi con una variante alle categorie di tassazione proposte ieri. Ma con quale criterio oggi e con quale criterio ieri? Noi stiamo davanti a questo fatto.

Vogliamo noi tassare maggiormente gli automobili, e vogliamo, secondo il concetto del presidente del Consiglio tassare maggiormente il consumo della benzina che si verrebbe risparmiare? ed allora quali sono i mezzi?

Questi. Se la nostra moneta oggi è deprezzata da potersi considerare ridotta a un terzo, anche a un quarto del suo valore, allora quadruplichiamo (dice il mio articolo 1°) l'attuale tassazione, la quale non dà luogo a proteste attualmente, quadruplichiamola ed invece dei 30 milioni attuali incassati dall'Erario gli procacceremo centoventi milioni. Perchè io sono contrario a qualunque eccezione in materia, coloro che possono tenere un autocarro come nenegozianti, un automobile come commercianti o come professionisti, sono coloro i quali possono spendere per la macchina, per la benzina, per lo chauffeur e hanno almeno la rendita necessaria per pagare il carico di tassa inerente.

Noi dobbiamo non fare delle eccezioni. Altrimenti, onorevole Bertone, il reddito verrebbe a scemare di colpo e di molto.

A mio avviso, se si vogliono dare centoventi milioni al bilancio non faccia tutte queste nuove categorie: sono le tassazioni a larga base quelle rendono di più: ripeto, moltiplicate per quattro la tassa attuale; i 120 milioni saranno introito positivo e non troppo gravoso.

Badiamo: la Francia, che sviluppa enor-

memente la sua industria automobilistica, e le cui macchine possono entrare da noi con 800 lire di tassa, mentre se le nostre vanno in Francia pagano una tassa *ad valorem* che va fino ai 20-25 mila franchi per ogni macchina, la Francia ha una tassa di 100 lire fino a 12 cavalli, di 260 fino a 24, di 300 fino a 36, di 400 fino a 60 e di 500 oltre i 61 cavalli, e sono le tasse ultime votate, rincarate testè dalla Camera. Vedete quindi che là si tutela fortemente l'industria automobilistica: per gli industriali e per gli operai: fra questi c'è una categoria, numerosissima, che non è stata accennata dai precedenti oratori, una categoria che comprende parecchie migliaia di operai, l'industria della carrozzeria. Accanto alla industria della fabbricazione delle automobili si è sviluppata questa industria della carrozzeria, ed è noto che le macchine piccole, che si vorrebbero favorire maggiormente, non sopportano carrozzerie pesanti: e quindi non si potrebbe far lavorare più tutta questa gente di cui riduremmo fortemente il lavoro: così per gli chauffeurs, così per i meccanici, così per i garages.

Orbene, io dico che tutto ciò non ci conviene. Noi dobbiamo tassare sopratutto il consumo, e come possiamo tassarlo? Il mio articolo 2 dice: il carburante deve pagare, alla vendita al consumatore, oltre quella che è la tassa odierna, 25 lire di tassa al quintale.

Lei mi insegna, onorevole sottosegretario di Stato, che se l'ultima distribuzione di benzina pel mese di luglio si è dovuta limitare in Italia a 9,000 tonnellate, la media però del consumo in Italia è di circa 150 mila tonnellate annue.

Se noi tassiamo queste 150,000 mila tonnellate a 25 franchi il quintale, noi avremo un incasso sicuro di altri 37 milioni e mezzo che, aggiunti ai 120 milioni della tassa attuale quadruplicata, faranno sì che ella potrà presentare alla Giunta generale del bilancio un probabile introito di 150 milioni, sicuri, cosa che ella oggi non può fare col suo progetto di legge, che non rappresenta un progresso nella tassazione per rinsaldare il nostro bilancio.

Onorevole sottosegretario di Stato, ella lo sa, noi viviamo oggi in regime privilegiato per il consumo della benzina. È un gravissimo errore, e spero che torneremo presto al regime libero, e se torneremo al regime libero, ella potrà incassare ugualmente, con i suggerimenti che mi permetto dare col mio articolo 2, i suoi 37 milioni e mezzo.

Ma poi siamo di fronte ad un fatto molto sintomatico, che finora nessuno ha osservato.

L'ultimo bilancio di una delle Società che distribuiscono la benzina per lo Stato, la Società Italo-Americana, che ha 20 milioni di capitale, accusa la distribuzione per il 1919 di 10,125,000 di lire di utile, il 50 per cento! (*Interruzione del deputato Lazzari*). Badi bene, onorevole Lazzari, non è solamente questa Società che lavora per lo Stato, ve ne sono anche altre, e noi dobbiamo mozzar loro le unghie. (*Interruzione del deputato Lazzari*). Adesso si tratta di vedere come si debba regolare la tassa sulla benzina; poi se ci saranno altre imposte da mettere, le metteremo; ma volete forse che queste Società guadagnino ancora qualche cosa di più?

LAZZARI. No, no, espropriazione!

CHIESA. Accontentiamoci di tagliare loro le unghie! Vi è un'altra società la « Nafta » che ha dato un guadagno dell'8 per cento sopra un capitale di 3 milioni, perchè la legge così limitava, ma la sua associata « Vacum Oil Company » su un capitale di 3 milioni ha distribuito 300 mila lire di utili e ha messo 1 milione nelle riserve; la Società per gli olî minerali il 30 per cento; la Società Meridionale per il commercio del petrolio fino al 50 per cento, così che tutte queste società che trattano carburanti si rimpinguano sullo Stato e sul consumatore.

Cosa significa questo per noi? Che c'è un margine per tassare. Ed allora tassiamo. (*Interruzione del deputato Lazzari*).

Se si vuol tassare, bisogna farlo là dove c'è un margine.

Espropriazione! Va bene, lo potremo fare quando ci sarà il Governo dei *Soviety*, ma non sappiamo se e quando verrà.

Non è conosciuto ancora il regime di Batum e del suo canale che convoglia le nafte a Baku; per intanto constatiamo questo: che le società guadagnano enormemente e che noi abbiamo il dovere di regolare il commercio in regime di libertà colla partecipazione dello Stato agli utili mediante la tassa fissa.

Perciò io insisto. Credo necessarie al progetto di legge modificazioni profonde.

Nè mi sembra che questa sera l'onorevole sottosegretario di Stato possa mettere in votazione il suo progetto come è. Io vorrei anzi pregare l'onorevole sottosegretario perchè, dopo la larga discussione che

si è fatta qui, egli rimettesse a domani la discussione degli articoli e vedesse, insieme con l'onorevole relatore, se non vi siano serie ed importanti trasformazioni, avvertendo che colla proposta che io ho fatto di quadruplicare la tassa attuale, non verremmo a privare gli enti locali della loro partecipazione, ciò che sarebbe assolutamente disastroso, perchè gli enti locali hanno la manutenzione delle strade su cui corrono le automobili e gli autocarri. Voi dovreste sovvenire poi gli enti locali in altro modo!

Ora, io credo che la partecipazione debba essere mantenuta e debba assicurarsi la partecipazione dello Stato agli utili dei carburanti nella misura di 25 lire, o in quell'altra misura che il Governo credesse di proporre, per ogni quintale di benzina consumata.

Questo solo è il modo di rendere una legge, per quanto possibile, utile alle finanze dello Stato. Credo di aver dimostrato che col quadruplicare la tassa e con l'imporre 25 lire per quintale di benzina, lo Stato può incassare 150 milioni. Sono pochi per il baratro delle finanze; ma sono 150 milioni disegnati in modo preciso, mentre ella, onorevole Bertone, ci ha presentato nulla di concreto, relativamente alla probabilità di introito per l'erario, che è lo scopo del nostro dibattito.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori inscritti, dichiaro chiusa la discussione generale, riservando la facoltà di parlare all'onorevole relatore.

CAMERA, *relatore*. Il sottosegretario deve presentare le modificazioni alle tabelle.

Voci. A domani!... A domani!...

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

BERTONE, *sottosegretario di Stato per le finanze*. È stato espresso il desiderio di rimettere a domani il seguito di questa discussione, dati gli emendamenti che sono stati proposti.

Voci. No! no!

BERTONE, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Sono a disposizione della Camera. Tuttavia la Camera vorrà rendersi conto che furono fatte molte osservazioni gravi e ponderose, delle quali il Governo ha necessità di tener conto e per le quali probabilmente dovrà anche conferire con la Giunta generale del bilancio o almeno col Presidente di essa.

Quindi, per parte mia, non solo non avrei difficoltà, ma mi unirei al desiderio espresso dall'onorevole Chiesa, che cioè il seguito di questa discussione sia rimesso a domani.

PRESIDENTE. Allora, così resta stabilito.

Presentazione di un elenco di petizioni.

PRESIDENTE. L'onorevole Schiavon ha facoltà di presentare un elenco di petizioni.

SCHIAVON. Mi onoro di presentare alla Camera il secondo elenco delle petizioni esaminate dalla Giunta delle petizioni.

PRESIDENTE. Sarà stampato e distribuito.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sull'ordine del giorno della seduta di domani ha chiesto di parlare l'onorevole De Capitani. Ne ha facoltà.

DE CAPITANI. Chiedo che nell'ordine del giorno della seduta di domani sia inscritto lo svolgimento di una mia proposta di legge per l'incremento dell'educazione fisica.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato, ha difficoltà?

ROSSI CESARE, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Il Governo non ha alcuna difficoltà.

PRESIDENTE. Allora, così resta stabilito.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cutrufelli.

CUTRUFELLI. Chiedo che nell'ordine del giorno di domani sia inscritto lo svolgimento della mia proposta di legge relativa a provvedimenti per punti di approdo ai comuni delle isole minori.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro del tesoro ha difficoltà?

MEDA, *ministro del tesoro*. Io faccio la dichiarazione che ho fatto ieri. Se gli svolgimenti saranno brevi, nessuna difficoltà. Però, non più di due proposte ogni seduta.

PRESIDENTE. Sta bene. Questa è la seconda.

TURATI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TURATI. Pregherei il Governo di preoccuparsi del fatto che abbiamo quattro nostri poveri colleghi morti, conseguentemente quattro vacanze; e che siamo in flagrante violazione dello Statuto.

Ora, siccome è all'ordine del giorno una proposta di legge sulla sostituzione dei de-

putati morti, desidererei che fosse inscritta nell'ordine del giorno subito dopo le altre discussioni, e, in ogni caso, prima delle vacanze.

MEDA, *ministro del tesoro*. Posso assicurare l'onorevole Turati essere intenzione del Governo che il Parlamento non sospenda i lavori in corso se prima non sia approvata questa proposta di legge.

Interrogazioni, interpellanze e mozione.

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

MORISANI, *segretario*, legge.

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, per sapere:

1° se sia vero che in questi giorni sono stati arrestati noti cittadini fiumani per ordine del Comando di Fiume e se consti al Governo delle cause di tale arresto e della impressione profonda prodotta nella cittadinanza fiumana;

2° se sia vero che tra gli arrestati vi sia anche taluno che prese parte alla guerra nelle file dell'esercito italiano e combattè sull'Isonzo;

3° se sia vero che gli arrestati o taluno di essi per protestare contro l'arbitrario arresto abbia attuato lo sciopero della fame.

« Riboldi, Bacci, Vella, Della Seta ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, e il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le ragioni che ancora ostacolano la chiusura della vertenza dei ferrovieri delle secondarie.

« Giulietti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, per sapere quale concetto delle esigenze elementari della vita - a prescindere da quelle inerenti a compito difficile, faticoso e delicatissimo - abbia indotto alla promulgazione del decreto 30 maggio 1920, (non ancora abrogato se non lo sarà di fatto dalla resistenza dell'interessati professionalmente), col quale si bandisce concorso a 34 posti di medico provinciale agtrasferiti dalle sedi invase o sgombrate anteriormente al 1° giugno 1920.

« Cappellotto ».

giunto, col lauto stipendio di lire 400 annue, lordo di ricchezza mobile e ritenuta Cassa pensioni.

« Maffi ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno e dei lavori pubblici, sulla loro passiva condotta di fronte al persistere del conflitto fra le Società esercenti le linee secondarie e i loro dipendenti scioperanti.

« Brunelli, Vella, Bacci Giovanni, Campi, Reina, De Giovanni Alessandro, Pagella, Lombardo Paolo, Volpi, Garibotti, Ferraris Eusebio, Campanini, Meschiari, Musatti, Grossi, Argentieri, Riboldi, Pistoia, Targetti, Lazzari, Barberis, Radi, Bianchi Umberto, Galeno, Tonello, Santin, Trozzi, Beltrami, Marangoni, Gay, Storchi, Piemonte, Trevisani, Mascagni, Zanzi, Lopardi, Morgari ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno e il ministro dell'istruzione pubblica, sul funzionamento delle Giunte provinciali amministrative e delle Giunte provinciali scolastiche, che frappongono un sistematico ostruzionismo alle delibere dei Consigli comunali intese allo sviluppo dell'istruzione pubblica; e più particolarmente sulle ragioni per cui, varî progetti di costruzione o di ampliamento di caseggiati scolastici, predisposti fino da parecchi anni addietro dal comune di Monza, non riuscirono ancora ad ottenere l'approvazione, costringendo così quelle scuole a funzionare - anche ora che la guerra è cessata - a doppio turno con non indifferente danno delle scolaresche.

« Reina, Riboldi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della ricostituzione delle terre liberate, per sapere perchè furono concesse le 400 lire agli insegnanti elementari residenti al 1° giugno 1920 in sedi invase o sgombrate considerandole come sostituitivo dell'indennità di disagiata residenza, mentre sarebbe stato più equo concederle agli insegnanti profughi ritornati nelle sedi invase o sgombrate in sostituzione del sussidio di due mensilità di stipendio concesso a tutti gli impiegati con circolare 21 settembre 1918 del ministro del tesoro; se non creda pertanto disporre che la somma suddetta sia corrisposta anche agli insegnanti

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, sulla azione del Governo di fronte allo sciopero agrario Umbro, ed in particolare sui luttuosi fatti di Panicale.

« Cingolani ».

I sottoscritti chiedono d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, ed il Commissario generale degli approvvigionamenti e i consumi alimentari, sul conflitto sanguinoso avvenuto la sera del 14 corrente a Calitri, in provincia di Avellino.

« Baviera, Caputi, Di Marzo, Tedesco Ettore, Sgobbo, Boccieri ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, per conoscere le ragioni per cui il prefetto di Treviso ha allontanato dalle sue funzioni di Commissario prefettizio del comune di Cornuda il signor Baraldi. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Bergamo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e della ricostituzione delle terre liberate, per sapere se abbiano mai preso in serio esame il problema dello sfruttamento dei giacimenti di lignite fra Farra di Soligo e Vittorio e ciò non tanto per favorire l'economia nazionale quanto per poter occupare per molti anni la massa emigratrice dell'alto Trevigiano. (*L' interrogante chiede la risposta scritta*).

« Bergamo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le sue intenzioni circa la ferrovia Sacile-Vittorio. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Bergamo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per sapere in qual modo funziona la burocrazia del suo Dicastero e se sia lecito rispondere senza sapere cosa si risponda. A titolo di esempio si citano i seguenti due episodi: 1°) dal 25 aprile il Ministero della guerra rispondeva al sottoscritto, in ordine a pratica del defunto militare Olindo Cimatti, che avrebbe dato maggiori comunicazioni appena assunte informazioni, e sino ad oggi nulla più si è fatto sapere; 2°) dal 25 febbraio, con nota n. 31275, il Ministero della guerra comunicava non aver notizia di istanza del militare Grani Pasquale, inoltrata fin dal 4 settembre 1919, mentre tale domanda trovasi nel distretto di Forlì con parere favorevole dello stesso Ministero. (*L' interrogante chiede la risposta scritta*).

« Croce ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per sapere quando l'Amministrazione da lui dipendente intenda liquidare l'indennizzo già fissato e concordato in lire 1,200 a favore della signora Franchini Caterina di Mestre, investita il 17 marzo 1919 da un camion militare; tanto più che mentre l'Amministrazione militare non versa tale indennizzo, l'Amministrazione ferroviaria già trattiene lire 60 al mese al marito della Franchini per rimborso delle spese di ospedalità incontrate, in conseguenza dell'infortunio, dalla Franchini all'ospedale di Mestre. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Alessandri ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della ricostituzione delle terre liberate, per sapere: 1°) se siano state impartite le necessarie disposizioni per la riparazione delle baracche, che servono di ricovero alle popolazioni nei paesi devastati dalla guerra; 2°) se sì, quali disposizioni abbia preso il Ministero per assicurarsi che la poltroneria burocratica non frustri la stessa buona volontà del ministro come, per esempio, a S. Donà di Piave, dove numerose famiglie sono ricoverate in baracche aperte ai quattro venti. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Alessandri ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere perchè non sia stata liquidata la pensione ai tre orfani del caporale Marian Virginio, del 38° reggimento fanteria, 3° battaglione, morto in guerra nell'ottobre 1918, mentre a favore dei tre orfani, il maggiore dei quali non supera gli 8 anni e che essendo rimasti privi anche della madre sono a carico dello zio, operaio, non mancarono sollecitazioni. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Alessandri ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi, per sapere quando intenda ripristinare il servizio delle lettere-telegrammi, utilissimo pel pubblico, redditizio per l'Amministrazione, senza che porti alcun intralcio agli altri servizi postali e telegrafici. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Musatti ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della giustizia e degli affari di culto, per conoscere se non ritenga opportuno di affrettare la presentazione del progetto detto « legge dei tecnici » già preparato fin dal 1914 dal ministro Finocchiaro-Aprile, con correlativa modificazione delle vecchie tariffe giudiziarie per le operazioni peritali. (*Gl'interroganti chiedono la risposta scritta*).

« Bubbio, Bertolino, Zaccone ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della giustizia e degli affari di culto, per conoscere se non intenda presentare al Parlamento un progetto di legge relativo all'esercizio della professione dei geometri, e se non intenda inoltre proporre opportune modifiche alle tariffe giudiziarie sì civili che penali per i periti agrimensori. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Lombardo Paolo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se sia a sua conoscenza che nella concessione dei lavori di rivestimento in muratura della Galleria di Montezucco (linea Belluno-Cadore) i funzionari dipendenti non si sono attenuti a quelle che sono le vigenti disposizioni di legge in materia d'asta di lavori pubblici favorendo una delle ditte concorrenti a danno d'altre ditte, commettendo con ciò una palese ingiustizia e al tempo stesso arrecando non lieve danno all'erario dello Stato; e in caso affermativo desidera sapere quali provvedimenti egli abbia preso o intenda prendere contro i funzionari colpevoli e per riparare all'ingiustizia commessa e per tutelare l'interesse dello Stato. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Santin Giusto ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della guerra, e dell'industria e commercio, per conoscere le ragioni per le quali vengano ancora trattenute dalle Commissioni militari e di requisizione dei cereali le vetture automobili di proprietà privata che furono requisite per le necessità della guerra, mentre si effettua su larga scala la vendita di quelle di proprietà dell'Amministrazione militare. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Sarrocchi ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'istruzione pubblica e delle antichità e belle arti, per conoscere i criterî che hanno presieduto alla sistemazione del personale addetto alle gallerie, musei e scavi e di quello addetto agli Istituti d'arte e in particolare per conoscere le ragioni del diverso trattamento fatto a questa seconda categoria di dipendenti in confronto della prima. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Frontini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della giustizia e degli affari di culto, per conoscere se sia tuttora in vigore la circolare, 3143 V. E., del 29 ottobre 1919 colla quale venne ordinata la sospensione della distribuzione del pacco vestiario o dell'equivalente in denaro ai militari della classe 1900, e in caso affermativo se non creda opportuno revocarla. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Lombardo Paolo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi, per sapere se non intenda di riaprire i concorsi per le ricevitorie postali sospesi colla nostra entrata in guerra. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Spagnoli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere perchè nell'inaugurazione della direttissima Roma-Anzio, avvenuta ieri, non furono invitate, anzi furono tenute gelosamente lontane, le dirette rappresentanze degli operai che furono così gran parte nella costruzione della linea medesima. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Volpi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se non creda doveroso - dato lo stato d'insabbiamento e quindi d'inservibilità nel quale si trova, con conseguente disoccupazione della classe operaia - di ordinare,

con urgenza, nel porto di Anzio, un poderoso dragaggio, (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Volpi ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri della guerra, e dell'istruzione pubblica, per conoscere come intendano prender in esame i desiderata degli studenti d'ingegnesia, classe 1899.

« Dopo aver prestato un lungo servizio militare essi sono messi in condizione di non poter continuare gli studi senza la preoccupazione di doverli interrompere a brevi intervalli,

« Ritengono i sottoscritti che risponda a criterî di equità un provvedimento che abbia a metterli nelle condizioni di privilegio fatte agli studenti della classe 1909, a favore dei quali è stata ripristinata la disposizione di legge che concede il rinvio al 26° anno di età del servizio militare. (*Gl'interroganti chiedono la risposta scritta*)

«Pestalozza, Nava, Russo, Bignami, Agnesi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per conoscere (con riferimento a risposta datami in data 11 giugno 1920, ad interrogazione intorno al riconoscimento ufficiale del sistema stenografico « Cima ») per quali ragioni il sistema stenografico « Meschini » venne ufficialmente riconosciuto nonostante la mancata pubblicazione del nuovo regolamento per la quale si nega il riconoscimento al sistema « Cima », e per sapere se, ad eliminare la evidente disparità di trattamento che si presta a tutt'altro che a benevoli supposizioni, non ritenga opportuno addivenire anche in riguardo al sistema « Cima » al riconoscimento ufficiale immediato in conformità all'ordine del giorno votato dall'Unione Stenografica Italiana nell'assemblea del 13 giugno 1920. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Lombardo Paolo ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro d'agricoltura, per sapere perchè non abbia ancora bandito, come da molto tempo aveva promesso, il concorso per la nomina del direttore della Cassa ademprivile di Sassari; mentre il precedente titolare fu già dichiarato dimissionario, e non vi è alcuna ragione di attendere l'attuazione di un nuovo organico, come non fu attesa per cuoprire regolarmente mediante pubblico concorso il posto di direttore della Cassa ademprivile di Cagliari. (*Gl' interroganti chiedono la risposta scritta*).

« Satta-Branca, Dore, Lissia, Mastino ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per conoscere quali criteri applichi nella smobilitazione dei cappellani militari, e perchè da molti distretti militari (per esempio Milano) non viene pagato il premio di smobilitazione a quei cappellani che ottennero dal Ministero il congedo temporaneo, dato che detto premio ha la sua ragion d'essere nelle difficoltà economiche che i reduci di guerra debbono affrontare al loro ritorno, difficoltà che non mancano certo al clero specialmente giovane. (*L' interrogante chiede la risposta scritta*).

« Grandi Achille ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere a qual punto siano gli studi per la sistemazione organica del bacino dell'Arno e i lavori urgenti per evitare il ripetersi delle disastrose inondazioni che negli ultimi anni funestarono quella regione.

« Frontini, Grilli, Corsi, Bisogni, Capocchi, Pescetti, Merloni, Bosi, Targetti, Smorti, Pacchi, Mascagni, Modigliani ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro della giustizia e degli affari di culto, per sapere se non ritenga ormai opportuno ed urgente provvedere alla dichiarazione di cessazione dello stato di guerra ai fini della legge penale militare (articoli 243-250 Codice penale per l'Esercito).

« Frontini, Beltrami, Roberto, Lombardo Paolo, Riboldi, Lopardi ».

« Il sottoscritto chiede d' interpellare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quali provvedimenti intenda assumere, e quali assicurazioni annunziare sulla loro urgenza ed idoneità, perchè siano conservate le acque pubbliche ai territori che per diritto naturale debbono fruirne, ad esclusione di innaturali deviazioni, non giustificate da prevalenti, inesorabili interessi collettivi.

« Brezzi ».

« Il sottoscritto chiede d' interpellare i ministri del tesoro e dei lavori pubblici,

per conoscere se sia esatta la notizia che i sei milioni stanziati nell'autunno 1919 per altre costruzioni asismiche nella zona del terremoto del 13 gennaio 1915, siano serviti invece soltanto a coprire le spese di lavori precedentemente eseguiti, e se, ad ogni modo, sia esatto che lo Stato non intenda costruire un maggior numero di casette asismiche nei paesi rasi al suolo quali Gioia dei Marsi, Ortucchio, Lecce nei Marsi, Collarmele, Paterno e Canistro che sono stati trattati in modo irrisorio rispetto alle costruzioni asismiche eseguite negli altri paesi della regione; e se infine il Governo non creda doveroso stanziare fondi adeguati per completare il fabbisogno delle nuove costruzioni asismiche, così partigianamente e capricciosamente distribuite fra i diversi centri, favorendo i meno danneggiati e trascurando quelli completamente distrutti.

« Sipari ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro dei lavori pubblici, il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno e il ministro delle finanze, per sapere come il Governo intenda provvedere per la concessione dei sussidi ancora attesi dai danneggiati dalle piene dell'Arno, fra i quali si trovano molti lavoratori della terra, piccoli proprietari, artigiani ed altri meno abbienti che sono nella impossibilità di rimediare colle sole loro forze ai danni subiti.

« Martini, Gronchi ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dell'industria e del commercio, sul funzionamento del Consorzio granario umbro durante la guerra.

« Cingolani ».

« La Camera, convinta della urgenza improrogabile di provvedimenti a vantaggio dei pensionati delle pubbliche amministrazioni, cui non è applicabile il decreto luogotenenziale 23 ottobre 1919 e degli Enti locali, invita il Governo a disporre sollecitamente per un equo miglioramento delle loro condizioni.

« De Martino, Bevione, Gioja, Caputi, Dell'Abate, Scialoja, Rosati, Di Salvo, Sarrocchi, Cancellieri ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette, saranno inscritte nell'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

Così pure le interpellanze saranno inscritte nell'ordine del giorno, qualora i ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

Quanto alla mozione il proponente si metterà d'accordo col Governo per stabilire il giorno della discussione.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Nasi. Ne ha facoltà.

NASI. Pregherei il ministro dell'interno di voler rispondere adesso, o nella seduta di domani, ad una mia interrogazione, relativa a voci, che è meglio troncare subito, essendo contrarie alla verità, nei rapporti con la Sicilia e con la deputazione siciliana.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Corradini. Nè ha facoltà.

CORRADINI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Il Governo non crede che sia il caso di discutere ora di una questione di questo genere. La interrogazione, per il solo fatto di essere stata presentata alla Camera dall'onorevole Nasi, ha una sua portata ed un suo significato. Ma non è il caso di discuterla ora, e quindi chiedo che segua il suo corso normale.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Nasi. Ne ha facoltà.

NASI. Non posso ammettere che la mia interrogazione abbia un sufficiente significato per il solo fatto di esser stata presentata da me. Da questa parola potrebbero nascere sospetti ed equivoci. La questione non riguarda me, personalmente; poichè in tal caso non me ne sarei affatto occupato; ma fu precisamente per togliere sospetti contro la Sicilia, che ritenni urgente parlarne alla Camera. È contro questi sospetti che io intendo insorgere, perchè si tratta di fantasie che sparse su per i giornali non finirebbero, rimanendo in balìa delle passioni partigiane. Si tratta di una questione che investe la responsabilità della politica interna, ed il Governo non può disinteressarsene, anzi ha il dovere di stabilire i termini della realtà. Perciò mi permetto di insistere sulla mia richiesta.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Corradini. Ne ha facoltà.

CORRADINI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Non ho nulla da aggiungere a quanto ho detto prima e chiedo che questa interrogazione segua il suo turno.

PRESIDENTE. Come ella ben sa, onorevole Nasi, è in facoltà del Governo di dire se intende rispondere di urgenza alle

interrogazioni o se vuole che queste seguano il loro turno. Il Governo non intende rispondere subito e quindi la sua interrogazione seguirà il suo turno.

NASI. Ma non ne ha spiegato le ragioni; quindi rimane l'equivoco!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Cingolani. Ne ha facoltà.

CINGOLANI. Ho presentata una interrogazione sui luttuosi fatti di Panicale, avvenuti ieri. Si tratta di un conflitto fra scioperanti e forza pubblica. Ci sono state cinque vittime. La questione è grave. Il fermento nel paese ed in tutta la regione è veramente impressionante e credo che farebbe bene il Governo ad interessarsi della cosa.

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

CORRADINI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Del conflitto di Panicale non abbiamo che una schematica notizia venuta con telegramma nel pomeriggio di oggi, in cui si accenna semplicemente al conflitto avvenuto.

Ho chiesto al prefetto che mandi tutte le informazioni, che si riferiscono a tale incidente; appena verranno le metterò a disposizione dell'onorevole interrogante.

PRESIDENTE. Quindi l'onorevole sottosegretario di Stato risponderà domani non alla interrogazione, ma alla richiesta dell'onorevole Cingolani.

CINGOLANI. Mi permetto di insistere, perchè la mia interrogazione è un po' generica, non richiedendo soltanto la risposta su quanto è accaduto a Panicale, ma anche notizie intorno all'azione esplicata dal Governo per poter risolvere con sodisfazione lo sciopero agrario, che investe tutta quanta la provincia di Perugia. Mi pare che per questa parte l'urgenza vi sia.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato mantiene la sua dichiarazione?

CORRADINI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Non posso che mantenere la mia dichiarazione.

Di questi incidenti in provincia di Perugia ve n'è una serie di più o meno gravi e tutti hanno la stessa origine, che l'onorevole interrogante conosce perfettamente.

Il Governo ha dato le disposizioni necessarie perchè sia assicurato l'ordine. Aspetto notizie precise e appena queste saranno pervenute, ne darò comunicazione all'onorevole interrogante.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Brunelli. Ne ha facoltà.

BRUNELLI. Insieme col collega Giulietti ho presentato una interrogazione circa il conflitto fra gli esercenti le linee secondarie ed il personale scioperante. Chiedo se il Governo sia disposto a rispondere domani a questa mia interrogazione, che ha evidentemente carattere di urgenza.

PEANO, *ministro dei lavori pubblici*. Consento.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Galla. Ne ha facoltà.

GALLA. Nell'ordine del giorno di domani cade il turno di una interrogazione dell'onorevole Piccoli sui fatti avvenuti il 1º maggio a Brendola. Poichè sullo stesso fatto ho presentato anch'io un'interrogazione, sarebbe opportuno che essa fosse svolta contemporaneamte all'altra.

CORRADINI *sottosegretario di Stato per l'interno*. Nessuna difficoltà.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole De Martino. Ne ha facoltà.

DE MARTINO. Ho presentato una mozione per provvedimenti a favore dei pensionati. Vorrei sapere se il Governo è disposto a stabilire una tornata per discuterla.

MEDA, *ministro del tesoro*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MEDA, *ministro del tesoro*. Prego il proponente della mozione di voler consentire che se ne parli quando avremo esaurito gli argomenti all'ordine del giorno. Ho già avuto altra volta occasione di fare dichiarazioni relative a modificazioni al regime delle pensioni civili. Quelle dichiarazioni erano per loro natura contenute e riservatissime. Oggi non potrei che ripeterle. Invoco dal collega e dalla Camera una benevola attesa. Riassicuro (dico riassicuro, perchè ho già assicurato altra volta) che il tema sta a cuore al Governo e che il Governo non vuol sottrarsi al dovere di riesaminarlo. Ma ad una nuova discussione non mi sentirei di addivenire se non quando fossero esauriti i lavori più urgenti che sono in corso. Quindi oggi pregherei di non statuire nulla circa il giorno in cui dovrà discutersi la mozione.

DE MARTINO. Ma quando saranno esauriti i lavori, la Camera prenderà le sue vacanze e andremo a novembre.

MEDA, *ministro del tesoro*. Il diritto dei proponenti delle mozioni per stabilirne il giorno dello svolgimento è scritto nel re-

golamento. La Camera può stabilire il giorno; ma il Governo può fare le sue dichiarazioni, se creda di discutere. Oggi mi limito a pregare che la richiesta venga rimessa ad un momento di lavori parlamentari più favorevole.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro del tesoro la prega, onorevole De Martino, di formulare la sua richiesta in una prossima seduta e la Camera si pronuncierà su di essa, a norma del regolamento.

DE MARTINO. Allora mi riservo di presentare la mia richiesta in altro momento.

Annunzio di proposta di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Sighieri ha presentato una proposta di legge. Sarà trasmessa agli Uffici per l'ammissione alla lettura.

La seduta termina alle 19.30.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

2. Svolgimento delle seguenti proposte di legge:

del deputato De Capitani per l'incremento dell'educazione fisica;

del deputato Cutrufelli per provvedimenti per i punti d'approdo ai comuni delle isole minori.

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

Aumento delle tasse sulla circolazione dei motocicli, degli automobili e degli autoscafi. (*Urgenza*). (545)

Discussione dei disegni di legge:

4. Conversione in nominativi dei titoli al portatore emessi dallo Stato, dalle provincie, dai comuni, dalle società per azioni e da qualsiasi altro ente. (*Urgenza*). (547)

5. Aumento delle tasse sulle successioni e sulle donazioni. (*Urgenza*). (546)

Il Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia
PROF. T. TRINCHERI

Roma, 1920. — Tip. della Camera dei Deputati.

ALLEGATO.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE.

Pag.

BERGAMO: Rivelazioni e accuse contro l'ingegnere Lepore 3497
BIANCHI GIUSEPPE: Professori dei corsi magistrali . 3497
CAPPELLOTTO ed altri: Geometri degli uffici tecnici catastali 3498
COLOSIMO: Servizio postale Miglierina-stazione . . . 3499
DI FAUSTO: Maestri rurali dell'Agro romano . . . 3499
MARZI: Dirigenti il liceo di Modica 3500
MATTEI-GENTILI: Posizione degli ex-ispettori scolastici 3500
MERLIN: Condizione economica dei direttori didattici 3500
— Progetti per lavori pubblici nella provincia di Rovigo 3501
PAVAN ed altri: Bonifica di Brancaglia Inferiore e Cavariega 3501
PHILIPSON: Condizione economica dei portalettere rurali e dei procaccia 3502
— Miglioramenti ai ricevitori e supplenti postali . . 3502
ROSATI: Ripartizione della somma assegnata al personale delle ricevitorie postelegrafiche 3503
ROSSINI: Convitto nazionale di Novara 3503
TRENTIN: Ammanchi di zucchero e di carne nello scarico dei piroscafi in Venezia 3503

Bergamo. — *Al ministro della ricostituzione delle terre liberate.* — « Per conoscere se l'ingegnere Lepore possa ancora rimanere al posto che occupa ora al Ministero per le terre liberate, dopo le rivelazioni e le accuse specifiche comparse sull'ebdomadario veneto *La Riscossa* ».

RISPOSTA — « Al riguardo le comunico che in seguito alla soppressione del Comitato governativo di Treviso ed alla istituzione del Commissariato per la riparazione dei danni di guerra, alla cui direzione fu posto il commendator Ravà, l'ingegnere Lepore cessò dal tenere l'ufficio che prima occupava presso il Comitato stesso e fu restituito al Ministero dei lavori pubblici.

« *Il sottosegretario di Stato*
« DEGNI ».

Bianchi Giuseppe. — *Al ministro dell'istruzione pubblica.* — « Per conoscere le ragioni per cui, in un decreto annunziato, sul computo del servizio governativo fuori ruolo e pregovernativo fuori ruolo e pregovernativo pareggiato agli effetti della pensione e dello stipendio dei professori delle scuole medie, sono stati esclusi dal beneficio comune i pochi professori dei corsi magistrali; per i quali il decennio di lodevole servizio prestato nelle scuole pubbliche elementari è condizione *sine qua non*, richiesta dalla legge per la loro ammissione ai concorsi per le scuole medie, così che questi professori hanno speso i migliori anni della loro vita nel pubblico insegnamento per volontà di un legislatore, e si vedono poi, per volontà di un altro legislatore, negato il riconoscimento di quel medesimo pubblico servizio ».

RISPOSTA. — « Con la disposizione cui accenna l'onorevole interrogante si sono riconosciuti come utili agli effetti della determinazione dello stipendio a favore degli insegnanti delle scuole medie e normali governative, oltre gli anni di servizio di ruolo in queste stesse scuole, anche gli anni di servizio prestati:

a) come ispettori per le scuole medie e normali;

b) come Regi provveditori agli studi;

c) come assistenti nelle Regie Università e negli istituti governativi di istruzione superiore;

d) come appartenenti al personale educativo e direttivo dei convitti nazionali e degli istituti femminili di educazione;

e) come insegnanti di scuole medie e normali pareggiate.

« Come è facile vedere dal confronto di questa disposizione con quella dell'articolo 53 della legge 16 luglio 1914, n. 679, per i servizi indicati alle lettere *a*), *b*), *c*), *e*), non si è fatto che estendere per l'avvenire la disposizione che quella legge portava già per gli insegnanti allora in servizio. Si è invece riconosciuto per la prima volta agli

effetti della carriera nelle scuole medie il servizio di ruolo come istitutore dei Convitti nazionali, ma tale riconoscimento trovava già un addentellato nella disposizione dell'articolo 29, della legge del 1914 con la quale si riconosceva al servizio di istitutore agli effetti dei concorsi per le scuole medie valore uguale a quello dell'insegnamento; e sopratutto trovava una ragione sostanziale nel fatto che l'istitutore svolge presso i giovani dei convitti opera educativa in parte simile e in parte integratrice a quella degli insegnanti delle scuole medie.

« Altri servizi che non avevano, come quelli sopra enumerati, stretta attinenza con l'insegnamento delle scuole medie, non furono nè potevano essere valutati.

« Gli insegnanti dei corsi magistrali chiedono che sia loro riconosciuto agli effetti della carriera come insegnanti di scuole medie il servizio prestato in scuole pubbliche elementari, servizio che venne loro richiesto come condizione per l'ammissione al concorso nelle scuole medie: dichiarano essi che poichè lo Stato ha riconosciuto essere tale servizio necessario per la preparazione dell'insegnante, deve lo Stato riconoscerlo a tutti gli effetti come servizio di scuola media. La disposizione che si riferisce ai concorsi per posti di insegnante nei corsi magistrali è quella del secondo comma dell'articolo 4 della legge 21 luglio 1911, n. 861:

« Al concorso sono ammessi i laureati in filo-
« sofia e coloro che sono muniti di diploma per
« l'abilitazione all'insegnamento della pedagogia,
« che abbiano, così gli uni, come gli altri, almeno
« due anni di insegnamento elementare nelle pub-
« bliche scuole, nonchè i direttori didattici e gli
« ispettori scolastici che conseguirono il titolo per
« esame e abbiano almeno dieci anni di lodevole
« servizio nelle pubbliche scuole elementari, com-
« putandosi insieme quello di insegnante, di diret-
« tore e di ispettore ».

« Da questa disposizione si rileva che l'insegnamento elementare è richiesto nei concorsi per i corsi magistrali in sostituzione dei titoli di studio che sarebbero necessari per divenire insegnanti di scuole medie di secondo grado; si tratta di un enorme beneficio concesso alla classe dei maestri.

« Sembra ovvio che poichè l'insegnamento elementare sostituisce almeno, per il periodo di otto anni, la laurea, esso debba essere equiparato nei suoi effetti agli anni di studio universitario e non possa recare con sè un beneficio maggiore. Gli anni di studio universitario non sono considerati agli effetti della carriera nelle scuole medie; qualora fossero a tali effetti considerati gli anni di servizio elementare si avrebbe la conseguenza che tra due vincitori di concorso per i corsi magistrali, uno dei quali si fosse preparato all'ufficio attraverso l'Università e l'altro attraverso la scuola elementare, il secondo avrebbe sempre una maggiore anzianità di carriera di otto anni, e cioè una differenza di stipendio di lire 1,600: il che non sembra sotto nessun punto di visto equo.

« Si aggiunge che qualora venisse riconosciuto il servizio di insegnante elementare ai pochissimi insegnanti dei corsi magistrali, non vi sarebbe motivo per non riconoscerlo a tutti coloro che dalla scuola elementare sono passati alla scuola media fornendosi con grave sacrificio dei necessari titoli di studi superiori; il che estenderebbe d'assai la disposizione specialmente nei riguardi delle conseguenze economiche.

« Questo per quanto concerne il riconoscimento agli effetti della carriera; chè per quanto riguarda la pensione potrà essere preso in esame il problema per trovare una soluzione che consenta il riconoscimento dei servizi di maestro elementare, dividendo nelle dovute proporzioni i relativi oneri tra gli enti che mantengono le scuole elementari e lo Stato.

« *Il sottosegretario di Stato*
« ROSSI CESARE ».

Cappellotto ed altri. — *Al ministro delle finanze.* — « Per sapere se intenda rimuovere le cause del vivo malcontento dei geometri degli Uffici tecnici, catastali e finanziari, provvedendo perchè sia riconosciuto per intero il servizio straordinario agli effetti dello stipendio e della pensione, sia abolita la Cassa di previdenza iscrivendo tutto il personale nella Cassa pensioni, siano sistemati tutti i geometri provvisori abolendo tale sistema di assunzione per l'avvenire e siano riformati gli Uffici tecnici catastali e finanziari affidando ai geometri tutte le operazioni di loro competenza ».

RISPOSTA. — « Tanto per il computo degli anni di servizio straordinario, quanto per l'abolizione della Cassa di previdenza, fu già da tempo richiamata l'attenzione del Tesoro sulle domande dei geometri.

« Ma l'esito non fu favorevole, perchè il Tesoro non ritenne possibile allontanarsi dalle norme generali sancite col Regio decreto 23 ottobre 1919, n. 1971, sul computo del servizio straordinario; e perchè la tendenza, confermata col Regio decreto 23 ottobre 1919, n. 1971, a trasformare tutto l'istituto delle pensioni adottando una forma assicurativa, è in contrasto con l'abolizione della Cassa di previdenza che riveste appunto tale carattere.

« Tuttavia, su entrambe le questioni mi riprometto di richiamare ancora l'attenzione del Tesoro, bene inteso nei limiti delle concessioni già fatte ad altre categorie d'impiegati in condizioni analoghe, per evitare nuove disparità di trattamento e le conseguenti recriminazioni ed agitazioni.

« Quanto ai geometri provvisori è da avvertire che per recenti disposizioni i pochi anziani o sono già stati collocati in pianta senza esame, o vi saranno collocati man mano che compiranno i cinque anni di servizio e si renderanno vacanti dei posti.

« Per gli altri non vi è nessuna urgenza di provvedere, poichè sono stati assunti in servizio senza alcun esame appena da qualche mese. Essi a suo tempo saranno chiamati a concorrere ai posti che si renderanno vacanti nel ruolo, o che, eventualmente, si aggiungessero al ruolo stesso. Con la riforma delle Amministrazioni statali è collegata ogni eventuale riforma, se ed in quanto necessario, degli Uffici tecnici catastali e di finanza, e sarebbe quindi prematura ogni dichiarazione perchè trattasi di questione complessa e che dovrà essere profondamente studiata.

« Da ultimo, per ciò che riflette le operazioni affidate ai geometri, non credo vi sia alcun provvedimento da prendere, poichè già fin d'ora negli uffici si affidano ad essi le operazioni proprie del loro istituto.

« *Il sottosegretario di Stato*
« BERTONE ».

Colosimo. — *Al ministro delle poste e dei telegrafi.* — « Per sapere se intenda disporre perchè il servizio postale fra il comune di Miglierina (Catanzaro) e la stazione ferroviaria venga puntualmente eseguito, mentre da tempo il comune di Miglierina è tagliato fuori del consorzio umano e le autorità competenti si disinteressano ».

RISPOSTA. — « Il servizio dei trasporti postali tra Miglierina e la stazione di Marcellinara, affidato al signor Torcia Gerardo con la retribuzione di lire 1,700 annue più lire 400 di soprapprezzo, è regolato da contratto che verrà a scadere il 31 dicembre 1921.

« Secondo i patti contrattuali, il servizio dovrebbe essere eseguito con carrozza coperta a quattro ruote e con due corse quotidiane.

« In seguito a reclami ricevuti nel marzo scorso si venne però a conoscere che il Torcia eseguiva l'incarico con vettura trainata da due muli, anzichè da due cavalli, e che vettura ed animali erano in deplorevole stato, onde fu diffidato l'accollatario a mettere, entro breve termine, in azione i mezzi di trasporto prescritti dalla scrittura, sotto pena di rescissione del contratto e della confisca della cauzione.

« Nel frattempo, il Torcia chiese che gli fosse triplicata la retribuzione o consentito di eseguire una unica corsa quotidiana, invece di due, e minacciò, in caso diverso, di abbandonare il servizio.

« Mentre era in corso di esame la richiesta riduzione delle corse, per la quale si attendeva il consenso dei Municipii interessati, il Torcia abbandonò improvvisamente l'appalto il 16 maggio ultimo scorso; ed in seguito a ciò si dovette, dal successivo giorno 18, istituire un servizio provvisorio a piedi, in mancanza di altro mezzo più idoneo.

« Al Torcia fu, nel frattempo, intimato di riprendere il servizio secondo i patti contrattuali, avvertendolo che solo a questa condizione si sarebbe potuto istruire una nuova domanda di soprapprezzo da sottoporre all'esame competente.

« Non avendo egli aderito a tale invito, con telegramma del 26 maggio, fu dato incarico alla direzione di Catanzaro di istituire un servizio provvisorio con carrozza, salvo ad esaminare se fosse il caso di provvedere alla sistemazione definitiva mediante un'asta pubblica.

« Però la direzione di Catanzaro non potè trovare alcun imprenditore disposto ad assumere il servizio, malgrado ne avesse interessato il municipio di Miglierina ed avesse estese le ricerche ai paesi vicini, ragione per cui fu giocoforza adattarsi ad un servizio di trasporto a mezzo di un mulo.

« Sta di fatto, adunque, che le comunicazioni postali del comune di Miglierina sono state interrotte soltanto nei due giorni intercedenti tra l'abbandono del servizio da parte del Torcia e l'istituzione dell'accennato servizio provvisorio.

« Il Torcia ora si dichiara pronto a riprendere il servizio con carrozza per lire 990 mensili, pari a circa lire 12,000 annue: cioè una retribuzione quasi sestupla di quella risultante dal contratto e dal soprapprezzo, mentre tre mesi addietro si era limitato a chiedere tre volte la retribuzione.

« È perciò evidente che egli tenta di trarre il maggior partito possibile dalla difficoltà in cui l'Amministrazione si trova di trovargli un successore.

« Per corrispondere ai desideri della popolazione interessata si intensificheranno le ricerche di altri imprenditori, ed, occorrendo, si bandirà un'asta pubblica sulla base di un corrispettivo adeguato del servizio.

« Assicuro quindi l'onorevole interrogante che da parte dell'Amministrazione non mancherà ogni buon volere e diligenza nell'intento di assicurare quanto prima un servizio regolare e definitivo, eliminando così ogni ulteriore causa di lagnanza.

« *Il sottosegretario di Stato*
« AMICI ».

Di Fausto. — *Al ministro dell'istruzione pubblica.* — « Per sapere se è vero che il Consiglio comunale di Roma abbia imposto il pagamento

della pigione ai maestri rurali dell'Agro romano, ai quali spetta invece l'abitazione gratuita in virtù delle seguenti disposizioni:

a) articolo 41, regolamento di polizia d'igiene per le scuole rurali dell'Agro romano, approvato con Regio decreto 3 settembre 1906, n. 622;

b) articolo 18, legge 4 giugno 1911, n. 487;

c) articolo 26, legge 4 giugno 1911, n. 487;

d) regolamento 11 gennaio 1912.

« In caso affermativo desidera conoscere come s'intenda far rispettare l'autorità della legge ».

RISPOSTA. — « Si sono chieste informazioni al Regio provveditore agli studi di Roma in merito a quanto viene riferito nella interrogazione. Non appena le dette informazioni saranno pervenute non si mancherà di adottare i provvedimenti che saranno riconosciuti opportuni.

« *Il sottosegretario di Stato*
« ROSSI CESARE ».

Marzi. — *Al ministro dell' istruzione pubblica.* — « Per sapere se sia conforme ai regolamenti la condotta dei dirigenti il Regio liceo di Modica, che autorizzano dimostrazioni politiche nei locali scolastici, e, se prima ancora che la scuola diventi confessionale, sia lecito agli studenti di detto liceo assentarsi dalle lezioni il giorno del *Corpus Domini*, ed all'insegnante di matematica cogliere l'occasione per punire gli studenti, che giusta il calendario scolastico non avevano creduto di assentarsi ».

RISPOSTA. — « Non risultando al Ministero alcunchè circa i fatti accennati nella interrogazione dell'onorevole interrogante, si sono domandate le più esaurienti notizie in proposito al Regio provveditore agli studi della provincia di Siracusa, dal quale dipende il Regio liceo di Modica. Se risulterà che in quell'Istituto si permettano dimostrazioni politiche di qualunque carattere, e che un insegnante abbia punito gli alunni senza giusto motivo, il Ministero non mancherà di prendere i provvedimenti del caso.

« *Il sottosegretario di Stato*
« ROSSI CESARE ».

Mattei-Gentili — *Al ministro dell'istruzione pubblica.* — « Per sapere se non creda opportuno di sistemare al più presto la posizione degli ex-ispettori scolastici - i quali dalla Commissione Vicini furono dichiarati idonei a ricoprire il posto di ispettori scolastici - mediante il conferimento dell'ufficio superiore loro spettante affinchè abbia termine la ibrida condizione di questi benemeriti funzionari, i quali non sono nè direttori didattici di Stato, nè ispettori scolastici, nè più vice-ispettori ».

RISPOSTA. — « Gli ex vice-ispettori scolastici, che nella prima applicazione del decreto-legge 27 aprile 1919, n. 771, non furono ritenuti idonei all'ufficio d'ispettore, sono stati, a norma della legge medesima, nominati direttori didattici governativi, e iscritti nel nuovo ruolo dei direttori, con stipendi che, secondo le nuove tabelle in corso di approvazione, non saranno molto inferiori agli stipendi degli ispettori, anzi in alcuni casi li sorpasseranno per effetto del conteggio dell'anzianità acquistata, e mantenuta, nel ruolo dei vice-ispettori.

« Questi funzionari pertanto si trovano attualmente in una condizione giuridica ben determinata, che per se stessa non offre alcun inconveniente. È bensì vero che la Commissione per la sistemazione dei vice-ispettori, invitata a riprendere in esame i titoli dei vice-ispettori non ritenuti idonei all'ispettorato, formò un secondo elenco di 104 ex vice-ispettori che, per i loro ulteriori portamenti, si dimostrarono capaci di esercitare l'ufficio del grado superiore; e la Commissione stessa propose l'adozione di un provvedimento legislativo che autorizzasse il Ministero a conferire a questi funzionari il titolo ed eventualmente le mansioni d'ispettore, nonchè l'immissione nel ruolo ispettivo a mano a mano che in questo si facessero vacanti nuovi posti.

« Il Ministero non mancherà di studiare la questione con speciale riguardo.

« *Il sottosegretario di Stato*
« ROSSI CESARE ».

Merlin. — *Al ministro dell'istruzione pubblica.* — « Per sapere se sia tenuto presente dalla Commissione, che ha fatto studi e proposte per il passaggio dei direttori didattici allo Stato, della attuale loro condizione economica che sarebbe con le nuove tabelle peggiorata ed uguagliata a quella degli archivisti;

se intenda di considerare a loro favore il servizio prestato e per quale periodo;

se si creda di conservarli nelle sedi ove si trovano attualmente quali direttori senza insegnamento ».

RISPOSTA. — « Secondo il sistema dei ruoli chiusi, combinato con gli aumenti di cui ai decreti luogotenenziali 10 febbraio 1918, n. 107 e 19 giugno 1919, n. 973, nonchè con gli aumenti sessennali, gli stipendi dei direttori didattici governativi andavano da un minimo di lire 3,800 a un massimo di lire 5,940.

« Con le nuove tabelle dei ruoli aperti la gradazione degli stipendi di detti funzionari si svolge da un minimo di lire 4,800 a un massimo di lire 8,000. Da questo preciso raffronto, costituito sulla

base di cifre ineccepibili, apparisce, fuori d'ogni dubbio, che i direttori didattici non subiscono alcun peggioramento con le nuove tabelle, anzi conseguono un miglioramento che può considerarsi privilegiato rispetto ad altre categorie di funzionari.

« Il servizio presentato, che nel provvedimento adottato si considera utile agli effetti degli aumenti da conseguire, è il servizio governativo, prestato nel grado attuale o nel grado, a questo equivalente, di vice-ispettore scolastico.

« Quanto all'assegnazione delle sedi, è ovvio che non si possa stabilire come principio assoluto la permanenza dei direttori nelle loro precedenti residenze, poichè la necessità del servizio, ove siano in contrasto con gli interessi dei funzionari, devono su questi prevalere. Si può però assicurare che, come si è fatto finora, così per l'avvenire il Ministero esaminerà con particolare riguardo i desideri degli interessati, e, ove appena sia possibile, li destinerà nelle sedi attuali o in quelle altre sedi alle quali esse possano trasferirsi con loro gradimento.

« *Il sottosegretario di Stato*
« ROSSI CESARE ».

Merlin. — *Al ministro dei lavori pubblici.* — « Per sapere se non creda di dare ordine fin d'ora al Magistrato delle acque ed ai dipendenti uffici del Genio civile perchè – in previsione della disoccupazione che ogni stagione invernale affligge la popolazione della provincia di Rovigo – si preparino i progetti di quanti lavori pubblici siano necessari ed urgenti tenuto conto della necessità intrinseca del lavoro e della opportunità politica di togliere le cause di agitazione e di moti popolari ».

RISPOSTA. — « Il presidente del Magistrato alle acque, a mezzo dei dipendenti Uffici del Genio Civile, ha già fatto predisporre numerosi progetti per importanti opere idrauliche nelle provincie venete. I soli limiti all'esecuzione dei lavori sono imposti dalle disponibilità di bilancio.

« Essendo stato presentato, però, alla Camera dei deputati, in data 1° corrente, il disegno di legge n. 583 per l'autorizzazione della spesa di 300 milioni per opere pubbliche, potrà farsi luogo all'esecuzione dei detti lavori appena verranno assegnati al Ministero dei lavori pubblici i nuovi fondi.

« Il Ministero dei lavori pubblici, inoltre, ha interessato il presidente del Magistrato a predisporre con sollecitudine un programma organico di lavori, sia di sistemazione arginale che di difesa (per quanto questi ultimi siano prevedibili), da eseguire per completare la sistemazione delle opere di 2ª categoria in base al piano generale prestabilito dal Ministero.

« Per l'attuazione di tale programma occorrerà l'assegnazione di ulteriori fondi, pei quali sarà fatta tra breve richiesta al tesoro.

« Confido che coi provvedimenti già presi e con quelli che saranno presto adottati si avrà modo di impiegare nel prossimo inverno la mano d'opera nella provincia di Rovigo eliminando ogni causa di agitazione.

« *Il sottosegretario di Stato*
« BERTINI ».

Pavan ed altri. — *Al ministro dei lavori pubblici.* — « Per sapere se siano stati preventivati in bilancio i fondi occorrenti all'esecuzione delle opere di bonifica dei consorzi Brancaglia Inferiore e Cavariega; compresi nel territorio idraulico di Este e precisamente nei comuni di Vighizzolo, Carceri, S. Margherita d'Adige, Salette e Penso nel presunto importo di 15 milioni; nonchè quelli occorrenti alla nuova inalveazione alla sinistra dell'argine del fiume Gorzon e canale S. Caterina, fronteggiante i comuni di Vighizzolo e S. Urbano e precisamente della Botte Tre Canne al Ponte Crompa di circa 4 milioni, facendo presente che il momento propizio per la esecuzione degli escavi senza incorrere nella difficoltà e spesa d'asciugamento dell'acqua sarebbero i mesi di luglio, agosto, settembre e ottobre, epoca che i terreni si trovano in parte asciutti e ciò per la difesa idraulica per quanto riguarda le nuove inalveazioni, e per mettere in stato di agricoltura una grande estensione di terreno con beneficio nazionale agli effetti della produzione in quanto alle bonifiche, e contemporaneamente dar lavoro, prima nell'esecuzione dell'opera, poi alla conduzione dei terreni e circa ottomila operai braccianti, che prima della guerra erano costretti emigrare temporaneamente in Germania, appartenenti ai comuni di Saletto, S. Margherita d'Adige, Megliadino S. Vitale, Megliadino S. Fidenzio, Carceri, Penso, Vighizzolo ed altri ».

RISPOSTA. — « Con decreto legge 29 gennaio 1920, n. 129, fu autorizzata la spesa di lire 2,000,000 per la bonifica di Brancaglia Inferiore e di lire 8,000,000, per quella di Cavariega in aggiunta alle somme di lire 50,000 e di lire 300,000 rispettivamente assegnate con il testo unico 22 marzo 1900, n. 195. In conto della complessiva somma di lire 10,350,000, autorizzata per le due bonifiche anzidette si sono stanziate nel corrente esercizio lire 200,000 per la bonifica di Brancaglia Inferiore e lire 300,000 per quelle di Cavariega essendosi dovuto contenere la previsione nei limiti stabiliti dal Ministero del tesoro.

« A fronteggiare però le maggiori esigenze, tanto in confronto delle somme autorizzate che di quelle

stanziate, si provvederà non appena sarà approvato il disegno di legge, n. 583, presentato alla Camera nella seduta del 1° corrente, inscrivendo in bilancio le maggiori somme occorrenti per dare completa esecuzione alle opere suddette.

« Per quanto riguarda i lavori per le nuove inalveazioni alla sinistra dell'argine del fiume Gorzon e Canale di S. Caterina, fronteggiante i comuni di Vighizzolo e S. Urbano, dalla Botte Tre Canne al Ponte Grompa, informo gli onorevoli interroganti che tali lavori fanno parte delle opere di sistemazione dell'Agno Guà e derivati, in graduale corso di esecuzione e parzialmente previste nel piano finanziario presentato dal Magistrato delle Acque.

« Il presidente dell'istituto predetto ha fatto presente al Ministero dei lavori pubblici che si riserva di comprendere i lavori ulteriori nel piano di esecuzione delle opere idrauliche di seconda categoria in proporzione dei nuovi fondi che saranno concessi in relazione al citato disegno di legge già presentato alla Camera dei deputati per l'autorizzazione di lire 300 milioni per opere pubbliche.

« Confido che coi detti nuovi fondi si potranno proseguire con la maggiore alacrità tutti i lavori predetti in modo da poter impiegare la mano d'opera che prima era costretta ad emigrare, ed assicurare, quindi, una grande estensione di terreni ai benefici dell'agricoltura.

« *Il sottosegretario di Stato*
« BERTINI ».

Philipson. — *Al ministro delle poste e dei telegrafi.* — « Per conoscere se non ritenga urgente migliorare le misere condizioni economiche dei portalettere rurali e dei procaccia postali ai quali è ancora fatto un trattamento inadeguato alle esigenze attuali e di gran lunga inferiore a quello del personale postelegrafonico ».

RISPOSTA. — « Ai procaccia a piedi fu già concesso dapprima un aumento del 30 per cento dal 1° febbraio 1918, indi un secondo aumento dal 1° gennaio 1919, ed, infine, un assegno fisso di lire 100 annue, sì che le loro retribuzioni sono state, in complesso, più che raddoppiate.

« Similmente i portalettere rurali, oltre a fruire di una indennità del 30 per cento sull'assegno normale, ne godono un'altra in lire 250 o 185 a seconda della retribuzione, ed ottennero anche un aumento del 50 per cento con decorrenza dal 1° gennaio 1919; talchè complessivamente le loro retribuzioni rispetto al periodo prebellico sono state raddoppiate, e quelle minime triplicate.

« È ora prossima la pubblicazione di un nuovo decreto col quale saranno concessi altri importanti miglioramenti a queste benemerite categorie di lavoratori, e la somma che all'uopo sarà stanziata in bilancio verrà ripartita razionalmente, in maniera che l'aumento abbia ad essere ragguagliato alla entità e all'importanza del servizio prestato da ciascun agente.

« Sarà inoltre provveduto all'iscrizione degli agenti rurali della Cassa nazionale di previdenza.

« *Il sottosegretario di Stato*
« AMICI ».

Philipson. — *Al ministro delle poste e dei telegrafi.* — « Per conoscere se non ritenga opportuno migliorare le misere condizioni economiche dei ricevitori e dei supplenti che sono ancora regolati con norme diverse che quelle che assicurano al personale di ruolo dell'Amministrazione postelegrafonica uno stato giuridico ed economico ».

RISPOSTA. — « L'Amministrazione, a mano a mano che è cresciuto il disagio economico del Paese, non ha trascurato di migliorare, nei limiti del possibile, le condizioni dei Ricevitori postali e telegrafici e dei loro supplenti.

« Infatti, a cominciare dall'ottobre 1917, ha emanato una serie di provvedimenti diretti ad aumentare le retribuzioni ad essi spettanti.

« Occorre all'uopo ricordare i decreti luogotenenziali, n. 1747, del 7 ottobre 1917, n. 833, del 9 giugno 1918 e n. 1314, del 14 settembre dello stesso anno. Con essi venne largita una speciale indennità a cagione della guerra; ed oltre a ciò furono poi concessi dei compensi speciali proporzionati all'entità del lavoro disimpegnato da ciascun avente diritto.

« Successivamente ancora, a decorrere dal 1° gennaio 1919, tutte le retribuzioni dei ricevitori, compresi gli emolumenti speciali dianzi cennati, furono aumentati del 40 per cento, dando così, a tale classe benemerita, anche il modo di elevare la mercede pattuita con i supplenti.

« Un ulteriore provvedimento in corso migliorerà ancora, in maniera molto sensibile, le condizioni economiche dei Ricevitori. Per effetto di esso, i fondi stanziati in bilancio nel giugno 1917, nella misura di 19 miloni, hanno raggiunto nel 1919 i 43 milioni e saranno elevati nel corrente anno 1920 a circa 63 milioni.

« L'Amministrazione, in pari tempo, non ha trascurato la classe dei supplenti. Invece essi, in aggiunta a quanto percepiscono direttamente dai ricevitori, fruiscono, dal 1° gennaio 1919 di una speciale indennità che fa carico per cinque milioni al bilancio dello Stato. Tale indennità sarà ancora prossimamente aumentata, ciò che contribuirà a sollevare sempre più la loro condizione economica.

« Riguardo, infine, alla posizione giuridica dei ricevitori e supplenti, è già stato provveduto a mezzo del Regio decreto-legge 2 ottobre 1919, n. 2100, il quale ha fissato le basi del rapporto tra l'Amministrazione e queste due categorie di personale.

« *Il sottosegretario di Stato*
« AMICI ».

Rosati. — *Al ministro delle poste e dei telegrafi.* — « Per sapere se intenda provvedere alla ripartizione ed al pagamento dei trentasei milioni accordati a favore del personale delle ricevitorie postelegrafiche ».

RISPOSTA. — « Il riparto della somma assegnata dal Ministero del tesoro pei miglioramenti economici ai ricevitori, ai supplenti, ai portalettere rurali ed ai procaccia a piedi, è stato concordato in questi giorni con le rappresentanze del personale in base a criteri di giustizia.

« I provvedimenti relativi avranno corso subito, cosicchè l'Amministrazione ha fondata speranza di poter ordinare, entro il corrente mese, il pagamento delle somme assegnate.

« *Il sottosegretario di Stato*
« AMICI ».

Rossini. — *Al ministro dell'istruzione pubblica.* — « Per sapere se intenda provvedere subito e in modo adeguato alle opere necessarie alla esistenza del Convitto nazionale di Novara ».

RISPOSTA. — « Il Ministero non può non riconoscere la necessità e la convenienza delle opere di risanamento e di rimodernamento del fabbricato del Convitto nazionale di Novara, che, durante la guerra, fu adibito ad Ospedale militare, ma si trova nella impossibilità di concedere l'assegno straordinario di lire 200,000 chiesto dall'Amministrazione del Convitto stesso.

« Non è infatti possibile prelevare tale somma dal fondo di otto milioni assegnati in vantaggio delle scuole medie e normali, a norma del decreto luogotenenziale 6 aprile 1919, n. 852, perchè tale fondo è stato tutto impegnato per opere indilazionabili, e nemmeno è possibile prelevare la somma stessa dall'esiguo stanziamento di lire 615 mila, col quale si riesce a stento a provvedere all'ordinario pareggio annuale dei bilanci dei Convitti nazionali.

« Il Ministero però, nell'intento di facilitare nel miglior modo possibile l'esecuzione delle opere progettate dal Convitto nazionale di Novara, non sarebbe alieno dall'esaminare, con ogni possibile benevolenza, altre concrete proposte che venissero eventualmente fatte, come quella, per esempio, di un mutuo che potrebbe con vantaggio contrarsi con un istituto di credito, per l'ammortizzamento del quale il Ministero sarebbe anche disposto a concedere un maggior sussidio del normale a pareggio del bilancio annuo del Convitto.

« *Il sottosegretario di Stato*
« ROSSI CESARE ».

Trentin. — *Al ministro dell'industria e commercio e al commissario generale per gli approvvigionamenti e consumi alimentari.* — « Per apprendere se gli risulti che allo scarico del piroscafo *Virginia*, giunto a Venezia nel marzo 1919 sia stata constatata una deficienza di oltre 700 quintali di zucchero e che allo scarico del piroscafo *Bettenin Accame*, giunto a Venezia con carico di carni di bue nel marzo 1919 sia stata constatata una deficienza di circa 1,700 casse; e per saper ese, in vista dei suddetti ammanchi, non ravvisi l'opportunità di disporre un'inchiesta al fine di accertare i molteplici difetti di funzionamento dell'Ufficio sbarchi di Venezia (sezione Sottosegretariato approvvigionamenti) ».

RISPOSTA. — « Allo sbarco del vapore *Virginia* si verificò effettivamente un ammanco considerevole, ma come è noto, il calo dell'1 per cento per i viaggi transoceanici è considerato ed ammesso da tutte le Camere di commercio del Regno come calo normale. Nel caso spenifico trattavasi di un carico di 50,000 quintali sicchè il caso normale s potrebbe aggirare sui 500 quintali.

« Sulla deficienza verificatasi di 700 quintali occorse tener conto che allo sbarco il capitano consegnò ben 501 sacchi in meno del numero segnato sulle polizze di carico; onde il calo verificatosi residua in 200 quintali assai inferiore al normale. Trattavasi purtroppo di un piroscafo noleggiato a Thile-Gharte in modo che ogni azione contro il capitano o gli armatori per la mancata consegna degli altri 500 quintali è preclusa.

« Riguardo al piroscafo *Bettinen Accame* occorre avvertire che trattavasi di una partita di carne in scatola ceduta al Ministero della guerra il quale ha chiesto le necessarie informazioni, finora non pervenute, alla sezione Commissariato di Venezia. Ulteriori e più precise notizie quindi a tale riguardo verranno date all'onorevole interrogante non appena sarà possibile.

« *Il commissario generale*
per gli approvvigionamenti e consumi alimentari
« SOLERI ».