

XCIV.

2ª TORNATA DI VENERDÌ 12 MAGGIO 1922

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DE NICOLA.

INDICE.

	<i>Pag.</i>		<i>Pag.</i>
Sul processo verbale:		Disegni di legge (Seguito della discussione):	
VOLPI	4436	Stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari 1921-22 e 1922-23:	
CAVINA	4436	PESTALOZZA	4448
Congedi	4436	LOMBARDO-PELLEGRINO	4453
Domanda di autorizzazione a procedere (Annunzio).	4436	FAZIO	4458
Proposta di legge (Annunzio)	4436	MAURO FRANCESCO	4461
Proposta di legge (Lettura):		NEGRETTI	4466
PIETRAVALLE ed altri: Istituzione dell'Unione molisana per opere pubbliche	4437	COTUGNO	4471
Interrogazioni:		TORRE EDOARDO	4474
Provvedimenti per le costruzioni navali e la marina mercantile:		Relazione (Presentazione):	
DE VITO, ministro	4441	CAPOBIANCO: Conversione in legge dei decreti luogotenenziali 10 marzo 1913, n. 448; 1º settembre 1918, n. 1482; 3 novembre 1918, n. 1918; 23 febbraio 1919, n. 462, e del Regio decreto 2 ottobre 1919, n. 2125, recanti provvedimenti per il porto e la zona industriale di Napoli; e approvazione della convenzione suppletiva 21 novembre 1921.	4461
CANEPA	4441	Disegni di legge (Presentazione):	
CIANO	4441	RICCIO: Conversione in legge di un Regio decreto	4447
Fatti del 24 luglio 1921 a Roccastrada:		ANILE: Conversione in legge di un Regio decreto	4471
CASCINO, sottosegretario di Stato	4442	Votazione segreta (Risultato):	
MERLONI	4442	Tumulazione della salma del cavalier Giuseppe Manfredi, già presidente del Senato del Regno, nella Chiesa monumentale di San Francesco, in Piacenza	4482
Sede degli uffici postali di Napoli:		Procedimento per ingiunzione	4482
PETRILLO, sottosegretario di Stato	4444-45	Conversione in legge del decreto luogotenenziale 3 settembre 1916, n. 1159, relativo alla concessione di una speciale aspettativa agli ufficiali della Regia marina per ragioni di alto interesse pubblico	4482
VISCO	4444	Conversione in legge del Regio decreto 14 novembre 1919, n. 2267, circa il trasferimento nel ruolo del servizio attivo permanente di ufficiali medici di complemento	4482
Cessione dei pacchi vestiario al Sindacato nazionale delle cooperative:			
DE CAPITANI, sottosegretario di Stato	4446		
LANFRANCONI	4446		
DUGONI	4446		
Proposta di legge (Svolgimento e presa in considerazione):			
Agevolazioni ferroviarie ai dipendenti degli Enti locali:			
CORAZZIN	4447		
RICCIO, ministro	4448		

	Pag.
Conversione in legge del decreto luogotenenziale 27 febbraio 1919, n. 296, che reca provvedimenti per gli esami negli istituti nautici durante l'anno scolastico 1919-20	4482
Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 luglio 1921, n. 1061, col quale viene prorogato il termine per le affrancazioni consensuali degli usi civici nelle provincie dell'ex-Stato pontificio	4482
Conversione in legge dei decreti luogotenenziali 11 ottobre 1917, n. 1661, 10 gennaio 1918, n. 74, e 10 ottobre 1918, n. 1595, riguardanti il passaggio degli istituti nautici alla dipendenza del Ministero della marina.	4483
Conversione in legge del decreto luogotenenziale 20 gennaio 1918, n. 136, concernente promozioni a capo disegnatore di 2ª classe della Regia marina.	4483
Conversione in legge del Regio decreto 8 gennaio 1920, n. 57, relativo alla proroga del decreto luogotenenziale 18 maggio 1919, n. 796, sul funzionamento dei manicomi gestiti da privati	4483
Conversione in legge del decreto luogotenenziale 26 agosto 1917, n. 1473, relativo alla compilazione del quadro di avanzamento a sottotenente macchinista.	4483
Conversione in legge del Regio decreto 7 marzo 1920, n. 315, che eleva i limiti massimi della tassa comunale di escavazione della pietra pomice nell'isola di Lipari.	4483

La seduta comincia alle 15.

PADULLI, *segretario*, legge il processo verbale della tornata di ieri.

Sul processo verbale.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare sul processo verbale l'onorevole Volpi.

Ne ha facoltà.

VOLPI. Nella seduta di ieri è stata svolta la proposta di legge del deputato Boncompagni-Ludovisi, sugli usi civici e sui domini collettivi nel Lazio, ed è stata presa in considerazione.

Ho chiesto la parola per affermare che, se fossi stato presente, avrei dichiarato che mantenevo per me e per il gruppo le osservazioni e le riserve che altra volta furono fatte, quando l'onorevole Boncompagni ebbe ad avanzare alla Camera la stessa proposta di legge. Proposta di legge che...

PRESIDENTE. No, no! Ella non può entrare in merito! Prendo atto delle sue dichiarazioni, e cioè che avrebbe mantenute ferme tutte le sue osservazioni.

CAVINA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa?

CAVINA. Sul processo verbale, per un fatto personale sollevato ieri dall'onorevole Negretti.

PRESIDENTE. Faccia la sua dichiarazione senza fatto personale.

CAVINA. L'onorevole Negretti, secondo riferisce il *Giornale d'Italia*, dice di avere smentito la mia affermazione che il giornale, cui ieri accennai, è organo del partito popolare.

Ho documenti sufficienti per dimostrare che quel giornale è organo del partito popolare, e li metto a disposizione del signor Presidente.

PRESIDENTE. Che cosa vuole che ne faccia? (*ilarità*).

Non essendovi altre osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

(*È approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli: Lupi, di giorni 4; Caetani, di 3; Gronchi, di 1; Canevari, di 10; Baracco, di 5; Arcangeli, di 2; Aldi-Mai, di 4; Merizzi, di 5; Prunotto, di 5; Brezzi, di 6; Casaretto, di 3; Reale, di 5; Toscano, di 15; per ufficio pubblico, gli onorevoli: Giavazzi, di giorni 2; Cavazzoni, di 8; Stefani, di 2.

(*Sono concessi*).

Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che il ministro della giustizia ha trasmesso la domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Rabezzana, quale gerente del giornale *L'Ordine Nuovo*, per i reati di ingiuria e diffamazione con l'aggravante della continuazione.

Sarà stampata, distribuita e trasmessa alla Commissione competente.

Annunzio di proposta di legge.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che il deputato Larussa ha presentato una proposta di legge.

Sarà inviata alla Commissione competente per l'ammissione alla lettura.

Letture di proposta di legge.

PRESIDENTE. Si dia lettura di una proposta di legge che le Commissioni hanno ammesso alla lettura.

PADULLI, *segretario*, legge:

PROPOSTA DI LEGGE DEI DEPUTATI PIETRAVALLE, MARRACINO, BALDASSARRE, CARUSO, PRESUTTI, VENEZIALE. — *Istituzione dell'Unione Molisana per opere pubbliche.*

Art. 1.

È istituita l'Unione Molisana per opere pubbliche. Essa avrà sede in Campobasso. Lo Statuto dell'Ente sarà approvato per decreto Reale su proposta del Ministero dei lavori pubblici udito il Consiglio di Stato.

Art. 2.

L'Unione ha per iscopo di eseguire e mantenere nella provincia di Campobasso le opere pubbliche nazionali, provinciali e comunali, che le vengano affidate, per conto degli Enti interessati alle condizioni che verranno in via generale e caso per caso determinate.

L'Amministrazione dello Stato affiderà alla provincia di Campobasso e per essa all'Unione la manutenzione delle strade nazionali svolgentisi nella provincia ridetta alle condizioni di cui all'articolo 15; analogo obbligo avrà la provincia di Campobasso per le strade provinciali.

L'Unione è autorizzata in conseguenza alla compilazione dei progetti tecnici, all'espletamento delle pratiche amministrative per l'approvazione dei progetti stessi e per la concessione dei concorsi nelle spese, dei mutui e simili, ottenendone anche la delegazione a proprio favore, nonchè ad eseguire le opere. L'Unione procederà anche all'accertamento dei tributi e delle prestazioni di cui agli articoli 21-22. Per l'incremento dei medesimi i funzionari e gli incaricati dell'Unione hanno il carattere e i poteri di commissari prefettizi.

Art. 4.

Per le opere pubbliche la cui manutenzione venga affidata all'Unione i poteri di polizia spetteranno al direttore dell'Unione.

Art. 5.

Con decreto Reale, su proposta dei ministri competenti, l'Unione potrà anche essere autorizzata:

1º) ad assumere la gestione del servizio per fornitura e manutenzione di locali e di mobili per uffici e caserme statali.

2º) ad assumere il servizio della polizia forestale, la gestione dei boschi di proprietà degli enti locali, nonchè la gestione

dei boschi di proprietà dello Stato nella provincia; ed infine la esecuzione delle opere di rimboscimento sia per conto di pubbliche Amministrazioni sia su terreni di cui acquisti la proprietà e il dominio utile. Le condizioni concordate con la Unione a cui questa assumerà tali servizi saranno approvate per decreto Reale, su proposta del ministro competente, udito il Consiglio di Stato.

3º) ad esercitare operazioni di credito fondiario agrario ai sensi delle disposizioni del capo 4º testo unico 26 giugno 1921, n. 1048 ed eventuali modificazioni, anche con fondi che le vengano forniti con la garanzia della provincia;

4º) a costruire e ad agevolare la costruzione di case popolari ed economiche nell'interesse di comuni della provincia, anche con fondi procurati come al n. 3, ai sensi e con le agevolazioni di cui all'articolo 30 del testo unico 30 novembre del 1919, n. 2318.

Art. 6.

Il patrimonio iniziale dell'Unione è costituito: a) da un contributo di tre milioni forniti dalla provincia di Campobasso, alla quale allo scopo suddetto la Cassa depositi e prestiti farà un prestito di lire 2,000,000 ammortizzabili in 50 anni, al saggio del 3,50 per cento, che servirà come capitale circolante; b) da un'annualità di lire un milione che per dieci anni a decorrere dall'esercizio 1922-23 il tesoro dello Stato corrisponderà all'Unione e che questa impiegherà per gli scopi di cui alla presente legge.

Il patrimonio dell'Unione si accrescerà di tutte le differenze attive che essa potrà realizzare nelle opere che essa esegue.

La provincia di Campobasso dovrà fornire gratuitamente all'Unione i locali e gli inservienti comunali per il funzionamento dei detti uffici.

Art. 7.

La Unione è amministrata da un Consiglio di Amministrazione che è presieduto da un *deputato provinciale* nominato per decreto Reale su di una terna proposta dalla deputazione provinciale. Il Presidente dura in Ufficio un biennio e può essere confermato. Il Consiglio è inoltre composto da un ingegnere capo del Genio civile, designato dal ministro dei lavori pubblici, che ha le funzioni di direttore generale dell'Ente; da un consigliere di prefettura, designato dal ministro degli interni, con le funzioni di segretario generale dell'Ente; dal ragioniere capo della prefettura di Campobasso, dall'ispettore forestale

dal direttore della cattedra ambulante di agricoltura, nonchè dai sindaci dei tre capoluoghi di circondario.

Art. 8.

Passa al servizio dell'Ente il personale tecnico di ogni categoria attualmente al servizio della provincia di Campobasso e dei vari comuni di detta provincia nonchè il personale del Genio civile addetto all'Ufficio di Campobasso. Il personale dipendente dal Ministero dei lavori pubblici che passa alla dipendenza dell'Unione sarà posto fuori ruolo. Occorrendo altro, personale esso sarà reclutato dall'Unione la quale potrà anche valersi di professionisti privati per la compilazione di progetti.

Nelle circoscrizioni in cui sarà, ripartito il territorio della provincia e nelle quali i servizi abbiano scarsa importanza potrà l'Unione tenere agenti tecnici anche di grado superiore come meri incaricati revocabili di anno in anno ai quali potrà anche corrispondere compensi speciali in caso di servizi straordinari. Il personale stabile al servizio dell'Ente, che non appartenga all'Amministrazione dello Stato, dovrà essere iscritto alla Cassa nazionale di previdenza per i segretari ed altri impiegati dei comuni e delle provincie.

Art. 9.

Spetta al Consiglio di Amministrazione di deliberare nei limiti e con le modalità che saranno stabilite nello Statuto: a) sui bilanci; b) sui provvedimenti relativi al personale; c) sugli accordi con le Amministrazioni interessate per l'assunzione delle funzioni di cui all'articolo 5 ed in genere per la costruzione e manutenzione di opere pubbliche; d) sull'approvazione dei progetti e sui provvedimenti sull'applicazione dei contributi di cui agli articoli 21-22; e) sulle vertenze in corso di opere ed in genere su tutte le materie che lo Statuto attribuirà alla competenza del Consiglio.

Il Consiglio delibera validamente in prima convocazione quando siano presenti almeno i due terzi dei suoi membri, ed in seconda convocazione quando ne sia presente la metà. Le deliberazioni sono prese a maggioranza assoluta di voti: in caso di parità prevale il voto del Presidente.

Art. 10.

Il direttore ha la rappresentanza giuridica dell'Unione di fronte ai terzi ed in giu-

dizio anche innanzi a qualsiasi collegio arbitrale, ed è il capo dell'ufficio tecnico amministrativo.

Art. 11.

Il Consiglio di Amministrazione dell'Unione potrà delegare il consigliere di prefettura e stipulare in forma pubblica amministrativa i contratti che interessano l'Unione, ad autenticare firme, a rilasciare atti autentici in originale o in copia; tale funzionario ha per tali effetti le facoltà attribuite ai notai dalle vigenti disposizioni di legge: niun diritto verrà percepito per la stipulazione di tali atti.

È concessa all'Unione la esenzione da ogni tassa o diritto fiscale per gli atti che la riguardano.

Art. 12.

I progetti delle opere compilati dall'Unione sono approvati dalle autorità competenti nei vari casi secondo le leggi in vigore su parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, quando il loro importo superi un milione; dall'autorità competente su parere dello ispettore compartimentale del Genio civile, quando il loro importo sia fra le lire 500,000 e un milione, allorchè tali pareri sieno richiesti dalla vigente legislazione; senza che sia necessario alcun parere tecnico negli altri casi.

Sono necessari i pareri di cui sopra allorchè, pur non superandosi le cifre di cui al 1º comma, i lavori costituiscano parte di opere di importo superiore ai detti limiti.

Art. 13.

Per la compilazione dei progetti e per l'appalto, la Direzione, la contabilità e la collaudazione dei lavori, si osserveranno dall'Unione le norme vigenti secondo il regolamento 25 maggio 1895, n. 350 e successive modifiche per le opere di conto dello Stato che sono nelle attribuzioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

La trattativa privata, la licitazione privata e la esecuzione in economia debbono essere deliberate ad unanimità dei presenti dal Consiglio di Amministrazione ed autorizzate dal Prefetto.

Per la collaudazione delle singole opere l'Unione rimetterà all'autorità competente ad approvare il collaudo la contabilità finale redatta dal proprio ufficio tecnico dirigente i lavori e disporrà l'autorità stessa il collaudo, eseguito il quale restituirà gli atti all'Ente per l'approvazione quando le risul-

tanze della visita di collaudo siano favorevoli. In caso contrario sospende la collaudazione informerà l'ente dei provvedimenti da adottare nei riguardi tecnici perchè l'opera corrisponda al relativo progetto e farà procedere alla nuova visita dopo di avere avuto avviso. Si potrà prescindere dal collaudo fatto da tecnico estraneo all'Amministrazione dell'Unione quando si tratti di lavori di ordinaria manutenzione o l'importo dei quali non superi le 300 mila lire.

Se in pendenza dell'appalto sorgessero contestazioni con l'Impresa gli schemi delle eventuali transazioni saranno sottoposti all'approvazione del Ministero quando si tratti di opere eseguite per incarico dello Stato, sentito ove del caso il parere dei competenti corpi consultivi, quando ciò che si dà, si promette o si ritiene superi le lire 100 mila. A formare tale somma concorrono le transazioni che sieno intercedute precedentemente sullo stesso oggetto e per la esecuzione dello stesso contratto.

Art. 14.

Salvo diversi accordi convenuti per opere speciali i lavori di costruzione saranno eseguiti dall'Unione sulla base dell'importo risultante dai progetti regolarmente approvati, aumentato del 12 per cento per le spese di direzione e Amministrazione. Qualora nel corso di costruzione dell'Opera per qualsiasi circostanza si scorga che i fondi accordati siano insufficienti l'Unione dovrà provocare dall'Amministrazione competente gli aumenti dello stanziamento ed adottare qualsiasi altro provvedimento circa la esecuzione dei lavori che valga a procurare la utilizzazione delle parti di opere che si possono eseguire con i fondi stanziati, o almeno la loro conservazione.

Art. 15.

I lavori di manutenzione saranno eseguiti dall'Unione a rimborso di spese, aumentate del 12 per cento a compenso delle spese di Amministrazione e di direzione, salvo vengano convenuti canoni fissi annuali rivedibili di triennio in triennio, in base al saggio dei prezzi del triennio scaduto. Tali convenzioni per le opere pubbliche di pertinenza dello Stato saranno approvate per decreto Reale, udito il Consiglio di Stato.

Art. 16.

Nella esecuzione di opere la cui costruzione o manutenzione le venga affidata,

l'Unione dovrà usare il grado di diligenza di cui all'articolo 1224 del Codice civile.

Sorgendo divergenze fra l'Amministrazione committente e l'Unione la vertenza sarà inappellabilmente decisa da tre arbitri, nominati uno dall'Amministrazione committente, l'altro dall'Unione, ed il terzo, presidente, dal 1° presidente della Corte dei appello di Napoli.

Art. 17.

Alla chiusura di ogni esercizio, della differenza attiva fra le somme percepite per la costruzione e manutenzione di opere, dedotta ogni spesa, compresa la quota di spese generali, il decimo spetterà per metà al Consiglio di Amministrazione e sarà ripartito ai suoi componenti; al direttore spetterà tripla parte, al Consigliere di prefettura doppia. L'altra metà potrà essere assegnata dal Consiglio di Amministrazione in premi ai preposti alle circoscrizioni e ai direttori dei lavori in base ai risultati utili conseguiti.

Agli effetti delle sopradette partecipazioni la differenza attiva non si intenderà, riguardo alle costruzioni accertata, se non dopo l'approvazione del conto finale.

Art. 18.

L'esercizio finanziario dell'Unione incomincia il 1° luglio di ogni anno e termina il 30 giugno dell'anno successivo. Il bilancio preventivo sarà approvato dal Prefetto. Sono soggette all'autorizzazione del Prefetto tutte le deliberazioni di autorizzazione di spesa, nonché i ruoli organici e le nomine del personale anche a titolo temporaneo. Il Prefetto decide, udito il Consiglio di prefettura. Contro il diniego di approvazione potrà ricorrere, anche per il merito, alla Quinta sezione del Consiglio di Stato, la quale deciderà in Camera di Consiglio. Il conto consuntivo dell'ente da presentarsi non più tardi del 30 settembre di ciascun anno, è sottoposto all'approvazione del Consiglio di prefettura, salvo ricorso alla Corte dei conti, come per i conti dei comuni. Si applicano agli amministratori ed ai contabili dell'Unione le disposizioni degli articoli 208, 209, 210, 317, 318, e 319 della legge testo unico 4 febbraio 1915, n. 148.

Art. 19.

Con l'approvazione del bilancio preventivo dell'Unione per un determinato esercizio finanziario, le somme assegnate, ivi esposte in entrata come somministrazione del Ministero dei lavori pubblici si intendono da questo vincolate a favore dell'Unione,

alla quale saranno somministrate a richiesta del presidente del Consiglio di Amministrazione e sulla base dei progetti approvati e di analoghe deliberazioni consiliari.

Dalle somme autorizzate per la esecuzione delle opere, oltre le spese per il personale e per il funzionamento dell'ente, dovranno essere prelevate quelle per l'acquisto di impianti, macchinari, materiali e mezzi di opera e quanto altro possa essere utilizzato per opere affidate all'ente. È assolutamente vietato all'Unione di fare erogazione di fondi per scopi non attinenti a quelli per cui viene istituita.

Art. 20.

La gestione amministrativa e contabile dall'Unione è sottoposta a vigilanza dei Ministeri interessati e prima di quelli dei lavori pubblici e del tesoro, i quali a tale scopo potranno, quando lo ritengano opportuno, delegare propri funzionari per ispezioni.

Art. 21.

A sgravio della propria quota di concorso potrà la provincia di Campobasso deliberare la istituzione dei contributi straordinari di miglioriora sulle proprietà rustiche ed urbane dei comuni (colpendo più gravemente i maggiori utenti) serviti o anche semplicemente attraversati da nuove strade provinciali e da quelle comunali nella spesa di costruzione delle quali debba concorrere.

Allo stesso scopo e per la manutenzione delle strade nazionali e provinciali, nonché delle strade comunali di cui abbia assunta la manutenzione, la provincia potrà deliberare di imporre speciali centesimi addizionali alle imposte fondiari, alla tassa di famiglia ed a quella di esercizio — ove esistono — nei comuni interessati alla costruzione o manutenzione dei singoli tratti di strade. Tali centesimi addizionali speciali potranno essere soddisfatti dai contribuenti mediante prestazioni di opere manuali o mediante trasporti.

Con speciale regolamento soggetto alla approvazione tutoria del Prefetto, il Consiglio provinciale disciplinerà i contributi, i centesimi addizionali speciali e la loro commutazione in prestazione di opere, compresa la materia dei reclami giurisdizionali.

Art. 22.

Potrà il Consiglio provinciale deliberare di far ricorso al sistema della tassa speciale convertibile in prestazione in natura per

le opere di irrigazioni idrauliche e di sistemazione dei bacini montani di cui ai testi unici 25 luglio 1904, n. 523 e 21 marzo 1912 n. 442, per quelle di rimboschimento, e per quelle di irrigazione. In quest'ultimo caso per altro i contributi colpiranno soltanto i proprietari delle terre da irrigare. Sono applicabili a questi contributi le disposizioni dell'ultimo capoverso dell'articolo 21.

Art. 23.

Alla provincia di Campobasso è concesso il diritto di derivare gratuitamente ed in perpetuo tutte le acque che defluiscono nel bacino imbrifero del Biferno e suoi affluenti, così a scopo di alimentazione idrica, come per forza motrice ed irrigazione indennizzando i concessionari in atto a norma delle vigenti leggi.

La provincia di Campobasso è autorizzata a contrarre mutui per la costruzione dei detti impianti nonché per le linee di trasmissione.

Art. 24.

Le somme da erogare in ciascun esercizio fra residui e competenze a carico della parte straordinaria del Ministero dei lavori pubblici nella provincia di Campobasso non possono essere inferiori a 5 milioni.

Per gli scopi tutti contemplati nella presente legge, la Cassa depositi e prestiti, la Cassa di risparmio del Banco di Napoli e le Casse ordinarie di risparmio sono autorizzate a fare alla provincia di Campobasso mutui, ai quali sarà applicabile l'articolo 16 della legge 12 dicembre 1920, n. 855.

Art. 25.

Il Ministero dei lavori pubblici, disporrà che dall'ufficio del Genio civile siano consegnate al direttore dell'Unione, la contabilità, e tutti gli atti relativi ad opere stradali già appaltate, o in corso di esecuzione nella provincia di Campobasso, e l'Unione sottrarrà nella direzione e nella esecuzione delle medesime con le norme della presente legge.

Similmente saranno consegnati all'Unione, nello stato in cui si trovano i progetti in corso di compilazione con tutti gli atti relativi.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è dell'onorevole Canepa, al ministro della marina, « per sapere se non

ritenga urgentissimo mettere la Camera in grado di deliberare in ordine alle costruzioni navali, mentre nei cantieri e nelle officine di riparazione dei porti, imperversa la più squalida disoccupazione e, d'altro canto, si approssima la scadenza delle convenzioni marittime».

A questa interrogazione è connessa, per identità di argomento, l'altra degli onorevoli Ciano, Luiggi, Federzoni, Mancini Augusto, Suvich, Broccardi, Greco, Ciappi, Donegani, al ministro della marina, « per conoscere quando saranno presentati all'esame del Parlamento i nuovi provvedimenti per le costruzioni navali e per la marina mercantile, promessi ormai da circa un anno e non ancora concretati in un definitivo disegno di legge ».

L'onorevole ministro della marina ha facoltà di rispondere.

DE VITO, *ministro della marina*. Come ebbi l'onore di dichiarare alla Camera, quando ebbi ad esporre alcune idee in ordine alla marina mercantile, i problemi più urgenti potevano compendiarsi in quattro punti:

1º) disoccupazione della gente addetta alle costruzioni navali e alle industrie affini;

2º) ordinamento della marina mercantile, specialmente riguardo alle linee sovvenzionate e agli aiuti da dare alle linee sorte per iniziativa di privati;

3º) ordinamento del credito navale;

4º) ordinamento del lavoro nei porti.

Da mia parte, sono già pronti i progetti per quanto concerne l'ordinamento dei lavori nei porti e la riforma della legislazione per il credito navale. Su questi progetti mancano soltanto gli accordi e le intese coi miei colleghi, cosa che potrà avvenire in breve termine.

Per quanto concerne l'ordinamento della marina mercantile e le linee sovvenzionate, gli onorevoli interroganti sanno già quale sia lo stato di cose, poichè essi sono parte autorevole della Commissione che si occupa di tale argomento.

Io nutro fiducia che la Commissione potrà in breve ultimare i suoi lavori, e so che a questo lavoro sta attendendo con molta alacrità, cosicchè spero di potere anche per questa parte mantenere l'impegno assunto.

Per quanto concerne la disoccupazione, di cui particolarmente hanno parlato in questa sede gli onorevoli interroganti, posso assicurare di avere già compilato il progetto di legge e il programma dei lavori, e di avere già ottenuto questa mane il consenso del ministro del tesoro.

Sarà mia cura portare il disegno di legge alla prossima seduta del Consiglio dei ministri, e se, come mi auguro, il voto dei miei

collegi sarà favorevole, avrò l'onore di presentare il disegno di legge alla Camera nei primi giorni dell'entrante settimana.

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

CANEPA. Prendo atto con piacere delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, specialmente per l'ultima parte di cui in modo speciale mi sono occupato.

La Camera sa che il disegno di legge di cui si tratta, fu presentato come urgente fino dai primi giorni della convocazione della Camera stessa, che dopo domani compie il primo anno di vita.

Dei due progetti, uno è stato attuato per decreto Reale, l'altro è stato ritardato, non perchè l'onorevole ministro della marina ricorresse al così detto sofisma per cui si dice, da chi non vuol fare una cosa, che è troppo piccola e va inquadrata in una più grande, e non scocca mai l'ora; ma perchè egli ha intenzione di migliorarla.

L'onorevole ministro ha avuto la bontà di visitare i nostri cantieri, ed ha visto che squallore di disoccupazione vi regna, e che non è vero, come da molti si va dicendo, che gli operai di cui si tratta si siano formati per l'occasione, generati dalla guerra, e che prima facevano un altro mestiere.

Non sono giovani, ma sono artieri consumati. Qualcuno si trovava nei cantieri da 50 anni ed io li ho visti coi capelli corvini; altri da 20 o da 15, i più giovani; tutta gente che oggi è in preda alla disoccupazione.

Quindi, per amore del meglio, non bisogna prolungare questa agonia. Si avvicina anche la scadenza delle costruzioni marittime, e se non si dà mano alle costruzioni dei piroscafi vi sarà occasione, da parte di industriali, di iugulare lo Stato.

Prendo infine atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro che nei primi giorni della settimana entrante il disegno di legge sarà presentato alla Camera, anzi alla Commissione, che ne è investita *ipso iure*.

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

CIANO. Anch'io prendo atto, però con relativa soddisfazione, delle dichiarazioni dell'onorevole ministro della marina.

Dico relativa soddisfazione, perchè mentre l'onorevole ministro della marina presenterà alla Camera un disegno di legge per le costruzioni navali, che io vivamente desidero, non ha detto nulla che valga per mettere in valore le navi che sono già parzialmente costruite od in allestimento nei porti, e soprattutto per utilizzare le 150 navi che sono

ferme nei porti d'Italia con grande disoccupazione della gente di mare, e che acquistate in special modo per spinte governative sono in condizioni tali, che il ministro conosce perfettamente, da non potere affrontare la concorrenza sul mercato mondiale.

Ora mi pare che, se è urgente pensare alla costruzione di nuove navi, è anche urgente valorizzare le navi che già si hanno. Ed io spero che l'onorevole ministro vorrà studiare attentamente questo problema, con speciale riguardo alle piccole navi a vela tanto dimenticate, che sono la vera scuola dei marinari d'Italia.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Merloni, al ministro della giustizia e degli affari di culto, « sui risultati della istruttoria giudiziaria relativa all'assassinio compiutosi in Roccastrada il 24 luglio 1921, di dieci inermi e pacifici cittadini, al ferimento di moltissimi altri prima e dopo l'eccidio, e agli incendi e devastazioni che precedettero e seguirono la strage; sulle responsabilità della magistratura inquirente ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la giustizia e gli affari di culto, ha facoltà di rispondere.

CASCINO, *sottosegretario di Stato per la giustizia e gli affari di culto.* I fatti di Roccastrada, di cui pure l'altro giorno si è occupato l'onorevole Merloni in occasione di altra interrogazione sui fatti di Sorano, rappresenta uno dei più dolorosi episodi dei quali è piena, in materia, la storia di questi ultimi tempi.

Il 24 luglio 1921, sul far del giorno, un gruppo di fascisti, circa 40, montati sopra due camions si recarono da Grosseto a Roccastrada. Ivi giunti devastarono l'orologeria del comunista Tagliaferri e il bar condotto dall'anarchico Bartolotti. Alle ore 7 si avviarono verso Sassofortino; ma giunti a un chilometro di distanza, furono fatti segno a vari colpi di fucile dei quali uno colpì a morte il fascista Salvetti. Tentarono i fascisti di rincorrere gli aggressori, ma non vi riuscirono facilmente; senonchè, avendo scorto a breve distanza un pastore, lo uccisero. Al ritorno verso Roccastrada uccisero altre otto persone, appiccarono il fuoco a pagliai, a fienili, a case di abitazione.

Questi, sommariamente, i fatti che furono denunciati dalla pubblica sicurezza.

La istruttoria penale si istituì contro 48 individui, dei quali 15 comunisti e anarchici e 33 fascisti; ma cominciò a svolgersi attraverso gravissime difficoltà, sia per le circostanze improvvise e tumultuarie che prece-

dettero e accompagnarono i delitti, sia per la mancanza di elementi certi che fossero valsi ad identificare i colpevoli.

A questo si aggiunse la latitanza della maggior parte dei detenuti, inquantochè soltanto tre furono pressochè subito arrestati, mentre gli altri, benchè colpiti da mandato di cattura, si diedero alla latitanza, sottraendosi alle ricerche dei carabinieri, i quali a gran stento e a lunghi intervalli riuscivano ad arrestarne ora uno, ora due alla volta; quindi l'istruttoria subiva una certa stasi.

A superare questa stasi, valse un provvedimento che il procuratore del Re e il giudice istruttore credettero di adottare, dal punto di vista legale e morale esattissimo e giustissimo, e cioè la conversione dei mandati di cattura in mandati di comparizioni (*Commenti all'estrema sinistra*); così l'autorità giudiziaria poté mettersi in grado di dare pieno svolgimento al processo; ed oggi posso dire che siamo ormai alla fine dell'istruttoria. Da qui a giorni il processo sarà trasmesso al procuratore generale per la requisitoria definitiva.

Non mi lusingo che l'onorevole Merloni si dichiarerà soddisfatto, ma ho la convinzione che l'autorità giudiziaria non poteva fare di più e di meglio. (*Commenti all'estrema sinistra*).

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

MERLONI. Benchè l'esposizione fatta dall'onorevole sottosegretario di Stato per la giustizia abbia già dato alla Camera l'impressione della gravità dei fatti avvenuti, e l'impressione anche della gravità della condotta tenuta dalla magistratura di fronte a questi fatti, e ci sia quindi nelle sue parole quasi un implicito rimprovero, mi sento obbligato a dire che non posso dichiararmi soddisfatto della sua risposta, perchè i fatti si sono svolti in maniera ben diversa da quella che egli ha narrato, e la magistratura ha tenuto una condotta assai diversa da quella che egli ha prospettato, se non propriamente difeso.

Non ho bisogno di ricordare i particolari orrendi della strage di Roccastrada, che sono noti al Governo ed alla Camera. Nessuna parola, del resto, potrebbe descrivere l'orrore di quella giornata di sangue, in cui la delinquenza umana ha, forse, toccato gli abissi della barbarie più selvaggia e più cannibalesca.

Senza provocazioni da parte della popolazione di Roccastrada, soltanto perchè Roccastrada era stata conquistata al socialismo

attraverso le sue organizzazioni di resistenza, le sue cooperative (tra l'altro una fiorente e moderna cooperativa agricola), ed il Comune; solo perchè l'Amministrazione comunale socialista non aveva creduto di obbedire alle intimidazioni del Comando regionale dei fasci di dimettersi entro un perentorio termine di tempo, nonostante che l'intimazione fosse accompagnata con le più gravi minacce al sindaco e agli altri amministratori; solo perchè una prima spedizione punitiva non aveva raggiunto lo scopo voluto dai nemici del proletariato di Roccastrada, si organizza, di notte, a Grosseto, una nuova spedizione in forze, con due *camions* — malgrado i divieti di circolazione — carichi di una sessantina di fascisti, e tra i quali erano due impiegati dello Stato, muniti di bombe e di materie incendiarie.

Costoro arrivano all'alba a Roccastrada, e non fanno soltanto quello che ella ha detto, ma, sparano infiniti colpi all'impazzata, dall'alba, mentre la popolazione era immersa nel sonno, fino alle otto del mattino, feriscono molte persone, ne bastonano moltissime altre, assaltano, devastano non soltanto negozi, ma anche case private, e terrorizzano la popolazione.

Finalmente, dopo avere a lungo gozzovigliato anche col bottino di guerra, tratto da quella svaligiata liquoreria, cui l'onorevole Casertano ha accennato, essi partono.

Ma non sono passati dieci minuti, che i *camions* ritornano con un fascista morto. Dissero subito i giornali che c'era stata un'imboscata, la solita imboscata; ma un generale che andò poco dopo a fare un'inchiesta, ha potuto accertare essere assurdo parlare d'imboscata quando il fatto sia avvenuto, come avvenne, al sommo di una radura tutta scoperta da ogni lato e senza alcun albero.

La morte di questo fascista è ancora avvolta nel mistero. Malgrado ciò si sono compiuti moltissimi arresti, gli arresti di quei 15 socialisti e comunisti cui l'onorevole sottosegretario ha accennato, fatti nei giorni seguenti per presunzione di responsabilità, non per altro: e da allora, questi arresti sono stati mantenuti.

Viceversa è inqualificata la condotta della magistratura di fronte ai responsabili della strage che seguì. In questa seconda parte dell'eccidio i fascisti scesero dai *camions*, e come belve lanciatisi nei campi, e nelle strade della città, sparavano all'impazzata contro tutti coloro che incontravano, e così assassinarono 10 cittadini e ne ferirono moltissimi altri, la maggior parte

pacifica gente, che non apparteneva ad alcun partito, o apparteneva ad altri partiti che non fosse quello socialista, meno uno (un altro decorato di guerra) che fu strappato alla giovane sposa e barbaramente trucidato.

Non mi soffermo, come ho detto, sui particolari che riempirebbero di raccapriccio quest'aula. Dirò solo che Roccastrada è stata ancora martoriata per altre sei ore, e che agli assassini e ai ferimenti seguirono devastazioni e incendi gravissimi.

Un palazzo intero stava per bruciare, perchè al piano terreno era stato applicato il fuoco ai depositi della benzina, ma accorsero gli stessi fascisti a spegnere l'incendio, quando si accorsero che avrebbe preso fuoco anche la residenza del Monte dei Paschi.

Ora, onorevole Cascino, comincia la responsabilità, gravissima, inescusabile, della magistratura. Ella ha parlato di gravi difficoltà attraverso le quali si sarebbe svolta questa istruttoria; ma quali difficoltà?

Ci sono una sessantina di fascisti i quali tutti insieme hanno partecipato a questa strage. Lo hanno dichiarato essi stessi, quando tornati a Grosseto trionfalmente, sulla pubblica piazza hanno vantato il loro delitto, facendo persino giurare ai loro accoliti che Roccastrada doveva essere rasa al suolo. La verità è che di fronte a costoro la magistratura non si è mossa; soltanto un ispettore generale di pubblica sicurezza, dopo alcuni giorni, fece spiccare più di 40 mandati di cattura, mandati che però, come dissi altra volta, non furono eseguiti, perchè coloro che dovevano essere arrestati furono avvertiti in tempo e poterono sottrarsi all'arresto. Il capo di questa spedizione ritornò poi a Grosseto, tranquillamente e impunemente a dirigere il segretariato dei Fasci per altri due o tre mesi, accolto con tutti gli onori e con tutti i riguardi dal prefetto e dalle altre autorità.

Ed ella, onorevole sottosegretario, dice che i responsabili erano irreperibili, e che era difficile lo scovarli, quando il responsabile maggiore di questa strage, non solo era a portata di mano delle autorità, ma trattava con queste autorità da potenza a potenza?

E non solo i mandati di arresto non furono eseguiti, ma, come la Camera ha testè inteso, furono dalla magistratura — incredibile a dirsi — convertiti in mandati di comparizione, rimasti anch'essi lettera morta.

Ora io non voglio fare commenti; lascio che la Camera e l'opinione pubblica giudichino del contegno della magistratura di Grosseto. Nè, dopo quello che abbiamo udito, chiedo

provvedimenti contro di essa, che il Governo non saprebbe prendere.

Protesto, soltanto, per la martoriata popolazione di Roccastrada che attende la sua civile rivendicazione, e per il proletariato italiano in nome delle ragioni più profonde più sacre della giustizia e dell'umanità. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Visco, al ministro delle poste e telegrafi, « per conoscere, se almeno dopo il crollo del Palazzo Gravina, Napoli possa avere un degno e conveniente palazzo delle Poste, come già è stato concesso a tutte le principali città italiane; e, se, considerando che in quattro mesi dalla promessa del ministro Giuffrida, la pensosa burocrazia statale non riesce a concretare un progetto, non reputi opportuno l'acquisto dell'edificio in costruzione per la Banca Italiana di sconto, non solo perchè prontamente adattabile, ma anche per evitare che, dopo i provvedimenti del tribunale di Roma non restino soltanto in Napoli, le maestranze operaie prive di lavoro per la crisi di quell'Istituto bancario ».

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

PETRILLO, sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi. L'onorevole Visco ha l'aria di meravigliarsi che, dopo quattro mesi, una promessa ministeriale non sia stata mantenuta. Io francamente, mi sarei meravigliato del contrario (*ilarità — Commenti*).

Tanto più che la promessa, che si doveva mantenere, riguardava la costruzione del palazzo delle Poste in una città come Napoli. Ora le difficoltà maggiori che s'incontrano da parte dell'amministrazione postale...

VISCO. Solo per Napoli!

PETRILLO, sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi. ...non per Napoli, per Napoli più specialmente, perchè si tratta di costruire un palazzo nel cuore di Napoli, una città a popolazione densissima: la difficoltà è di avere un'area in punto centrale con la conseguente necessità di demolire case di abitazione per costruire un palazzo ad uso di uffici.

La difficoltà della mancanza di un'area non è stata avanzata dal Ministero delle poste, ma dalla rappretanza civica di Napoli, giacchè dopo che si era convenuto col sindaco di Napoli che il palazzo sarebbe sorto sul mercato attuale di Monte Oliveto, e si era anche fatta una bozza di convenzione fra l'amministrazione delle poste e il

municipio, il sindaco di Napoli ha fatto sapere all'amministrazione postale che non era più possibile disporre di quell'area, perchè sia la stampa napoletana, sia soprattutto la lega degli inquilini senza tetto, avevano protestato energicamente, perchè si dovevano abbattere delle case in un punto dei più centrali di Napoli.

Il sindaco stesso propose di destinare al palazzo postale un'area risultante dalla demolizione di un fabbricato del Banco di Napoli, che, per non essere abitato da inquilini, ma addetto unicamente ad uffici, sarebbe stato più comodo e avrebbe urtato meno interessi.

L'amministrazione delle poste sta aspettando ancora la risposta del sindaco che a sua volta ne aspetta un'altra dal direttore generale del Banco di Napoli, che pare sia piuttosto restio a concedere anche questo fabbricato. Anche la possibilità di questa soluzione pare si allontani.

Nel mentre si facevano queste trattative, è sopravvenuta la catastrofe della Banca di Sconto e allora a Napoli è rimasto senza destinazione il palazzo appunto della Banca di Sconto, e, quasi direi, per indicazione unanime della cittadinanza, è stato designato appunto per le poste, e io, seguendo le insistenze dell'onorevole Visco e di altri deputati napoletani non ho mancato di inviare un tecnico a Napoli per esaminare le possibilità di destinare quel palazzo alle poste.

Posso assicurare l'onorevole Visco che con un poco di buona volontà, e, sfrondando soprattutto il servizio di quella parte che non avrà immediate attinenze col pubblico, si esamina la possibilità di destinare il palazzo della Banca Italiana di Sconto alle Poste, e così dotare Napoli, se non di quello che sarebbe stato un palazzo ideale, almeno di quello che può essere rispondente ai bisogni più urgenti della città.

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

VISCO. Non mi dichiaro soddisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato. Napoli ha diritto a molte cose nelle speranze e nell'augurio del Governo: in fatto non ha niente. Non lo ha perchè da una prima area è difficile sloggiare gli inquilini, e nelle condizioni attuali una simile ipotesi non è possibile considerare. Vi è un altro ambiente, quello del Banco di Napoli, a proposito del quale non vi sono interessi da spostare. Ma il Governo nella persuasione...

PETRILLO, *sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi*. Il municipio. Non il Governo.

VISCO. ...che il direttore del Banco di Napoli non sia favorevole, non si ricorda nemmeno che vi sarebbe una legge sulla espropriazione per pubblica utilità alla quale il direttore del Banco di Napoli non potrebbe sottrarsi. Tutta la cittadinanza designa l'edificio che doveva servire a sede della Banca Italiana di Sconto. Occupando quel palazzo, si darebbe lavoro ad un ingente numero di operai. Nessun interesse potrebbe essere minacciato.

Ma il Governo manda un tecnico e non osserva che, dopo quattro mesi da quando è stata concessa la moratoria alla Banca Italiana di Sconto, questo alto tecnico incaricato dal Governo non è ancora in grado di far affermare al sottosegretario di Stato se quell'edificio che era costruito per destinazione di Banca, possa esser destinato agli scopi assai più limitati cui deve rispondere un palazzo postale.

Io protesto e, nel dichiararmi insoddisfatto, ricordo che la medesima sorte a Napoli si è dovuta subire anche per il palazzo telefonico di cui i tecnici, da 15 anni non arrivano a risolvere il problema. Se io sono stato invitato dall'onorevole Petrillo a non fare grande assegnamento sulle promesse degli uomini del Governo, debbo dichiarare che non faccio proprio nessun assegnamento sull'opera dei tecnici.

Del resto il Governo è perfettamente coerente: non volendo offrire a Napoli un buon edificio per gli uffici postali, segue quella stessa linea di condotta per cui è quello che è lo stesso servizio postale nella mia città.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per le poste. Ne ha facoltà.

PETRILLO, *sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi*. Non vorrei che la Camera avesse dalle parole dell'onorevole Visco l'impressione che il Governo non si preoccupi sufficientemente di un interesse vitale per la città di Napoli. (*Commenti*).

L'onorevole Visco sa quanto interessamento personalmente io ho messo a questa questione. Io posso dichiarare a nome del Governo che i fondi necessari per la costruzione del palazzo delle poste a Napoli sono già accantonati. Ma il Governo non può certamente procedere alla scelta dell'area perché questo è di competenza del comune di Napoli. Ora, se l'onorevole Visco, che ha molto più autorità di me presso il sindaco di Na-

poli e presso il direttore del Banco di Napoli, può ottenere l'area necessaria per costruire il nuovo palazzo, noi siamo pronti per la costruzione. Se l'area non è pronta il Ministero non ha colpa. E per quanto attiene all'adattamento dell'edificio della Banca di Sconto, l'onorevole Visco non deve credere che i tecnici dell'Amministrazione non siano stati sufficientemente coerenti nel dare il loro giudizio circa l'opportunità o meno di destinare il palazzo della Banca di Sconto. L'onorevole Visco comprende per fettamente come la clientela delle poste sia un po' più vasta della clientela di una banca, sicché il palazzo di una banca non si può adattare facilmente a tutti i bisogni di una amministrazione postale. Il palazzo della Sconto non è sufficiente per tutti i servizi postotelegrafonici. Solo staccando tutto ciò che non è ad immediato contatto col pubblico, come gli apparati telegrafici che saranno portati in un altro palazzo, già in costruzione, si potrà tentare l'adattamento del palazzo della Banca di Sconto agli usi di un ufficio postale.

PRESIDENTE. Seguono due interrogazioni, su identico argomento, degli onorevoli:

Lanfranconi, al ministro del tesoro, « per conoscere quali ragioni lo hanno indotto a proibire in modo tassativo l'acquisto dei pacchi vestiario (residuati in numero stragrande nei magazzini militari) da parte di militari di truppa e di ufficiali che li avrebbero pagati fino a ottanta lire; per poi arrivare a concederne la vendita in blocco all'ormai famoso quanto nebuloso Sindacato nazionale delle cooperative, impersonato nell'altrettanto famoso italo-orientale signor Kirchen, affidando la fissazione del prezzo ad una Commissione mista, soggetta all'arbitrato inappellabile dell'ufficio approvvigionamenti delle ferrovie di Stato; e per sapere quali provvedimenti intenda prendere a tutela del patrimonio dello Stato dal momento che, mentre la Commissione predetta aveva stabilito il prezzo in lire 65, per pacco, l'ufficio approvvigionamenti, invocato come arbitro dall'interessato, ha finito per ridurre il prezzo a lire 23 (ventitrè) e già sono cominciate le consegne »;

Dugoni, (Ballesi), al ministro del tesoro, « per sapere con quali criteri e con quali garanzie furono venduti al Sindacato nazionale delle cooperative i manufatti residuati di guerra di alcuni depositi militari, ceduti dallo stesso Sindacato di pseudo cooperative non a beneficio del consumatore, ma della privata speculazione ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro ha facoltà di rispondere.

DE CAPITANI, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. Nessuna proibizione venne data mai dal Ministero del Tesoro per la cessione dei pacchi vestiario ai militari e agli ufficiali, anche perchè ciò non avrebbe potuto fare non dipendendo direttamente da esso l'alienazione dei materiali residuati dalla guerra.

Devo dichiarare poi che al Sindacato nazionale delle cooperative non furono dalla ferrovia venduti tutti i pacchi vestiario, ma vennero dati quei materiali che erano disponibili nei magazzini di vestiario, di equipaggiamento e di casermaggio dei depositi dei corpi d'armata di Genova, Milano e Trieste, nei quali materiali però non sono compresi grandi quantità di pacchi vestiario. Ciò premesso io convengo pienamente con gli onorevoli interroganti sopra la importanza e gravità dell'argomento in quanto riguarda la cessione dei materiali al predetto sindacato e l'intervenuto del signor Kirchen nella vertenza. Come ben sanno gli onorevoli interroganti di tutta la materia fu poi investita la Commissione d'inchiesta sulle spese di guerra; ed essi vorranno con me convenire che mentre la Commissione predetta sta compiendo il suo diligente lavoro, non posso anticipare un giudizio sui contratti interceduti tra l'amministrazione di Stato e il predetto sindacato.

Credo pertanto che saranno perfettamente di avviso di attendere con fiducia quel giudizio che oggi non posso anticipare, ma che mi auguro possa venire presto emesso dall'autorevole consesso che è diretta emanazione dei due rami del Parlamento. (*Approvazioni*).

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

LANFRANCHI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle sue spiegazioni, e, accogliendo quanto egli dice, attenderò il responso della Commissione d'inchiesta, e non mancherò certamente di sollecitarne l'opera.

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

DUGONI. Debbo dichiarare subito che la risposta del sottosegretario di Stato per il Tesoro mi sodisfa, in quanto pone fin d'ora la questione sul terreno su cui va messa, e che io aveva prospettato più chiaramente nella precedente interrogazione che non per colpa mia è decaduta.

È una questione gravissima che coinvolge l'interesse del pubblico erario per

somme ragguardevolissime. Chi parla di 20 milioni, e chi parla di somma maggiore.

I materiali residuati di guerra di tre depositi importanti come quelli di Torino, Milano e Trieste certamente dovevano assurgere ad una somma importante.

Ora, la Commissione d'inchiesta per le spese di guerra, della quale fanno parte anche uomini del mio partito e che io molto rispetto, dovrà necessariamente indagare, con tutta diligenza, per stabilire quali furono i criteri informativi seguiti dalla Giunta della Commissione interministeriale per addivenire ad un contratto con tanta sollecitudine.

Ho voluto presentare questa interrogazione, oltre che nell'interesse pubblico, nell'interesse anche del movimento cooperativo, che è diffamato da un Sindacato di pseudo-cooperative, che, sotto l'ombra l'egida del nome della cooperativa, ha maturato favorosi interessi a vantaggio privato.

È bene si sappia che quella campagna diffamatoria ed infame che fu condotta sul *Giornale d'Italia*, ad opera e firma di un certo rezioli, è dovuta esclusivamente al consiglio ed al contributo di quel Sindacato di pseudo-cooperative che si chiama Sindacato nazionale delle cooperative.

Mi sia pertanto permesso chiedere al Governo del mio Paese se il capo di esso Governo può ancora ricevere, valorizzandoli, i rappresentanti di un organismo sotto inchiesta e se questa gente che ha diffamato il movimento cooperativo, può degnamente rappresentarlo.

Comunque, dichiaro che sono soddisfatto delle precise dichiarazioni e del riserbo, che io comprendo, dell'onorevole sottosegretario di Stato per il Tesoro, e mi auguro che una sua parola di sollecitudine presso la Commissione d'inchiesta sulle spese di guerra possa portare prossimamente un risultato in questa Camera, tale da mettere in luce le male fatte, e da condannare i veri colpevoli che gettano tanto cattivo nome sul movimento cooperativo italiano.

PRESIDENTE. È così trascorso il tempo assegnato alle interrogazioni.

Votazione segreta.

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

Conversione in legge dei decreti luogotenenziali 11 ottobre 1917, n. 1661, 10 gen-

naio 1918, n. 74 e 10 ottobre 1918, n. 1595, riguardanti il passaggio degli istituti nautici alla dipendenza del Ministero della marina. (*Approvato dal Senato*). (1099)

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 20 gennaio 1918, n. 136, concernente promozioni a capo disegnatore di 2ª classe della Regia marina. (566)

Conversione in legge del Regio decreto 8 gennaio 1920, n. 57, relativo alla proroga del decreto luogotenenziale 18 maggio 1919, n. 796, sul funzionamento dei manicomi gestiti da privati. (912)

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 3 settembre 1916, n. 1159, relativo alla concessione di una speciale aspettativa agli ufficiali della Regia marina per ragioni di alto interesse pubblico. (1052)

Conversione in legge del Regio decreto 14 novembre 1919, n. 2267, circa il trasferimento nel ruolo del servizio attivo permanente di ufficiali medici di complemento. (*Approvato dal Senato*). (1093)

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 27 febbraio 1919, n. 296, che reca provvedimenti per gli esami negli istituti nautici durante l'anno scolastico 1919-20. (*Approvato dal Senato*). (1100)

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 26 agosto 1917, n. 1473, relativo alla compilazione del quadro di avanzamento a sottotenente macchinista. (*Approvato dal Senato*). (1053)

Conversione in legge del Regio decreto 7 marzo 1920, n. 315, che eleva i limiti massimi della tassa comunale di escavazione della pietra pomice nell'isola di Lipari. (676)

Conversione in legge del regio decreto-legge 21 luglio 1921, n. 1061, col quale viene prorogato il termine per le affrancazioni consensuali degli usi civici nelle provincie dell'ex-Stato pontificio. (955)

Si voteranno inoltre a scrutinio segreto i due disegni di legge che sono stati approvati per alzata e seduta nella seduta anti-meridiana, e cioè:

Tumulazione della salma del cavaliere Giuseppe Manfredi, già presidente del Senato del Regno, nella chiesa monumentale di San Francesco in Piacenza. (*Approvato dal Senato*). (811)

Procedimento per ingiunzione. (1441)

Si faccia la chiama.

CAPPELLERI, *segretario*: fa la chiama.

PRESIDENTE. Lascерemo aperte le urne.

Presentazione di un disegno di legge.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge, già approvato dall'altro ramo del Parlamento: conversione in legge del Regio decreto 24 marzo 1921, che rende definitiva la validità di taluni decreti luogotenenziali recanti provvedimenti di tariffe di trasporto sulle ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione di questo disegno di legge, che sarà trasmesso alla Commissione competente.

Svolgimento di proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: svolgimento di una proposta di legge dei deputati Bubbio, Corazzin ed altri, per la concessione di agevolazioni ferroviarie ai dipendenti degli enti locali. Se ne dia lettura.

CAPPELLERI, *segretario*, legge. (V. *Tornata del 30 marzo 1922*).

PRESIDENTE. L'onorevole Corazzin ha facoltà di svolgerla.

CORAZZIN. Onorevoli colleghi, parlo anche a nome dell'onorevole Bubbio, primo firmatario della proposta di legge.

Fin dalla passata legislatura, noi avevamo presentato questa proposta di legge che, presa in considerazione dalla Camera, veniva esaminata dagli uffici. Fu nominato il relatore e stesa la relazione favorevole, ma purtroppo non si arrivò alla discussione.

Abbiamo creduto doveroso di ripresentarla, sia perchè la proposta risponde a uno dei desiderata della classe degli impiegati degli enti locali, sia perchè riteniamo fermamente doveroso dimostrare ai modesti, ma fattivi collaboratori delle nostre Amministrazioni locali, come alla Camera sta a cuore la loro causa, e nel contempo la volontà di togliere una evidente ingiustizia finora usata contro di loro e dovuta al fatto che di concessioni, come questa proposta, usufruiscono altre categorie, che non hanno titoli maggiori di essa.

Io mi auguro che la proposta possa arrivare presto alla soluzione favorevole e desiderata, e prego la Camera di volerla prendere in benevola considerazione.

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

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Con le più ampie riserve, il Governo non si oppone alla presa in considerazione di questa proposta di legge.

PRESIDENTE. Metto a partito la presa in considerazione della proposta di legge del deputato Bubbio.

(È presa in considerazione).

**Seguito della discussione dei disegni di legge:
Stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari 1921-22 e 1922-23.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: seguito della discussione dei disegni di legge:

Stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari 1921-22, e 1922-23.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pestalozza.

PESTALOZZA. Mi soffermo onorevoli colleghi, su due argomenti principali, quello delle ferrovie, e l'altro della navigazione interna, connesso a quello di nuove comunicazioni internazionali.

La situazione ferroviaria nostra, è tale da render necessario di discutere e deliberare un piano organico, razionale, di ricostruzione.

E questo si deve anteporre a tutti gli sforzi di rinascita economica; poichè raggiungere il mezzo precipuo di scambio pel commercio degli uomini e delle cose è indispensabile.

Nel Belgio, in Francia, fu ciò compreso all'indomani dell'armistizio. In Inghilterra, la Camera dei Comuni dedicò parecchie sedute al riordinamento delle proprie ferrovie, non trascurando alcun lato del problema (costruzioni, personale, tariffe).

In Italia, non solo non si affronta la questione del riordinamento ferroviario, ma dinanzi al crescere quotidiano di aspre difficoltà, si procede con espedienti che non attenuano la crisi.

La crisi ferroviaria italiana, non è tanto nelle cifre del bilancio in *deficit* per un miliardo e mezzo di lire, quanto nelle cose del servizio: non tanto nel numero degli orari dei treni, quanto nella disorganizzazione del traffico merci; non solo nel minor rendimento della mano d'opera quanto nei mal combinati turni di servizio che obbligano i ferrovieri a percorrere tre ore di treno per prender servizio! Ma anche nella confusione della burocrazia. Trattasi di una

crisi complessa di elementi, fatta di piccole e grandi cose. Taluni elementi non dipendono da noi: se il carbone che i signori Alleati ci mandano, è cattivo, non dà pressione, sciupa il macchinario, non v'è Governo che possa compiere il miracolo; e per molto tempo ancora, fino ad elettrificazione completa, l'Italia sarà alla mercè del carbone straniero.

Ma la mancanza principale, sta nel materiale rotabile, come giustamente osservava l'onorevole Mazzini ieri.

Durante la guerra, si affermava di voler trasformare molte delle industrie belliche in industrie ferroviarie. Ma appena qualcuna ha osato farlo; ed abbiamo ancora, oggi 1600 macchine da riparare e 20 mila carrozze.

Si parla di un'ordinazione in corso per 1750 milioni di lire per costruzioni di nuovo materiale, del quale ieri si è occupata la Commissione dei lavori pubblici.

A questo proposito, il *Corriere della Sera* in un articolo d'ieri, riferisce che le ferrovie siano costrette al disavanzo da quegli industriali che ottengono prezzi di favore per le loro forniture, ed impediscono poi, con dazi doganali, l'entrata di materiale estero, a buon mercato.

Ma io rivolgo a questo punto, una domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

In conto riparazioni dalla Germania, non è possibile ottenere [qualcosa anche per le ferrovie nostre? O è forse vero che il sottosegretario per il Tesoro onorevole De Capitani, non riesce a condurre in porto un progetto del Ministero, perchè in contrasto con quella classe industriale, che cerca d'impedire l'introduzione di materiale, per paura di veder lesi i propri interessi? Continuino la loro azione in favore dei consumatori, l'onorevole ministro e sottosegretario per il Tesoro. È venuta finalmente la volta che anche gli interessi del pubblico e del cittadino italiano si vedono tutelati. Quanto materiale elettrico, portato in Italia contribuirebbe ad affrettare la costruzione di numerosi impianti!

L'onorevole Donati, se non erro, rilevava come il disavanzo attuale non debba attribuirsi al personale solamente, che ha ottenuti quei miglioramenti che le necessità di vita, consigliavano concedere, tempestivamente, evitando così esperienze dolorose. ma che tutti sono un po' responsabili della situazione. Lo stesso organismo ferroviario, uno stato dentro uno stato, nel

quale a sua volta si trovano tanti compartimenti e circoli ferroviari, quasi autonomi, è causa non ultima del fatale andamento.

Che se poi diamo uno sguardo alle cifre, che io ripeto, (presso a poco quelle esposte dal collega Mazzini), vediamo che per l'esercizio 1913-14 le spese furono:

per il personale 234 milioni, per il carbone 76 milioni, per le complementari 216 milioni; in totale 526 milioni;

per l'esercizio 1918-19 le spese furono:

per il personale 797 milioni, per il carbone 526 milioni, per le complementari 378 milioni; in totale 1,701 milioni;

per l'esercizio 1920-21 le spese furono:

per il personale 2,000 milioni; per il carbone 1,000 milioni, per le complementari 600 milioni; in totale 3,600 milioni.

Il bilancio da un utile di 27 milioni, è passato ad un *deficit* di oltre il miliardo.

Osservate: come il personale vi influisca grandemente, ma anche il carbone; e ricordate che mentre il personale dei gradi inferiori ha avuto aumenti 7 volte maggiori, quello dei gradi superiori lo ha avuto di 2-3 volte. Una perequazione è reclamata.

Già portai la questione, discutendosi le tabelle organiche; il ministro Peano, allora aveva promesso di occuparsene. Ora l'onorevole Riccio deve far sua la promessa; diversamente dovremmo concludere che la classe dei tecnici è perseguitata dal Governo, perchè anche nel personale del Genio civile essi si vedono posposti agli amministrativi. E nel Ministero stesso (che pure ha tante competenze) non trovate un ingegnere tra i ministri nè fra i sottosegretari. Una riforma organica è necessaria.

Il senatore Bianchi ha messo in luce che i 200 mila agenti delle ferrovie, costeranno tra poco più di 2 miliardi all'anno; a questa cifra, aggiungiamo 1,000 milioni per il carbone; 525 per spese generali ed ecco un bilancio di 3 miliardi e mezzo con un servizio che, misurato all'unità del movimento non supera quello del 1913, il quale costava 615 milioni con appena 150 mila agenti.

Eppure è necessario non dimenticare che dal servizio ferroviario dipende il credito dello Stato di fronte all'estero; che l'Italia ha interesse a riattivare un largo movimento di forestieri, donde ci venne sempre non poca ricchezza.

Ognuno ricorda come le ferrovie costrutte a cura dei diversi governi che reggevano l'Italia, fossero affidate a tre grandi società che ne tennero l'esercizio, fino a che il Governo ha riscattato le sue linee e le ha te-

nute in esercizio fino al 1885, quando, a cagione del pessimo servizio pubblico, il Governo le ha cedute a tre compagnie, Adriatica, Mediterranea e Sicula, le quali avevano l'obbligo delle costruzioni, e corrispondevano una percentuale degli utili allo Stato. Le tre società, realizzarono utili per gli azionisti e pel Governo; giovarono al traffico, alle industrie; costrussero nuove linee e non ebbero mai interruzioni di servizio.

Ma il Governo non ha voluto saperne di esercizio privato, e nel 1905, scadendo le convenzioni, ne ha assunto il servizio diretto mentre in America molti Stati votavano leggi, con proibizioni allo Stato di costruire od esercitare ferrovie. L'esercizio è passato dall'organizzazione di uomini specialisti, di lunga pratica amministrativa, alla mercè di un direttore legato da ministri, parlamentari, contornato da un esercito di capi, ispettori, capi uffici, tutta gente ottima, ma senza iniziativa e risorse.

Il personale come ho detto, crebbe da 100 mila a 200 mila senza i 40 mila avventizi che attendono, la maggior parte ex combattenti, verso i quali l'amministrazione non ha creduto usare trattamenti di favore; vennero protetti giovanetti, donne; messi all'indice i sacrificati per la patria. La delegazione Trieste-Trento, poi ammise gli ex combattenti della cessata monarchia. Occorre una revisione delle assunzioni e sistemazioni. Mentre sulle ferrovie dal 1885 al 1905 il personale si mantenne nelle proporzioni di sette al chilometro, si è ora arrivati a 15.

Il soprannumero è determinato ad esempio, dalla guardia di un casello di cantoniera, dove bastava per un passaggio a livello, la moglie dell'incaricato, ed era pagata quale guardia barriera; adesso abbiamo 3 uomini di otto in otto ore. Anteguerra avevano L. 69 mensili; oggi lo stipendio è di L. 700, più la moglie, più due supplenti.

In Francia vi sono donne che fanno servizio di controllori. Da noi sullo stesso treno, di breve percosso, vi sono fino a quattro controllori gallonati!

Siamo davanti alla rovina d'una azienda che avrebbe dovuto essere attiva e concorrere alla ricchezza della Nazione. Al punto in cui siamo non vi è che l'esercizio privato che può salvare la situazione. Ma pur troppo, chi oserà raccogliere l'eredità? Il Governo deve impedire il disastro economico, e ricordarsi che è giunto il tempo delle economie.

Dobbiamo dire forte a quanti organizzano e minacciano scioperi che non è più possibile continuare nella via delle concessioni, delle indennità di ogni genere.

In ogni modo si esca da questo stato d'incertezza che obbliga il ministro dei lavori pubblici di assumere la responsabilità di quanto una azienda autonoma compie.

La classe dei ferrovieri, salvo qualche perequazione fra il personale tecnico al di sotto ancora delle paghe percepite da capi treno e macchinisti, è quella che sta meglio. Gli altri impiegati dello Stato guardano con invidia alla classe dei ferrovieri.

Vediamo di diminuire le spese; negli affitti dei locali per contenere un personale mastodontico, si spendono milioni per ogni compartimento.

Non parliamo delle spese enormi, di riscaldamento, illuminazione, cancelleria, mobilio per tanti locali e tanti impiegati che non saprebbero dire, ad un *referendum*, quante ore effettive impiegano, e quante ne impiegherebbero se dovessero lavorare per proprio conto.

Vi è insomma un esercito di 200 mila e più uomini, con generali, colonnelli, capitani di grande valore, ma che non riescono a farsi ubbidire dai subalterni. Il senatore Brioschi diceva che il Governo è cattivo industriale e che non doveva assumere l'esercizio delle ferrovie senza pensare ad assicurarsi la stabilità del bilancio.

Il senatore Cefaly, il 30 gennaio 1911 al Senato ammoniva il Governo di non cedere davanti alle minacce degli scioperi ferroviari e di affrontarli risolutamente, anche a costo di ritornare alle antiche diligenze, pur di non veder minacciata di continuo, la vita economica e politica del Paese. Sono passati molti anni, ma il tema è ancora d'attualità; la Nazione è sull'orlo del fallimento.

Nella massa dei ferrovieri, il buon senso incomincia a prevalere; ma si persuadano i pochi ribelli che il male che viene alla Nazione si riversa anche sulle loro famiglie.

Ho accennato alla necessità di trasformare i mezzi di trazione a vapore in quello a trazione elettrica.

Ma il desiderio dell'agosto 1919, rimarrà sterile se non penseremo ad aumentare la forza motrice.

Io insisto solamente sulla necessità di produrre quell'energia che deve servire alla azienda ferroviaria non solo, ma a tutta la economia nazionale.

Vediamo di aiutare tutti coloro che desiderano produrre nuove forze, e non solo i

grandi industriali idroelettrici, ma anche i piccoli.

Oggi molti impianti grandiosi di produzione oltre i 5000 HP, sono rimasti incompleti perchè sopravvenuta, col dopo guerra, la crisi economica, mancano i mezzi per continuarli. E nuovi impianti di derivazione nessuno osa affrontarli.

Ma intanto circa 100 mila cavalli che potrebbero già esser sul mercato, non lo sono.

Il Governo deve pensare a questi facilitando l'esecuzione, promuovendo se necessario, da parte della Cassa depositi e prestiti un prestito congruo.

Ma il Governo deve pure provvedere ai piccoli ed ai medi impianti di più facile attuazione perchè alla portata dei più.

Un emendamento al decreto-legge 9 novembre 1919 potrebbe mettere in condizioni l'Italia di aver presto numerosi impianti fra i 100 e 500 HP.

Nelle nostre zone alpine, molti sono i torrenti inutilizzabili perchè il costo dell'impianto non assicura un reddito proporzionale alla spesa.

Il decreto-legge succitato viene in aiuto dei produttori di energia idraulica con un sussidio di L. 40 per ogni cavallo prodotto. Ma per i grossi industriali, tale sussidio è irrisorio e per i piccoli non serve affatto. Oggi, il valore medio di un cavallo prodotto si aggira sulle 1200 lire.

Il Governo deve, con un emendamento, portare il sussidio a lire 500 per cavallo per una produzione forza superiore ai 300 HP, favorendo specialmente gli enti locali.

Moltissimi comuni e provincie, hanno presentato e fatto studiare progetti di piccoli impianti. La parola di aiuto da parte del Governo li metterebbe, senz'altro, in grado di costruire.

Prego quindi l'onorevole ministro dei lavori pubblici ad accogliere questa mia proposta che ho formulato in una prima parte dell'ordine del giorno. Eviteremo così il pericolo di dover ricorrere all'estero per assicurarci energia.

Il ministro dei lavori pubblici, farà bene a presentare per la conversione in legge alla Camera, il decreto 2 novembre 1919, riguardante la nuova legislazione di derivazioni.

Ed ora, onorevoli colleghi, permettete che accenni ai due grandi problemi connessi col problema dei trasporti: quello della navigazione, nella Valle padana e delle comunicazioni attraverso nuovi valichi alpini.

Il problema della navigazione padana, è connesso, in certo qual modo, col problema

dell'attraversamento della catena orientale delle Alpi e la soluzione di questo quesito eserciterà, a sua volta, un'azione sulla prima.

Attraversando, con nuova ferrovia, le Alpi orientali, si estende ad oriente il campo d'azione della linea del Po e se ne aumenta il traffico e la produttività.

In analoghe condizioni si troverà il Valico delle Alpi orientali, il quale crescerà in produttività quando le provenienze del commercio marittimo saranno conglobate nella sua zona d'azione fino a Milano, il che sta in effetto per verificarsi, poichè i lavori di canalizzazione del tronco Milano-Venezia sono iniziati, come pure la sistemazione del Po, nel tronco da Brondolo a Cavanella, permette ai porti di Venezia e di Chioggia di avere già la nuova comunicazione pronta.

Io non mi tratterò per ora, onorevoli colleghi, a discutere nei confronti fra i nuovi valichi alpini progettati per l'attraversamento, quale fra la Grejna e lo Spluga, debba avere la preferenza nell'interesse generale del paese nostro.

Ma, certamente nel confronto di essi, la navigazione del Po influisce assai in favore della Grejna, poichè le avvicina la Lombardia ed il Veneto.

Posta come base la linea navigabile Milano-Venezia, è sorto il proposito di collegare la Metropoli lombarda coi laghi, mediante canali di potenzialità pari. E tale collegamento non è desiderabile soltanto per il commercio regionale, ma anche allo scopo di facilitare il trasporto delle merci provenienti dalla Svizzera per imbarcarle a Venezia, e di quelle che provenendo dal Mediterraneo, alla Svizzera fossero dirette.

È dunque preciso e netto il problema della preferenza da darsi al collegamento di Milano col lago di Como, cui farebbe capo la ferrovia della Spluga: oppure a quello fra Milano ed il lago Maggiore, sul quale sboccherebbe, per la via del Gottardo, il valico del Grejana.

Vediamo adunque, prescindendo dalla questione del Valico, quale delle linee anzidette sia da preferirsi nei riguardi dal regime di traffico che si sta costituendo dopo il crollo del grande impero commerciale tedesco.

La presidenza dell'associazione nazionale di navigazione interna, invitata dalle Camere di commercio italiane per la Svizzera, ad esprimere il proprio giudizio in merito alla preferenza da darsi, ha risposto dichiarando che « è utilità di entrambe la opportunità di aprirle al più presto » (Bollettino Asso-

ciazione Congresso Navigazione, 10 ottobre 1918).

Ma io ritengo che, nell'impossibilità di intraprendere contemporaneamente due opere di cospicuo onere finanziario, sia doveroso decidersi per l'una o per l'altra via: e di invitare il Governo a prendere sollecitamente una decisione che sarebbe dannoso rimettere a futuro troppo remoto. E ritengo, senz'altro, che sia opportuno dichiararci a favore della linea navigabile Milano-Lago Maggiore.

Non ricorderò le ragioni tecniche, economiche, che hanno già avuto adesioni di enti e personalità, alla cui autorità mi riporto; citerò qui solo alcuni fatti salienti, che possono interessare la Camera. Anzitutto la regione del Verbano, ha centri abitati industriali importanti. Poi al Verbano fanno capo due linee internazionali importanti; quella del Gottardo e quella del Sempione col Lötsehberg.

Il lago di Como è invece completamente chiuso verso l'estero, e tale rimarrà fino a quando non sarà risolto il problema dello Spluga che lo metta in relazione con la ricca valle del Reno ed il resto dell'Europa centrale.

D'altra parte, la lunghezza del canale Milano-Lago Maggiore, prevista in chilometri 72,184 con dislivello di metri 79,22, senza tratti in galleria, con solo otto conche, rappresenta un buon elemento di preferenza in confronto al canale Milano-Lago di Como; con dislivello di metri 92,13 e lunghezza chilometri 77,76 nel progetto del collega onorevole Sanjust, che utilizza il naviglio Martesana: canale che nel progetto Majocchi-Beretta invece (con raccorcio Monza Vimenate Lecco) verrebbe ridotto a 56 chilometri con percorso in galleria per chilometri 5 e mezzo e numerose conche: il tutto con spesa di gran lunga superiore a quella che si richiederebbe per il canale Milano-Verbano.

La forza elettrica utilizzabile lungo il canale del Lago Maggiore è prevista in 40 mila HP in confronto dei 25 mila ritraibili dal canale Milano Lario.

La distanza dallo incile del primo di tali canali ai centri industriali, ferroviari e marittimi, più cospicui della progettata rete di navigazione interna, è minore di quella che esisterebbe tra lo incile del canale Lario ed i centri medesimi come risulta dallo specchio seguente:

Novara-Lago Maggiore, 43 chilometri;
Novara-Lago di Como, 138 chilometri;

Torino-Lago Maggiore, 143 chilometri;
Torino-Lago di Como, 237 chilometri;

Genova-Lago Maggiore, 173 chilometri;
Genova-Lago di Como, 288 chilometri;

Venezia-Lago Maggiore, 1471 chilometri;
Venezia-Lago di Como, 479 chilometri;

Savona-Lago Maggiore, 250 chilometri;
Savona-Lago di Como, 382 chilometri.

Onorevoli colleghi. Il supposto d'un grande sviluppo della navigazione interna, è che, entro un raggio non molto esteso dal corso di acqua che si vuole utilizzare, esistono grandi masse di merce povere da trasportare a mezzo di facili raccordi per via d'acqua o ferroviaria.

Ora, la Svizzera coi 4,000,000 di abitanti, non può dare di per sè, a una via d'acqua che la raccordi col Po, un grande traffico di dette merci. Essa poi è orientata verso i grandi empori marittimi del Nord, a cui la collega il Reno. Ma v'ha altro; per i suoi trasporti marittimi quello Stato, dopo le esperienze della guerra, si va procurando una flotta mercantile, che farà capo al porto di Cettes in Francia.

Nè si dimentichi che, per i suoi rapporti commerciali con l'oriente europeo, aperto dalla guerra, al più largo avvenire e dal quale la Svizzera trae frumento, petrolio, questa pensa alla non difficile comunicazione col Danubio per il Lago di Costanza, ad Ulma, il che potrebbe diminuire ancora la zona d'influenza che potrebbe costituirsi intorno alle vie navigabili, le quali dai laghi lombardi, scendessero alla valle Padana.

D'altra parte, la merce caricata su ferrovia, non può sopportare spese di scarico e ricarico su via d'acqua, se non abbia destinazione lontana dal punto in cui essa lascia, per questa, la via ferroviaria.

Sembrami quindi che se ne possa trarre la conclusione che i raccordi fluviali coi nostri laghi non possono, oltre che al traffico locale, giovare che ai carichi con destinazione a Milano ed oltre; cioè avviati al di là dei nostri maggiori centri, accaparratori di materie prime e di materie povere.

Occorre quindi contenere i nostri disegni entro i limiti territoriali, segnati dal traffico reale e da quello maggiore ragionevolmente prevedibile, i quali avranno e manterranno carattere essenzialmente locale, e anche per codeste ragioni non credo arbitraria la conclusione che nei riguardi delle comunicazioni fra Milano ed i laghi, occorre limitarsi a quell'opera che con minore dispendio, e minori difficoltà tecniche, assicuri le comu-

nicazioni stesse, e cioè al canale Milano-Lago Maggiore, ricordando in proposito le parole che il Loiseau fin dal 1907 dedicava all'argomento:

« Grandissimo sarebbe l'interesse della ferrovia del Sempione, sboccante sul Lago Maggiore, qualora « da qui partisse » una ininterrotta linea navigabile che giungesse ai porti della penisola balcanica, attraversata essa pure da una ferrovia di 400 chilometri dal porto di Antivari al Danubio. Sarebbe la congiunzione parallela al Mediterraneo, « delle Alpi con il Mar Nero ».

Il progetto di canalizzazione della nuova via acqua Verbano-Milano deve naturalmente studiarsi di comune accordo con la vicina navigazione Svizzera, perchè è inerente ad esso la regolarizzazione delle acque del Lago Maggiore.

Numerose sono le derivazioni d'acqua del Ticino, antiche, recenti ed allo studio, che attendono di essere disciplinate nei rapporti della navigazione dell'irrigazione, della utilizzazione di forza motrice. Diverse domande di concessione vennero inoltrate per la costruzione di una diga a valle di Sesto Calende per regolare il livello del lago e diedero luogo a discussioni ed opposizioni varie. Tra i governi svizzero ed italiano, era intervenuto nel 1898 uno scambio di idee: è stato stabilito, sentito anche il Consiglio di Stato del Canton Ticino, come quota d'invaso $\times 0.60$ al di sopra dello zero dell'idrometro a Sesto.

In seguito, null'altro avvenne di ufficiale; occorre quindi riattivare e spingere con sollecitudine le trattative fra i due Stati.

La Commissione per l'incremento della navigazione interna presieduta dall'amico illustre onorevole Bignami, nel maggio scorso si riuniva per esaminare un progetto redatto dal comune di Milano, per un canale fra il nuovo porto ed il Lago Maggiore.

E questa Commissione faceva voti per il completamento degli studi tanto sulla sponda destra quanto sulla sponda sinistra del Ticino; perchè venissero iniziate trattative perchè le provincie di Torino e Novara avessero a precisare le loro intenzioni nell'eventualità del canale navigabile da costruirsi in Piemonte.

Invitava il Governo a prendere una decisione circa le proposte già fatte pel nuovo canale Elena a scopo d'irrigazione, e ad uno studio definitivo per l'invasamento del Lago Maggiore, d'intesa col Governo svizzero.

L'intesa è sentita da tutti e già la Camera di commercio italiana in Ginevra ha provocato un convegno in proposito, ma occorre

che il Governo italiano abbia ad abbandonare il suo disinteressamento ed intervenga per risolvere i vari problemi che da tempo attendono decisione, e per dichiarare la precedenza al progetto di via navigabile Milano-Lago Maggiore: e dare il suo appoggio per tutti e due i canali, perchè nel grande piano regolatore della navigazione interna tutti vi sono compresi.

Navigare necesse, onorevoli colleghi. Si affretta il desiderio degli italiani, che è assai modesto, di ritornare all'antico quando i grandi zatteroni impiegavano un mese per portare dai laghi nostri a Venezia i graniti e il legname. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lombardo-Pellegrino.

LOMBARDO-PELLEGRINO. Dalla discussione dei precedenti oratori è risultato unanime che il bilancio dei lavori pubblici dovrebbe essere coordinato a un sistema produttivo. Questa coordinazione produttiva intendo rilevare, non tanto in rapporto ai problemi che i precedenti oratori hanno esposti, quanto esclusivamente in rapporto ad alcuno di essi, fuggacemente, quello dei porti, e ad altro di cui nessuno si è occupato, quello della politica dei lavori del terremoto.

Accenno in primo luogo, ai porti di rifugio, a questi porti proletari (*Commenti*) che sono abbandonati nella relazione, perchè nella relazione Ciappi vedo riferimenti a porti di rifugio dell'Adriatico e del Tirreno, ma non vedo nè pure accennata la costa meridionale della Sicilia. E non è un interesse particolare che metto in evidenza, onorevole ministro, perchè è una intera provincia, è tutta una parte di quell'isola; sono città di 60,000 anime come Vittoria, con le circostanti zone di Santarosa, di Biscari, di Scoglitti, con un meraviglioso *hinterland* a cultura intensiva dovuto al trionfante lavoro di quei contadini; sono paesi interi bloccati dalla quasi inesistenza di trasporti ferroviari e che hanno, perciò, urgente bisogno dello sbocco al mare soprattutto nelle nuove necessità del commercio mediterraneo. Or bene un progetto di porto per Vittoria si dibatte da venti anni — altro che porto proletario! — e non s'è fatto neanche un approdo elementare. Vi sono delle proposte miserime per quattro milioni, che però si sono liquidati e sperduti nei corridoi del Ministero: e il porto non è riuscito a sorgere dall'angiporto della burocrazia.

Dunque un'intera provincia senza respiro al mare, senza quel respiro che in questo momento darebbe anche aria alla disoccupazio-

zione, all'enorme interesse delle nostre classi lavoratrici, perchè vi è tutta una popolazione marinara, una popolazione di pescatori che non ha lavoro — la popolazione di Scoglitti —, vi è tutta una popolazione di contadini che ha difficoltà a esercitare i suoi traffici, se non si attiva quel porto di rifugio, a spese esclusive dello Stato.

Ricordo all'uopo all'onorevole ministro la relazione Coen Cagli.

Un altro riflesso, senza ripetere quanto è stato rilevato dai precedenti oratori, mi piace di presentare all'onorevole ministro e non da un punto di vista localistico, ma da un punto di vista che ha tratto alla sistemazione generale.

Io vorrei una situazione più chiara nel sistema dei lavori pubblici in rapporto agli Enti portuari.

Si sta ora popolando l'Italia di questi enti. È un'abitudine invalsa questa forma di sistemazione delle opere pubbliche. Accenno a un Ente portuario che conosco.

Il porto di Messina, un porto che, dopo 50 anni di vita nazionale, è ancora allo stato primitivo, e specie dopo la catastrofe del terremoto, non è se non un sorriso ironico che si leva sulle macerie inguarite; è un porto senza attrezzature, senza meccanismi, senza impianti. Ma questo porto è ora felicitato dall'esistenza burocratica dell'Ente portuario, per il quale sono previsti nel bilancio che stiamo discutendo, 7 milioni, mentre 569 se ne sono già spesi per i porti di sole quattro città.

Non faccio questione di Nord e di Sud: faccio questione di giustizia produttiva nella sistemazione delle opere, faccio anche una modesta questione di gradualità dei lavori.

Che cosa può compiersi nel porto di Messina con 7 milioni?

Intanto una modesta questione di gradualità di opere: lasciando i grandiosi progetti, rinviando i sogni d'oro inconclusivi, perchè l'onorevole ministro non impone si proceda subito al riassetto dei magazzini, cominciando da quelli che ci sono e che si distruggono, perchè si realizzi l'auspicata intensificazione degli scambi per quei lavoratori, che, mentre lottano da un lato per una sterile conquista di più alti salari, dall'altro si dibattono in una esasperante altalena di disoccupazione?

I magazzini si vanno distruggendo, mentre, ove si seguissero più sani criteri, la vita di Messina potrebbe rifiorire.

Messina non ha *hinterland*, Messina vive di commercio di transito, e questo commer-

cio avrebbe ora il grande vantaggio di quel deposito franco, concesso a Messina dalla legge del terremoto e che rimane a dormire nella legge per mancanza dei magazzini.

I capitalisti non s'interessano; i lavoratori non hanno inteso il vantaggio della franchigia che per Messina dovrebbe esser totale; e l'ente portuario paga stipendi e progetti.

E passo all'altro problema che è molto più grave, più assillante, che ha un contenuto sistematico, degno di questa discussione generale. Intendo accennare al problema delle città distrutte, della politica, diciamo così, sismica, dei lavori del terremoto.

La situazione attuale di Messina è questa. Essa, che fu la più distrutta delle città terremotate, ha ancora 90 mila persone che vivono in baracche fradiciose e cadenti, che sorsero per contenerne soltanto 40 mila.

Non abbiamo edifici pubblici a Messina.

Dopo 14 anni dal tragico disastro c'è sì l'edificio della prefettura con abbondanti stanze; c'è l'edificio delle dogane, c'è quello del Genio civile, di quel Genio civile che nell'opera sismica è stato completamente messo da parte; ma mancano edifici per la popolazione, istituti scolastici, asili, case di vecchi, ospedali, orfanotrofi, tribunali. E dire che a Messina esisteva una vera fioritura d'istituti già dovuti alla beneficenza privata, di cui domando, in parentesi, al banco vuoto dell'onorevole ministro dell'interno dove sia andato a finire il patrimonio! Ora si provvede al teatro. L'arte è una bella cosa, soprattutto per chi ha lo stomaco imbottito di mutui del terremoto.

Anch'io sono un ammiratore dell'arte e ho vivo desiderio che la mia città riabbia il suo teatro, ma prima vorrei esser sicuro che uscendo dal teatro non si trovino nei sottoscala e nei portoni, delle persone che vi muoiano per mancanza di un asilo notturno; perchè non c'è nessuna delle opere pie che costituivano il patrimonio di quella città, che possa ospitare i derelitti della vita, coloro che hanno diritto alla assistenza sociale.

Le case operaie non esistono. Non posso ammettere che le attuali poche case economiche, costituiscano per una popolazione di 200 mila abitanti, delle case operaie. Dopo 14 anni si spendono cinque milioni e anche più per riparazione delle baracche, le quali si dovranno rifare ancora di qui a non molto e tornerà ricorrente, allarmante il problema della abitazione di un popolo che ha il solo torto di non avere spirito di reazione contro i responsabili di questo stato di cose.

Ma voglio restare sul terreno della discussione organica e tecnica del bilancio dei lavori pubblici; ed è un vero problema, quello delle città distrutte, che io vedo abbandonato.

Il capitolo che si consacra nella relazione del bilancio con la designazione vaga, generica, riparazione per i danni del terremoto, è una liquefazione e un abbandono della rinascita sostanziale ed organica di Messina.

Non faccio una questione di nomenclatura. Intendo perfettamente che delle riparazioni di danni pei terremoti il bilancio se ne occupi per tutte le regioni d'Italia. Ma quello della distruzione completa di una città con 80,000 morti, come fu per Messina, è problema che sta a sè.

La legge del 12 gennaio 1909 lo vide e lo pose, infatti, in questo senso. Essa stabilì la reintegrazione, non a base di riparazioni superficiali, ma di reintegrazione completa e civile di Messina, per cui niente di quello che giuridicamente ed economicamente esisteva nella città completamente distrutta, dovesse andar perduto. Tutto quello che era in Messina doveva essere reintegrato, restituito, e solo a margine di questo, sorgeva l'opera straordinaria di assistenza dello Stato.

Questa legge è, sto per dire, una legge organica (mi si permetta la parola non conforme, certo, alla materia sismica) del terremoto: essa stabilisce l'imposta pel terremoto, imposta che dà centinaia di milioni, due centesimi per ogni lira di imposta, cinque centesimi per ogni biglietto di navigazione e ferroviario.

Noi siamo di fronte a mucchi di milioni. Ove sono questi milioni? Nel bilancio non ve n'è parola. Quando io vedo il capitolo: riparazione dei danni del terremoto, dovrei leggere queste cifre, ma non ve n'è alcuna.

Lo Stato provvide alle prime opere urgenti, col suo bilancio; ma l'imposta addizionale che quella legge organica stabilisce, ha appunto un duplice scopo: da una parte la reintegrazione dei bilanci privati dei danneggiati (ricostruzione coi mutui pagati dallo Stato) e dall'altra la reintegrazione dei bilanci locali. Niente di tutto quello che era morto doveva restar tale. Il comune, la provincia, gli istituti di beneficenza, dovevano trovare in questi fondi, magnifica espressione della solidarietà nazionale, il ritmo completo della loro vita nuova e la loro resurrezione.

E su questi fondi per l'uso cui la legge li destina, è indubbiamente il diritto acquisito dei cittadini. Ma che cosa è avvenuto? La legge stette ineseguita per sei mesi: dietro

le quinte, dalla *coulisse* della burocrazia, occhieggiava quel mostro di cui tutti facciamo conoscenza quotidianamente qui dentro, il decreto-legge. E i decreti si susseguirono ai decreti, finchè si arrivò ad altre leggi, quelle del 1910 e del 1912 che sbiadiscono, attenuano la portata della prima legge organica ma comunque, ancora, non ne sciano completamente il sistema.

Non faccio una questione formale; ma è certo che il decreto-legge pel terremoto rappresenta qualche cosa di speciale, di caratteristico; il peggio del peggio.

Io sono un vecchio peccatore... (*Ilarietà*) peccatore contro i decreti-legge. È da venti anni che combatto questa degenerazione del regime rappresentativo.

Da venti anni, nella modesta sfera dove potevo combattere — non avevo l'Aula parlamentare, ma avevo il libro, avevo la cattedra, avevo l'articolo, — malinconicamente dicevo che andava maturando una deformazione del regime rappresentativo con la legislazione fatta dal Governo, cioè il Governo fatto non dalla Camera, ma dalla burocrazia.

I decreti-legge del terremoto peggiorano la situazione del mostro costituzionale: essi han creato organismi nuovi in sostituzione di organismi ordinari, han soppiantato autonomie, han distrutto libertà, hanno creato su Messina specialmente una cappa di oppressione e di paralisi su tutto, sulla proprietà, sul lavoro, sull'attività economica dei cittadini.

E intanto in una seduta della Camera di decreti pel terremoto se ne approvarono più di trecento!

E la reintegrazione della vita civile che doveva restare autonoma, sia pure in quella pallida autonomia che hanno i comuni nel regime italiano, quella reintegrazione impallidisce e si sperde.

Abbiamo uno stato legislativo nuovo: 500 e 600 decreti-legge che, per Messina specialmente, conservano una sola autonomia, quella del dislivello, quella della sperequazione da tutto ciò che è stato fatto attraverso al Ministero dei lavori pubblici nelle altre regioni.

Io non deploro che si faccia quanto più è possibile; è soltanto il limite finanziario che può essere una forma che arresti questo sviluppo del soccorso, dell'attività ed assistenza dello Stato sulla catastrofe, sulla sventura: non deploro niente, non faccio paragoni; ma per Messina c'è solo un doloroso risultato di dislivello.

E quale è la posizione legale?

Onorevoli colleghi, la foresta dei decreti-legge, è diventata così selvaggia ed aspra chesi è sentito il bisogno di un po' di assetto.

Sistemiamo il caos; facciamo il testo unico... e fino a questo momento noi abbiamo tre testi unici, tre figli unici dello stesso Leviathan.

Questi testi unici vorrebbero essere dei codici, e non possono esserlo perchè travolgono tutto il sistema del nostro diritto obiettivo.

A momenti ce ne sarà un altro; e poi un altro ancora, perchè c'è una Commissione apposita per fabbricare i testi unici della legislazione del terremoto, cioè del terremoto nella legislazione.

Uno stato giurisdizionale orribile.

Noi abbiamo l'abolizione quasi completa della giurisdizione ordinaria; una teoria di comitati: il Comitato per gli sgomberi, il Comitato per la determinazione delle indennità, il Comitato per gli espropri, il Comitato per la concessione dei mutui, il Comitato per i condomini, sono dei colleghi in cui c'è un pizzico di magistrato, un pizzico di funzionario del Genio civile, a competenza diversa che dovrebbero dare una competenza mescolandosi, tutti corpi messi apposta per lasciare allo sbaraglio tutti.

E i messinesi si trovano ridotti a essere un popolo di accattoni, che può domandare solo alla raccomandazione o alla violenza la tutela dei suoi interessi, ma non ha più di comune con gli altri italiani il diritto di non vedersi calpestato, la rivendicazione giuridica che non può esistere che a giurisdizione ordinaria fattiva e competente, non nell'ibridismo, non nelle zone grigie di un regime legale che larva un sostanziale regime di polizia.

Questa è l'atmosfera in cui si svolge la vita di Messina.

Quale ne è lo stato economico, per cui si dice che si fanno lavori pel terremoto, per cui si sperdono, dalle rovine che non si riparano alle tasche degli affaristi che s'impinguano, centinaia di milioni? Lo stato economico è questo: quei tali mutui della legge del gennaio discesero tanto nel valore di credito del mercato che arrivarono al 5 per cento.

Si barattavano. E allora ci fu una ditta, una o due ditte, uno o due speculatori — non arrivano a una dozzina — affamatori borsistici che han fatto di una città sventurata il trionfo camorristico di un'indegna speculazione — ed hanno accaparrato i mutui. E sopravviene un decreto che triplica il valore di essi. Sono trecento, quattrocento milioni

che vanno nel nulla per Messina, che escono dal Tesoro dello Stato deviati dalla loro pubblica destinazione.

Io non intendo ripercuotere competizioni personali: denuncio un fatto obiettivo, un fatto cardinale di sommo interesse, cioè il reato che si è commesso alterando ed affamando l'economia straordinaria dei lavori del terremoto in rapporto ai mutui di favore, alla loro triplicazione, alle gare di comparità, alle aree, pel che un'inchiesta parlamentare s'impone. E la rinascita di Messina, è per ragione di tutto questo, di là da venire.

Altro elemento economico perturbato enormemente è il mercato di lavoro. Una sola ditta, mi si dice, ha 150 milioni di lavori. Ai margini, cooperative che si agitano, appaltatori che si agitano, per avere il cottimo, ma il lavoro è monopolizzato. Fosse monopolizzato e questo monopolio desse quel che stupò da un monopolio ripromettersi sotto una forma intensiva, benedetta la monopolizzazione! Ma, onorevoli colleghi, onorevole ministro, si è monopolizzata la sventura tradendola, si è inquinata la catastrofe e si è truffata quella assistenza di Stato, quell'assistenza che la solidarietà nazionale aveva preordinato generosamente per la rinascita di Messina! (*Approvazioni*).

E lo stato finanziario? Ci dovrebbero essere dei bilanci delle addizionali. Non esistono. O un bilancio fuso nel bilancio dei lavori pubblici o altri bilanci allegati. Non ci sono. Quante sono queste addizionali? Sono tutte adibite ai lavori del terremoto? C'è gradualità in ragione della catastrofe, la maggiore, la media, la minore distruzione? C'è la qualità in ragione del fabbisogno attuale? Tutte queste cose la Camera non conosce, tutte queste cose io, rappresentante di quella circoscrizione, non conosco, non posso conoscere, non ho modo di conoscere, e tutto questo deve venire alla luce, perchè noi dobbiamo sollevare l'impero della legge non soltanto in quel campo che può interessare l'ordine pubblico esteriore, ma in tutta l'efficienza, in tutto il contenuto interno dell'opera giuridica e sociale, in tutte le determinazioni severe di giustizia che hanno una voce più forte al cospetto dei deboli e dei dolori umani.

Non esiste neppure una giuridica situazione amministrativa a Messina. Coerentemente all'anarchia economica, all'anarchia giurisdizionale, all'anarchia legislativa, v'è anarchia amministrativa.

Chi è che governa i lavori pubblici del terremoto, onorevole ministro? Quando a voi

affiora tutta la formazione di progetti, di controlli, di mandati di spese, chi è che ha fatto tutto questo?

Il sottosuolo amministrativo, l'organizzazione amministrativa che ha determinato tutto questo in che cosa consiste? Da quali elementi risulta?

C'è una Commissione reale! Questa Commissione reale, venuta fuori per una certa... partenogenesi curiosa dal Ministero delle finanze, risiede al Ministero degli interni! Ed è dessa che fa la pioggia e il bel tempo, dal Ministero dell'interno, sui lavori pubblici. Ed è questa Commissione reale che tiene i cordoni della borsa delle addizionali!

C'è poi il solito Consiglio dei lavori pubblici. Il Genio civile è completamente messo da parte.

Voce. E non è un danno.

LOMBARDO-PELLEGRINO. Non è un danno, se i pachidermi si sostituiscono! Ma i pachidermi debbono essere sostituiti con elementi attivi, non con elementi che, oltre ad essere pachidermi nei risultati concreti, indulgano alla speculazione non degna contro gli scopi seri di un'opera di Stato.

Io ho ricevuto un volume dal direttore generale dell'Unione edilizia nazionale. L'ho letto attentamente: è la relazione di un uomo forte di cultura, indiscutibilmente. Ma non sono riuscito a capire quale sia la posizione giuridica, in rapporto ai lavori del terremoto, dell'Unione edilizia nazionale.

L'Unione edilizia nacque nella legge del 1910: la seconda delle leggi della legislazione del terremoto; nacque come consorzio privato, e nacque strettamente sul terreno di Messina.

Avrebbe dovuto essere l'unione reale dei danneggiati messinesi che coi mutui si sarebbero essi dovuta ricostruire la loro casa.

Intanto da Consorzio privato, da unione reale, autonoma, di Messina, questa Unione edilizia diventò unione edilizia nazionale. Si dice: per le sventure sopravvenute in altre regioni!

Non ce ne era bisogno! Perchè lo stesso sistema autonomista poteva essere seguito anche con le disgraziate regioni che ebbero la fatalità del terremoto.

La verità è che si tratta del solito ritmo: spegnere il così detto regionalismo, il così detto autonomismo locale (di cui parlava tanto il mio amico, onorevole Cuomo) quel regionalismo che si crede sia un'antitesi di elementi antagonisti con l'unità nazionale, ma che è invece, cemento e lievito e forza viva di quella fraternità civile, che non

può essere cancellata e non deve esserlo da egoismi sopraffattori.

Regionalismo da deprecare è quello che si fa qui dentro, regionalismo di arrembaggio attorno al bilancio dello Stato, in cui, consentitemelo, *absit iniuria verbis*, il deputato ministro, può far più del deputato che non è ministro, nè ha possibilità di esserlo; per cui io mi dovrei rassegnare...

Voci. Ci sarà anche lei!

LOMBARDO PELLEGRINO. ...a non domandare lavori; in cui afflusso di energie parlamentari, maggiore efficacia, maggiore autorità di uomini, maggiore statura di parlamentari, tutto questo decide delle spese a profitto di località, e ne vengono irritazioni, ritorsioni, un senso di malessere che dovrebbe eliminarsi dalla nostra vita nazionale, se vogliamo andare incontro a risoluzione fattive nella crisi che ci travaglia.

Ma come l'Unione edilizia diventò nazionale ?

C'è una legge organica che ha stabilito questo ? No ! Per frammenti, per attribuzioni che si andavano aggiungendo. Non c'è stato mai un processo; è un formato sintetico. Siamo davanti a un bambino di cui nascano prima i gangli, poi il ventre e poi a corpo formato si penserà a dargli un cervello. Ora, infatti, si discute; c'è la critica, ci sono ripercussioni che obbligano a determinare questo carattere giuridico dello strano ente nella sua posizione speciale di Messina.

Che cosa è desso ? È un ente autarchico, dice la relazione del direttore. Parola difficile, è vero, ma non mi piace; la vecchia parola val meglio: è un ente autonomo ? No, perchè ha ramificazioni nel Ministero dei lavori pubblici. Ha soltanto la iniziativa dei lavori pubblici del terremoto ? No, perchè ne ha anche l'esecuzione. Ha la preparazione tecnica o il controllo, o tutto; preparazione, esecuzione e controllo ? È insomma un essere ibrido, una personalità grigia.

Che cosa è in rapporto allo Stato ? Esso ha creduto di fare un contratto di partecipazione per cui ha mescolato il suo funzionamento con una ditta privata.

Dunque non è soltanto una entità pubblica, dalla competenza e dagli scopi pubblici sacri in Messina distrutta, ma in essa e con essa sovraneggia tra le rovine che restano, una ditta privata.

Se questo ente avesse poteri autonomi, autarchici che dir vi piaccia, e poteri legali organici in rapporto allo svolgimento del servizio di riparazione dei danni del terremoto, come fa travasare in una società privata, at-

tribuzioni di rilievo e di alto rilievo pubblico ?

Questa forma di partecipazione come può essere ammessa ? La relazione assimila l'Unione ad una azienda municipalizzata, agli enti un po' carne e un po' pesce, che partecipano del servizio di Stato, che si proiettano in un servizio industriale. Ma gli enti che si proiettano in servizio industriale nella loro efficienza, nel loro svolgimento sociale ed economico, non possono mutare il servizio di Stato in servizio privato. L'ente di un'azienda municipalizzata non può fare contratti in partecipazione con ditte private, per dare trecento milioni, per ricevere le aree di questa associazione privata, aree accaparrate, mutui accaparrati al dieci per cento e passati con guadagni di milioni, arraffati da poche persone, con alla porta i cittadini aspettanti la casa che non possono più avere o l'avranno ormai se la pagheranno a prezzi proibitivi.

E qual'è la posizione dell'Unione edilizia in rapporto al comune ?

Continua ad essere indefinibile ed ibrida.

In rapporto al comune, l'Unione edilizia avrebbe avuto tutti i baraccamenti, quei baraccamenti che nessuno Stato poteva dare, perchè erano dei cittadini, un uso civico determinato dalla beneficenza nazionale ed internazionale. Accorsero tutte le nazioni del mondo a costruire, a fornire il loro obolo in uno slancio univoco di simpatia per la catastrofe.

Questi baraccamenti li ha l'Unione edilizia. Il patrimonio delle aree del piano regolatore, per la legge 10 luglio, appartiene al comune, appartiene ad esso anche il patrimonio dei mutui sulle aree, come pure la facoltà di espropriazione.

Tutto ciò è regolato per legge e passa nell'Unione edilizia, con partecipazione della società privata !

Ora, se questa disposizione fosse venuta, non dico alla Camera, contro cui si batte a critica continuamente, ma dinanzi ad un semplice *soviet*, che può parere incompetente, si sarebbe domandato: ma un comune può cedere il suo patrimonio, la sua vita, ad un altro ente ? È possibile, peggio, questa delegazione del patrimonio ad una società privata attraverso all'impalcatura dell'Ente amministrativo ?

Tutto questo che rappresenta un vuoto nel bilancio dei lavori pubblici, dà intanto la sensazione che quando il bilancio stesso parla ottimisticamente dell'incremento degli abitati di Messina, della riedificazione intensificantesi di questa che fu la più distrutta

delle città, è, per non dire una parola aspra, un'illusione.

È urgente che si rimedi e soprattutto che si smascheri questa menzione convenzionale che addormenta la Camera sulla politica sismica.

Onorevole ministro, facciamo un'inchiesta sulle cause deviatrici, onde si è rattrappita ed assorbita la vita autonoma e libera di Messina. Si specifichi, si venga alla Camera per determinazioni precise da ogni punto di vista, giuridico ed economico.

Torniamo, perchè ci possiamo tornare ancora giuridicamente, alla legge organica. Nessuna legge, nessun decreto-legge, può sostituire la competenza naturale veramente autarchica, cioè il comune. Ora il comune di Messina non è che un pitocco che dinanzi alla Commissione reale va domandando dallo stipendio del salariato, alla somma del più modesto servizio ordinario. Restituite a quella città, che, credetelo è ormai guarita dal trauma della sua catastrofe, la sua dignità civile. Non ci sono decentramenti autarchici che possano sostituire il decentramento territoriale; non ci sono enti amministrativi che possano rimangiarsi le leggi.

L'autarchia e il decentramento fatti in ragione della funzione, non possono poi sopprimere la libertà congenita, il diritto dell'uomo che vale anche contro uno Stato che lo voglia violare, il comune, la libertà della propria terra tanto più sacra quanto più visitata dalla tragedia.

Onorevoli colleghi! Io mi auguro che non semplici raccomandazioni raccolga il Governo e la Camera dal mio intervento in questa discussione, ma l'enunciato organico dei problemi del terremoto, e la denuncia dolorante della situazione critica di Messina, chechè dica la retorica ufficiale; con l'auspicio cessi dall'essere una menzogna quello che fu in questa aula dichiarato impegno d'onore della Camera, del Governo, della nazione, la rinascita completa morale e civile di Messina! (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fazio, il quale svolgerà anche il seguente ordine del giorno da lui presentato:

« La Camera ravvisa la necessità di ripartire una maggiore spesa per costruzione di strade di allacciamento dei comuni isolati; estendendo il beneficio alle frazioni isolate in tutto il Regno, ed assicurando la costruzione a cura diretta dello Stato, indipendentemente, quanto alle frazioni, dall'iniziativa dei comuni ».

FAZIO. Onorevoli colleghi. Con l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare, io desidero richiamare molto brevemente la vostra attenzione su quelle popolazioni lontane che vivono fra i monti, in tutte le regioni d'Italia, segregate dal consorzio civile.

Abbiamo molte leggi, in verità, che riguardano il concorso, l'aiuto dello Stato e delle provincie nella costruzione delle strade di interesse comunale; vorrei dire troppe leggi, perchè il risultato pratico non è quello che avremmo ragione di sperare. La ragione è che il più delle volte non corrispondono gli stanziamenti previsti nelle leggi, o perchè nella distribuzione dei fondi si seguono dei criteri non corrispondenti a giustizia; la verità però è che il beneficio reale, è assai scarso.

Mi fermerò un momento sulla legge 8 luglio 1903 che riguarda l'accesso dei comuni alle stazioni; legge notevolmente sostenuta dal tesoro dello Stato, legge che pure ha dato luogo a considerevoli lavori.

Questa legge però presentava in sè, ed ha rivelato nelle sue applicazioni pratiche, due inconvenienti assai gravi, due ingiustizie stridenti.

Anzitutto vi sono, anche tra i comuni rurali, quelli più evoluti, quelli che hanno la fortuna di un'amministrazione intelligente, non molestata da soverchia ostilità di partiti; quelli non separati dalla rete stradale da eccessive distanze, e tali comuni furono naturalmente i più diligenti, i primi a godere i fondi messi a disposizione. Vi sono invece i comuni più lontani, e per ciò appunto più poveri, i quali arrivano necessariamente gli ultimi, se pure arrivano, e non trovano più nemmeno le briciole degli stanziamenti fatti.

È proprio vero che, in tema di opere pubbliche, il sistema dei sussidi dello Stato si risolve molte volte in senso inverso a quello del bisogno effettivo.

I più diligenti, che però sono coloro cui il bisogno assilla di meno, sono quelli che ricevono; i più umili, gli ignari — che sono anche i più bisognosi — rimangono praticamente esclusi.

Ed ecco che, suggerita da questo contrasto, è intervenuta la legge, che voleva essere integrativa, del 15 luglio 1906 in favore dei comuni isolati; per la quale non si dovrebbero soltanto aiutare i comuni lontani e privi di forze proprie, ma si vorrebbe dare ad essi la spinta, assumendo in loro vece le iniziative.

Si ponga però mente che nella stessa forma della sua presentazione, la legge svelava la sua timidezza, la preoccupazione anticipata della applicazione limitata che avrebbe avuto. Essa si riduce difatti ad un articolo 53, incastrato nella legge per la Sardegna e per la Sicilia, riguardante materie più vaste e disparate; un articolo messo là con richiamo alla facoltà dello Stato di costruire le strade di allacciamento per i comuni isolati in tutto il Regno.

La realtà ha confermato tali dubbi; ed abbiamo subito visto che, mentre per la legge 8 luglio 1903 si ripeteva annualmente lo stanziamento, a seconda delle disponibilità del tesoro, per la legge 15 luglio 1906, invece, si ebbero stanziamenti saltuari, quasi sempre congiunti e confusi con molti altri destinati ad opere diverse, con destinazione effettiva sempre più scarsa ai comuni isolati.

Dice il relatore, che tra il 1909 e il 1910 si preparò il piano regolatore per 241 di queste strade che, aumentate ora di altre 24, danno il totale di 265; ma soltanto 35 ne furono costruite, in tutto il Regno.

Pochine in verità. D'altra parte il confronto è molto facile, in qualunque regione del nostro paese, tra le strade che si poterono costruire nelle zone di pianura o di collina, laddove i comuni sono meno lontani, con quelle inutilmente attese fra le asperità dei monti.

Comprendo, onorevole ministro, le esigenze del bilancio, e la crisi che il nostro paese attraversa, ma sulle somme che si possono riserbare per nuove strade ed in genere per opere pubbliche, una parte migliore, una parte meno irrisoria, dovrebbe, a mio parere, giungere dove il bisogno è più vivamente sentito.

Osserva il relatore che in questi prossimi anni lo Stato provvederà alla costruzione di lavori di questo genere per 32 milioni. Non posso occultare il mio senso di sfiducia, non sulla realtà dei propositi e sulla esattezza della cifra recata dal relatore, ma perchè temo che le cose andranno come prima, ed a conti fatti, i comuni isolati avranno poco o nulla.

Per esempio, mentre la legge sulla disoccupazione assicurava 100 milioni da erogarsi di preferenza alla costruzione di strade per i comuni isolati, abbiamo appreso che già tutte le somme sono impegnate, ed è parte minima quella che avrà impiego concreto secondo la promessa sovraccennata della legge.

Attendo, ad ogni modo, che diventi realtà quello che il relatore ottimisticamente ha segnato, — ma avete pensato, signori del Governo, alla sistemazione degli uffici del Genio civile, che è condizione *sine qua non* perchè questa legge abbia applicazione, perchè gli studi delle strade siano compiuti, perchè gli appalti siano curati, perchè, insomma i lavori siano, sulla iniziativa e sulle direttive dello Stato, iniziati e portati a fine?

Io non so se abbia ben compreso una parola dell'onorevole collega che ha parlato testè su altro argomento e con riferimento al Genio civile. Certo io ho del Genio civile un'alta opinione; e dico al Governo che dobbiamo tener in gran conto questa istituzione, la quale non ha soltanto un bel nome, ma ha una tradizione gloriosa, ed una funzione di importanza finanziaria: tradizione e funzione che si esplica giornalmente nella elevata competizione coi professionisti più distinti, nel giudizio sui migliori ingegni della tecnica, e nella assidua tutela del pubblico interesse.

Dicevo, adunque, onorevole ministro, che la costruzione delle strade a cura diretta dello Stato non sarà possibile finchè l'ufficio del Genio civile non sia sviluppato, e rafforzato convenientemente. Tenete anche presente che altri impegni urgenti potranno fra breve presentarsi ad accrescere il lavoro del Genio civile.

Forse dovremo riparlarne quando si discuterà il bilancio della pubblica istruzione.

Onorevoli colleghi, avevo accennato a due inconvenienti della legge dell'8 luglio 1903, ne ho illustrato uno **solo**; accennerò ora al secondo.

La legge per la costruzione delle strade di accesso contempla esclusivamente i comuni, e non si occupa affatto delle frazioni.

La legge del 1906, non ha corretto affatto questa forte lacuna. Soltanto in disposizioni successive venne introdotta la costruzione diretta per le frazioni, ma limitatamente ad alcune provincie. Ora noi dobbiamo tener presente che la distribuzione della popolazione e del territorio varia molto da luogo a luogo. Vicino alle zone cosparsa di piccoli aggruppamenti costituiti in comune, abbiamo comuni estesissimi, suddivisi in frazioni cospicue e distanti fra di loro. Così a ridosso delle floride pendici della Liguria Occidentale con comunelli di 150 e 200 persone, abbiamo le alpi piemontesi con frazioni di migliaia di abitanti.

Ora, se un sussidio, se un aiuto, se un impulso dello Stato vi deve essere, non è

giusto — io dico — che il medesimo sia ridotto a nulla per le frazioni, quando queste frazioni rappresentano un insieme notevole di persone e di interessi.

Mi risponderà l'onorevole ministro che a ciò ha provveduto in parte il decreto 8 maggio 1919, che modifica la legge sulla costruzione delle vie di accesso, decreto che ha esteso il sussidio del 60 per cento — 40 per cento a carico dello Stato e 20 per cento a carico della provincia — comprendendo le costruzioni di vie di accesso dalle frazioni più importanti alla vicina stazione ferroviaria. Ma dobbiamo ricordare che questa modificazione riguarda una sola delle frazioni di uno stesso comune. Ora vi sono dei comuni con parecchie frazioni e tutte importanti.

Per queste non vi è altra disposizione fuor che l'antica legge sui lavori pubblici, col sussidio del 30 per cento. Nei recenti provvedimenti contro la disoccupazione si è avuto riguardo anche a ciò, e questo mi induce a ritenere che il Governo abbia capito l'importanza del problema; ma i provvedimenti contro la disoccupazione, di natura transeunte e limitata, non riuscirono ad altro che a svelare maggiormente le deficienze lamentate.

Nella sostanza la questione è così ridotta: che le frazioni dei comuni non hanno il sussidio dei cinque sestimi portato dalla legge del 1906; non quello del 75 per cento, non quello del 60 per cento portato dalla legge del 1903.

Le Amministrazioni sono dunque nella impossibilità pratica di provvedere. Ricordo un recente colloquio col sindaco di un comune, che ha la bellezza di otto frazioni, superiori tutte quante ai 500 abitanti e tutte lontane dieci e più chilometri dal capoluogo. Io gli facevo rilevare che tutte quelle popolazioni — 4 mila abitanti in un comune solo — senza una strada rotabile, con una preadamitica mulattiera rompicollo, costituivano un grave contrasto coi tempi moderni. E quel sindaco mi opponeva con tutta serenità, che se avesse disposto un progetto in favore di una frazione tutte le altre gli sarebbero saltate addosso, con richiesta di eguale trattamento.

A nulla valse che io gli ricordassi la parola di papà Manzoni, il quale diceva: bisogna fare entrare le pecorelle ad una ad una nella stalla, alla sera, che tutte insieme non entreranno mai. Il mio sindaco aveva bel gioco ad insistere che tutte le pecorelle vorrebbero entrare prime; e che, d'altra parte, la possibilità di spingerle, l'aiuto del

Governo c'era soltanto per una di esse. Ed aveva ragione.

Onorevoli colleghi, noi dobbiamo comprendere la posizione delle amministrazioni comunali oberate da tante difficoltà di vario genere, e non meravigliarci se qualche volta esse si valgono anche della rivalità tra frazione e frazione, per non fare nulla.

Dobbiamo invece domandarci apertamente, se non sia il momento di prendere di fronte, e sul serio, anche questa importante questione, delle comunicazioni coi centri isolati, sieno essi comuni o frazioni, indipendentemente dall'iniziativa delle amministrazioni locali.

Abbiamo discusso, onorevoli colleghi, la settimana scorsa l'importante legge sul latifondo, ed il concetto che è prevalso, accettato da tutte le parti della Camera, fu precisamente questo: bisogna che la terra d'Italia dia un maggior rendimento: essa lo può dare. Orbene anche lassù fra i monti, v'è una vasta quantità di territorio che diede per il passato e che deve dare anche per l'avvenire il suo largo contributo.

Lo abbiamo già dimenticato, onorevoli colleghi. Negli anni dolorosi, quando la carestia batteva alle porte, dalle valli alpine e appenniniche non sono discesi solamente i forti battaglioni, ma è discesa ancora una notevolissima quantità di prodotti del suolo, che in alcuni momenti valse a colmare lacune, ad assicurare la pubblica alimentazione.

Non si tratta, lassù, di creare, ex novo un patrimonio agricolo, ma solamente di conservarlo. Ebbene, senza l'apertura di vie di comunicazioni quel patrimonio, già così bene avviato, sarà intieramente perduto.

L'estate scorsa ebbi occasione di visitare un florido bacino delle nostre Alpi, dove ero stato negli anni della giovinezza. Allora, vent'anni fa, vi era quasi un migliaio di abitanti divisi in due villaggi alpini. E tutta quella gente viveva, rassegnata, senza alcuna via di uscita.

Da una parte una giojaia dell'altezza di quasi tre mila metri, chiusa conseguentemente per nove mesi dell'anno; dall'altra parte verso valle, una scala, scavata a picco nella roccia, attraverso una forra paurosa; chiusa essa pure nella stagione invernale. Nell'inverno quei paesi erano abbandonati a se stessi. La medesima persona incaricata di vendere sale e tabacchi, aveva anche l'incarico di registrare le nascite e le morti.

Il medico non poteva giungervi; e se il portalettere si avventurava correva rischio di lasciarvi la vita, oppure di rimanere

mutilato — come avvenne qualche volta — nelle cadute; e vi è qualche agente postale, in servizio di custodia a Genova, che potrebbe ricordare dei particolari raccapriccianti. Non ostante ciò la popolazione di quella località era, vent'anni addietro, ancor numerosa, e la terra coltivata.

Ho rivisto ora quella terra nelle stesse condizioni di viabilità, ma erbe selvatiche hanno invaso tutto e stringono da vicino le case crollanti dello sparuto villaggio, dove appena qualche centinaio di persone è rimasto. E fui preso da un senso di profonda commozione dinanzi a tutti quei campicelli, disposti in vaste gradinate, quasi un immenso anfiteatro, coperti da inutili erbaccie, dove prima era attivo lavoro.

Questo è un esempio; altri ne potrei citare; e penso che fra voi vi sia più di uno che potrebbe fare altrettanto, riferendosi ad altre provincie.

La verità è che i giovani dei nostri monti dopo le fatiche della guerra, non ritornano più volentieri ai loro paesi, anche se col cuore sono sempre ad essi attaccati.

Me lo diceva recentemente un giovanotto, nel momento di emigrare con la sua famiglia. Non per sfuggire le grandi fatiche sostenute dai nostri vecchi noi ce ne andiamo, poiché abbiamo conosciute ben altre fatiche, ma perchè dopo la guerra intendiamo di aver guadagnato il diritto alla civiltà. Nel nostro paese se l'Italia non ci apre la porta, civiltà non può essere. E ce ne andiamo, in cerca di un'altra patria che la civiltà non ci contenda, non ci rifiuti.

Io so bene che in questa sede di bilancio l'onorevole ministro non potrà risolvere l'ardua questione, ma attendo da lui una parola di affidamento nel senso che il Governo è compreso del dovere sacrosanto di andare incontro decisamente al desiderio, al diritto delle popolazioni, per le quali ho parlato.

Questa sua parola, onorevole ministro, avrà una larghissima eco di conforto e di simpatia in quelle lontane località, dove vivono i figli più modesti d'Italia, ma che ne sono anche i più buoni e i più forti. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Capobianco a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

CAPOBIANCO. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Conversione in legge dei decreti luogote-

nenziali 10 marzo 1918, n. 448, 1° settembre 1918, n. 1482, 3 novembre 1918, n. 1918, 23 febbraio 1919, n. 462, e del Regio decreto 2 ottobre 1919, n. 2125, recanti provvedimenti per il porto e la zona industriale di Napoli; e approvazione della convenzione suppletiva 21 novembre 1921.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione sul bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Proseguendo nella discussione sul bilancio dei lavori pubblici, spetta di parlare all'onorevole Mauro Francesco, che ha presentato il seguente ordine del giorno.

« La Camera fa voti:

che abbandonato il metodo di provvedimenti legislativi frammentari od illusori si proceda alla determinazione di un programma di lavori pubblici ispirato a criteri organici di interesse nazionale;

che sia fissato con particolare riguardo alle necessità dell'Italia meridionale e delle Isole un ordine di precedenza nei lavori, affinché per ciascuno siavi rispondenza dei mezzi assegnati col fine proposto e le opere abbiano svolgimento regolare, senza le esasperanti lungaggini che ne menomano i requisiti tecnici e conducono ad ingiusti ed esagerati aggravii di spesa;

che il ministro dei lavori pubblici provveda con ogni sollecitudine alla organizzazione dei servizi e segnatamente del corpo del Genio civile in modo da conseguire una reale efficienza ed un positivo rendimento economico tecnico ».

L'onorevole Mauro ha facoltà di svolgerlo.

MAURO FRANCESCO. Onorevoli colleghi, mi asterrò dalle immagini e dalle estensioni oratorie, che sono caratteristiche di alcuni nostri colleghi, in quanto esse rappresentano a mio avviso, in una discussione ormai lunga e complessa come questa alla quale attendiamo, una forma di sadismo psichico... (*ilarità*), e mi limiterò, pianamente, ad esporre alcune considerazioni atte, io spero, a dimostrare altresì che quello che è stato definito il bilancio dei piccoli favori elettorali, può invece essere sede di dibattiti, che riguardano importanti ed estesi interessi di carattere generale.

E però, con l'intento di ottenere nella esposizione delle mie idee guadagno di tempo e chiarezza di trattazione mi propongo di

esaminare un caso concreto, di considerare, proprio io, deputato lombardo, questioni che toccano d'avvicino l'Italia meridionale ed insulare, lieto così che ci sia dato ancora una volta di affermare quanto vivi palpiti di solidarietà nazionale uniscano i cittadini d'ogni regione d'Italia. (*Approvazioni*).

Vari, complicati, talora contrastanti, sono gli elementi che costituiscono il problema delle bonifiche, problema formidabile ed incombente quant'altri mai per il nostro paese, se ancora da statistiche ufficiali del 1915 erano dichiarati terreno da bonificare più che diciottomila chilometri quadrati, una superficie maggiore della Calabria, del triplo della Liguria.

Non è a dire che la differenza di ritmo che si riscontra nel progresso e nella estensione delle bonifiche tra la Valle Padana e l'Italia meridionale ed insulare, sia da ascrivere alle tante volte conclamata inerzia di enti locali o di privati di queste regioni, in quanto profonda è la differenza fra le condizioni di fatto esistenti nell'una zona e nelle altre.

Infatti nella Valle Padana antica e vigorosa è la tradizione dei consorzi di bonifica: già nel 1100 uno di essi funzionava ad Ottonville, in quel di Padova. Compiuta la bonifica idraulica, nella grande maggioranza dei casi è agevole la bonifica igienica, pronta la bonifica agraria. La messa a coltura non trova ostacoli in eccessive lontananze dei luoghi abitati, nella assoluta mancanza di mezzi di comunicazione, nella avversa natura dei terreni.

I prodotti del suolo, messi, foraggi, piante industriali, danno renumerazione relativamente rapida, sufficiente, talora larghissima.

Per contro nell'Italia meridionale ed insulare, per la vicinanza di colli e di monti ai terreni da redimere, per le particolari caratteristiche che per lo più questi presentano, per un insieme di circostanze che ciascuno può agevolmente rammentare e valutare, la bonifica idraulico-igienica non reca necessariamente con sè, non genera per immediata e spontanea successione la bonifica agraria.

Su questo punto io penso debba in modo affatto speciale esser richiamata l'attenzione vostra, onorevoli colleghi, poichè il considerare, come è fatto in linea di massima dalle leggi vigenti, il problema delle bonifiche unicamente dal punto di vista idraulico-igienico, è da ritenersi modo imperfetto ed incompleto di provvedere al problema medesimo, mentre esso deve venir affrontato

e risolto, nei suoi diversi aspetti, nelle sue fasi successive, in modo integrale.

Non basta eliminare le acque stagnanti, che impaludano un terreno, se questo poi è invaso dalle acque selvagge, che per rivi, per torrenti, scendono da bacini montani non sistemati nè protetti, e recano torbide e sconvolgono lavori e riconducono i campi, a pena redenti, alle tristi condizioni primitive. Non vale esaurire le acque, se queste mancano poi, nella stagione e nella misura volute dalle coltivazioni, per non essere state in tempo eseguite le opere di trattenuta e di irrigazione. Non vale... se insieme non si costruiscono le strade indispensabili e le case, e l'opera dell'uomo non può svolgersi assidua e tenace, in condizioni atte ad assicurare quella prosperità agricola, che è lo strumento più efficace e sicuro per fugare la malaria; per sempre.

Molti esempi ammonitori potrebbero essere in argomento ricordati.

Mi limiterò a rammentare le vicende dello Stabilimento Vittorio Emanuele di Sanluri nel Campidano, o meglio, quelle ancor più istruttive della bonifica di Licola e Varcaturò, pantani che, proprio nei dintorni di Napoli, lungo quella costiera mirabile che accoglie nobili monumenti e gloriose memorie e fulgide, dolcissime bellezze naturali, spandevano intorno una persistente malsania.

Già il Governo Borbonico dal 1817 al 1855 aveva provveduto ad alcuni lavori, dimostrati dall'esperienza inadatti od insufficienti: lo studio della questione era stato in seguito ripreso, a diversi intervalli, dal Genio Civile, e si erano eseguite parziali colmate, dal 1875 al 1887 e dal 1906 al 1916. I risultati apparvero però ben poco incoraggianti: alla palude si era sostituito un terreno coperto da canneti non suscettibile di coltivazione proficua, malgrado che il costo dell'opere si ragguagliasse ormai a lire 2,81 al metro quadrato!

Bisognò decidersi ad affrontare il problema ed a risolverlo, secondo quanto già dissi, in modo integrale, nei suoi diversi aspetti, nelle sue fasi successive, con mezzi adeguati, con costanza ed intensità d'azione, ed ecco allora finalmente la zona trasformarsi in fecondi poderi, per colture di piante industriali, medicinali ed ortensi, ecco dare frutti pari alle più allettive speranze.

Sarebbe fuori luogo, poichè io non vorrei che i colleghi della Camera venissero nella convinzione che i deputati tecnici sono anche dei deputati noiosi, sarebbe fuori di

luogo il discutere qui gli elementi propriamente tecnici e di dettaglio.

Anche prospettare, ad esempio, come il sistema dei canali di allacciamento perimetrale poco giovi in molti casi a raggiungere sistemazioni di definitiva utilità perchè, in occasione di piene, i canali stessi sono facilmente riempiti dalle alluvioni o danneggiati, e quindi la difesa ad essi affidata diviene vana ed illusoria?

A che, ripeto, prospettare nozioni o dati che non sono suscettibili di una trattazione sommaria o parziale sotto pena di sminuirne la attendibilità e la serietà, mentre ciò che ha positiva e fondamentale importanza, il nocciolo della questione sta nella organizzazione e nel metodo? Io richiedo adunque l'autorevole, diretto intervento del ministro dei lavori pubblici, al quale mi legano da anni affettuosi rapporti di deferente amicizia, per la assoluta, improrogabile necessità di eliminare l'attuale duplicazione di organi e di funzioni tra il dicastero, al quale egli presiede, ed il Ministero per l'agricoltura, ove esiste una Direzione generale delle bonifiche e del credito agrario. Essa duplicazione, qui come non mai, porta a contrasti, ad attriti, a ritardi per lo studio e la approvazione dei progetti, ed ancor più per la esecuzione delle opere.

Unico deve essere l'organo, unico l'indirizzo, unica la responsabilità, se vogliamo che siano raggiunti, con la maggiore possibile efficienza in rapporto ai mezzi a disposizione, risultati concreti.

Ho promesso di astenermi dalle immagini: a pena di sfuggita mi richiamerò a quella meravigliosa metope dei templi di Selinunte, che è nel museo di Palermo, ove Heracle divinamente sereno nel sorriso eginetico, stringe e solleva nelle pugna i Cercopi, vincitore dei due genietti maligni ed ostili, che ben possono significare, deità autoctone, le forze oscure e talvolta terribili della natura.

Neppure di sfuggita richiamerò l'etimologia del nome, che è la medesima di Ker-kópe, la cicala, per un rispettoso riguardo a quei colleghi dalle estensioni oratorie, che ho in principio del mio dire ricordati. (*Ilarrità*).

Non il ministro dei lavori pubblici sarà Heracle che vince i Cercopi, ma lo Stato italiano. Auguriamolo, fermamente curiamo che ciò sia: come trattenerne, tuttavia, una espressione di doloroso stupore quando nella diligente relazione che il collega onorevole Ciappi ha steso, si legge che, nel momento attuale, una quarantina di bonifiche dovrebbero rima-

nere interrotte, per assoluto esaurimento dei fondi assegnati a ciascuna? (*Commenti*)

I risultati si possono facilmente immaginare: assistiamo ad un vero e proprio lavoro di Sisifo: a chi sono utili queste bonifiche che si trascinano per anni, e sono poi, per anni, interrotte, e mai non giungono a compimento?

È pubblico denaro assai male speso, quando pur non del tutto buttato.

Giova il ricordo della opposizione che pochi giorni or sono facevo ad una leggina relativa alle carceri di alcune località della Calabria e della Sicilia e che portava ad uno stanziamento di diciassette milioni.

L'opposizione era motivata non dagli scopi del provvedimento legislativo ma dalla troppo incerta giustificazione dell'entità dello stanziamento e dalla presumibile, grave insufficienza di questo.

È doloroso dover dire ciò: ma troppo spesso, specialmente nel campo dei lavori pubblici, sono state giocate vere ed atroci beffe a molte regioni d'Italia.

Si sono studiati programmi grandiosi di lavori statali, si sono agitati dinanzi alla aspettazione confidente delle popolazioni interessate e... si è dimenticato di stanziare fondi che fossero almen di lontano proporzionati alla entità dei programmi.

I cattivi risultati poi, sia dal punto di vista tecnico, sia da quello economico di lavori trascinati tanto più a lungo di quel che un normale svolgimento esiga, sono di per sé evidenti: nel variare dei costi delle materie e della mano d'opera, nel mutar di condizioni e di necessità, trovano una pseudo giustificazione i balzi fantastici che, di fronte a preventivi del tutto illusori, segnano i consuntivi.

Non abbiamo certo bisogno di andar molto lontano da quest'aula per trovare una dimostrazione positiva: il palazzo che doveva costare sei milioni e mezzo raggiungerà i cinquantaquattro milioni, senza che neppure siano completi gli arredamenti e sia stata pronunciata la parola conclusiva.

Il risultato tecnico ed artistico è poi così discutibile che veramente ancora una volta appare tutta l'importanza del principio, che bene si costruisce soltanto costruendo in base a progetti studiati in forma precisa e definitiva, senza continue variazioni e ritocchi ed aggiunte.

Urge che i servizi del Ministero dei lavori pubblici siano organizzati in modo da far prevalere l'influenza dell'elemento tec-

nico in confronto coll'elemento politico ed amministrativo.

Comincio dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Esso è oggi un organo puramente consultivo, del parere del quale il Ministro può fare il conto che meglio crede; esso non ha oggi alcuna indipendenza di giudizio, sia per la sua formazione, sia per il fatto che, su 33 componenti, ben 19 hanno oltre 65 anni di età e 40 anni di servizio.

Come volete che questi funzionari, egregi, eminenti, ma che hanno di continuo sospesa sul capo la spada di Damocle del collocamento a riposo, abbiano la più modesta velleità di indipendenza di contro al ministro, che può con un semplice tratto di penna disporre della loro sorte?

Io ho troppo stima dell'attuale Ministro dei lavori pubblici, per pensare che egli voglia deliberatamente esercitare una qualsiasi pressione del genere, ma debbo rammentare, come sintomo del sistema, che imminente certe elezioni politiche si è varato in quattro giorni un progetto per la sistemazione di alcuni fiumi in provincia di Cosenza, per una spesa di 16 milioni.

Il progetto è pervenuto al Ministero proprio alla vigilia delle elezioni, è stato esaminato il giorno stesso dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici (e poi andate a dire che la burocrazia è lenta e tardigrada!) (*Ilarità — Commenti*), l'approvazione è venuta immediatamente, sicchè la popolazione interessata ha potuto avere, a tempo opportuno, la notizia ed esultarne... Dopo molti anni, dei 16 milioni di lavori, erano state compiute opere per 200,000 lire. (*Commenti*).

Un nuovo ordinamento del Consiglio Superiore dei lavori pubblici non può oltre tardare: il risultato delle indagini e degli studi, disposti già dal ministro Peano, venga presto conosciuto, non solo, ma si provveda, una buona volta, a ciò che oggi soprattutto manca nel campo dei servizi tecnici nazionali, cioè il coordinamento e la unificazione.

I diversi uffici del Genio Civile non sono collegati da nessun organo deliberativo, da nessun organo esecutivo, in quanto il Consiglio dei lavori pubblici ha, ripeto, pure funzioni consultive. Occorre che sia formato un ente ispettivo tecnico centrale, che potrebbe essere costituito senza aumentare di un sol funzionario l'organico del Ministero, ma semplicemente meglio utilizzando le competenze e le capacità dei singoli. Molti ed utili compiti potrebbe assolvere l'ente tecnico centrale: cito quello di studiare e di-

porre una normalizzazione dei tipi costruttivi, che oggi manca completamente, sicchè assistiamo al risibile caso, risibile se non fosse doloroso, che per un piccolo ponticello di dieci metri, da costruirsi in tre diversi compartimenti del Genio Civile, debbono redigersi tre diversi progetti e naturalmente possono le soluzioni risultare diverse, mentre un sol progetto consentirebbe di raggiungere, con uno studio accurato, la soluzione migliore, il tipo standard. (*Approvazioni*).

Nello sforzo attuale di tutta la tecnica, di arrivare alla unificazione ovunque sia possibile, tale indirizzo deve essere seguito anche dalle nostre Amministrazioni, se si vuole aggiungere la massima economia alla efficienza.

Una voce. Autonomia!

MAURO FRANCESCO. L'unificazione dei tipi, mi duole per l'egregio collega che interrompe, non riguarda affatto l'autonomia, ma semplicemente la normalizzazione delle istruzioni tecniche, delle forme costruttive, lasciando pienamente indipendenti, per le deliberazioni e gli indirizzi applicativi, i singoli organi locali, che devono anzi esser lasciati liberi, come ora dirò, di disporre in base alle effettive esigenze dei singoli casi.

Eccomi a parlare dunque della necessità di un decentramento di poteri, per cui siano ridotte al minimo le autorizzazioni e gli interventi degli organi centrali, i viaggi dei disegni e dei documenti dalla periferia al centro, mentre, nel frattempo, i prezzi si modificano, le condizioni mutano, i preventivi più non reggono... e bisogna ogni volta tornare da capo.

L'adozione dei tipi normali per i lavori correnti, poco fa prospettata, rende ancora più accettabile la sistemazione indicata, che non va confusa con quegli enti autonomi semistatali, che in troppi casi hanno fatto prova poco buona.

Noi desideriamo che essi non abbiano oltre a moltiplicarsi, siano anzi ridotti di numero e limitati a casi speciali, con speciali caratteristiche ed importanza: quante volte essi non sono stati promossi o caldeggiati da funzionari, soltanto per ottenere una comoda sinecura, od un aumento di remunerazione, o particolari favori, che costituiscono una ingiustizia ed una sperequazione, a danno spesso dei migliori, sempre dei meno preoccupanti!

Nel campo tecnico direttivo, bisogna decidersi ad abbandonare il vieto criterio delle promozioni ed avanzamenti in base all'anzianità, per seguire il criterio ben più giusto

dei meriti tecnici ed organizzativi, modo questo che è particolarmente applicabile nel campo della ingegneria, perchè qui, come non mai, i risultati sono evidenti, chiari e facilmente determinabili.

La rispondenza dei consuntivi ai preventivi, la bontà ed efficienza dell'opera, sono fattori obiettivi che possono essere valutati in modo sicuro, e non elementi soggettivi, facili a trovarsi influenzati da simpatie od antipatie, da inframettanze politiche.

Premesso ciò, è pur necessario considerare che la ripartizione dei servizi tecnici dello Stato, secondo il criterio delle provincie o delle regioni, è in parecchi casi fallace, soprattutto là dove, come per i servizi idraulici, occorre riferirsi a forze e fenomeni naturali, che non curano certo, che anzi non seguono affatto le nostre divisioni amministrative.

Proprio a proposito dei servizi idraulici, domando all'onorevole ministro se egli non ravvisi la utilità che essi siano affidati a persone che, per lunghi periodi della loro carriera, attendano a questo speciale lavoro, in quanto che, seppure vogliamo essere contrari ad eccessive specializzazioni, non dobbiamo presumere che per l'appunto e soltanto i tecnici dello Stato siano tenuti ad una onniscenza, che l'industria privata ha ormai scartato per sempre, come impossibile a realizzare.

Considerazioni del tutto analoghe possono e debbono esser fatte per quanto ha attinenza coi servizi marittimi, che esigono essi pure, dai tecnici che vi sono addetti, competenze sicure, definite e non fociili ad acquisire.

Molto cammino ancora è da compiere nel nostro paese, affinchè i nostri porti, soprattutto i principali — sia per lo sviluppo delle costruzioni, sia ed ancor più per gli attrezzamenti e gl'impianti — siano condotti a paro con i porti più moderni, in modo da reggere alla concorrenza internazionale in un campo come questo, ove essa è particolarmente difficile per noi ed accanita.

A proposito degli attrezzamenti, poichè l'illustre relatore lamenta con amarezza che mancano i fondi per provvedere a questo ormai così indispensabile elemento della attività portuale, io mi permetto di segnalare la possibilità di usare con vantaggio del diritto che abbiamo di ricevere macchine o merci dalla Germania in conto riparazioni.

Si è detto che, per molte specie di prodotti, l'uso di questa facoltà priverebbe importanti industrie del nostro paese di qual-

siasi ragione o modo di vita e di lavoro, con conseguente crisi di disoccupazione, sia per una vera e propria saturazione del mercato, sia per l'azione di una concorrenza che verrebbe a svolgersi in condizioni di assoluto privilegio.

Sta bene: sono, in via generale, d'accordo con altri colleghi. Ma nel campo specifico degli attrezzamenti portuali, non sono in Italia stabilimenti così specializzati che non possano trovare altri campi di azione; alcune produzioni non sono molto progredite, o mancano del tutto sicchè, proprio in questo caso, senza danno, o con danni piccoli e ad ogni modo assai inferiori alla utilità, può il diritto alle riparazioni essere esercitato.

Poichè la *vis sermonis* mi ha condotto a trattare di riparazioni, segnalo la opportunità di tener conto di un'altra nota specialità tecnica germanica: quella relativa alle macchine ed ai materiali per il foramento di pozzi.

Abbiamo nelle scorse settimane tutti sentito, un po' da tutti, trattare il cosiddetto problema del petrolio; anche il collega onorevole Baldesi ha sostenuto, alla Conferenza di Genova, non so se con ingenuità o per furberia, la necessità che patti internazionali provvedano ad assicurare giuste ripartizioni, senza dazi d'uscita, senza prezzi preferenziali.

Io non ho molta fiducia nell'effettivo valore di cotali regolamentazioni, se pur saranno mai adottate, ma credo che, senza alimentare illusioni vane od eccessive, noi possiamo confidare, molto più utilmente, in ricerche, in lavori per ottenere in paese tutto quanto è possibile.

Chiunque ricordi quale lunga serie di tentativi vani e di sforzi abbia preceduto i periodi di resa nei bacini petroliferi più noti, non può non sentire che in questo campo un uso giudizioso ed accorto dei diritti, che ci derivano in conto riparazioni, potrebbe anche dare risultati notevolissimi e ad ogni modo sarebbe da esercitare.

Ancora una volta assistiamo alle più impreviste distribuzioni di competenze: a norma dei nostri ordinamenti, non sarebbe questo il luogo di trattare il problema, che pur involge prestazioni di tecnici e di mano d'opera, esecuzione di lavori, per una risoluzione positiva.

Infatti, non esiste forse al Ministero di agricoltura nientemeno che una Direzione generale per i combustibili nazionali, che dispone di ben otto divisioni, in confronto

alle sei che pure bastano a costituire la Direzione generale dell'agricoltura? (*Commenti*).

Non so se la Commissione per la burocrazia abbia avuto occasione di occuparsi della cosa: un organismo così cospicuo e complesso, se non altro, fa presumere una corrispondente intensità e complicazione di funzioni: rimandiamo, onorevoli colleghi, ad altra e più conveniente occasione l'ulteriore sviluppo del ragionamento.

La organizzazione, che ho prospettato per i servizi del Genio Civile nei capisaldi e nelle linee sommarie, dovrebbe ancora comprendere un istituto che attendesse in modo definito e specifico agli esperimenti ed agli studi, che sono indispensabili per promuovere e seguire i progressi della tecnica e curarne l'adozione nelle applicazioni pratiche.

In questi anni, nei quali tanto si parla, ad esempio, del sistema di Taylor e le maggiori aziende industriali hanno effettivamente iniziata la applicazione di metodi organizzativi, che danno luogo ad un maggior rendimento del lavoro e, pur con qualche riserva o limitazione, a benefici indiscutibili per la economia singola e per la collettiva, come può l'Amministrazione del Genio Civile straniarsi da siffatte questioni?

Non manca certo, all'uopo, di funzionari eminenti e capaci per intelletto e cultura.

Pur con la riserva di riprendere, nel capitolo speciale del bilancio, l'argomento delle bonifiche, mi sono associato ad alcuni colleghi del gruppo popolare per presentare in merito un ordine del giorno, che rispecchia le idee che ho avuto l'onore di esporre alla Camera.

Esso ordine del giorno è così formulato:

« La Camera,

convinta dell'alta importanza delle opere di bonifica e della necessità che esse siano intensificate con ogni sforzo;

ritenuto che per le condizioni di fatto di molte zone specialmente dell'Italia meridionale ed insulare insieme alla bonifica idraulica ed igienica debbono essere eseguite le opere per la sistemazione dei bacini montani, per la irrigazione, per il bonificamento agrario in modo che da un solo organismo con indirizzo e responsabilità uniche, sia la bonifica integrale studiata e condotta a compimento, nei suoi diversi aspetti e nelle sue fasi successive;

ritenuto infine che solo a queste condizioni la bonifica risponde ai criteri di utilità economica collettiva;

fa voti che le disposizioni legislative in materia siano coordinate ed estese secondo i principi indicati ».

Quanto all'ordine del giorno da me proposto che è stato letto alla Camera prima che io cominciasse il mio dire, parmi che i suoi diversi punti siano stati ormai sufficientemente chiariti; molti di essi anzi possano forse meritare il rimprovero di contenere il richiamo o l'estensione di affermazioni precedenti, di precedenti richieste.

Ma sono convinto tuttavia che l'ordine del giorno contenga idee direttrici così importanti, che esse possano bene venir ripetute e confermate, in ogni propizia congiuntura, affinché trovi applicazione la massima di Sant'Agostino: *Vexatio dat intellectum*.

Sia esercitata sul Governo quella tenace e volitiva pressione, che dia al Governo la esatta comprensione della situazione, la energia necessaria per affrontarla e per risolverla (*Vive approvazioni — Applausi — Congratulazioni*).

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

« La Camera reclama una più organica ed efficiente politica di lavori pubblici e di bonifiche nella Toscana e specialmente nelle provincie di Siena, Arezzo e Grosseto ».

NEGRETTI. La discussione sul bilancio dei lavori pubblici ormai si può dire esaurita, perchè tutti hanno parlato sui vari argomenti. Io però devo fare alcuni rilievi, e specialmente devo manifestare l'impressione ricevuta dalla lettura della relazione dell'onorevole Ciappi.

La lettura di questa relazione mi ha dato la sensazione che il relatore, pur manifestando una diligenza speciale nel collegare le varie parti di cui si compone il bilancio dei lavori pubblici, abbia solo timidamente accennato ai maggiori problemi e non abbia voluto investirli, forse pensando, e questo lo dico, come un augurio lontano per l'onorevole ministro dei lavori pubblici, di potere egli un giorno cambiar banco, e da relatore diventar poi esecutore di quei provvedimenti che egli avrebbe avuto forse in animo di prospettare nella sua relazione.

Ma ciò io oggi lo allontano col pensiero, per attendere che l'onorevole ministro dei lavori pubblici possa egli stesso entrare nelle pieghe della relazione ed essere meno timido di quello che non è stato il relatore stesso.

Così io nella relazione ho trovato solo un tenue accenno alle conclusioni della Commissione parlamentare di inchiesta.

Eppure le conclusioni di quella relazione prospettano un'ampia riforma che io, se

non tutta, almeno in parte, avrei desiderato che il relatore avesse valorizzata.

Se non l'ha fatto il relatore, confido che lo farà l'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè da essa io penso, e credo che con me penserà anche la Camera, potrà venire un gran beneficio al bilancio dello Stato.

Un'altra deficienza — e su questo confido che l'onorevole ministro darà anche chiarimenti alla Camera — è la mancanza di una indicazione precisa del come esso voglia, non dico sopprimere, ma ridurre il *deficit* enorme portato al bilancio dalle ferrovie dello Stato.

Io non entro nel problema perchè esso è stato così ampiamente sviscerato che il ripeterlo sarebbe superfluo; però credo che di fronte a un bilancio che grava talmente sopra l'economia dello Stato, il ministro dei lavori pubblici non possa esimersi dal dirci come noi dovremo avviarci alla riduzione di quella enorme passività.

Altro punto di cui non trovo accenno nella relazione, e che il ministro dei lavori pubblici dovrà pure chiarire, è lo stato delle tramvie, in rapporto alla famosa legge dell'equo trattamento. Le tramvie fanno un servizio che si potrebbe più propriamente dire un disservizio.

Esse, in omaggio alla legge dell'equo trattamento, hanno applicato le aliquote massime consentite dalla legge stessa e in compenso di queste aliquote massime hanno reso i servizi impossibili. Il ministro dei lavori pubblici, dal quale mi dovetti recare con una Commissione di Colle Val d'Elsa, sa in quale tristissima condizione si trovi quella industriosa cittadina e con essa come si trovino i nostri piccoli centri della Toscana. Basterebbe che accennassi qui le cifre che abbiamo sottoposte al ministro, per dimostrare come le industrie che vivono nei centri non serviti da ferrovie dello Stato siano nella impossibilità di funzionare.

Basta osservare questo che per ventisette chilometri di ferrovia, quanti sono da Siena a Poggibonsi certa merce paga lire 1,80 al quintale, mentre da Poggibonsi a Colle Val d'Elsa, servita da una di queste tramvie, paga per otto chilometri lire 9. Basta questa cifra indice per dimostrare che se lo Stato non interviene in una qualche maniera ad obbligare le società esercenti tramvie, a migliorare i servizi e a rendere le tariffe più umane, le attività dei centri minori sarà completamente rovinata.

È stato accennato qui al problema della lignite. Debbo accennarvi in modo parti-

colare anch'io con riferimento alle provincie di Arezzo, di Siena e Grosseto che, a testimonianza della stessa relazione, sono i centri più importanti lignitiferi d'Italia.

Per il Valdarno in modo particolare poi il problema della lignite non è soltanto problema di trasporti, ma come è stato accennato, anche problema di disoccupazione.

Ma di ciò parlerò appresso.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*.
Riguarda l'agricoltura.

NEGRETTI. La relazione sul bilancio dei lavori pubblici a pagina 10 (2ª colonna, 1º capoverso) lamenta che, nonostante le facilitazioni stabilite dal decreto-legge 28 marzo 1919, n. 454, pochi impianti di produzione e distribuzione di energia meccanica od elettrica con impiego di combustibili nazionali, sieno ancora sorti in Italia.

Occorre notare che se altri e maggiori miglioramenti non sono sorti, è da addebitarsi, esclusivamente alla lentezza con la quale gli organi burocratici istruiscono le numerose domande che da tempo sono presentate, i quali organi richiedono spesso documentazioni superflue, che procurano inutili perdite di tempo.

È necessario che gli uffici chiamati ad esaminare i progetti presentati, pure esigendo tutte le garanzie che sono necessarie, agiscano con maggiore prontezza.

È inutile, per esempio, che l'ufficio speciale per le acque richieda ai presentatori delle domande la prova della copiosità di giacimenti lignitiferi conosciutissimi; e lo richieda a mezzo di una rete di trivellazioni che costerebbero spese e tempo infiniti quando esso può facilmente avere i dati precisi richiesti dal Corpo Reale delle miniere, che ha studiato e conosce perfettamente le nostre miniere di lignite, specialmente quelle dell'Italia centrale.

Ed aggiungo ancora. Non è a credersi che gli impianti termo-elettrici, quando saranno costruiti, assorbiranno tutta la possibile produzione del nostro combustibile, anche se essa sarà limitata, come dice la relazione, a due milioni e mezzo di tonnellate annue.

Anzi, mentre sarà conveniente consumare sul posto per detti impianti i combustibili più poveri, potranno essere sempre trasportate ed utilizzate per altri scopi in sostituzione del carbone estero le ligniti di qualità migliore.

A ciò ora si oppongono le tariffe ferroviarie addirittura proibitive adottate per il trasporto delle ligniti.

Fin dal settembre 1921, sua eccellenza l'onorevole Mauri aveva dato affidamenti scritti per una riduzione sul prezzo dei trasporti per le ligniti. La stessa Direzione generale delle ferrovie aveva dato parere favorevole alla riduzione.

Le nuove tariffe in vigore dal 1922 hanno portato un aumento del 45 per cento; il che rende assolutamente impossibile il trasporto e l'uso di questo combustibile nazionale, che dai primi del 1921 ha avuto ridotto il prezzo di vendita da circa lire 150 a meno di lire 50 la tonnellata.

Per avere un'idea dell'aggravio eccezionale ed insopportabile subito dalle ligniti con le nuove tariffe trasporti, basta osservare i seguenti dati:

Nel 1916 il prezzo di trasporto per tonnellate era:

per chilometri 200 di ligniti, lire 4.84, di carbone estero, lire 8.80.

Nel 1921 il prezzo di trasporto per tonnellate era:

per chilometri 200 di ligniti, lire 14.85, di carbone estero, lire 26.40.

Nel 1922 il prezzo di trasporto per tonnellate era:

per chilometri 200 di ligniti, lire 21.60 di carbone estero, lire 27.15.

Dal che si rileva, che mentre nel 1916, il carbone pagava circa l'85 per cento e nel 1921, circa l'80 per cento in più delle ligniti (e la differenza era ancora sproporzionata inquantochè si sa che all'ingrosso una tonnellata di carbone equivale a tre tonnellate di lignite) tale differenza è ridotta con le nuove tariffe in vigore dal 1° gennaio ad appena il 20 per cento circa. Il carbone infatti ha subito appena l'aumento del 2,80 per cento mentre le ligniti hanno subito l'aumento del 45 per cento.

E questo proprio nel momento più critico di tale industria nazionale, e quando da tutti era riconosciuta la necessità di ridurre sensibilmente le tariffe del 1921.

All'attuazione di tali tariffe si deve specialmente la avvenuta diminuzione della produzione delle ligniti, lamentata nella relazione; diminuzione che già impressionante negli anni 1920 e 1921, raggiungerà nel 1922, se non saranno presi pronti ripari, una proporzione spaventosa.

Come già ho accennato, ed anche la relazione giustissimamente lo rileva, la produzione dei nostri combustibili nazionali non hanno e non devono avere solo l'intento di evitare e diminuire il consumo di carbone fossile estero nella produzione di energia

elettrica, ma anche quello di dare lavoro in paese ad oltre 22,000 operai e a circa 300 professionisti. A tale proposito occorre notare che durante la guerra il numero degli operai occupati nelle miniere di lignite è salito ad oltre 35,000. Attualmente le poche miniere, che continuano in maniera ridotta l'esercizio in attesa di tempi migliori, impiegano appena 3000 operai. Concedendo che non tutte le miniere esercitate durante la guerra possono essere sfruttate con vantaggio in tempi normali, possiamo accettare la cifra fornita nella relazione e calcolare a 22,000 il numero degli operai che potrebbe essere impiegato nell'estrazione del nostro combustibile. Abbiamo dunque oggi 19,000 minatori disoccupati, che potrebbero aver lavoro.

A torto dunque, quando si richiedono delle sensibili diminuzioni nel prezzo dei trasporti della lignite, si invocano ragioni di bilancio, in quanto che non si considera l'economia di gran lunga maggiore che verrebbe ad essere realizzata sui sussidi di disoccupazione che sarebbero risparmiati per un numero così importante di operai. (*Approvazioni*).

Ed ora passiamo a ciò che più direttamente interessa le tre provincie di Arezzo, Grosseto e Siena.

Ella sa, onorevole ministro dei lavori pubblici, che la provincia d'Arezzo ha avuto la triste sorte d'essere stata colpita da ben quattro terremoti: del 26 aprile 1917, del 25 ottobre 1919, dell'11 settembre 1918 e del 29 maggio 1919. Alla distanza di quasi cinque anni non si sono ancora riparate tutte le case danneggiate dal terremoto del 1917. Ho qui un elenco di 17 perizie compilate dal Genio civile di Arezzo ed inviate al ministro dei lavori pubblici che attendono ancora d'essere approvate. Le perizie importano una somma complessiva di 7 milioni e 300 mila lire. Queste perizie giacciono sui tavoli degli uffici e le popolazioni di Monterchi, di Stia, di Porciano, di San Sepolcro e di Celle Sul Rigo a cui erano state promesse le casette asismiche e i sussidi per riparare le povere bicocche, attendono ancora invano, più volte provate dai rigori della stagione invernale e dall'umidità dell'autunno e della primavera. Ed ognuno può immaginare con quanto pericolo per la salute di quelle povere famiglie costrette a vivere in ambienti ristretti ed insufficienti.

Per quanto riguarda la provincia di Siena non so perchè invece di servirsi dell'opera di quel Genio civile si sia ricorso ad un uff-

cio collocato ad Acquapendente, in provincia di Roma.

Ciò che non ho compreso io, mi verrà indubbiamente chiarito e spiegato dal ministro dei lavori pubblici.

BISOGNI. Per favorire gli ingegneri e lasciare abbandonate quelle regioni.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma no! Lo vedremo.

NEGRETTI. Ed ora passiamo al problema ferroviario. Sono 25 anni che in questa aula si parla delle cattive condizioni del servizio ferroviario della provincia di Siena.

Siena è servita da due ferrovie, per modo di dire, perchè se dovessimo dire che quelle ferrovie servono bene la città di Siena, che pure è un centro importante della Toscana oltre che per le sue bellezze artistiche anche per la sua attività industriale e commerciale, noi diremmo una cosa non vera, ed io non voglio tediare la Camera, ripetendo quanto è stato detto tante volte durante la discussione del bilancio dei lavori pubblici. Sono state sempre fatte delle promesse, ma non si è avuto mai un provvedimento reale, effettivo che soddisfaccesse la città e la provincia di Siena.

Così io non trovo, con mia somma meraviglia, elencati fra i lavori già concessi al 31 marzo 1922 a industrie private, la ferrovia Sinalunga-Arezzo, nè ho potuto trovarne un accenno, malgrado i miei sforzi, in qualche piega della reazione.

Questa ferrovia interessa moltissimo una vastissima zona delle provincie di Siena e di Arezzo e perciò deve essere condotta a compimento nel più breve tempo possibile.

E giacchè questa ferrovia ha subito varie vicende e, finalmente, per una recente dichiarazione del ministro sarebbe arrivato alla sua maturazione, io confido che almeno questa sarà eseguita.

Capisco che è cosa poco simpatica entrare in questi dettagli nella discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Ma dobbiamo per forza entrare in questi dettagli, quando ci vediamo tanto abbandonati.

PRESIDENTE. Sui capitoli, non nella discussione generale.

NEGRETTI. Noi constatiamo che queste tre provincie di Siena, Arezzo e Grosseto sono sempre state trascurate. Ora se le altre provincie hanno potuto ottenere, qualche cosa, queste non hanno mai ottenuto nulla.

Ed è per questa ragione che io voglio richiamare, in modo particolare, l'attenzione del Governo e del ministro sopra queste tre

provincie, di cui due sono fra le 17 provincie esportatrici di grano.

Anche per questo dovrebbero essere degne di riguardo.

Per non tediare la Camera su questi argomenti di carattere regionale, accennerò solo alle altre ferrovie che interessano la zona di cui parliamo e sono: la Siena-Monte Antico, Arezzo-San Sepolcro-Umbertide, tronco della trasversale Ancona-Livorno, assegnata questa alle opere di prima categoria e dichiarata d'importanza nazionale, ma che malgrado ciò non ha fatto un passo avanti. Se nelle provincie di Siena ed Arezzo si sta male, che dire poi della provincia di Grosseto.

Tolta la grande linea che la congiunge con Roma e con Pisa si può dire che non abbia altra ferrovia. Tale certo non si può dire quella che congiunge Grosseto con Asciano ch'io non esito a qualificare la più indecente ferrovia che esiste sotto il cielo d'Italia.

Si parlava una volta delle ferrovie della Sardegna, volendo dire che sono trascurate: ma io dico ai colleghi sardi che se nella Sardegna le ferrovie sono trascurate, a poco più di cento cinquanta chilometri da Roma, mancano le ferrovie o sono tali per burla.

La Orbetello-Orvieto, di cui deve essere stata data la concessione, se non erro, prima della guerra, si è fermata a Porto Santo Stefano.

E pare che non voglia più proseguire. Perchè?

E giacchè siamo a Porto Santo Stefano, io mi permetto di richiamare su di esso la particolare attenzione del ministro dei lavori pubblici. Questo Porto non solo merita l'attenzione del ministro dei lavori pubblici, per ciò ch'è di sua spettanza, ma deve a tresì interessare molto il Ministero della guerra.

Basta guardare dove è collocato Porto Santo Stefano perchè balzi alla mente la visione della funzione ch'esso potrebbe essere chiamato a compiere nella difesa della nostra costa e della stessa capitale, e per convincersi della necessità di provvedere sollecitamente.

Passiamo alla rete stradale ordinaria. A parte il programma estesissimo di nuove costruzioni messo in campo dall'Amministrazione provinciale, le strade provinciali, specialmente quelle in pianura, che sono di più rilevante traffico, sono trascurate o mantenute in modo vergognoso per un paese civile.

Una rete stradale ben più importante e di maggiore utilizzazione futura, costruita a completo carico dello Stato, dovrebbe, in-

vece, essere studiata in pianura, ove erano e dove sono le bonifiche, come nell'Agro Romano. In certi terreni di bonifica eseguita e da eseguire, in fatto, esiste il latifondo non coltivato ma tenuto a pascolo poverissimo, che però è utile per i proprietari, ma assai dannoso alla possibilità produttiva del paese, il medesimo latifondo non potrà scomparire, e se anche si riuscisse a spezzare la proprietà, il male ricomparirebbe subito sotto altra forma — per esempio sotto quella di uno esteso consorzio di piccoli proprietari, continuando a lasciare le terre incolte ed a fittarle per il pascolo, il quale consente ai proprietari una rendita tranquilla e sicura senza alcun rischio ed anticipazione di capitali per la lavorazione e per la trasformazione agricola con conseguente aumento di rendimento in prodotti occorrenti, anzi indispensabili al Paese.

Gli è, che, senza strade, senza case coloniche e senza acqua potabile il latifondo non può, nella sua sostanza, sparire. Ma prima di provvedere a questi lavori stradali di pianura e alla costruzione di case coloniche e di trasformazione agricola, che ora, tanto per aumentare la già grave confusione nei concetti di guida gli incompetenti hanno definiti col nome di bonifica agricola confondendoli con quelli idraulici, o addirittura trascurando questi, che prima erano i soli a chiamarsi di bonifica, è indispensabile provvedere alle bonifiche idrauliche ed igieniche.

Vi sono nella sola maremma grossetana 10 o 12 bonifiche idrauliche, il risanamento di alcune delle quali fu iniziato da più di un secolo, dai granduchi di Toscana.

Ebbene, nessuna di queste bonifiche è stata ultimata da che vige l'attuale Governo italiano.

Basterebbe citare, tra tutte, la bonifica grossetana, ove tutto il beneficio finora raggiunto con le antiche colmate deve al periodo compreso fra il 1830 ed il 1870. Da allora in poi i lavori hanno proceduto con una lentezza spaventosa.

E non è colpa di chi li studia e li dirige, poichè, per non parlare del momento presente a capo dell'ufficio del Genio civile di Grosseto vi sono stati, dopo il 1860, ingegneri illustri come il Renard, l'insegne Baccarini, il Veronese, il Botto, i quali hanno eseguito studi di notevolissima importanza.

Ma quando si è trattato di tradurli in lavori utili, o per eccessiva lentezza negli appalti, o per deficienza dei mezzi finanziari assegnati dal Ministero dei lavori pubblici, o per deficienza numerica di ingegneri e di

tecnici in genere, tutto si è arenato, e si continua in spese di manutenzione, che sono pure indispensabili, ma che, affrettando le opere, potrebbero, invece, in gran parte utilizzarsi nella esecuzione dei lavori definitivi.

Nella detta bonifica grossetana, per esempio, vi è il fiume Bruna, che per insufficienza di alveo e d'argini subisce quasi ogni anno gravi rotte negli argini, dalle quali si riversano nelle campagne alluvioni, che distruggono, danneggiano gravemente le semine ed i raccolti, e tolgono a quei volenterosi proprietari e contadini l'entusiasmo col quale si erano messi a coltivare, poichè distruggono i loro sforzi e disperdono i capitali da essi, all'uopo, impiegati. Ho inteso dire, è vero, che la sistemazione di questo fiume Bruna rappresenta un problema ponderoso e difficile, ma se per deficienza numerica di personale tecnico non lo si incomincia mai ad affrontare, si continuerà quasi ogni anno a spendere parecchie centinaia di migliaia di lire, sia nella parte idraulica, sia nella parte in bonifica, per riparare di danni che esso arreca.

E credo che con tutto il danaro, per ciò finora speso, a quest'ora il fiume sarebbe già stato sistemato.

Come la bonifica grossetana e di Castiglione della Pescaia, che, fra tutte, è la più importante, anche le altre procedono con una esasperante lentezza. Eppure sarebbe d'interesse sommo per lo Stato il completarle al più presto, già che la malaria continua in quelle plaghe a fare strage.

E Grosseto, che dal punto di vista minerario, industriale, commerciale e specialmente agricolo potrebbe divenire uno dei centri più importanti dell'Italia, poichè vi sono, nella provincia, miniere, fra le più importanti e ricche, di cinabro, di pirite ferrea, di manganese, di ottime ligniti, e cave di marmi pregevoli, e i cui terreni bonificati della pianura danno, in cereali, un rendimento elevatissimo, non minore, per lo meno, di quello che, coi più progrediti sistemi di cultura, si ottiene da noi soltanto in alcune parti della Lombardia e dell'Emilia, resta invece un centro disabitato, povero e di vita grama, anzi squallida.

Bisognerebbe avere, il buon senso ed il coraggio insieme, di non più ripartire i fondi disponibili fra tutte le bonifiche, ma di concentrarli tutti per l'esecuzione di una sola o di poche bonifiche per volta, e principalmente ora, di quella bonifica grossetana e castiglione, che, fra tutte, è la più importante e da più anni iniziata.

Se la spesa per portare a compimento tale bonifica resta, tuttora, molto elevata, bisognerebbe che il Governo trovasse i mezzi di affrontarla, già ch'è troppo doloroso ed umiliante constatare, che quasi tutto il beneficio finora ottenutosi si limiti a quanto è risultato dalla iniziativa dei granduchi di Toscana, mentre poco o nulla ha giovato un sessantennio di governo italiano.

E le popolazioni sono stanche di vedere bellissimi lavori, come il Diversivo d'Ombrone e le relative opere d'arte, che però restano da troppo tempo, per ragioni che esse non sanno o non possono comprendere, inofficose.

Nè sembra che si possa riporre molta speranza nell'acceleramento delle bonifiche maremmane mediante le concessioni, giacchè i problemi tecnici ad esse inerenti, quasi tutti già studiati e tecnicamente risolti, hanno una lunghissima ed importantissima tradizione e sono il risultato di sapienti ed elaboratissime ricerche ed esperienze degli illustri idraulici nominati, che hanno appartenuto al Genio civile, e perchè la spesa superiore ai cento milioni, che occorrerebbe a completare la sola bonifica grossetana e castiglionesa, non può assolutamente dare a un qualsiasi concessionario l'utile ch'egli dovrebbe raggiungere in breve tempo, per rifarsi dei capitali anticipati e dei relativi interessi.

L'utile invece, sarebbe assicurato, lentamente sì, ma sicuramente allo Stato, che può e deve avere la capacità finanziaria di una più lunga attesa, mentre la trasformazione agricola seguente la bonifica idraulica procurerebbe allo Stato il raggiungimento di un altro utile grandissimo, che non si calcola in danaro, ma che vale anche danaro e molto, voglio dire la tranquillità e il progressivo benessere di quella, finora trascuratissima regione, che potrebbe divenire il granaio d'Italia. (*Approvazioni*).

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro per la pubblica istruzione ha facoltà di parlare.

ANILE, *ministro della pubblica istruzione*. Mi onoro di presentare alla Camera il seguente disegno di legge: Conversione in legge del decreto 26 giugno 1921, n. 1557, col quale si sopprime il ruolo organico del personale dell'Ufficio tecnico per la costruzione degli edifici scolastici alla dipendenza del Ministero della pubblica istruzione, come dalla tabella C annessa alla legge 4 giugno 1911, n. 485, e si dispone che gl'ingegneri appartene-

nti al detto ruolo passino nel Regio Corpo del Genio civile. (1512)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della pubblica istruzione della presentazione di questo disegno di legge.

Sarà inviato alla sesta Commissione permanente, la quale però deciderà d'accordo con l'altra Commissione competente, che credo possa esser quella dei lavori pubblici, cioè la quinta.

Si riprende la discussione sul disegno di legge: Stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1921 al 30 giugno 1922 e per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1922 al 30 giugno 1923.

PRESIDENTE. Proseguiamo nella discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Spetta di parlare all'onorevole Cotugno, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a presentare un disegno di legge per il decentramento del Ministero dei lavori pubblici;

lo invita altresì a meglio disciplinare la vigilanza sui lavori che si eseguono dalle cooperative;

a dare la preferenza a quelle opere che, come la sistemazione dei porti dell'Adriatico, la ferrovia garganica, il compimento dell'acquedotto pugliese, del doppio binario Lecce-Bologna, della difesa dell'abitato di Corato, rappresentano una esigenza sociale e nazionale ».

L'onorevole Cotugno ha facoltà di svolgerlo.

COTUGNO. Onorevoli colleghi. Imprendo a parlare conscio delle difficoltà del mio compito. Io sono tra quei pochi ai quali non piace divagare, ma star fermo e saldo alle cose. Me non muove vaghezza di popolarità, brama di dominio, desiderio di far mostra d'una sapienza raccattata per l'occasione, buona ad illudere i gonzi. Ho troppa stima di voi, di me per osar tanto. Ma lo star sul concreto tarpa le ali alla fantasia e fa brevi i discorsi. E questo mio sarà ancor più breve del solito, deciso a tenermi nei limitid elladi seussione generale del bilancio, lontano dalle inutili, inopportune e ripetute divagazioni.

Io non mi studierò di lusingare, come han fatto deputati di tutti i settori, il ministro, che ha tra le mani il sacco delle grazie, medicina quanto mai efficace a calmare i

più esagitati ed irragionevoli legislatori di questo mondo. Egli, però, sa con quanto amore, avendo io per parecchi anni fatto parte della Giunta dei lavori pubblici, gli fui collaboratore fedele per quanto modesto e come stimai l'opera sua. Ma oggi?

A dirla franca io non vorrei trovarmi al suo posto e se fossi invitato ad assumere il Dicastero dei lavori pubblici, il che non mi accadrà di sicuro...

RICCIO, ministro dei lavori pubblici. Chi lo sa?

COTUGNO. Non mi accadrà, perchè questi onori non si offrono, ma si reclamano da chi ne abbia vaghezza con le più diverse e raffinate arti e fin con la rivoltella (*Ilarità*)... Se ciò accadesse, rifiuterei.

Ma, lasciamo simili melanconie e passiam oltre.

Certo l'onorevole Riccio non istà in un letto di rose. Il bilancio dei lavori pubblici da un centinaio di milioni, che era prima della guerra, è salito ad oltre un miliardo. Prima della guerra la sua azione era quasi del tutto patrimoniale, oggi è d'indole prevalentemente politico-sociale. Le dotte dispute d'altra volta sul pauperismo e sui modi di combatterlo; sui compiti e sulla funzione dello Stato di fronte alla disoccupazione han ceduto il campo ad un parziale riconoscimento del diritto del proletariato al lavoro.

Il Ministero dei lavori pubblici è diventato per tal via uno degli organi fondamentali della nostra pace all'interno.

Le sue funzioni ch'erano già di per sè abbastanza complesse, per la vastità degli interessi ch'è chiamato a regolare, e per terra e per mare, si son fatte sempre più delicate e, dove prima tutto si svolgeva nella più serafica calma, oggi è lotta quotidiana, gigantesca, di uomini e di parti, cozzo formidabile d'interessi organizzati e decisi agli estremi.

Un uomo solo, anche della vostra levatura, onorevole ministro, non può che essere schiacciato sotto il peso di questa macchina immane. Quale dunque, il rimedio? Uno solo. Il decentramento.

L'organizzazione statale, nella forma in cui ci venne di Francia e che noi adottammo e tenemmo in onore, per meglio cementare il nostro programma unitario, deve ormai cessare.

Quella forma, del resto, rispondeva alla necessità di difesa degli elementi d'ordine che il Primo Napoleone, facendo credito alla rivoluzione de' principi definitivamente acquistati al progresso, spinse ed incarnò nel concetto dell'uguaglianza civile. Ma oggi?

Senza aver l'aria di volermi ingraziare alcun partito, datechè coloro che meditano sui fatti umani sono sempre, per la sincerità e purezza dei loro convincimenti, nella migliore delle compagnie, dirò che il secolo volge alla uguaglianza economica. Ed il segno voi l'avete nella considerazione che voi date al cooperativismo che, altra volta invisito al socialismo, oggi, nonostante la guerra che gli si muove dai poveri di animo e d'intelletto, è indice della mutata direzione degli spiriti e della società verso forme più umane di convivenza sociale. (*Approvazioni*). Se colpa vi si può fare è una sola: di non usare tutta quella vigilanza e quei controlli che il caso richiede. Ed a ciò categoricamente v'invitiamo.

Ora come farete voi, voi solo, a distribuire equamente tra le tante diverse cooperative, in diuturna battaglia, per la diversità dei fini che le informano, tra loro, le opere e gli ausili?

Come funzioneranno i vostri controlli (di tecnici ne avete abbastanza pochi) se, insufficienti e deboli, colpiti da paralisi sino a ieri, oggi, per la novità del lavoro e la sua vastità e gli scopi da raggiungere, è da dichiararli inutili perchè impreparati?

Voi non avete una statistica. In tali deplorevoli condizioni si trova anche il Ministero dell'agricoltura. È come brancolar nelle tenebre. I vostri uffici sono ricchi di generali, che si moltiplicano col moltiplicarsi di sempre nuove sezioni, create spesso a disegno di favorire qualche amico, poveri di elemento fattivo. Il Genio civile, fra tutti, vi è una prova evidente. Voi non siete al caso, per la natura dell'organizzazione del vostro Ministero, di avere in tempo notizie esatte, su quali problemi e su quali opere volgere di preferenza la vostra attività.

Ce lo insegna Corato. Nessuno dei vostri funzionari, dal luglio ad oggi, si seppe convincere che quella città abbandonata a se stessa andava incontro a sicura rovina. Per mettere il Governo a conoscenza dei fatti, s'è dovuto levare, a tumulto quel popolo generoso, mandare qui una Commissione, si è dovuta muovere la stampa; abbiamo dovuto noi lottare per strappare al tesoro gli stanziamenti necessari.

E questo ch'è accaduto per Corato si ripete ogni giorno ed il Governo è costretto a rifare i suoi giudizi ed i conti.

Via, lo spettacolo non è incoraggiante non solo ma si risolve nel discredito dello Stato, ne svaluta l'opera e la funzione, e accredita la strana parola, di cui molti con le più raf-

finiate astuzie e con le vostre lettere compiacenti accreditano presso il volgo degli elettori, che sia il deputato quello che ottiene giustizie e favori.

Bisogna, onorevole ministro, che voi gittiate a mare una parte del vostro pesante fardello; bisogna che vi liberiate dal *funzionalismo* che nasce ed ingigantisce là dove cessa la vostra competenza; bisogna decentrare. Nè v'incolga il desiderio di darci come prova di decentramento l'aver concesso agl'ingegneri capi del Genio civile ed agl'ispettori di approvare col semplice loro visto, gli uni progetti sino a 500 mila e gli altri sino ad un milione di lire. No, il decentramento burocratico è una forma di accentrimento più pericoloso, in quanto costituisce arbitro di gravi interessi un solo, ch'è a sua volta sottratto ad ogni controllo.

Ella, onorevole ministro, conosce quel che dagli uomini più autorevoli di parte liberale, tra le cui file militate, è stato detto e scritto. Noi vogliamo un decentramento sostanziale; che il Ministero dei lavori pubblici, cioè, passi ai comuni ed alle provincie e che la vostra, la governativa, si riduca a funzione di puro controllo.

E domandiamo un'altra cosa: che si avvisi all'ordine ed all'economia e che si ponga un freno alle spese pazze di missioni, commissioni e trasferte che pesano per molti milioni sul bilancio dello Stato

Ma non meno degno di censura è il metodo ed il programma, la politica, in una parola che dal ministro da anni si va svolgendo nei più diversi rami della sua complessa funzione. E lasciando di parlar di bonifiche, d'irrigazioni, di strade e di altri simili argomenti ormai oggetto di continui per quanto inutili discorsi, dirò qualcosa dei porti e delle ferrovie, tenendomi, però, sempre stretto alla discussione generale.

Lo sviluppo dei traffici e dei commerci nel secolo passato favorito dall'apparire del grosso tonnello, impose la necessità della creazione e del miglioramento degli approdi.

L'Italia non poteva, per la sua configurazione geografica e la sua posizione, tutta protesa nel mare, sottrarsi ad una necessità che l'attività dei popoli trasformava di nazionale in internazionale.

Il Pietro l'Eremita di questa trasformazione fu un uomo di vero genio, tolto immaturamente alla gloria della scienza, alla fortuna della patria, Emanuele Gianturco.

La legge del 1907 prevedeva una spesa di 186 milioni per 94 porti. Ma il parlamentarismo rovinò ogni cosa. I porti furono

elevati a 104 e la spesa ridotta a 117 milioni.

Per dare un qualche impulso alla soluzione di così grave problema si fece ricorso alla creazione di enti autonomi, e se ne crearono ben sedici, i cui Consigli d'amministrazione avrebbero dovuto provvedere alla costruzione delle opere così come all'esercizio del porto.

Gli enti autonomi per il loro cattivo funzionamento hanno perduto ogni ragione e virtù di essere. La verità va detta ad alta ed intelligibile voce. Per aver concesso ai deputati la costruzione (per modo di dire) di quanti porti essi abbiano voluto, si è finito per non avere, all'infuori di Genova, nessun porto fornito dei mezzi necessari per potere convenientemente funzionare. Ma di ben altri dolori convien far versi. I porti del basso Adriatico sono, per la politica portuale governativa, di far tutto male, resi inservibili. Quei porti vanno soggetti all'insabbiamento.

Quali opere sono state compiute per difenderli da tanti pericoli? Barletta attende che le si dia la diga progettata per allontanare le torbe che l'Ofanto riversa alle sue spiagge; Molfetta, Trani, Manfredonia, Cagnano, Varano, la cui importanza militare è a tutti nota, aspettano che qualcuno si ricordi delle loro sventure.

Il fenomeno dell'insabbiamento si è reso così grave che a Molfetta, per varare un trabaccolo, si dovette aprire tra le sabbie del porto, un canale, mentre a Cagnano Varano, due draghe dell'industria privata restarono lungamente chiuse nel porto ostruito da un banco di sabbia.

E non parlo di Rodi e di Viesti. Vi è una legge che mette, in determinati casi, a carico dei comuni, in tutto od in parte, le spese di dragaggio. È una legge illogica e va modificata.

Lo Stato che preleva le sue tasse deve assicurare a chi voglia navigare la libera entrata e la libera uscita delle navi dai porti.

È quel ch'esso fa per le stazioni ferroviarie. Pretendere che i comuni, così sovraccarichi di debiti da morirne schiacciati, provvedano a loro spese al dragaggio, è da stolti. Ella onorevole ministro ci pensi dappoichè non si ha diritto a parlare di mare nostro e di traffici con l'altra sponda quando si tengono i porti in tali deplorabili condizioni. Occorre che il Governo istituisca un servizio gratuito di dragaggio a Bari per i porti dell'Adriatico. A queste condizioni soltanto potremo dichiararci soddisfatti. Per la fun-

zione altissima, inoltre, che il porto di Bari è chiamato a compiere, sia rispetto alla sempre crescente attività regionale che quale ponte verso l'oriente, il Governo farà bene a non resistere allo stanziamento di nuovi fondi in bilancio sufficienti allo scopo. Tanto qualunque opposizione sarebbe destinata ad infrangersi contro la dura legge delle cose e la volontà nostra decisa a tutto.

Nè meno slegata e confusa apparisce la politica ferroviaria il cui controllo per tanta parte sfugge a noi, non solo, ma al Governo. Io tralascio le questioni riflettenti il personale, il materiale, le stazioni, come quelle di Molfetta e di Bisceglie, prive di ogni più indispensabile aiuto, in una parola, il disservizio, di cui si sono occupati gli oratori che mi han preceduto, per lamentare come sia deplorabile il sistema seguito nel formare gli orari per cui nè le grandi città sono con rapide comunicazioni allacciate alle provincie, nè i treni locali riescono mai a soddisfare i giusti reclami fondati su necessità evidenti d'interesse cittadino. In tempi in cui viaggiare è spendere un patrimonio, gli orari non debbono contribuire a rendere sempre più penosa la condizione di chi, costretto a non rincasare in tempo, deve gravare il suo bilancio di altre spese per alloggio e per vitto. È il caso delle linee che mettono capo a Bari.

Questo problema, poi, visto nei riguardi degli impiegati, costretti per il difetto di abitazioni a vivere fuori di Bari, e degli studenti, è semplicemente inumano. Ma qui voglio denunciare con quanto poco criterio di giustizia si sia proceduto nella costruzione di nuove reti e come mentre si è dato opera alla direttissima Roma-Napoli, di cui non era sentito l'urgente bisogno, si è lasciato ed ancora si lascia, segno di dolore e vergogna, il Gargano indistinto, generoso e forte ancora separato e diviso dalle arterie ferroviarie che sono le vie della civiltà. Noi abbiamo preso impegno di dare al Gargano, unico baluardo per la difesa del basso Adriatico, la ferrovia; e gliela daremo. Si glie la daremo a qualunque costo e l'onorevole ministro ne resti avvisato. (*Approvazioni*).

E perchè non eseguire, rinunciando ad ogni altra più inutile spesa, il tronco Genzano-Spinazzola per cui l'operosa, magnifica gente del Melfese drizzerebbe i suoi commerci al porto di Barletta? Voi dovete, in queste cose, abbandonare i criteri politici e parlamentari e farvi guidare dal programma che ha per norma fondamentale quella dello sviluppo industriale e commerciale del paese.

Onorevole ministro, ella deve sentire, certamente, nel più profondo del suo animo il

disagio a seguire al Governo metodi e sistemi che non rispondono più alla società ch'è nata dopo la guerra. Le vie della tradizione debbono essere infrante. Lo sforzo compiuto ci ha portato a conoscere tutto quello che il passato aveva in sé di definitivamente morto. Come la monarchia fu salva, accettando alcuni postulati della repubblica, così, oggi, dovete accettare dal socialismo e dal comunismo quelle affermazioni che sono già entrate nelle correnti della vita nuova dei popoli. Tornano i tempi vaticinati da Mazzini. Avrete animo da ciò? È quello che ci diranno i fatti. (*Approvazioni*).

Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta e invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti*).

Si riprende la discussione sul bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Proseguendo nella discussione sugli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari 1921-22 e 1922-23, spetta di parlare all'onorevole Torre Edoardo. Ne ha facoltà.

TORRE EDOARDO. Onorevoli colleghi, io non sarò brevissimo, per quanto la questione ferroviaria sia stata affrontata con competenza da vari oratori, e pur limitandomi a richiamare l'attenzione del Governo e della Camera sulla situazione stranissima, che si è andata creando in Italia dall'armistizio in poi, ad opera del personale delle ferrovie, che è riuscito a mettersi all'infuori e al disopra dello Stato, tenendo per due anni il paese sotto quella spada di Damocle, rappresentata dalla minaccia continua dello sciopero generale.

Svolgerò l'argomento senza falsi riguardi e senza preoccupazioni elettorali, desideroso soltanto di portare nell'Aula del Parlamento le proteste dei combattenti e dei mutilati, di quelli specialmente che avrebbero dovuto essere riammessi ai loro posti nelle ferrovie, ma che invece, al loro ritorno dalla guerra, li trovarono occupati dagli imboscati e da signorine, assunti in servizio durante la guerra e passati abusivamente in pianta stabile: combattenti e mutilati che aspettavano invano da tempo che fosse resa loro giustizia.

Gli onorevoli Olivetti, Baldesi, Mazzini ed altri, che hanno trattato in questi giorni il problema ferroviario, sono presso che con-

cordi nel far risalire l'origine dei mali, che travagliano la nostra massima azienda statale, alla autonomia dell'azienda stessa, autonomia che, a detta anche di illustri giuristi, e fra questi del professore Giuseppe Cingoli dell'Università di Roma, di cui ho letto una pregevolissima memoria a proposito dell'autonomia che ha costituito e costituisce sempre una violazione aperta dei canoni fondamentali del nostro diritto pubblico, violazione perpetrata dal Governo e dal Parlamento. L'autonomia dell'azienda ferroviaria è incostituzionale, perchè tutte le amministrazioni di Stato dovrebbero essere considerate alla stessa stregua e nessuna di esse può venire concepita e considerata quasi un'impresa privata al di fuori e al di sopra dello Stato. Si potrà obiettare che l'azienda ferroviaria è alle dirette dipendenze del Ministero dei lavori pubblici. Se la cosa è vera in teoria non lo è in pratica, tanto è vero che ex ministri ed ex sottosegretari di Stato hanno dichiarato dentro e fuori del Parlamento non solo che erano completamente disarmati di fronte alla onnipotenza della Direzione generale autonoma delle ferrovie, ma che per nulla si sentivano di rispondere dei fatti di essa, non essendone gli autori. Essi hanno fatto comprendere che erano tutte inutili le interrogazioni e le interpellanze che in merito si presentano innanzi alla Camera ed al Senato. In altri termini si riconosceva che l'azienda ferroviaria era rimasta al di fuori di ogni controllo parlamentare e quindi insindacabile e irresponsabile.

Dieci anni or sono l'onorevole Salandra, allora ministro del tesoro, disse nella sua esposizione finanziaria che l'azienda delle ferrovie dello Stato era la maggiore incognita del nostro bilancio. Ma l'onorevole Salandra quando affermava tale gravissima verità era ben lungi dal prevedere che nel volgere di pochi anni, l'incognita ferroviaria sarebbe diventata una realtà spaventosa gravante enormemente sul bilancio dello Stato.

L'inverosimile *deficit* del passato esercizio, sarà ancora superato dall'esercizio in corso. Nel primo semestre il disavanzo ha già superato di circa mezzo miliardo e il disavanzo del semestre in corso, cioè di quello che va dal 1° gennaio al 30 giugno, sarà ancora superiore di quello del 1° semestre. Quali le cause di questo terribile stato di cose? Innanzi tutto la viltà dei governi che si sono susseguiti dall'armistizio in poi.

È stata tutta una triste sequela di decisioni vilissime dello Stato alla classe dei ferrovieri, di quei ferrovieri il cui patriottismo e lo spirito di abnegazione, vedemmo così esaltati durante la guerra, da giornali e da ministri, che noi, che eravamo al fronte ci domandavamo se per caso il fronte non avesse cambiato di fronte e le zone lontane delle retrovie, percorse dai treni, non fossero diventate le prime linee.

Ma, conclusa e vinta la guerra, il patriottismo e lo spirito di sacrificio dei ferrovieri scomparvero, come per incanto, e cominciarono gli scioperi di protesta e di solidarietà. Si scioperava perchè i treni trasportavano le guardie regie, perchè in un vagone si scopriva una mitragliatrice: ogni pretesto era buono per incrociare le braccia e sabotare in tal modo la Nazione.

Le richieste di miglioramento si susseguivano con una rapidità vertiginosa ed appena formulate venivano accettate. Il Governo non esisteva più, esisteva soltanto per firmare delle concessioni. La direzione generale di Villa Patrizi battuta in pieno non tentava neppure di reagire. Le sorti delle ferrovie erano nelle mani del sindacato rosso di Bologna, i cui membri furono esonerati dal servizio e sono pagati dallo Stato perchè possano dedicare tutto il loro tempo alla propaganda contro lo Stato.

Il senatore Einaudi scriveva giorni fa sul *Corriere della Sera*, che sono ben seicento gli agenti esonerati dal servizio, perchè si possano dedicare alla propaganda, e di questi seicento oltre trecento appartengono al Sindacato rosso.

Lo sciopero del gennaio 1920 fu la Marengò dei ferrovieri. La battaglia dopo 15 giorni era perduta per essi. Le comunicazioni, grazie agli ingegneri che rimasero 24 e persino 36 ore sulle macchine, grazie ai fuochisti improvvisati macchinisti, grazie ai macchinisti richiamati dalla pensione, e grazie infine agli ingegneri borghesi che prestarono gratuitamente e con entusiasmo l'opera loro, le comunicazioni, ripeto, erano mantenute, in modo ridotto sì, ma erano mantenute.

La resa a discrezione dei ferrovieri era imminente. Ma Dessaix stava per arrivare. Arrivava non da Roma ma da Nizza. Nitti, reduce da Parigi, dando al mondo lo spettacolo indegno di un ministro d'Italia che non poteva servirsi delle ferrovie del suo paese, giunse a Civitavecchia in torpediniera, e da Civitavecchia a Roma in automobile.

Appena giunto a Roma egli avvocò a sè la trattazione della vertenza, e fece ai ferrovieri tutte le concessioni. Consegnò piedi e mani legati lo Stato italiano alla classe dei ferrovieri.

Le conseguenze di tanta dedizione e di tanta viltà si fecero presto sentire. Esautorati gli ingegneri, esautorati gli ispettori, esautorati i capistazione.

Gli ingegneri, quelli che stavano per salvare la situazione e che erano rimasti 1 o 15 giorni sulle macchine con brevissimi intervalli di riposo, furono traslocati dietro semplice richiesta del personale.

Quel personale che era rimasto al suo posto fu insultato e percosso dagli scioperanti, quando non dovette seguire la sorte degli ingegneri.

Quei fochisti, ai quali era stata ufficialmente promessa la promozione a macchinisti, rimasero delusi. La promessa non fu mantenuta.

Il Sindacato rosso divenne così onnipotente, e l'Italia rimase sotto l'incubo doloroso dello sciopero generale ferroviario, continuamente minacciato, e che, se ancora effettuato, sarebbe stato veramente generale, perchè non più un funzionario, non più un agente avrebbe osato ribellarsi agli ordini venuti da Bologna.

L'onorevole Nitti, che mi dispiace di non vedere a quel banco, può andar fiero dell'opera sua!... Egli ha voluto aggiungere un'altra fronda alla corona d'alloro che già cingeva la sua fronte non molto augusta.

Ma l'Italia non lo dimenticherà!...

Egli fa troppo a fidanza sulla labile memoria degli italiani, ma deve sapere che vi sono degli italiani che non dimenticano, che non dimenticheranno mai quell'amnistia da lui concessa ai disertori e il divieto da lui opposto alla celebrazione della festa della Vittoria.

Nè dimenticheranno mai che egli ha consegnato il paese all'arbitrio di una classe.

Egli ora trama nell'ombra, e cerca di spianarsi la strada che deve ricondurlo al potere; ma è bene che egli sappia che su questi banchi vi sono degli uomini capaci di tarpargli le ali, il giorno in cui cercherà di spiccare il volo definitivo.

Ma, ritorniamo ai ferrovieri.

In quel tristissimo anno 1920 l'Italia sembrava veramente alla vigilia della rivoluzione. Gli operai occupavano le fabbriche, i contadini occupavano le terre; ma i ferrovieri si guardarono bene dall'occupare le

ferrovie. Nessuno di essi osò lanciare la formula: «Le ferrovie ai ferrovieri!»

Una parte non indifferente di essi preferiva a questa formula l'altra: «Le merci e i bagagli dei viaggiatori ai ferrovieri!»

In questo periodo di tempo sulle ferrovie italiane si rubava a tutto spiano. Damigiane di olio, di vino, di liquori, giungevano a destinazione rotte: prima, vuotate, poi rotte... e l'Amministrazione pagava!

I bagagli e le valigie consegnate nei bagagliai venivano aperte, vuotate... Gli indumenti venivano sostituiti con carta straccia e con qualche mattone e poi meticolosamente richiuse. Il peso era così ripristinato, e così i proprietari si accorgevano del furto patito, solo all'albergo o alle loro abitazioni.

Vagoni interi di merci sparivano: il carbone veniva asportato dai depositi in pieno giorno, senza che nessuno si prendesse la briga di protestare.

I ferrovieri onesti (e non sono pochi, per fortuna) assistevano allo sconcio senza poter far nulla: rodevano il freno, e tacevano. Guai a mettersi in urto coi compagni!

Il sindacato rosso di Bologna, strapotente impartiva ordini a Roma, e c'era pericolo di vedersi sbalestrati da un giorno all'altro da un capo all'altro della penisola.

Ma è indubbio che una parte dei furti perpetrati nell'interno dei bagagli e nelle soste ferroviarie erano perpetrati da ferrovieri. Lo svuotamento dei vagoni durante il percorso non poteva avvenire che con la convivenza dei ferrovieri: si trovavano infatti nei vagoni, recanti merci preziose, contrassegnati, all'atto della partenza, da segni cabalistici; erano i vagoni fatti oggetto dell'attenzione degli spiombatori che attendevano il treno al varco! Ricordo di aver denunciato allora questi fatti specifici su d'un giornale della mia città. Orbene! Il giorno successivo ebbi l'onore di vedere la mia casa invasa da una commissione di ferrovieri capitanata dal segretario del sindacato, che m'impose di ritrattare, pena la morte, l'articolo.

Non ritrattai nulla, li misi alla porta, e continuai la campagna!

Un mese dopo ebbi la visita di altri ferrovieri, rappresentanti la categoria del personale viaggiante i quali, pur lodando la mia campagna, mi pregarono di distinguere fra essi e gli avventizi, perchè sostenevano che gli avventizi fossero i ladri e non loro! Nel 1919-20 lo Stato pagò ai danneggiati 35 milioni per indennizzo di furti; nel 1920-21 la cifra si è quasi triplicata. L'onorevole Ste-

fini ieri l'altro affermava che lo Stato abbia pagato 50 milioni, ma ho ragione di ritenere che la cifra sia di molto superiore, e tale da potere essere anche raddoppiata, anche per il danno indiretto derivante alle ferrovie, perchè il servizio merci cominciò a declinare.

Nessuno osava più affidare le proprie merci ai ferrovieri, e di ciò profitto una classe, quella dei corrieri, i quali moltiplicarono rapidamente i loro affari, tanto che fra città e città si istituirono regolari servizi di *camions* con rimorchi, che, in breve tempo attraversarono il trasporto delle merci affidato prima alle ferrovie.

Fortunatamente la situazione dell'azienda ferroviaria, è da qualche tempo sensibilmente migliorata, e dal 1° maggio, oserei dire, capovolta, specialmente grazie a quei ferrovieri, veramente patrioti e veramente benemeriti che avevano dovuto contenere i loro sentimenti per non incorrere in rappresaglie da parte dei compagni più numerosi e più forti. Oggi, questi ferrovieri forti dell'appoggio di un partito giovane, ma già formidabile, si sono costituiti in associazione: l'associazione nazionale dei ferrovieri fascisti che conta già oltre 20 mila aderenti, cui l'Italia deve se il primo maggio di quest'anno, malgrado l'ordine perentorio e terribile, emanato dalla funesta congrega, si è potuto attuare l'orario festivo, ed in alcune città, come a Milano a Casale e Novi, sono partiti anche treni merci, ed erano pronte squadre di ricambio per il caso in cui il sindacato rosso, sconfitto, avesse promosso lo sciopero generale ad oltranza.

Tramontata così questa minaccia, e per sempre, è da augurarsi che il Governo affronti energicamente il problema al quale si appassiona l'Italia intera.

Il *deficit* enorme che grava sul bilancio dello Stato deve esser ridotto!

Come potrà esser ridotto?

Diminuendo le paghe?

Abolendo le indennità di buona uscita?

Abolendo le indennità di pensione?

No. Per quanto le paghe e le pensioni dei ferrovieri siano di gran lunga superiori, per quanto l'indennità di buona uscita rappresenti un privilegio per la classe dei ferrovieri, non vogliamo togliere al proletariato le sue conquiste: restino come sono le paghe, le indennità di buona uscita.

Ma si licenzi tutto il personale superfluo. Nelle ferrovie c'è un personale pletorico, perchè, durante la guerra, le ferrovie si trasformarono in facile e vasto campo di

collocamento! Sono pochi i deputati che non abbiano imboscato nelle ferrovie decine e centinaia di elettori! Potrei fare dei nomi! (*Commenti*).

Inoltre furono ammesse in servizio donne le ragazze come avventizi straordinari, solo per il tempo della guerra.

Ma quando la pace fu conclusa esse avrebbero dovuto essere licenziate, ed i posti rimasti scoperti in organico, avrebbero dovuto essere riservati ai reduci dalla guerra.

Accadde, invece, che le persone suddette, in gran parte superflue, vennero un bel giorno poste in pianta stabile, e ciò per imposizione violenta di quella organizzazione cui i nominati agenti, donne incluse, avevano dato man forte, per gli esperimenti rivoluzionari di infausta memoria.

Così l'organizzazione pagava il prezzo della ottenuta solidarietà, niente affatto curante delle ripercussioni onerose che ne derivavano alla consistenza finanziaria dell'azienda.

Però si raggiungeva uno scopo immediato: quello di irreggimentare nei propri quadri questa massa ingente, docile strumento di ogni eventuale speculazione politica. E si sabotavano i combattenti, impegnando i posti che loro spettavano per solenne promessa dei governanti. E lo scopo fu raggiunto con la tacita connivenza dei magnati delle ferrovie, molti dei quali avevano il figlio od il nipote o l'amica o la figlia dell'amica da proteggere e da tutelare.

Il sabotaggio dei combattenti fu compiuto. Per i reduci dalle trincee non c'era più posto.

C'era, però, una circolare, secondo la quale coloro che erano in ferrovia prima della guerra e che erano stati chiamati per servizio militare, dovevano essere riammessi in servizio. Ma in quale servizio riammetterli, se non c'era più posto?

Si è corso ai ripari con una gherminella, che non esito a definire oscena: gli ex-combattenti, che si trovavano nelle condizioni previste dalla circolare, furono riamessi al servizio, ma trascorso un mese o poco più furono chiamati a visita medica e tutti o quasi furono riformati, chi per difetto di vista, chi per palpitazione di cuore, chi per tubercolosi incipiente e chi anche per balbuzie quasi che, per fare il mano vale, fosse necessario parlare speditamente l'italiano.

Questi poveri figliuoli si trovarono sul lastrico, ma si consolarono pensando che, dal momento che erano ammalati a causa della guerra, avevano diritto alla pensione privilegiata. Chiesero difatti di essere sotto-

posti a visita medica e vi furono sottoposti, ma pochissimi di essi si videro riconosciuta la malattia, che era stata causa del loro licenziamento dalle ferrovie.

Il delitto fu così consumato, i combattenti furono messi fuori combattimento, ma intanto 90 mila agenti erano stati assunti dal 1915 in poi dall'amministrazione ferroviaria. I 150 mila agenti dell'anteguerra sono oggi 240 mila, e ho motivo di credere che la cifra sia ancora inferiore a quella reale; cifra spaventevole, tanto spaventevole da diventare ridicola.

Non c'è nessuno Stato al mondo che impieghi dai 15 ai 17, ai 20 individui per ogni chilometro di ferrovia. Ricordo che un deputato di parte popolare raccontava un giorno, qui alla Camera, che i tre impiegati, addetti alla stazione di Trento alla distribuzione dei biglietti, erano stati poi sostituiti da 17 impiegati italiani, e senza che il servizio migliorasse, anzi... Io potrei aggiungere che il viaggiatore, che si trova alla stazione di Chiasso all'arrivo del treno internazionale, ha di che rimanere sbalordito, quando vede che i tre ferrovieri svizzeri, che hanno condotto al confine il treno, sono sostituiti da ben 15 ferrovieri italiani, il che non toglie che il treno, arrivato in perfetto orario a Chiasso, arrivi a Como con mezz'ora di ritardo.

Taluno obietterà che l'aumento di 90 mila agenti nelle nostre reti si è reso necessario e indispensabile dopo l'applicazione delle otto ore. Io vi dimostrerò, onorevole colleghi, che per lo meno 50 mila sono assolutamente superflui.

Il rendimento lavorativo dei ferrovieri è in linea generale scarsissimo a tale scarsità di rendimento è stata su larga scala iniziata e mantenuta di proposito da una propaganda vasta di corruzione morale, per lungo tempo e impunemente condotta.

A tale scarsità di rendimento contribuiscono largamente, e mi duole dirlo, i medici incaricati nelle città dell'assistenza sanitaria ai ferrovieri. I medici nelle città, salvo rarissime eccezioni, non possono fare il loro dovere. Il servizio sanitario nelle ferrovie è oggi disimpegnato da uno scarso personale di ruolo, circa 50 funzionari, e da un numeroso stuolo, oltre 2000, di medici ausiliari.

Quando le ferrovie erano gestite dalle società il compito dei medici non era grave e difficile dal punto di vista fiscale, perchè un freno automatico al verificarsi degli abusi era la riduzione delle paghe. In quell'epoca l'attaccamento al servizio e lo spirito di disciplina erano fortemente sentiti e quel che non

facevano gli assenti, lo facevano i presenti e tutto procedeva bene senza perturbamenti nel servizio, senza danno economico.

Ma le cose sono da allora profondamente mutate. Già nel 1911 l'onorevole Bertolini ebbe a dire alla Camera: «Oggidì tutti i mezzi di impulso al lavoro vanno affievolendosi, per lo scalzarsi del principio di autorità, e la coscienza del dovere va sempre più annebbiandosi».

Le constatazioni e le previsioni del ministro Bertolini possono più che mai dirsi oggi verificate nella realtà.

Il ministro Sacchi credette di porre un freno al dilagare delle assenze per malattia, col ridurre le paghe di un quarto; ma fu costretto dalle proteste che venivano da ogni parte a togliere dal progetto questa disposizione.

Oggi esse sono aggravate per merito specialmente, mi duole dirlo, dell'onorevole Peano, a cui si deve se agli stipendi sono state conglobate le competenze accessorie. Dopo quel conglobamento, il numero di assenze per malattia è raddoppiato. Non esagero, affermando che un buon quinto degli agenti è quotidianamente, per turno, assente per malattia e in ciò sono favoriti dal modo con cui viene disimpegnato il servizio sanitario. I medici ausiliari, pagati con la carta di libera circolazione e con 4 lire al giorno, dico 4 lire, non sono in grado di fare le visite fiscali.

Il ferroviere quando ha bisogno di attendere alle sue private faccende, manda un membro qualsiasi della famiglia ad avvertire il medico che non sta bene e ha bisogno di quattro o cinque giorni di riposo. A questo proposito, è bene ricordare che per quanto ci sia un articolo, l'articolo 203, del regolamento del personale che vieta al personale di esercitare in qualsiasi modo altro mestiere, commercio od industria, vi è una quantità enorme di ferrovieri che attendono ad altre occupazioni. Vi è una quantità di piccoli proprietari che sono accorsi alle ferrovie come alla vigna del Signore, vi è anche qui in Roma, una quantità di gente che ha officine proprie, e quando hanno bisogno di assentarsi per sei o sette giorni, per attendere alle loro occupazioni, si danno malati.

Il ferroviere dunque manda un membro della sua famiglia dal medico, il quale, non potendo controllare tutte le denunce di malattia, perchè pure deve pensare a vivere, rilascia il certificato richiesto. L'amministrazione si trova nella impossibilità di prendere misure disciplinari contro i simulatori, perchè

la malattia è regolarmente riconosciuta dal medico ausiliario.

È doveroso riconoscere che gli stessi medici di reparto ammettono non essere possibile che il servizio sanitario delle ferrovie possa continuare ad essere disimpegnato come lo è oggi. Infatti nell'«Italia sanitaria» giornale che si pubblica, se non sbaglio, a Napoli, nel giugno 1919 pubblica: « Il servizio sanitario delle ferrovie non può più essere disimpegnato, specialmente nei grandi centri, da personale ausiliario. L'Amministrazione deve provvedervi con personale proprio ».

Del resto, l'idea dei medici impiegati nelle ferrovie non è nuova. La Commissione parlamentare sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie, relatori La Cava e Pantano, così si espresse il 15 maggio 1905: Sarebbe da augurarsi nei centri dove si raccoglie più numerosa la popolazione ferroviaria, fossero istituite vere e proprie condotte ferroviarie.

Anche la Commissione nominata dal ministro De Vito per la riforma e il coordinamento del servizio delle ferrovie, della navigazione e della aeronautica, nella relazione presentata circa un anno fa, propose l'istituzione di medici appositi facenti parte del ruolo aggiunto, nei reparti che avessero non meno di 1500 e non più di 2500 agenti. Con l'istituzione di condotte mediche, l'Amministrazione ferroviaria realizzerebbe delle economie grandiose, perchè è indubitato che la morbilità del personale diminuirebbe per incanto del 90 per cento.

La morbilità del personale è accresciuta enormemente con l'aumento delle paghe. Calcolando la carenza media di 20 giorni all'anno per ogni agente, e questa è di molto inferiore al vero, e calcolando per un minimo di 25 lire il valore della giornata perduta, si ha la cifra di 120 milioni all'anno che lo Stato paga ai ferrovieri assenti per malattia. Con l'istituzione di 100 condotte mediche, che sarebbero sufficienti per il servizio sanitario, e remunerando i medici con 18 mila lire annue, in modo che dovessero dedicare tutto il loro tempo alle ferrovie, lo Stato verrebbe a spendere un milione e 800 mila lire, cifra irrisoria, ripeto, di fronte ai 120 milioni che oggi paga per sole assenze. Perchè non pensate che io esageri, permettete onorevoli colleghi, che io sottoponga al vostro giudizio alcune cifre che ho dedotte da una memoria del dottore Fabio Marsella sulla morbilità del personale ferroviario.

In Napoli su 5718 agenti addetti a vari uffici si ebbero, nel 1920, 233737 giornate di assenza per malattia, ossia una media carenza di 41 giornate per ogni agente. Tali dati sono stati desunti dallo spoglio degli stati di presenza, e sono quindi esatti. Se si considera che il personale ferroviario è scelto con criterio di rigorosa selezione medica, che il clima di Napoli è ottimo e che nel 1920 non vi sono state epidemie, si deve concludere che la maggior parte delle assenze sono ingiustificate ed effetto delle sempre crescenti concessioni fatte al personale sedicente ammalato, senza corrispondente organizzazione sanitaria di accertamento rigoroso.

Non si può addurre a giustificante, come una volta, la gravosità del servizio. Oggi coi nuovi turni di lavoro, con l'orario di otto ore, non v'è più la ragione di quello esaurimento che prima consentiva al medico di accordare qualche giorno di riposo, quando il ferroviere diceva di essere non ammalato, ma stanco. Oggi le cose sono profondamente cambiate. I turni di servizio si fanno d'accordo col personale, la media dell'orario giornaliero effettivo per il personale di macchina è di cinque ore o poco più, il massimo orario settimanale è di 48 ore. Vi è stato un ufficio composto di 73 agenti che nel 1920 ha avuto 233 casi di malattia con 3036 giornate di assenza. Il capo ufficio fu costretto a chiedere l'aumento della pianta organica di 10 agenti per causa delle malattie del personale. Un altro ufficio con 138 agenti ha avuto, sempre nel 1920, 899 casi di malattia con 6651 giornate di assenza.

Di tale morbosità non si ha idea in altre aziende non gestite dallo Stato. In queste la media carenza non arriva a 10 giornate; i ferrovieri napoletani ne hanno invece avute 41. Nelle officine ferroviarie di Trastevere, che comprendono 500 operai, si sono avuti in gennaio 135, 140, 152, persino 165 malati al giorno.

Ancora una cifra e poi basta.

Le officine dei Granili e dell'Arsenale di Napoli hanno personale ugualmente numeroso, di circa 600 agenti. Nel 1920 ai Granili, che dipendono dallo Stato, si ebbero 29,178 giornate di assenza per malattia o per infortunio; all'Arsenale, che non dipende dallo Stato, col medesimo personale, se ne ebbero 5000 o poco più, cioè la sesta parte.

La causa di questa differenza enorme è che i ferrovieri dei Granili, in caso di malat-

tia, percepiscono per intero lo stipendio e le competenze accessorie, mentre gli impiegati dell'Arsenale solo il 50 per cento della paga. (*Commenti*).

Da quanto ho esposto, risulta che dei 140 mila ferrovieri, almeno 40 mila sono assenti giornalmente per malattia; cifra che si ridurrebbe a 10 mila con un servizio medico ferroviario bene organizzato. Dal che si deduce che, a disimpegnare il servizio, sono sufficienti 200 mila agenti, cifra che deve ancora essere ridotta con la riorganizzazione dei turni di servizi.

I turni progettati dall'amministrazione sono regolarmente bocciati e modificati dalle commissioni rosse di turno. Sopprimendo tali commissioni, o almeno trasformandole nel senso di attribuire solo il voto consultivo ai componenti, e sancito il principio che i turni non devono superare le 48 ore settimanali, si potrà venire ad un'economia nel personale della categoria viaggiante, con approssimazione calcolabile ad un terzo di quella ordinaria e con un risparmio di spesa rilevante.

Questi turni di servizio, così come vengono stabiliti ora, danno luogo al gravissimo e direi quasi scandaloso inconveniente che gli agenti che partono da determinati punti per dare il cambio alle squadre smontanti, si vedono computate come ore di servizio le ore passate in treno sia all'andata che al ritorno.

Altro gravissimo inconveniente, conseguenza dell'aver conglobato agli stipendi le competenze accessorie, è dato dallo sperpero di combustibili, sperpero che non si verificava quando i macchinisti avevano un premio sul carbone risparmiato, ma la conglobazione del premio alla paga, fa sì che si determinerà un gravissimo spreco, perchè ai macchinisti poco importa se invece di otto hanno dieci tonnellate di carbone a compiere il percorso. E si è giunti al risultato che, nell'ultimo esercizio, la quantità di carbone impiegato ha superato di parecchie decine di migliaia di tonnellate le quantità consumate negli esercizi precedenti.

Onorevoli colleghi, onorevole ministro! Io ho denunciato alcuni dei mali che hanno condotto all'attuale anarchia delle ferrovie, anarchia che, risolta in cifre, può essere valutata a un miliardo e 200 milioni circa, che gravano annualmente sul bilancio dello Stato.

Tale *deficit* enorme graverà anche per l'avvenire se il Governo non corre ai ripari.

Quali potrebbero essere i rimedi? Innanzi tutto la riforma del servizio sanitario.

La classe dei ferrovieri è costituita da una massa di individui sani, i quali prima di essere assunti in servizio subiscono una visita rigorosa, così che il numero degli ammalati giornalieri non dovrebbe superare il 3 per cento.

Invece sono 40 mila gli agenti che si danno ammalati ogni giorno, numero che, se fossero più rigorosi e severi gli accertamenti sanitari si potrebbe ridurre a 10 mila, il che consentirebbe all'Amministrazione di licenziare, come avrebbe dovuto già farsi, il personale assunto durante la guerra a titolo provvisorio e poi passato in pianta stabile. Bisogna che l'Amministrazione diradi di molto le file degli impiegati, specie negli uffici, dove si affollano in maniera impressionante.

A Villa Patrizi c'è un numero rilevantisimo di tali impiegati, e tra questi le donne che danno uno scarsissimo rendimento. Ve ne sono moltissime che nei cinque o sei anni da che sono state assunte in servizio non hanno al loro attivo più di 70 giorni lavorativi all'anno.

Vi sono delle famiglie intere di impiegati; si parla di un capo stazione di una città vicinissima a Roma che ha a Villa Patrizi 4 membri della sua famiglia; si parla di un ispettore che ne ha collocati 5.

La grande facilità con cui durante la guerra si entrava nelle ferrovie, ha portato molti ferrovieri a fare entrare a Villa Patrizi le rispettive mogli che, affidati i loro figli a mani mercenarie, hanno invaso quella che è comunemente chiamata la vigna del Signore, dove esse guadagnano senza molta fatica sette od ottocento lire al mese.

Villa Patrizi è la villa degli abusi.

A Villa Patrizi ad esempio dovrebbe funzionare un Consiglio nazionale del traffico composto di 52 membri, tutti decorativi, remunerati con biglietti di circolazione in prima classe, che vengono a importare la somma annua di 520 mila lire. Una quantità enorme di ispettori, di funzionari hanno trovato posto a Villa Patrizi, con funzioni non ben definite, non solo, ma anche in tutte le direzioni compartimentali la pleora degli impiegati è tale da fare rizzare i capelli sul capo ad ogni onesto contribuente, che per disavventura capiti in cotesti paesi di cuccagna.

Il Ministero non interviene e non può intervenire negli affari interni dell'azienda

ferroviaria, e quando interviene è soltanto per domandare favori, e aumentare così gli abusi.

Da che le ferrovie sono passate allo Stato c'è una grande quantità di gente che viaggia gratis; noi deputati constatiamo continuamente che sono rarissimi i viaggiatori che viaggiano in prima classe con biglietto regolare; vediamo esibire tessere di ogni colore, bianche, verdi, gialle, raramente biglietti di quelli che si vendono agli sportelli.

Il Governo da parte sua ha tendenza anzichè a diminuire, ad aumentare il numero dei privilegiati.

Cito alcuni fatti. Alla fine dell'ultimo Ministero Giolitti vi era in un dicastero un capo Gabinetto che aveva un fratello maggiore medico al quale voleva creare un posto nelle ferrovie.

Non sapeva come fare. Venne a sapere che c'era un magnate che voleva creare una posizione analoga ad un altro profetto.

I due si misero d'accordo e mossero all'attacco di Villa Patrizi che, secondo il solito, fu facilmente espugnata. Entrati nella fortezza si trovarono di fronte ad una piccola difficoltà. A Roma c'era già una ventina di medici di reparto, dove basterebbero tre o quattro medici di ruolo, e diciotto medici consulenti. 41 biglietti di libera circolazione per la sola Roma!! I nuovi aspiranti minacciavano di rimanere senza impiego. Ma la difficoltà fu superata; furono nominati medici di Villa Patrizi con 6,000 lire annue di stipendio, ma siccome il personale di Villa Patrizi abita ai quattro angoli di Roma, fu assegnato a ciascuno di essi un automobile. Calcolando che ciascuno automobile percorra trenta chilometri al giorno, si raggiunge un totale con gli stipendi, di oltre 80,000 lire che gravano sul bilancio dello Stato per questi due medici inutili.

Un altro fatto. A Messina c'era e c'è ancora un professore specialista in ostetricia. Costui, si dice, si sia raccomandato a Don Sturzo per essere nominato consulente delle ferrovie. Don Sturzo, si trovò nell'imbarazzo perchè, per quanto prete, sapeva che i ferrovieri, fino a prova contraria non hanno bisogno dell'ostetrico. Ma anche qui si trovò il rimedio. L'ostetrico fu nominato consulente igienico dei porti della Sicilia, con biglietto permanente. Di questi abusi ce ne sono a centinaia. Dato questo stato di cose è necessario che il Governo si decida e si appresti a riparare, ed è ancora in tempo. Il Paese non può più rimanere a lungo sotto il peso terribile del disavanzo ferroviario.

Col licenziamento di 50 mila agenti superflui, ai quali deve essere pagata l'indennità di buona uscita, lo Stato realizzerà una economia di 400 milioni all'anno, che impiegati in opere pubbliche, daranno lavoro a diecina di migliaia di operai, senza contare che realizzando delle economie si potrebbe provvedere ai vecchi pensionati delle ferrovie che muoiono di fame e vanno a riscuotere cento lire al mese di pensione, mentre i loro colleghi giovani ne riscuotono mille, questo dopo che hanno costituito il fondo di pensione che ammonta a 650 milioni e che sarà divorato dai loro successori.

Noi però domandiamo la revisione di tutte indistintamente le sistemazioni tumultuarie avvenute in questi ultimi tempi, di personale di ambo i sessi assunto durante la guerra, eccezion fatta per le vedove e per le sorelle dei caduti e per coloro che nel gennaio 1920 non hanno scioperato.

Una parte di questo personale non deve essere più sostituita, una parte deve cedere il posto agli ex-combattenti, e a quelli soprattutto che lasciarono le ferrovie per compiere il loro dovere in guerra e che al ritorno trovarono i loro posti occupati. I combattenti attendono pazientemente un atto di giustizia e attendono finchè noi diremo loro di attendere. Il Governo non dovrebbe dimenticare che se l'Italia è assurta oggi al rango di grande potenza non lo deve già alle donnine allegre o agli imboscanti, ma ai giovani che nel novembre del 1917 arrestarono il nemico sul Grappa e al Piave. Si ricordi il Governo che la pazienza di questi giovani ha un limite e che i 500,000 fascisti d'Italia sono a fianco dei loro compagni di trincea e lo saranno ancora nel giorno delle grandi decisioni.

Comprendo che il compito del Governo è grave, tanto più grave data l'autonomia dell'azienda ferroviaria, così infallibile e insindacabile e irresponsabile che Luigi Luzzatti poteva definirla e bollarla in modo scultoreo chiamandola « Vaticano ferroviario ».

Ma nulla vi è di impossibile, quando veramente si voglia, e se il Governo vuole può abolire l'autonomia ferroviaria e addivenire piuttosto alla istituzione di un Ministero delle ferrovie responsabile e sindacabile.

Non si spaventi la Camera. Con questa riforma che semplificherebbe l'organismo mastodontico e la sottoporrebbe al controllo degli organi amministrativi e politici, la spesa diminuirebbe a dismisura, col palese vantaggio del bilancio.

Si spenderebbe più cautamente per le cose, assai meno per le persone, senza con-

tare che con lo stipendio di un direttore generale si può pagare un ministro e un sottosegretario di Stato e che con un terzo del personale che presta servizio a Villa Patrizi si può far funzionare qualsiasi Ministero.

La questione preminente nell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è quella del rendimento degli agenti, della cooperazione intelligente del personale, del controllo severo della disciplina.

Non si ottiene tutto ciò quando si aletano le organizzazioni sindacali fra i dipendenti solo per amore di popolarità e desiderio di quieto vivere, quando anzichè difendere e mantenere al loro posto i funzionari attivi e diligenti, interessati al loro dovere, si rimuovono dalle mansioni specifiche di comando del personale, e si traslocano altrove per soddisfare il desiderio di chi non vuole obbedire, e nell'interesse feudale di qualche pezzo grosso, che vede turbata la sua situazione dalla coscienza di quei funzionari, quando si è larghi di favori verso il basso e si lesina verso la classe intellettuale dirigente; offendendone la dignità ed abbassandone il prestigio.

È necessario ripristinare la gerarchia, è necessario rimettere al loro posto i valori morali e intellettuali anche nella scala degli stipendi, facendo cessare lo sconcio rappresentato dal fatto che un ingegnere che ha venti anni di studio e quindici anni di servizio percepisce meno di un capo deposito. (*Approvazioni*).

Occorre infine rendere rigorosa la soluzione nell'ascesa dei gradi, rendere più rigida la disciplina tra i funzionari stessi, sicchè siano in essi mantenuti quello spirito di sacrificio e quella severità di vita che sono indispensabili all'andamento di un'azienda, così complessa e vitale per l'economia del Paese.

Onorevole ministro, occorre agire. La Nazione attende dal Governo dell'energia, null'altro che energia. La Nazione, per merito vostro, per merito specialmente dell'associazione nazionale dei ferrovieri fascisti, è stata liberata dall'incubo dello sciopero generale. Se il Governo saprà fare il resto, avrà ben meritato della Patria. (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Risultato di votazione segreta.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultato della votazione a scrutinio segreto sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 luglio 1921, n. 1061, col quale viene prorogato il termine per le affrancazioni consensuali degli usi civici nelle provincie dell'ex-Stato pontificio: (955)

Presenti e votanti . . .	295
Maggioranza	148
Voti favorevoli . . .	265
Voti contrari . . .	30

(*La Camera approva*).

Procedimento per ingiunzione: (1441)

Presenti e votanti . . .	295
Maggioranza	148
Voti favorevoli . . .	271
Voti contrari . . .	24

(*La Camera approva*).

Tumulazione della salma del cavalier Giuseppe Manfredi, già presidente del Senato del Regno, nella Chiesa monumentale di San Francesco in Piacenza: (*Approvato dal Senato*) (811)

Presenti e votanti . . .	295
Maggioranza	148
Voti favorevoli . . .	255
Voti contrari . . .	40

(*La Camera approva*).

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 27 febbraio 1919, n. 296, che reca provvedimenti per gli esami negli istituti nautici durante l'anno scolastico 1919-20: (*Approvato dal Senato*) (1100)

Presenti e votanti . . .	295
Maggioranza	148
Voti favorevoli . . .	254
Voti contrari . . .	41

(*La Camera approva*).

Conversione in legge del Regio decreto 14 novembre 1919, n. 2267, circa il trasferimento nel ruolo del servizio attivo permanente di ufficiali medici di complemento: (*Approvato dal Senato*) (1093)

Presenti e votanti . . .	295
Maggioranza	148
Voti favorevoli . . .	248
Voti contrari . . .	47

(*La Camera approva*).

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 3 settembre 1916, n. 1159, re-

lativo alla concessione di una speciale aspettativa agli ufficiali della Regia marina per ragioni di alto interesse pubblico: (1052)

Presenti e votanti	295
Maggioranza	148
Voti favorevoli	233
Voti contrari	62

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto 8 gennaio 1920, n. 57, relativo alla proroga del decreto luogotenenziale 18 maggio 1919, n. 796, sul funzionamento dei manicomi gestiti da privati: (912)

Presenti e votanti	295
Maggioranza	148
Voti favorevoli	266
Voti contrari	29

(La Camera approva).

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 20 gennaio 1918, n. 136, concernente promozioni a capo disegnatore di 2ª classe della Regia marina: (566)

Presenti e votanti	295
Maggioranza	148
Voti favorevoli	254
Voti contrari	41

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto 7 marzo 1920, n. 315, che eleva i limiti massimi della tassa comunale di escavazione della pietra pomice nell'isola di Lipari: (676)

Presenti e votanti	295
Maggioranza	148
Voti favorevoli	269
Voti contrari	26

(La Camera approva).

Conversione in legge dei decreti luogotenenziali 11 ottobre 1917, n. 1661, 10 gennaio 1918, n. 74 e 10 ottobre 1918, n. 1595, riguardanti il passaggio degli istituti nautici alla dipendenza del Ministero della marina: (Approvazione dal Senato) (1099)

Presenti e votanti	295
Maggioranza	148
Voti favorevoli	254
Voti contrari	41

(La Camera approva).

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 26 agosto 1917, n. 1473, relativo alla compilazione del quadro di avanzamento a sottotenente macchinista: (Approvato dal Senato) (1053)

Presenti e votanti	295
Maggioranza	148
Voti favorevoli	250
Voti contrari	45

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abisso — Acerbo — Agnesi — Agnini — Agostinone — Albanese Luigi — Alice — Amendola — Angelini — Anile.

Bacci — Baglioni — Baldassarre — Baldesi — Baldini — Banderali — Baranzini — Baratono — Bassino — Baviera — Beltrami — Beltramini — Benedetti — Beneduce Giuseppe — Bennani — Benni — Bertini — Bevione — Bianchi Carlo — Biavasci — Bilucaglia — Bisogni — Bocconi — Bombacci — Bonomi Ivanoe — Bosco-Lucarelli — Bottai — Braschi — Broccardi — Brusasca — Bubbio — Buonocore.

Caccianiga — Caldara — Camera — Camerata — Camerini — Canepa — Cao — Capanni — Capasso — Capitano — Capobianco — Caporali — Cappa Paolo — Cappelleri — Caradonna — Carapelle — Carbonari — Carboni-Boj — Carboni Vincenzo — Carnazza Carlo — Carnazza Gabriello — Casalicchio — Cascino — Casertano — Casoli — Catalani — Celli — Cerabona — Cermenati — Chiggiato — Ciano — Ciappi — Cigna — Cingolani — Ciocchi — Cocco-Ortu — Cocuzza — Codacci-Pisanelli — Colonna di Cesarò — Compagna — Congiu — Conti — Corazzin — Corgini — Coris — Cosattini — Costa — Cotugno — Crisafulli-Mondio — Cuomo.

D'Alessio — D'Ayala — De Andreis — De Angelis — De Bellis — De Berti — De Capitani d'Arzago — De Caro — De Filippis Delfico — De Giovanni Alessandro — Del Bello — Dello Sbarba — De Nava — De Vito — Di Fausto — Di Francia — Di Napoli — Di Pietra — Di Salvo — Donati — Ducos — Dugoni.

Falcioni — Fantoni — Faranda — Farina — Faudella — Fazio — Fazzari — Federzoni — Ferrari Adolfo — Ferrari Giovanni — Finocchiaro-Aprile Andrea — Finzi — Franceschi — Frova — Fulci — Fumarola.

Gai Silvio — Galeno — Garibotti — Garosi — Gasparotto — Giacometti — Giolitti — Giuriati — Gonzales — Grandi Achille — Grassi — Gray Ezio — Greco — Guarienti.

Imberti — Improta.

Janfolla.

Labriola — La Loggia — Lancellotti — Lanfranconi — Lanza di Trabia — Larussa — Lazzari — Lissia — Lucatelli — Lollini — Lombardo-Pellegrino — Lo Piano — Lucangeli — Lucci — Luciani — Luigi.

Macchi Luigi — Macrelli — Maitilasso — Mancini Augusto — Manenti — Mantovani — Marabini — Marchi Giovanni — Marino — Mariotti — Marracino — Martini — Mastino — Mattei Gentili — Matteotti — Mattoli — Mauri Angelo — Mauro Francesco — Maury — Mazzini — Mazzolani — Mazzoni — Meda — Mendaja — Merlin — Merloni — Micheli — Milani Fulvio — Milani G. Battista — Mingrino — Modigliani Giuseppe — Momigliano — Monici — Montemartini — Morisani — Mucci — Murgia — Musatti.

Negretti — Nobili.

Ollandini — Orano — Orlando — Ostinelli.

Padulli — Palma — Panebianco — Paratore — Pascale — Peano — Pellegrino — Pesante — Pestalozza — Petrillo — Peverini — Pezzullo — Piatti — Piemonte — Pietravalle Pighetti — Piscitelli — Pistoia — Piva — Pivano — Pucci.

Quilico.

Raineri — Ramella — Remondino — Riccio — Rocco Alfredo — Romani — Rondani — Rosa-Italo — Rossi Cesare — Rossi Luigi — Rossini — Rubilli — Rusehi.

Saitta — Salandra — Salvadori — Salvalai — Sanna-Randaccio — Sardelli — Scagliotti — Scèk — Scotti — Serra — Siciliani — Sitta — Soleri — Spada — Spagnoli — Squitti — Stella — Suvich.

Tamanini — Tamborino — Tangorra — Tinozzi — Todeschini — Tofani — Togenburg — Tonello — Torre Andrea — Torre Edoardo — Tortorici — Tovini — Treves — Tumiatì — Tupini — Turati.

Uberti.

Vairo — Valentini Ettore — Valentini Luciano — Vallone — Vassallo Ernesto — Vella — Venezia — Venino — Ventavoli — Vicini — Villabruna — Visco — Vittoria — Volpi.

Zaccone — Zanardi — Zaniboni — Zegretti — Zirardini Gaetano.

Sono in congedo:

Aldi-Mai — Alessio — Arcangeli.

Barracco — Bartolomei — Belotti Bertolo — Berardelli — Bianchi Vincenzo — Brezzi.

Caetani — Canevari — Casaretto.

Di Giovanni Edoardo — Di Marzo.

Ferrarese — Ferri Leopoldo — Fino — Fontana.

Gavazzeni — Grandi Rodolfo — Gronchi — Guacero.

Lo Monte — Lupi.

Merizzi — Miceli Picardi.

Paleari — Pecoraro — Petriella — Prunotto.

Quaglino.

Reale — Renda — Rocco Marco.

Sandroni — Signorini.

Tommasi — Toscano.

Ungaro.

Visocchi.

Zucchini.

Sono ammalati:

Brunelli.

Casalini — Curti.

De Vecchi.

Lofaro — Lombardi Nicola.

Marconcini — Mazzucco — Mininni — Montini.

Pelizzari — Philipson — Pogatschnig.

Roberti.

Teso.

Assenti per ufficio pubblico:

Cavazzoni — Celesia.

Giavazzi,

Jacini.

Krekich.

Poggi.

Stefini.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni presentate oggi.

ACERBO, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere i motivi per i quali si ritiene sospeso e non si dà esecuzione al decreto 8 dicembre 1921 già registrato con riserva alla Corte dei Conti, in seguito a deliberazione unanime del Consiglio dei ministri del cessato Gabinetto; decreto che equipara gli

stipendi degli archivisti più anziani provenienti dai sottufficiali con lo stipendio degli archivisti meno anziani, provenienti dai lavoratori scritturali.

« Toscano ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per sapere se conosca il procedimento disciplinare aperto contro il soldato Biserni Luigi della classe 1901 appartenente alla compagnia deposito dell'ottantanovesimo reggimento fanteria di stanza a Genova e se approvi che, per semplice sospetto di pensiero politico disforme da quello di qualche superiore, s'infliggano a lui, che mai ebbe alcuna punizione, i rigori della compagnia di disciplina.

« Rossi Francesco ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se, a lenire la crisi della floricultura, non ritenga, insieme ad altri provvedimenti, doversi agevolare il trasporto ferroviario dei fiori, anche ribassando notevolmente le relative esagerate tariffe.

« Canepa ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, su le gravi gesta fasciste di Sant'Egidio a Mare.

« Tupini, Mattei Gentili, Lucangeli, Peverini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri, e il ministro del tesoro, per sapere con quali provvedimenti e con quale indirizzo credano di poter mantenere in vita gli enti cooperativi di consumo in genere, e particolarmente gli istituti di consumo per gli impiegati e salariati dello Stato, per assicurare il loro incremento e sottrarli così agli attacchi ingiustificati che ad essi vengono per la vita incerta che sono obbligati a menare.

« Spada ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se, a modifica dell'articolo 2 del decreto-legge 8 gennaio 1920, n. 16, di fronte alla persistente gravità della crisi degli alloggi, che non accenna ad alcuna prossima soluzione, ed all'inerzia delle iniziative private non sufficientemente accertate dagli inadeguati provvedimenti governativi, non riconosca la opportunità di portare a 15 anni il periodo di esenzione dalla imposta e sovrainposta fondiaria per le nuove costruzioni.

« Morisani »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere i motivi per cui sono stati interrotti i lavori del 1° e 2° tratto del primo tronco della interprovinciale n. 76, che pur dovendo servire a dare finalmente una via di accesso ai comuni isolati in alta montagna di San Gregorio d'Alife e Castello d'Alife, si protraggono ormai da troppi anni, con evidente gravissimo danno delle popolazioni interessate.

« Morisani ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della guerra, degli affari esteri, e del tesoro, per sapere come intendano provvedere all'azione da svolgersi per le ricerche all'estero dei dispersi di guerra ed ai mezzi occorrenti per completare, specialmente in territorio russo, l'opera iniziata al riguardo.

« Bassino ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per conoscere a chi spetti la responsabilità del saccheggio che, ancora una volta, si sta preparando di Palazzo Pitti nonostante assicurazioni ufficiose contrarie.

« Marchi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Governo, sulla necessità che sia integrato il fondo, rivelatosi insufficiente, relativo al contributo dovuto dallo Stato agli interessi dei mutui per la costruzione delle case economiche per i ferrovieri.

« Buonocore ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per sapere se sia conforme al vero la voce che il Ministero della guerra intende trasferire l'attuale sede del battaglione Genio zappatori, telegrafisti e comando deposito relativo con tutti i magazzini, laboratorii e impianti varii da Torino (caserma Dogali) a Casale Monferrato). (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Bevione ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se gli risulta il fatto denunciato dal giornale *Umanità Nuova* del giorno 10 maggio 1922 in cui viene riferito, che il cittadino Felli, arrestato a Siena, « more solito » fu percosso, e uno degli agenti giunse a questo: apri la bocca — gli disse — voglio vedere cosa ci hai. — Nulla guardi rispose il giovane; mentre spalancava le labbra, l'agente si accostò e gli gettò una scaracchio in bocca.

« Per sapere inoltre: come si chiama detto agente, se simili azioni sono permesse dal regolamento di pubblica sicurezza, se il ministro approva l'atto, e se non l'approva, quali provvedimenti sono stati presi a carico dell'agente, che ha una così squisita educazione, e dà prova di un senso di civiltà di cui i sudditi delle colonie non saprebbero invidiare. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Cavina ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro (Sottosegretariato per l'assistenza militare e le pensioni di guerra), per sapere:

1°) i motivi per cui le leggi 7 giugno 1920, n. 738 e 22 gennaio 1922, n. 26, non contemplano il diritto alla polizza di assicurazione sulla vita a favore delle vedove, degli orfani, dei genitori, dei collaterali di coloro che hanno combattuto dal 24 maggio 1915 al 31 dicembre 1917 e sono morti per malattia prima del 29 giugno 1920 e per ottenere la promessa che all'ingiusta lacuna verrà posto sollecito riparo, per non aggiungere una nuova e grave differenza di trattamento fra i congiunti dei militari che hanno combattuto prima del 31 dicembre 1917 e quelli dei militari che hanno combattuto dopo;

2°) se e come intenda di provvedere alla consegna ed al pagamento immediato della polizza ai genitori dei militari caduti sul campo prima del 31 dicembre 1917, morti anche dopo per ferite riportate in combattimento anteriormente a quella data, che per tarda età hanno già acquistato il diritto di usufruire di questo beneficio;

3°) se avverta la necessità urgente di rendere più semplice e più sollecita la liquidazione delle pensioni privilegiate di guerra e di disporre che alle proposte di assegni temporanei o vitalizi dei Collegi medici di primo grado, accettate dagli interessati, susseguano, senza ritardo, la ratificazione ed il pagamento degli assegni medesimi, affinché non si ripeta che mutilati e invalidi poveri, impotenti al lavoro, spesso con moglie, figli e vecchi genitori da mantenere, siano costretti ad aspettare per lunghi mesi, con sacrifici umilianti, quel modesto indennizzo, che la legge conferisce loro, a sollievo delle menomazioni patite. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Ferrari Adolfo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere le ragioni per cui ancora non si è presentato il progetto già elaborato dal Comando generale della Regia guardia di finanza con cui provvede ad esten-

dere ai militari di truppa dipendenti il trattamento di pensione di cui godono i Reali carabinieri malgrado l'assicurazione avuta ad analogo interrogazione fatta sei mesi or sono che presto sarebbe stato presentato il relativo disegno di legge. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Faranda ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e del tesoro, per conoscere, se sia nell'intenzione del Governo, a Camera chiusa, di modificare per decreto-legge, lo ordinamento dell'Azienda separata dell'Unione edilizia nazionale, già regolato dal Testo unico dei provvedimenti legislativi per i paesi devastati e distrutti dal terremoto del 28 dicembre 1908. Tanto più che il detto disegno di legge — quantunque tardivamente — trovasi innanzi al Senato del Regno per essere discusso e approvato. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Toscano ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, per sapere se gli consta che presso un'importante azienda triestina, in relazione diretta d'affari per centinaia e centinaia di milioni di lire all'anno fra il Governo da una parte ed i padroni dei cantieri e gli armatori della Venezia Giulia dall'altra, fu assunto improvvisamente come impiegato con parecchie migliaia di lire al mese il figlio di Sua Eccellenza Mosconi, commissario generale civile per la Venezia Giulia;

e che il figlio di Sua Eccellenza Mosconi si decise di abbandonare il posto solo quando e dopo che a Sua Eccellenza venne « dall'alto » fatta presente l'incompatibilità morale e politica della posizione del figlio;

ed inoltre che Sua Eccellenza Mosconi propugnò costantemente e con accanimento gli interessi dei ceti industriali e pescecaneschi, presso i quali era occupato suo figlio, contro la classe metallurgica e marinara della Venezia Giulia, come apparve fin troppo chiaramente anche negli scioperi dell'ottobre-novembre 1921;

e se è disposto di liberare la Venezia Giulia per l'aperto appoggio dato alle orde distruttrici di tutte le istituzioni proletarie della Venezia Giulia. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Tuntar ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, sui motivi che hanno determinato Sua Eccellenza Mosconi di ordinare alla questura di

Trieste ed a tutte le autorità di polizia della Venezia Giulia, a Sua Eccellenza sottoposte, che nella lotta fra la socialdemocrazia giuliana ed i comunisti per la conquista delle cooperative operaie di Trieste, Istria e Friuli bisognava e bisogna far sì che la socialdemocrazia debba vincere ad ogni costo. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Tuntar ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, per sapere se non ritenga opportuno estendere ai dipendenti statali delle nuove provincie la legge sulla cessione del quinto dello stipendio. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Baglioni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere:

1°) se sia a conoscenza del fatto:

a) che nella Venezia Giulia è in vigore accanto alle altre imposizioni e tasse, che necessariamente gravano su quella classe agricola, l'imposta sulla vendita personale che a sua volta il cessato Governo austriaco aveva ivi introdotto a titolo di prova, nei riguardi della quale si verifica che il gradino base di reddito da cui ha inizio la prescrizione della stessa essendo di lire 100 — come nell'anteguerra —, e, trattandosi di reddito da possesso agricolo o forestale nella compilazione della cui notifica viene compreso anche il valore dei prodotti consumati in famiglia e, dato il valore odierno dei generi di prima necessità vengono colpiti dalla predetta imposta anche i più poveri agricoltori, ove si consideri l'inammissibilità che una famiglia per quanto povera e modesta possa vivere con un reddito annuo inferiore alle 1600 lire, importo che nell'anteguerra dava all'agricoltore la possibilità di vivere agiatamente;

b) che la Commissione dell'accennata imposta sulla rendita personale sembra non seguire con criteri di giustizia distributiva se si è potuto constatare che agricoltori di modestissima potenzialità economico-finanziaria vengano colpiti dall'imposizione fiscale mentre altri meno modesti possidenti ne vengono esclusi affatto; come è stato constatato che agricoltori che hanno redditi relativamente minimi vengono tassati in misura maggiore di quanto non succeda per altri che godono di redditi maggiori, ciò che andrebbe ascritto al fatto che la commisurazione dell'imposta sulla rendita — salvo poche eccezioni — segue in base alle notifiche che i singoli obbligati sono chiamati a compilare senza che i rispettivi dati sieno controllati;

2°) se non ritenga opportuno di por rimedio ai lamentati inconvenienti procedurali e, tenendo giusto ed adeguato conto del fatto che il sistema tributario non è un organismo fosile ed immutabile ma deve seguire da vicino la vita economica in tutte le sue estrinsecazioni ed oscillazioni, di adattare l'accennata imposta alle mutate condizioni economiche fissando quale minimo di esistenza un gradino base che non sia di lire 1600, ma di almeno 6 volte tanto, la qual ultima cifra dovrebbe rappresentare appunto una rendita non passibile di tassazione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Pesante ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, di fronte all'enorme costo dei biglietti d'abbonamento tramviario, aumentati di oltre il 200 per cento a norma del Regio decreto 29 ottobre 1920, n. 1522, si domanda se il ministro intenda accogliere le giuste istanze degli impiegati di pubbliche amministrazioni e di aziende commerciali e industriali che, per causa della crisi degli alloggi abitano nei suburbi delle città, accordando loro l'estensione della modesta riduzione concessa sugli abbonamenti per gli operai. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Salvadori ».

« Al ministro del tesoro (Sottosegretario per l'assistenza militare e le pensioni di guerra), per sapere se trovasi in corso ed a qual punto la pratica per assegno di pensione di guerra a Bonelli Giuseppe da Leno (Brescia) per la morte del figlio Battista già appartenente al 5° bersaglieri, morto il 5 giugno 1918.

« La pratica fu trasmessa al Ministero dall'Ufficio provinciale pensioni di Brescia nel gennaio 1920 ma mai è stato comunicato il numero di posizione e per quanto sia stata sollecitata più volte non abbiamo mai ricevuta la risposta affermativa. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Salvadori ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della giustizia e degli affari di culto, per conoscere se e come intenda provvedere, ora che ben più grave somma di lavoro, coll'elevamento della competenza, sta per incombere sui pretori e fare sì che essi non debbano più oltre rimanere nelle condizioni disagiate rappresentate dal mensile di lire 711 percepito ancora in oggi nonostante che il Regio decreto 6 aprile 1922, riconosca spettare agli stessi lire 11.000 annue a decorrere dal 14 febbraio 1922 — se

pure al Corte dei conti non sia ancora addivenuta alla registrazione del decreto di cui sopra. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

« Bianchi Carlo, Pivano ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri, e i ministri dei lavori pubblici e del tesoro, per sapere perchè in relazione alla recente deliberazione adottata in Consiglio dei ministri, di venire in aiuto alle tristi condizioni degli impiegati dello Stato accordando loro la facoltà di contrarre mutui con la cessione del doppio quinto dello stipendio, prendano i necessari provvedimenti contro l'inumano procedimento dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato che dal dicembre 1921 tiene in sospenso migliaia di domande di mutuo fatte dai propri agenti che vengono per tal modo lasciati in balia del più esoso strozzinaggio. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Bisogni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi, per conoscere quando i commessi postali della Direzione di Siena, potranno avere una decisione da parte del Ministero in loro confronto.

« Facendo memoria che il 1° giugno 1921 ebbe inizio nelle principali città del Regno un corso teorico postale frequentato da circa 750 commessi dell'Amministrazione, muniti del titolo di studio per accedere al grado superiore di ufficiale contabile amministrativo. Detto corso ebbe termine il 3 settembre, e i commessi che lo avevano frequentato furono rinviati alle rispettive residenze in attesa del decreto di promozione al grado superiore. Essendosi nel frattempo iniziato lo studio per la riforma della burocrazia, il Ministero fece sapere agli interessati — per mezzo delle rispettive Direzioni provinciali — che, per il momento, non avrebbe potuto dar luogo alle promozioni, e quindi i frequentatori del corso sarebbero stati impiegati con le sole mansioni del grado superiore.

« A tanta distanza di tempo dalla chiusura del corso, per mancanza di disposizioni uniformi del superiore Ministero, i commessi in parola non sono stati chiamati ad applicare le mansioni del grado superiore. E' da rilevare — nei confronti della riforma burocratica — che, mentre nella categoria dei commessi vi è evidente esuberanza di personale, questo è deficiente nella categoria superiore, talchè, negli uffici delle Direzioni provinciali, vengono pagate molte ore di straordinario per questa ultima categoria.

« Coloro che furono chiamati, a frequentare il corso teorico pratico postale hanno reiteratamente richiesto al Ministero che tale ingiusti-

ficato trattamento fosse stato eliminato; ma a tutt'oggi le cose sono allo stesso punto.

« Questi impiegati, quando furono chiamati a frequentare il corso, furono costretti ad entrare in spese non indifferenti, se si pensa ai viaggi, al proprio mantenimento fuori di residenza, alle ripetizioni occorse, e questo con evidente sacrificio per le rispettive famiglie. Il Ministero trincerandosi dietro la questione della riforma burocratica, ha poi completamente delusi questi impiegati rimettendoli alle rispettive mansioni, nello stesso tempo che, per le ragioni sovrapposte, lascia perpetrare in danno all'Amministrazione seguitando a pagare le ore di straordinario agli ufficiali delle Direzioni provinciali. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Bisogni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della guerra, e del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non convengano nella opportunità di sospendere l'applicazione del decreto-legge 12 novembre 1921, n. 1603, finchè esso non venga alla discussione del Parlamento, cui son giunte le voci di protesta e le giuste ragioni dei capi operai di artiglieria di Capua e dal quale decreto potrebbero venire apportate sostanziali modifiche in ordine al trattamento di quiescenza di una categoria di lavoratori dello Stato, di cui, durante la guerra, alcuno non ha potuto non riconoscere le grandi benemerienze. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Morisani ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della giustizia e degli affari di culto, e dell'interno, per sapere per quali ragioni non fu arrestato il brigadiere dei carabinieri — Calabrese — il quale il 20 ottobre 1921 in Dolano (Spezia) uccise proditoriamente il contadino Grossi ma venne soltanto trasferito a Napoli e poi congedato.

« Chiede di sapere inoltre per quali ragioni il comandante del 1° battaglione mobile dei carabinieri di stanza a Napoli non ha voluto indicare la residenza di detto brigadiere, per cui fu resa difficile se non impossibile la regolare costituzione di parte civile; ed infine a che punto trovasi la istruttoria relativa. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Ventavoli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, sul mancato congedo della classe 1901. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Garosi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per conoscere il motivo che impedisce il congedo di quei militari della classe 1898, che furono dichiarati rivedibili varie volte ed arruolati infine con la classe 1901. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Garosi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e dell'istruzione pubblica, per conoscere se sia vero che il Governo intende con speciale provvedimento a favore degli assistenti farmacisti autorizzati in base all'articolo 31 della legge 22 maggio 1921, n. 468, parificarli ai farmacisti laureati e diplomati, mentre ancora non si è provveduto a legalizzare la posizione di circa 2000 pratici di farmacia che da anni — e dopo i servizi resi in quella — aspirano ad essere parificati ai detti assistenti mediante esami e rigorosi accertamenti. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Bussi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le ragioni che ritardano la costruzione dei bacini, che debbono servire alla elettrificazione della Polettana.

« Il ritardo dei lavori mentre è contrario agli interessi generali del paese costituisce un danno alla classe operaia, assillata dai tormenti della disoccupazione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Zanardi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere le ragioni, secondo le quali il commissario prefettizio di Casola Vanesio (Ravenna) ha affidato la costruzione di due scuole ad una cooperativa che comprende pochi soci e non tutti operai, mentre alla Cooperativa Solidarietà e Progresso dello stesso comune costituita da 275 soci, tutti proletari venne affidata la costruzione di una sola scuola. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Zanardi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere quali provvedimenti intenda adottare per venire in soccorso degli operai che, in seguito ad infortunio sul lavoro negli ex imperi centrali, non percepiscono più dalle competenti Casse di previdenza — dato il tracollo delle monete di quei paesi — che pensioni irrisorie, tanto che molti pensionati, per protesta, si rifiutano di riceverle. Un'urgente disposizione ap-

pare quanto mai giustificata se si pensa che quasi tutti i disgraziati infortunati sono inabilitati al lavoro ed in condizioni di esasperante abbandono, e che lo Stato può soddisfare alla provvidenza altamente umanitaria, addossandosi un onere finanziario relativamente lieve. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Corgini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere come il Governo intenda dare esecuzione all'articolo 14 della legge 20 agosto 1921 relativo allo stanziamento necessario per la costruzione della ferrovia del Predil e in pari tempo per conoscere quali criteri intenda adottare il Governo in merito alla costruzione contemporanea dei tratti di linea Credda-Predil e Credda-Santa Lucia di Tolmino in ottemperanza alle varie assicurazioni date agli enti pubblici della provincia di Gorizia che reclamavano il sollecito inizio dei lavori. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Seek ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, sulla necessità che sia ripristinato il guardiano dell'importante passaggio a livello di San Benedetto presso Caserta. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Buonocore ».

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

Sull'ordine del giorno.

BRASCHI Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRASCHI. Chiedo che l'interrogazione al ministro delle finanze, che dovrei svolgere domani, sia abbinata con quella analoga dell'onorevole Tupini.

PRESIDENTE. Resta così stabilito.

PIETRAVALLE. Prego la Camera di consentire che domani io possa svolgere la proposta di legge per l'istituzione dell'unione Molisana per opere pubbliche.

RICCIO, ministro per i lavori pubblici. Non ho nessuna difficoltà ad aderire alla richiesta dell'onorevole Pietravalle.

PRESIDENTE. Resta così stabilito.

La seduta termina alle 19,55.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 15.

1. Interrogazioni.

2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Pietravalle ed altri sulla istituzione dell'Unione Molisana per opere pubbliche.

Seguito della discussione dei disegni di legge:

3. Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1921 al 30 giugno 1922. (375-375 bis)

4. Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finan-

ziario dal 1° luglio 1922 al 30 giugno 1923. (1008-1008-bis)

Discussione dei disegni di legge:

5. Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1921 al 30 giugno 1922. (369-369-bis)

6. Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1922 al 30 giugno 1923. (1002)

Il Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

PROF. T. TRINCHERI.

Roma, 1922 — Tip. della Camera dei Deputati