

C.

2ª TORNATA DI MERCOLEDÌ 17 MAGGIO 1922

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DE NICOLA.

INDICE.

	<i>Pag.</i>
Congedi	4669
Proposte di legge (Annunzio)	4669
Documenti (Annunzio di presentazione)	4670
Interrogazioni:	
Trasformazione dell'ufficio postale di Madesimo:	
FULCI, <i>ministro</i>	4670
MERIZZI	4670
Vendita del materiale farmaceutico consegnato dalla Germania in conto riparazioni:	
DE CAPITANI, <i>sottosegretario di Stato</i>	4671
MERIZZI	4672
Esercizio della pesca nella laguna di Chioggia e di Burano:	
CONGIU, <i>sottosegretario di Stato</i>	4673-75
GALENO	4673
incidenti a Comiso:	
CASERTANO, <i>sottosegretario di Stato</i>	4675
COCUZZA	4675
Proposte di legge (Svolgimento e presa in con- siderazione):	
Per la indennità ai deputati:	
TURATI	4676
PEANO, <i>ministro</i>	4679
Disposizioni per risolvere la crisi degli alloggi:	
TURATI	4679
CASERTANO, <i>sottosegretario di Stato</i>	4684
Disegni di legge (Seguito della discussione):	
Stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari 1921-22 e 1922-23:	
SAITTA	4684
FARIOLI	4689
DRAGO	4690
CIAPPI, <i>relatore</i>	4691
Per alcune indiscrezioni della Commissione d'in- chiesta sulla guerra:	
GIUFFRIDA	4707-11
CARNAZZA GABRIELLO	4708
MERIZZI	4709
PRESIDENTE	4711
RAINERI	4711

Disegni di legge (Presentazione):

	<i>Pag.</i>
BERTONE: Conversione in legge di Regi decreti	4684
LANZA DI SCALEA: Conversione in legge di un Regio decreto	4707

Relazioni (Presentazione):

CIANO: Costruzione di un edificio ad uso dei servizi postali e telegrafici nella città di Livorno	4684
FALCONI: Approvazione della convenzione del- l'Unione monetaria latina, conclusa a Pa- rigi il 9 dicembre 1921, tra il Belgio, la Francia, la Grecia, l'Italia e la Svizzera, addizionale a quella sottoscritta a Parigi il 6 novembre 1885.	4707

La seduta comincia alle 15.

ACERBO, *segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.
(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli: Di Fausto, di giorni 4; Arcangeli, di 2; Bubbio, di 4; e per ufficio pubblico, gli onorevoli: Pesante, di giorni 12, e Ducos, di 4.

(Sono conceduti).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. I deputati Spada e Chiesa hanno presentato ciascuno una proposta di legge.

Saranno inviate alle rispettive Commissioni competenti per l'ammissione alla lettura.

Annunzio di presentazione di documenti.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che il ministro dell'interno ha trasmesso gli elenchi dei Regi decreti di scioglimento dei Consigli comunali riferibilmente ai mesi di dicembre 1921 e gennaio e febbraio 1922. Saranno stampati e distribuiti.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è dell'onorevole Merizzi, al ministro delle poste e telegrafi, « per sapere se sia a sua notizia che il suo Ministero insiste nel rifiutare il tramutamento dell'ufficio postale di Madesimo da estivo in annuale, mentre tale trasformazione è reclamata per rendere possibile la trasformazione di Madesimo in una stazione invernale sportiva, alla quale trasformazione lavorano da anni privati e Enti pubblici con sacrifici ingenti di denaro. Se non reputi questo rifiuto tanto più strano in quanto si mantengono sullo Spluga e nello stesso comune di Isolato due uffici postali a Teggiate e alla Stuolta, ove non vi è assolutamente movimento postale, mentre Madesimo è un centro abitato con alberghi e ville ed è frequentato da forestieri per villeggiatura alpina sì d'estate sì d'inverno ».

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

FULCI, ministro delle poste e dei telegrafi. L'onorevole Merizzi sa che Madesimo è un centro abitato appena da 110 persone. Però, c'è effettivamente qualche affluenza nell'estate, ed ora comincia ad accennarsi a qualche affluenza nell'inverno per villeggiatura.

L'onorevole Merizzi comprende bene che, con una popolazione di 110 abitanti, il movimento postale è quasi nullo.

Ciò nonostante, vi è una ricevitoria che funziona temporaneamente, dal 1º luglio al 15 settembre.

Si è ventilato il progetto di cambiare questa ricevitoria in collettoria, riducendo quindi molti servizi, riducendo l'orario, ecc... appunto perchè in quei due mesi o due mesi e mezzo in cui essa fa quel piccolo lavoro, gli introiti non bastano per sopperire alle spese di esercizio, e quindi la ricevitoria risulta fortemente passiva.

Di fronte a questo progetto, evidentemente non si può fare ciò che l'onorevole Merizzi desidera e che è stato chiesto pure da alcuni albergatori, cioè di rendere questa ricevitoria annuale, perchè la passività au-

menterebbe enormemente. E il Ministero ha cercato di trovare la via media, che è semplicemente quella di mantenere lo *statu quo*: non permettere la trasformazione della ricevitoria in collettoria; ma nemmeno rendere questa annua.

Se il movimento di quella villeggiatura nell'inverno si dovesse accentuare, e dovesse effettivamente sentirsi il bisogno, io posso fin d'ora assicurare l'onorevole Merizzi che l'Amministrazione cercherà, se non altro nel periodo invernale, di stabilire che funzioni come collettoria.

In quanto alle altre due ricevitorie a cui accenna l'onorevole interrogante nella sua interrogazione, io riconosco effettivamente che esse sono fortemente passive e che non è il caso che restino, di modo che posso annunziare fin d'ora che è in corso il provvedimento, per me doloroso, (perchè io vorrei ampliare i servizi e non già diminuirli) ma necessario per esigenze di bilancio, per tramutarle in collettorie, senza sopprimerle subito, perchè sopprimere il servizio in un dato punto porta conseguenze che è meglio evitare.

Io posso quindi dire soltanto che si tramuteranno in collettorie; e così non si avrà più la disparità lamentata.

L'onorevole Merizzi sa le necessità urgenti di bilancio, specialmente in questo momento in cui anche i ricevitori intendono avere degli aumenti.

Egli quindi sarà certamente soddisfatto, almeno io me lo auguro, della risposta che io gli ho dato.

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

MERIZZI. Non posso dichiararmi soddisfatto della risposta dell'onorevole ministro.

Da anni privati e industriali hanno fatto e fanno sacrifici ingenti per fare di Madesimo una stazione invernale, che fornisca ai ricchi italiani quegli *sports* invernali che ora vanno a cercare in Engadina o in Savoia. Se riusciranno saranno centinaia di migliaia di lire che ogni anno resteranno in Italia, e che ora invece emigrano.

Ma perchè questi sforzi riescano è necessario che Madesimo sia collegata col mondo col telegrafo e colla posta; perchè sino a che non vi sarà colà l'ufficio postale, nè il turista nè l'uomo d'affari che cerca negli *sports* invernali nuove energie, non si recherà a Madesimo, ma andrà o a San Moritz o a Pontresina. Così l'ufficio postale deve essere aperto, se si vuole che i *touristes* vi si rechino.

L'onorevole ministro oppone le necessità di bilancio. E io m'inchino a queste. Se non crede di aprire durante l'inverno una ricevitoria vi apra una collettoria. L'esito lo persuaderà in breve della necessità di tramutarla in ricevitoria.

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

Pestalozza, al ministro degli affari esteri, « per conoscere i motivi che obbligano la nazione svizzera a sfrattare migliaia di operai italiani, da numerosi anni là residenti e se non ritenga opportuno intervenire, prevenendo in tal modo, un nuovo aumento di mano d'opera disoccupata in Italia »;

Pestalozza, al ministro dell'industria e commercio, « per sapere quando intenda definire le numerose pendenze riguardanti i nostri emigrati, per lo più operai, che si trovavano fuori patria, allo scoppio delle ostilità, in territori di guerra, ed ebbero requisiti i loro averi; e per conoscere per quale motivo il Governo italiano non ha sentito il dovere di intervenire prontamente, indennizzandoli dai danni patiti »;

Marchi Giovanni, ai ministri della guerra e del tesoro, « circa l'ormai cronico ritardo verificantesi nella liquidazione delle pensioni di guerra che provoca il giusto risentimento degli interessati niente affatto persuasi delle scrupolose sfumature con cui la burocrazia giustifica l'ostruzionismo che va compiendo ai danni di chi, dopo aver fatto fino al sacrificio il dovere verso la Patria, ha diritto di esigere che la riconoscenza dello Stato per tali doveri non rimanga lettera morta »;

Frontini, ai ministri dell'interno, e della giustizia e degli affari di culto, « per sapere — premesso che intorno al 20 gennaio 1922 veniva arrestato in Firenze dai funzionari di pubblica sicurezza tale Vanni Assuero di Prato come presunto complice in reato di omicidio sulla semplice indicazione di alcuni cittadini appartenenti al partito nazionalista fascista, senza che l'autorità giudiziaria avesse emesso mandato di cattura ed essendo ormai trascorsi i termini della flagranza — qual giudizio diano di questo arresto arbitrario e del contegno del locale ufficio della procura del Re che trascurò ogni provvedimento contro i responsabili e conobbe tale illegittimo arresto »;

Marchi, (Sardi, Acerbo, Giunta, Ciano), al ministro degli affari esteri, « per sapere quale azione svolgano le autorità diplomatiche italiane a Belgrado per impedire la

ripresa persecuzione del generoso popolo Montenegrino da parte del Governo Jugoslavo »;

Di Giovanni Edoardo, al ministro dell'interno, « sulla mancata assegnazione dei fondi per la definitiva sistemazione della stazione sanitaria marittima di Siracusa, per la quale i progetti, compilati dall'ufficio del Genio civile sin dal 31 marzo e 30 maggio 1921, furono debitamente approvati ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Merizzi, ai ministri della guerra e del tesoro, « per conoscere :

1º) se sappiamo che presso la farmacia centrale militare di Torino si trovano da circa due anni depositati circa 40 milioni di medicinali consegnati dalla Germania in conto riparazioni ;

b) per quali ragioni non si provvede alla pronta vendita e realizzo di quella ingente quantità di medicinali, e la si lasci invece in deposito, esposta agli inevitabili deperimenti, ai furti e al verificato grave deprezzamento, onde lo Stato ha avuto una grave perdita ;

c) quali provvedimenti intenda prendere per far cessare il danno e per accertare le responsabilità.

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

DE CAPITANI D'ARZAGO, sottosegretario di Stato per il tesoro. I prodotti chimici farmaceutici provenienti dalla Germania in conto riparazioni dei danni di guerra, cominciarono a giungere in Italia verso la fine dell'anno 1920 e furono depositati, d'accordo col Ministero della guerra, presso la Farmacia Centrale Militare di Torino, alla quale ne venne affidata la custodia e la conservazione in attesa di decidere il sistema di smaltimento dei prodotti stessi.

Superate varie difficoltà d'indole tecnica ed economica, determinate precipuamente dal proposito di valorizzare i prodotti di cui trattasi nel modo più efficace per l'Erario, senza peraltro turbare l'industria nazionale, e dalle prescrizioni della legge sanitaria che vietano il commercio dei medicinali ad enti e persone che non siano all'uopo autorizzate, con decreto 7 dicembre 1921, emesso dal Ministero del tesoro, di concerto con quello della guerra, in seguito ad analoga deliberazione del Comitato interministeriale, per le riparazioni in natura, fu dato incarico alla Farmacia Centrale Militare di curare l'alienazione del materiale in parola.

Con lo stesso decreto fu creato un Comitato tecnico col compito di stabilire le nor-

me per l'alienazione, di fissare i prezzi relativi, di determinare gli enti e le persone che possono acquistare con speciale preferenza per gli ospedali, gli ambulatori e ogni altro istituto di carattere umanitario e pietoso.

Il Comitato appena iniziati i propri lavori provvide in primo luogo ad una ricognizione dei materiali, dalla quale è risultato che lo stato di conservazione di essi è per la quasi totalità buono. A parte la mora, cagionata da molteplici cause, frapposta allo inizio delle vendite a fine anche di non danneggiare l'industria e di permettere la realizzazione dell'altro stock di medicinali residuati dalla guerra, non sembra che lo Stato abbia subito delle perdite per i medicinali provenienti dalle riparazioni.

I prezzi ai quali essi ci sono stati ceduti dalla Germania sono quelli dell'ante guerra, di tanto superati dall'attuale quotazione del mercato, ed inoltre, notevolmente maggiorati dagli elevati dazi doganali della nuova tariffa.

Posso, poi, aggiungere che l'attuale Gabinetto si è senza indugio preoccupato della cosa ed io non ho nemmeno trascurato di recarmi a Torino per esaminare personalmente il deposito.

Intanto, sono stati alienati i prodotti di difficile conservazione; è stato redatto il listino della vendita, con speciale riguardo verso le amministrazioni ospedaliere; hanno avuto luogo scambio di vedute col gruppo dei produttori italiani; si sono raccolte non poche offerte di acquisto alle condizioni del listino. Le cose ora procedono normalmente ispirate al criterio di rispettare possibilmente gli interessi già costituiti e di alienare i prodotti senza dar luogo alla creazione di una non giustificata esclusiva a favore di numerosi gruppi che mirerebbero ad avere ognuno per sé la vendita del complesso. Credo di insistere su una doverosa considerazione delle Amministrazioni ospedaliere, sia per le loro alte finalità sociali e sia per la difficoltà di varia natura nelle quali si dibattono.

Recentemente si è anche ammesso che gli ospedali civili si giovino negli acquisti dei crediti che essi vantano verso l'Amministrazione militare per rette di degenza di uomini di truppa.

Posta la cosa su questa via, ho piena fiducia che tale servizio proceda come è desiderio di tutti, allo scopo della più rapida liquidazione dei medicinali raccolti a Torino. Ed il Governo è fermamente intenzionato di non favorire la incetta di essi da parte di

gruppi che intenderebbero di avere riduzioni oltre il ragionevole.

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

MERIZZI. Devo dichiararmi parzialmente soddisfatto della risposta datami dall'onorevole sottosegretario di Stato. Plaudo *toto corde* all'opera svolta dall'onorevole sottosegretario in questa faccenda dei prodotti farmaceutici consegnati dalla Germania in conto riparazioni; e credo di interpretare il sentimento della Camera incitando a proseguire energicamente nella esecuzione del programma da lui esposto, resistendo ai tentativi di sabotaggio, che ho ragione di credere, sieno stati fatti, per parte di Ditte interessate ad impedire la liquidazione di quell'ingente deposito di prodotti farmaceutici. Nè si preoccupi di pretesi danni all'industria chimico-farmaceutica italiana; poichè la gran parte dei prodotti farmaceutici italiani, non hanno di nostrano che l'etichetta.

Ma soprattutto l'onorevole sottosegretario favorisca la distribuzione di quei prodotti alle istituzioni ospitaliere e di assistenza agli ammalati; dia quei prodotti a prezzi di favore, con ribassi del 20, del 30, del 40 anche del 50 per cento.

Farà il vantaggio non solo delle opere pubbliche, ma anche del tesoro, perocchè ormai queste opere Pie sono in tali disastrose condizioni, che il tesoro deve sussidiarle.

Quanto il tesoro darà in prodotti farmaceutici, altrettanto risparmierebbe in sussidi.

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

Conti, al ministero delle colonie, e al presidente del Consiglio dei ministri, «sugli avvenimenti recentemente seguiti in Libia»;

Golfo-Ruta, al ministro dei lavori pubblici, «per conoscere se per non arrestare l'industria asfaltifera in provincia di Siracusa, e per diminuire sensibilmente la disoccupazione che si accentua in alcuni centri della provincia non creda di provvedere ad una tariffa speciale di favore pel trasporto dello asfalto dalle miniere della Montagna di Ragusa al porto di Siracusa, evitando nel contempo che i modesti traffici di cui vive quel meraviglioso porto vengano più oltre paralizzati».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Galeno, al ministro d'agricoltura, «per sapere

se o meno sia a di lui conoscenza il fatto che alcuni asserentisi in diritto di esercitare la pesca esclusiva in alcune parti della libera laguna di Chioggia e di Burano abbiano in questi ultimi giorni impedito o intendano comunque impedire ai pescatori della libera laguna di esercitare il loro tradizionale mestiere; e, se sì, come non si dubita, poichè della cosa e delle intenzioni deve essere informato anche il prefetto, quali sono i provvedimenti che intende di prendere nell'interesse del demanio, proprietario legittimo delle acque lagunari, e per assicurare il mezzo di vivere a parecchie migliaia di lavoratori della pesca appartenenti ai comuni di Chioggia con Sottomarina, di Pallestrina con Portosecco di Burano ed altri ».

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

CONGIU, *sottosegretario di Stato per la agricoltura*. Si ha motivo di presumere che l'onorevole interrogante si riferisca alla agitazione sorta tra i pescatori di Chioggia e di Pallestrina contro i fratelli Ravagnan di Chioggia, che godono del diritto di pesca su grandi estensioni della laguna.

L'agitazione si chiuse, in seguito all'intervento della prefettura di Venezia e della sottoprefettura di Chioggia, mediante un concordato che porta la data dell'11 maggio 1922, in base al quale i fratelli Ravagnan cedettero alle organizzazioni dei pescatori l'uso temporaneo di alcune valli aperte, dietro il canone di annue lire 5,500.

Per quanto concerne la questione generale dei diritti di pesca sulle acque della laguna Veneta, non v'ha dubbio che dei diritti sussistano in base al decreto del Senato veneto del 1650, e che quindi non possa senza altro proclamarsi l'inesistenza dei diritti stessi e la libertà della pesca su tutte le acque della laguna.

Ma è pur vero, d'altra parte, che non è stato sin qui accertato se coloro che vantano tali diritti abbiano commesso abusi, sia nel senso di allargare l'estensione della riserva comprendendovi acque che dovrebbero rimanere libere, sia accampando addirittura diritti che non hanno legittimo fondamento.

Non è da meravigliare se quest'opera di accertamento voluta dalla legge 24 marzo 1921, n. 321, sulla pesca e sui pescatori, ed affidata per le acque marine e per le acque lagunari, quali sono quelle cui si riferisce l'onorevole interrogante, alla Direzione generale della marina mercantile, non è ancora compiuta, quando si rifletta alla difficoltà di raccogliere ed esaminare documenti che ri-

salgono anche a qualche secolo addietro, di rivedere lunghe controversie, di controllare le delimitazioni delle acque.

Si può però assicurare che il lavoro procede alacremente, e che sopra luogo vi attende il Magistrato alle acque; ed è quindi legittima la fiducia che sarà condotto a termine sollecitamente.

In un secondo tempo poi, dopo accertati i diritti, l'amministrazione esaminerà se e quali di essi converrà espropriare per lasciare le acque alla libera pesca.

Nel frattempo sembra che l'accordo intervenuto fra i fratelli Ravagnan e le organizzazioni pescarecce locali possa essere additato come esempio di temporaneo accomodamento dei reciproci interessi dei proprietari e dei pescatori, con loro vantaggio.

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

GALENO. Sono nella necessità di dichiarare che non posso essere soddisfatto. In primo luogo l'onorevole sottosegretario di Stato, benchè abbia promesso di rivedere la questione, ha fatto delle affermazioni che assolutamente non corrispondono alla realtà. Egli ha detto che le indagini hanno dimostrato come non vennero fatte manomissioni e che nessuno nella laguna di Venezia ha occupato acque che non gli appartenessero. Io posso dire che proprio nel comune di Burano in quest'ultimi anni si sono costruiti sette chilometri di argine nella laguna, chiudendo una valle, quella Lanzoni, senza che l'autorità competente ne sia accorta. (*Commenti*). Dico sette chilometri di argine, che poi quasi per ironia sono stati rafforzati col terreno e coi materiali che rappresentavano il residuo dell'abbattimento di altri argini esistenti nella Valle Cazane, male acquistata dal Governo, perchè forse anche quest'ultima era dello Stato. (*Commenti*) pagandola profumatamente per dare sfogo e libertà alle acque di marea nella laguna e per facilitarne l'entrata dal Porto di Lido.

Il Governo rappresentante dello Stato, che non si era accorto della costruzione di 7 chilometri di argine, ha speso quindi parecchie migliaia di lire per acquistare una valle che forse era sua perchè si è certo dimenticato di chiedere il documento o titolo fondamentale per cui passò dall'Erario al privato, e poi ha permesso anche che i materiali stessi degli argini abbattuti servissero per rafforzare quelli di un'altra valle che per arbitraria azione di uno che si pretendeva proprietario erano stati costruiti. Citerò un

altro fatto pure recente di cui è stata data relazione anche dal Prefetto di Venezia, e sono state fatte premure al Ministero direttamente dal sindaco di Burano.

Onorevole sottosegretario, ciò costituisce un danno gravissimo per migliaia di pescatori delle valli e della laguna, i quali per di più sono sottoposti a processo penale per furto, ritenendosi, proprio in seguito alla arbitraria chiusura, il pesce proprietà privata; per ciò naturalmente non hanno più da vivere, essendo la pesca lagunare il loro mestiere ereditario.

La valle di Pellestrina, ha detto l'onorevole sottosegretario, in seguito alla agitazione dei pescatori reclamanti la libertà di esercitare il loro mestiere, è stata per concordato da certo Ravagnan affittata per 5 mila lire l'anno ad una cooperativa di pescatori e ciò con l'intervento dello stesso prefetto o sottoprefetto. Fu questo un inganno fatto, seppure in buona fede, agli stessi lavoratori della laguna.

Ma che cosa ha affittato colui che si dice proprietario? Faccio questa domanda all'onorevole sottosegretario, perchè giustifichi il fatto, dal momento che egli dice che una parte di laguna è stata affittata ad una cooperativa di pescatori. Chi riceve le 5000 lire non so quale diritto abbia di affittare una zona demaniale e di appropriarsi la pesca esclusiva, quando si tratta di un tratto di laguna che è completamente libera, dove la pesca vagantiva è quindi di pertinenza di tutti.

Trattandosi di una superficie demaniale (la laguna di Venezia è un porto di I classe della superficie di 58.000 ettari) è necessario il titolo o il documento che dimostri se e come dalla proprietà demaniale inalienabile ed imprescrittibile sia passata a proprietà privata. Non basta un contratto di compravendita.

Sappia l'onorevole sottosegretario che attraverso quel tratto di laguna cui egli allude è stato recentemente scavato un canale, l'ultimo tratto del canale navigabile Milano-Venezia, e perchè il presunto proprietario dei diritti di pesca si opponeva, il Magistrato alle acque ha risposto dimostrando il nessun diritto che egli aveva, e il sedicente o presunto proprietario, o possessore, ha dovuto ritirare ogni sua pretesa, poichè nessun diritto gli spettava.

In proposito anzi posso dire all'onorevole sottosegretario che proprio durante la guerra, quando ai pescatori di Pellestrina e di Chioggia non ancora chiamati alle armi era vietato

andare a guadagnarsi la vita nell'Adriatico perchè vi era proibita la pesca, si dedicavano alla pesca in quella zona per non morire di fame; e perciò denunciati di furto allora, come avvocato, ho assunto la difesa di quei poveri pescatori ed ho potuto esaminare le carte sulle quali si pretendeva fondare il diritto esclusivo di pesca. E posso dire che consistevano in un atto notarile di compravendita. Nessun titolo o documento originario esisteva. Per cui l'autorità giudiziaria, accogliendo la mia tesi, li assolse.

Ed ora, per dare la illusione a quei disgraziati della permissione della pesca, con la intromissione del sottoprefetto e di amici del presunto proprietario, si affitta il diritto per lire 5000 all'anno.

E giacchè ho la parola prego l'onorevole sottosegretario di indicare, anche per mezzo del collega suo all'interno, al prefetto e al segretario di prefettura destinato all'ufficio competente, di non concedere, senza assicurarsi della esistenza del titolo originario cui ho fatto cenno, il diritto annuale di esclusività di pesca nella laguna in base alla legge del 1877 e perchè la laguna non è compresa da detta legge essendo disciplinata dal regolamento legge del 1841 tuttora in vigore e perchè comunque in base alla legge sulla istituzione del Magistrato alle acque, spetta a quest'ultimo la risoluzione della esistenza del diritto, sentita l'avvocatura erariale. Così, sia pur involontariamente, non si violeranno i diritti del pubblico demanio e dei cittadini.

Dirò ancora di più. La magistratura superiore delle acque istituita dal decreto-legge Bonomi, con una sua recentissima sentenza, proprio nel caso della Valle Lanzoni — se non erro — ha dichiarato, o meglio, ha confermato con la sua autorità, la competenza del Magistrato sulla stessa, poichè la laguna tutta costituisce il porto di Venezia. Quindi, anche il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe intervenire nella questione perchè, sia costruendo capanne, sia infiggendo dei pali nella laguna, si rallenta o si impedisce il movimento delle acque, in modo da determinarne il sempre maggiore interrimento ed in progresso di tempo danni enormi per tutta la zona e alla stessa città di Venezia.

Quindi, quantunque l'onorevole sottosegretario abbia promesso di provvedere acciocchè gli indicati ripetuti inconvenienti abbiano a verificarsi, e non si creino nuovi pretesi diritti anche sulle barene, come apparse dalla costituzione perfino di un consorzio; sebbene abbia dato affidamento verbale che la legge e il demanio pubblico saranno

per l'avvenire rispettati e difesi in modo che tutto quello specchio d'acqua e le barene che sono di diritto pubblico perchè entro il termine segnato dai cippi posti dalla repubblica nel 1791, presenterò, data la importanza dell'argomento, una speciale mozione. Necessita che il pubblico demanio non sia preda dell'ingordigia individuale. (*Applausi all'estrema sinistra*).

CONGIU, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CONGIU, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura*. L'onorevole interrogante ha certamente ragione quando dice di volere trasformare la sua interrogazione in una interpellanza perchè la questione è così complessa che ha bisogno di essere approfondita.

D'altra parte non si può negare che per lungo volger di tempo ci furono delle contestazioni, mai radicalmente risolte, e per risolvere queste contestazioni il Governo incaricò il magistrato delle acque, e spero che esso non verrà meno a quel compito nel senso di derimere quanto più sollecitamente si può queste controversie. Quando l'onorevole interrogante convertirà, come ha annunciato, la interrogazione in mozione, il Governo potrà avere un campo più ampio per poter far conoscere il vero stato delle cose; per ora debbo far rilevare all'onorevole interrogante che se la sua interrogazione non fosse stata cosa generica, avesse specificato i fatti, il Governo avrebbe potuto specificatamente rispondere.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Di Giovanni e Cocuzza, al presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno. « sui recenti deplorabili incidenti di Comiso, durante i quali veniva incendiata la sede del Circolo socialista riformista ».

COCUZZA. Onorevole Presidente, se ella consente, svolgerò io questa interrogazione come secondo firmatario, in assenza dell'onorevole Di Giovanni.

PRESIDENTE. Sta bene.

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

CASERTANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Abbiamo ragione di credere che le informazioni attinte dagli onorevoli Di Giovanni e Cocuzza siano completamente destituite di fondamento o per lo meno grandemente esagerate. Si parla di disordini e d'incendio della sezione riformista di Comiso, in provincia di Siracusa.

Ora al Ministero non risulta che vi sia una sezione riformista a Comiso, e tanto meno che sia stata incendiata. Al Ministero risulta che certo Cappellani voleva affittare una bottega per mettervi una sezione riformista, ma il proprietario si rifiutò di darla per paura di rappresaglie. Questo è tutto.

Se l'onorevole Cocuzza ha informazioni diverse, le renda note. Noi, ripeto, abbiamo queste informazioni: che l'incendio non ci fu, perchè la sezione riformista non era costituita, e tanto meno ci furono disordini.

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

COCUZZA. Lo svolgimento dell'interrogazione riguarda l'onorevole Di Giovanni, che aveva raccolte tutte le informazioni, le quali risultano in buona parte diverse da quelle pervenute all'onorevole sottosegretario.

La sezione riformista in Comiso esiste e l'atto teppistico di un tentativo d'incendio contro di essa è stato effettuato appunto per non farla funzionare.

CASERTANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Nell'interrogazione si parla d'incendio.

COCUZZA. L'esagerazione alla quale accennava il sottosegretario prova che ci fu il tentativo dell'incendio; tentativo che dimostra come la teppa di Comiso sia preparata alle violenze da esercitare contro i socialisti ufficiali ed i riformisti.

Occorre evitare che tale preparazione permanga; non posso quindi dichiararmi soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Flor, al ministro del tesoro « per sapere quali provvedimenti siano stati presi o si intendano di prendere per por fine all'ingiustizia che esclude finora una moltitudine di cittadini delle nuove provincie dal diritto di risarcimento dei danni di guerra, solo perchè nati all'estero, ma pur sempre da genitori italiani, e di conseguenza italiani essi pure, non avendo preso altra cittadinanza all'estero ».

DE CAPITANI D'ARZAGO, *sottosegretario per il tesoro*. A questa interrogazione ed ad altre aventi il medesimo oggetto risponderà domani l'onorevole sottosegretario di Stato per le terre liberate.

Prego perciò l'onorevole Flor di consentire che sia rinviata a domani.

FLORE. Consento.

PRESIDENTE. Rimane così stabilito. Seguono le interrogazioni degli onorevoli:

Celesia, ai ministri dell'interno, dell'industria e commercio, e della giustizia

e degli affari di culto, « sui gravi fatti di intimidazione e violenza commessi da bande organizzate a bordo di piroscafi nel porto di Genova, sulla azione svolta dall'autorità giudiziaria e sulle istruzioni al riguardo impartite alle locali autorità prefettizie e poluarie »;

Persico, al presidente del Consiglio dei ministri e al ministro del tesoro, « per sapere se sia vero — come si ha motivo di temere, sia per il significativo atteggiamento della burocrazia centrale, sia per i precedenti del famoso decreto 7 giugno 1920, n. 742 — che si vogliano approvare d'urgenza le tabella organiche relative al personale provinciale degli uffici finanziari (imposte dirette, dogane e registro), compilate in modo che, mentre ritolgono la perequazione faticosamente raggiunta da quel personale con i colleghi dell'Amministrazione centrale, verrebbero a ripercuotersi disastrosamente sul funzionamento degli uffici, sul gettito delle imposte e sull'andamento generale della giustizia tributaria ».

Non essendo presenti gli onorevoli interroganti, s'intende che vi abbiano rinunciato.

Sono così esaurite le interrogazioni iscritte nell'ordine del giorno di oggi.

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di due proposte di legge del deputato Turati.

La prima è quella per la indennità ai deputati.

Se ne dia lettura:

ACERBO, segretario, legge: (V. Tornata del 15 maggio 1922).

PRESIDENTE. L'onorevole Turati ha facoltà di svolgerla.

TURATI. Onorevoli colleghi, la proposta di legge, che ho l'onore di raccomandarvi, ha radice in due motivi distinti, ma convergenti.

Il primo: la constatata insufficienza della attuale forma di indennità parlamentare, di nette lire 1,120.20 al mese e lire 13,444 all'anno, ai bisogni dei deputati poveri, che sono quelli essenzialmente per cui l'indennità fu stabilita.

Il caro viveri, le spese di soggiorno a Roma così gravi, le tariffe postali e telegrafiche, divenute terribilmente onerose, tutte le altre spese a cui un deputato è esposto per la sua speciale qualità, il dovere di rinunciare ad altri lavori e ad affari privati per evidenti ragioni di delicatezza o di incompatibilità,

tutto ciò costituisce un onere, un vero danno emergente, a cui quella cifra, oggi, non basta nemmeno lontanamente a far fronte.

Il secondo motivo è la necessità, riconosciuta da tutti, di stimolare, almeno rendendolo possibile, il lavoro attivo del deputato nelle sue molteplici forme, delle quali la presenza nell'Aula considero la meno importante.

Al primo bisogno poteva sopperire un aumento puro e semplice dell'indennità, e l'ultimo Comitato segreto della Camera aveva appunto commesso al Presidente la nomina di una Commissione *ad hoc* per studiare la cosa e fare delle proposte.

Il nostro Presidente, avvertito dal suo squisito senso di opportunità morale e politica, non mi pare abbia avuto molta fretta di dar corso a quella deliberazione.

PRESIDENTE. Non ho avuto tempo, onorevole Turati! (*Si ride*).

TURATI. Oppure ha avuto il tempo di calcolare che non era il caso di aver tempo. (*Si ride*). Perchè, infatti, poteva parere a molti che, in un momento di crisi come questo, mentre ribassano perfino i salari degli operai, e mentre il credito della Camera elettiva non sembra essere eccessivamente in rialzo, una domanda fatta dai deputati per aumentare le proprie sportule personali non fosse fatta per rialzare quel credito e per aumentare le simpatie che ne circondano.

Ciò non ostante il bisogno rimane, e deve essere in qualche modo soddisfatto. Tale bisogno è sentito dai deputati, come un analogo bisogno è sentito, mi dicono, dai ministri e dai vice-ministri (di questi io non debbo occuparmi perchè farei del collaborazionismo, che è considerato peccato mortale nella mia chiesa) (*Commenti*) e perfino da alcuni senatori, i quali lamentano anche essi la insufficienza e il modo dell'attuale loro indennità. Ma i senatori hanno facoltà dalla legge, che in questo punto la mia proposta non modifica, di fissare le loro indennità come credono meglio, e, ad ogni modo, i due casi sono affatto diversi; perchè, a parte i senatori che sono tali per censo, o sono funzionari o ex-funzionari, provvisti di stipendi o pensioni più o meno laute, le quali due categorie formano la maggioranza del Senato, è presumibile che una delle cause principali che giustifica l'indennità — l'onere delle spese postali — li tormenti assai meno di noi. Quindi materie diverse, da trattarsi in sede separata e con diversi criteri.

Il secondo motivo, il funzionamento imperfetto del servizio parlamentare, si ravvisa

nella Camera e nelle sue Commissioni — più nelle Commissioni, direi, che non nella Camera. La mancanza di numero legale — ne abbiamo avuto un esempio anche ieri — non sempre è dovuta a una vera e reale assenza dei deputati, ma ad ogni modo può trovare una scusante, potrei dire un alibi, nell'impossibilità economica per molti di rimanere lungamente alla capitale.

Bisogna dunque eliminare questa scusante, anche per evitare che la pena atroce, che il Presidente commina qualche volta agli assenti non giustificati, di farne pubblicare i nomi in quella effemeride di lettura universale che è la *Gazzetta Ufficiale* del Regno, non diventi per molti casi eccessiva ed iniqua.

Ricordiamo che la indennità — e una indennità sufficiente — è la condizione *sine qua non* del funzionamento di un'assemblea veramente democratica, la partecipazione alla quale non diventi il privilegio di una classe.

Dichiaro subito che non reputo nè necessaria nè opportuna la presenza costante di troppi deputati nell'Aula. Se non si trattasse che di questo, vi avrei risparmiato questa proposta di legge.

Dirò anzi che mi era venuta l'idea satanica di proporre, a questo proposito, una medaglia di assenza (*Si ride — Commenti*); perchè, salvo i casi in cui, trattandosi di una questione politica che appassiona il Paese o di quell'importante affare che sono le crisi di Gabinetto, quando le aspirazioni ai portafogli affollano l'Aula, in generale non credo che la Camera ci guadagni a convertirsi in un comizio, ossia in una folla: per le discussioni serie: « poca brigata vita beata ».

In generale penso che i deputati siano troppi e che il Parlamento avrebbe provveduto assai bene al proprio funzionamento se, al momento opportuno, cioè quando si sostituì il collegio plurinominale al vecchio collegio uninominale, il numero dei deputati si fosse ridotto, per esempio, a trecento; ce ne sarebbe d'avanzo e la riforma, in quel momento, avrebbe trovato minori resistenze. Ma ormai le cose sono quelle che sono; e anche per entrare nell'Aula almeno nelle grandi occasioni, le quali talvolta si presentano d'improvviso, è necessario che il deputato sia a Roma e, normalmente, a Montecitorio.

Bisogna ammettere che le cause di quello che, fra tanti « disservizi », potremmo chiamare il « disservizio parlamentare » sono mol-

teplici. Non è il caso di discuterle in questa sede.

Per me le maggiori hanno radice nell'eccessivo accentramento non solo topografico, ma anche sostanziale, che carica la Camera di funzioni che meglio si addibberanno sia a corpi tecnici speciali, sia alle rappresentanze regionali e locali. Decentramento dunque quantitativo e qualitativo, dal quale solo può attendersi la salvezza dell'istituto parlamentare.

Ma dove l'assenteismo dei deputati si presenta più grave e più dannoso è nelle Giunte e nelle Commissioni, nelle quali si compie, o si dovrebbe compiere, il lavoro più vero e più serio, fuori dalla vista del pubblico. Delle Commissioni, salvo qualcuna che funziona bene, come quella che sostituì la vecchia e gloriosa Giunta generale del bilancio, e salvo qualche altra, in generale è difficile ottenere la convocazione, e i lavori subiscono interruzioni indefinite, per assenze di relatori, per mancanza di numero legale, ecc., ecc. Il che concorre ad ingorgare l'ordine del giorno della Camera, divenuto una specie di Larousse, e che avrebbe bisogno di un buon drastico, onorevole Presidente, per purgarlo dalle troppe materie che vi fermentano.

Di guisa che la riforma, tecnicamente così plausibile, che sostituì al vecchio, caotico sistema degli Uffici le nove Commissioni permanenti, minaccia di naufragare e fa rimpiangere talvolta l'antico imperfettissimo sistema.

Anche se migliorereste la riforma, come se ne ha l'intenzione, ammettendo nelle nove Commissioni tutti i deputati, sopprimendo la distinzione arbitraria ed antipatica dei deputati di prima e di quelli di seconda categoria, ossia dei deputati interi e dei mezzi deputati, l'inconveniente sarà piuttosto aggravato che tolto, perchè la proporzione del numero legale sarà necessariamente aumentata.

Ora a me è parso che da queste molteplici considerazioni, e da altre che sorvolo (poichè lo svolgimento di una proposta di legge si intitola svolgimento, *lucus a non lucendo*, in quanto deve soltanto accennare al concetto centrale della proposta e guardarsi bene di svolgerla), sorga ineluttabilmente la triplice necessità:

1°) di aumentare l'indennità ai deputati che lavorano, ed esclusivamente a quelli che lavorano;

2°) di diminuire l'indennità a quelli che, a Roma o fuori di Roma, attendono di

più ai loro affari, soprattutto alle loro faccende private, dalle quali è presumibile che deriveranno altri lucri, e i quali, ad ogni modo, mancano al loro precipuo dovere;

3º) di raggiungere questo duplice scopo senza un aggravamento sensibile dell'erario, specie in un periodo di vacche magre come quello che traversiamo, e di far sì che il lieve onere all'erario sia per lo meno compensato da un maggior rendimento del nostro lavoro, per non rendere più antipatica che non sia oggi la nostra funzione rappresentativa.

Il quale triplice scopo mi pare non si possa raggiungere se non dividendo l'indennità in due parti: una parte fissa, che chiamerei « indennità di funzione », alla quale tutti hanno diritto, perchè la funzione di deputato non si esaurisce a Montecitorio e gli oneri economici che essa porta con sé, specialmente per le spese postali, che diventarono formidabili in grazia del collegio allargato e delle tariffe, sono permanenti e ci inseguono ovunque ci troviamo; ed una parte mutabile, che potrei chiamare « indennità di soggiorno o di presenza », proporzionata all'effettiva partecipazione attiva, non solo all'Assemblea, ma a tutti effettivamente i lavori della Camera.

I due sistemi, gettone e indennità fissa, hanno entrambi pregi e difetti, che non è il caso qui di doverare. Difetti, fra l'altro, del gettone di presenza: il sospetto che l'attività, o peggio la presenza senza attività, sia dovuta al gettone più che al sentimento del dovere; complicazione di controlli e conteggi, ecc., ecc.

Ad ogni modo, i difetti rispettivi non si sommano, ma si temperano, con l'abbinamento dei due sistemi. Onde io proporrei alla Camera che sia ridotta l'indennità fissa, dalla attuale cifra di 1120 lire al mese, o 13.444 all'anno, a lire 1000 al mese o 12.000 all'anno, nette da ogni imposta. E quando dico « nette da ogni imposta », per i finanziari che si spaventano, non intendo affatto di violare la massima tradizionale che ogni reddito, sia pure una semplice indennità, debba andare esente dall'imposta; penseranno gli Uffici finanziari ad aggiungere l'imposta; io voglio soltanto rendere più chiara l'impressione e la forma della proposta e più facile per noi il conteggio.

All'indennità fissa aggiungerei un'indennità mutabile, in ragione delle giornate di presenza e di partecipazione attiva ai lavori, risultante o dalla semplice firma o, automaticamente, dalle votazioni nominali od

a scrutinio segreto; e la avrei fissata nella cifra modesta di 50 lire per giornata.

Ripeto che è necessaria la presenza a tutti i lavori della giornata, e che una sola assenza, sia pure da una Commissione di cui si faccia parte, porterebbe la perdita di tutto il beneficio dell'indennità speciale di quel giorno.

Avrei escluso dall'obbligo della presenza le sedute mattutine, non già per un minore rispetto all'ora del mattino, che porta l'oro in bocca per tradizione, e qui non porterebbe neanche la carta, ma perchè si tratta di sedute eccezionali, quasi esclusivamente tecniche, nelle quali essere pochi è un vantaggio, e non vi si vota se non raramente; quando sorga una votazione, il campanello del presidente suona a distesa, e ci si precipita giù a votare sulla disputata questione, che di regola ignoriamo profondamente; poi perchè la seduta mattutina può coincidere con altre di Commissioni e con tanti altri doveri, di preparazione, di visite ai Ministeri, ecc., ecc., che pure i deputati debbono assolvere.

Da un calcolo approssimativo miri sulterebbe che il deputato ultra diligente, deputato teorico, che partecipi a tutti i lavori, a tutte le Giunte e Commissioni di cui è membro, supponendo 150 giorni di Camera all'anno, si vedrebbe diminuita l'indennità fissa di 1344 lire, e riscuoterebbe coll'altra circa 7.500 lire, con una maggiore indennità, quindi, di 6.000 lire all'incirca.

Il deputato ultranegligente (anche più teorico), quello che non interviene mai o quasi mai, avrebbe invece al più una perdita di 1344 lire.

E il gravame dell'Erario, supposta una diligenza media, porterebbe a poco più di un milione di aggravio, che, date le cifre fantastiche dei bilanci odierni, corrisponde a una cifra assolutamente trascurabile.

Osservo, da ultimo, che le cifre che ho accennato non sono che una base per la discussione. Esse non hanno nulla di assoluto e di necessario e potranno essere modificate dalla Commissione cui è commesso di vagliare e migliorare la proposta di legge.

Si potrebbe pensare, per esempio, (è un emendamento che sottopongo fin d'ora alla vostra attenzione) a ridurre ancora di più l'indennità fissa: per esempio: invece che a mille lire, a 700 lire al mese, con che si ridurrebbe ad una vera e propria indennità postale e telegrafica; aumentando invece da cinquanta a cento lire, come è per il Senato, la medaglia al valore personale... (*Ilarità*).

Ma, anche in questo caso, le somme non mutano di molto. Calcolai infatti che in tal caso il deputato ultradiligente verrebbe a percepire circa 23 mila lire all'anno, dieci di più che attualmente; il deputato ultranegligente ne perderebbe circa cinquemila; e l'Erario sarebbe sempre aggravato di poco più di un milione.

Io non credo che con questo solo mezzo si possa risanare l'istituto parlamentare; sarebbe una sciocca presunzione; ma si eliminerebbe una, e non la minore, delle tante cause del « disservizio » parlamentare, che, pur troppo, si associa a tutti gli altri anche più gravi « disservizi » dell'organismo nazionale. (*Approvazioni*).

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

PEANO, ministro del tesoro. Il Governo, colle consuete riserve, dichiara di non opporsi alla presa in considerazione della proposta di legge dell'onorevole Turati.

Voci. È troppo poco!... (*Commenti*).

PRESIDENTE. Metto a partito la presa in considerazione della proposta di legge del deputato Turati per l'indennità ai deputati.

(*È presa in considerazione*).

L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'altra proposta di legge del deputato Turati: Disposizioni per risolvere la crisi degli alloggi.

Se ne dia lettura.

ACERBO, segretario, legge: (V. tornata del 15 maggio 1922).

PRESIDENTE. L'onorevole Turati ha facoltà di svolgerla.

TURATI. La mia proposta di legge è molto lunga; ma io sarò tanto più breve, perchè non m'indugierò affatto sui particolari di carattere secondario o quasi regolamentare.

Chi li vorrà vedere li vedrà poi nello stampato, e tutt'al più ne darò ragione sommariamente nella relazione scritta.

La seconda proposta di legge, dunque, che io ho l'onore di raccomandare alla Camera insieme con alcuni altri colleghi, non pretende... Dio ne guardi!... malgrado il titolo un po' pretenzioso (ma *rubrica non est lea!*) « Per risolvere la crisi degli alloggi », di essere quella « panacea » di cui mi attribuì l'intenzione il mio amico ed ex-collaboratore il senatore Einaudi; ma si contenta di voler essere un contributo, un contributo per sé notevole e soprattutto razionale, alla soluzione della crisi gravissima che ci affligge e a quella

anche più grave che ci minaccia tutti quanti in fatto di abitazioni.

Invero, il groviglio nel quale, a questo proposito, siamo ormai impigliati, è veramente formidabile per tutti; per gli inquilini, e non occorre, poichè inquilini siamo quasi tutti, dirne le ragioni; per i proprietari di case, dei quali oggi un numero notevole sono veramente ridotti alla funzione di *negotiorum gestores* a favore degli inquilini e dell'erario e la loro proprietà è diventata piuttosto un onere che un beneficio; per i costruttori, la cui attività è paralizzata; per i capitalisti, che investono o che dovrebbero investire i loro capitali nell'industria edilizia, e hanno ragione di non arrischiarsi; infine per lo Stato, che si vedrebbe minacciato domani, se non si apportano ripari, dalla più invincibile delle rivoluzioni, perchè non sarebbe più la rivoluzione di una classe o di un ceto, ma quella, per motivi diversi, di tutte insieme le classi sociali, disposte a una resistenza formidabile, che minaccerebbe la anarchia, se il problema non si avviasse in qualche modo a soluzione.

D'onde nasce questa terribile crisi, che tutti ci tiene in tanta ansia e di cui tutti siamo vittime?

Non dico cosa peregrina: essa dipende dalla mancanza effettiva di alloggi, dalla crescente carestia; dipende essenzialmente dall'arenamento che le costruzioni hanno sofferto durante e dopo la guerra per l'alto prezzo dei materiali e della mano d'opera, per cui oggi manchiamo del contingente di case assolutamente necessario.

A Milano (cito l'esempio che mi è più familiare) si fabbricavano prima della guerra da dieci a dodici mila locali all'anno. Dal 1915, cioè da sette anni, non se ne fabbrica più, salvo un numero insignificante, il che significa che siamo creditor, se l'aritmetica mi assiste, di circa 80 mila locali. La gente è ormai costretta a entrare una persona nell'altra, come i tubi di un cannocchiale: anche le persone dello stesso sesso! (*Si ride*). Non si vive e non si respira. Moltiplicate l'esempio di Milano, che ha quasi un milione di abitanti, per quaranta, quanti sono i milioni di abitanti d'Italia, e voi trovate un fabbisogno di almeno due milioni di locali nuovi, qualche cosa che, al costo di dieci mila lire l'uno, salirebbe alla cifra, assolutamente fantastica, di circa venti miliardi...

Questa considerazione aritmetica è la condanna, mi pare, intuitiva di tutti quei provvedimenti, di tutti quei sistemi o pro-

poste (ne pendono parecchie davanti alla Camera), di cui pare sarà vittima espiatoria l'amico Lollini, se la Commissione settima gli confermerà l'ufficio di relatore e coordinatore, compresa fra le molte la proposta del mio carissimo e dottissimo amico onorevole Alessio, che cercano di risolvere il problema o esclusivamente o principalmente con criteri giuridici e amministrativi, anzichè con criteri tecnici, finanziari ed economici, mentre la difficoltà è invece essenzialmente economica.

Quando avessimo creato, come vuole l'onorevole Alessio, Domeneddio Commissario degli alloggi, perchè applichi la giustizia assoluta, in considerazione anche degli scopi a cui i locali debbono servire, delle personali esigenze, delle qualità, della buona condotta degli inquilini, ecc.; anche quando noi avessimo socializzato le case, come avevano tentato in Russia, non avremmo aggiunto un locale di più ai troppo pochi che abbiamo, e perciò non avremmo, nonchè risolto, neppure avviato il problema a una soluzione qualsiasi. Avremmo tutt'al più statizzato e socializzato la crisi e la miseria.

Non badate all'esempio di Roma, perchè Roma fa Stato a sè. Roma ebbe dallo Stato una infinità di capitali sottratti al resto dell'Italia una, e « regalati » — è la parola — a categorie speciali di cittadini, impiegati soprattutto.

Ma in tutte le altre città d'Italia, e non solo nei grandi centri, ma anche in molti fra quelli inferiori ai 5000 abitanti, che i vigenti decreti non considerano, non si fabbrica, o si fabbrica in proporzioni insignificanti, e il problema si inciprignisce ogni giorno più.

Il sistema dei vincoli, con aumenti gradualmente di pigione e colla immobilizzazione degli inquilini nelle case che occupano, che fu necessario, indispensabile in un primo tempo, come provvedimento di guerra, ha peggiorato prolungandosi, la situazione, e ha reso oggi quasi inestricabile questa matassa, non solo perchè ha allontanato i capitali dall'investirsi in nuove costruzioni, non solo perchè ha paralizzato l'attività dei costruttori, ma perchè, immobilizzando, come ho detto, gli inquilini nelle case che occupano, ha impedito lo smistamento degli appartamenti, mantenendo locali superflui a famiglie diminuite o a redditi diminuiti, e così ha aggiunto una crisi nella crisi, che aggrava la crisi.

Normalmente ogni crisi sprigiona il proprio rimedio. La miseria stessa trova i suoi rimedi. Ci si stringe la cintola, si contraggono

i consumi e le spese; ma la immobilizzazione fa sì che questa contrazione è impossibile.

Il senatore Einaudi sostiene che questa è la causa principale del disastro; io credo che in questo si sbaglia, e i rilievi che un'inchiesta municipale ha fatto a Milano confermano la mia opinione; ma certo anche questa è una causa concorrente all'inasprimento della situazione.

In questo stato di cose, si presentano due opposte tesi. estreme od estremiste, entrambe istintive, non economiche, non razionali: quella dei proprietari e quella degli inquilini.

Gli inquilini (vedete le loro leghe, le opposizioni violente agli sfratti, ecc.) invocano la perpetuazione dei vincoli e niente nuovi aumenti o aumenti minimi ed insufficienti, ossia la perpetuazione della crisi, da cui non si uscirebbe più se non con un miracolo. Tesi assurda non solo, ma ingiusta per ragioni intuitive: perchè gli aumenti di fitto, oltre essere necessari perchè l'industria edilizia ritrovi lo slancio di cui abbiamo bisogno, sono il corrispettivo dell'aumento di spese e del minor reddito, dipendente da varie cause: l'aumento delle imposte, il rincaro della mano d'opera per le riparazioni, la svalutazione della moneta.

Tesi assurda, però, nella quale, praticamente, siamo inchiodati, perchè, a furia di rinnovare i decreti di proroga, senza preparare una condizione di cose che ci consenta di uscire dal circolo vizioso, noi obbediamo in realtà alla pretesa assurda, empirica, irrazionale degli inquilini.

Il Senato ha modificato, sempre relatore Einaudi, il decreto-legge 18 aprile 1920, n. 477, e ci ha mandato un suo progetto, che dovremo discutere, nel quale si prorogano i vincoli fino al 1924, dicendo che tale proroga sarà « definitiva »; ma tutti sono persuasi che, dopo la definitiva, ci sarà la definitiva, e poi la ultra definitiva, al 1926, al 1928 e forse più in là, perchè non si troverà mai il momento in cui sia possibile di tornare di sbalzo a un regime di libertà, che metterebbe mezza Italia sul lastrico e genererebbe la rivoluzione.

Con quel progetto inoltre, sul quale il Governo ha fatto molto bene a non impegnarsi riservando libertà di azione a se stesso e alla Camera, il Senato propone degli aumenti i quali, con tutto il rispetto che si deve all'alto Consesso, sono manifestamente eccessivi.

In un momento nel quale tutti i competenti constatano una, sia pur lenta, tendenza al ribasso delle pigioni, pel diminuito costo

di molti materiali da costruzione, del legname, del ferro, dei laterizi, ecc., ecc., e ribassa la mano d'opera, e la crisi costringe le famiglie a stringersi in minor numero di locali, e farà scemare l'urbanesimo rimandando molta gente in campagna, ecc., ecc., autorizzare aumenti che salgono, in meno di quattro anni, fino al 130 per cento, è fare il gioco dei proprietari; non è fare della scienza nè dell'arte economica, ma è fare una politica di classe su un terreno sul quale ben può dirsi che *incedimus per ignes*, e volere che l'incendio divampi...

Dal canto loro i proprietari — tesi estrema opposta — gridano: libertà! libertà! La libertà che è sì cara, per la quale si è combattuto, e il resto che tutti sapete a memoria.

E s'invoca la solita «lancia di Achille» che risana le ferite che fa, la qual cosa è verissima, ma a patto non si tratti di ferite immediatamente mortali, perchè, quando l'uomo è morto, poca gioia ha dell'urna pel fatto che, se fosse ancor vivo, sarebbe poi risanato.

Il ritorno improvviso alla libertà, ossia all'apparente libera concorrenza, che in uno stato di monopolio di fatto, come è l'attuale, per la limitazione eccessiva del prodotto, è una perfetta menzogna, metterebbe, come ho già detto, mezza Italia sul lastrico e in rivolta contro lo Stato. Senza dire che, pel principio della rendita ricardiana, tutte le case vecchie, che sono la enorme maggioranza e che furono costruite a 1000 o 1500 lire per locale, adeguerebbero a un dipresso il loro valore, e di conseguenze l'ammontare dei fitti, al valore delle case nuove che costarono il decuplo: il che significa (non ho dati per precisare, ma il fatto è incontrovertibile) un immenso *unearned increment* di ricchezza, un regalo non di milioni, ma di decine di miliardi, a titolo del tutto gratuito e a spese della collettività, alla esigua classe dei proprietari di case, gli affitti delle quali, aumentati anche nel desiderio di rifarsi della falce patita nel periodo dei vincoli, salirebbero improvvisamente ad altezze iperboliche.

Nel conflitto di queste due tesi, proseguendo il sistema dei vincoli, noi viviamo in uno stato di incertezza, che è un male per se stesso e che aggrava il problema. Infatti la precarietà è il peggiore dei guai, perchè nessuno sa se domani abiterà nella sua casa o se riuscirà a trovare alloggio, nessun proprietario sa quello che guadagnerà l'anno prossimo, nessun costruttore può decidere se rimettersi al suo mestiere, e nessun capita-

lista se gli convenga o no di investire il suo capitale nell'industria edilizia.

Bisogna uscire ad ogni costo da questo stato di incertezza, determinando, con risolutezza, un termine ultimo, nel quale i vincoli debbano cessare, ma *possano* anche cessare. Ossia bisogna conseguire questi tre risultati: 1°) abolizione graduale dei vincoli, mantenuti tuttavia per un periodo indispensabile ad una produzione sufficiente di nuove abitazioni; 2°) concessione ancora di alcuni aumenti, ma più moderati di quelli che il Senato propone, data la tendenza indiscutibile alla diminuzione dei costi, e informata a un criterio progressivo, ossia maggiori per le case di lusso, minori per le medie e minimi per le case dei poveri. Se qui poi, a temperare certi attriti, ad attenuare certe ingiustizie palesi, paragonabili alla cosiddetta «lesione enorme» del Codice civile, possa insinuarsi l'azione della Commissione arbitrale paritetica caldeggiata dall'amico Alessio, è questione che la Commissione della Camera potrà esaminare, sebbene io abbia un grande timore che per questa via si perpetui quello stato d'incertezza che è il maggiore dei malanni, e si crei, sotto colore di giustizia, la sovranità dell'arbitrio e del favoritismo; 3°) infine, ed è l'essenziale, creare con gli aumenti stessi un fondo-case, che permetta di gettare rapidamente sul mercato il numero di locali nuovi necessario e sufficiente per condurci alla cessazione del monopolio e ricostituire la normalità delle contrattazioni.

So perfettamente che anche questa proposta non è perfetta, nè ho la pretesa che non presenti inconvenienti. Non avevo bisogno che il senatore Einaudi me li affacciasse e me li rinfacciasse sul *Corriere della Sera*. Se, in sede di svolgimento di una proposta di legge, fosse concesso al proponente di parlar contro la presa in considerazione, io mi sentirei di fare, contro la mia proposta, una requisitoria più formidabile di quella che il senatore Einaudi non abbia fatta. Tra i difetti ne noto subito due, in via dimostrativa: il primo, che la tesi ch'io sostengo, essendo una tesi media, ha lo svantaggio di cumulare contro di sè l'avversione e degli inquilini e dei proprietari, ossia di tutti gli interessati, escluse le sole persone ragionevoli, le quali — sia detto senza mancar di riverenza al suffragio universale, nostro padre sulla terra — sono sempre in esigua minoranza. Altro difetto: che qualunque sovrastruttura fiscale noi pensiamo di esigere per creare un fondo per costruzione di case, essa

poserà su un terreno tributario così pieno di sperequazioni e di frodi, che anche in essa la sperequazione e la frode saranno inevitabili: e poveri noi se dovessimo aspettare che nuovi e sicuri accertamenti ci dessero la esatta fotografia del valore di tutti gli stabili.

Senonchè la prima obiezione è la difesa della proposta; perchè le due tesi estreme ed opposte si elidono a vicenda. E la seconda obiezione prova troppo: infirma tutto quanto il nostro sistema tributario, e impedirebbe ogni provvedimento finchè tutto il sistema non fosse riformato *ab imis*.

Ciò che conta e che conclude non è trovare dei difetti. Ogni sistema sarà oggi difettoso, perchè siamo fuori del normale, perchè ogni chirurgia è dolorosa, perchè si tratta di acconciarsi al meno peggio; ma *adducere inconveniens*, cantano gli antichi brocardi, *non est solvere argumentum*.

Tant'è che, quando io ho invitato il mio amico Einaudi ad uscire dalle facili critiche dell'economista e a proporre un suo sistema risolutivo, egli non seppe rispondermi che accostandosi al progetto Alessio della Commissione arbitrale, ossia dell'intervento di Domeneddio come Commissario degli alloggi, del quale, almeno in questa parte (v'è una seconda parte della proposta Alessio, di natura finanziaria, che andrà presa in ben maggiore considerazione), io ho già lumeggiato quella che mi sembra essere la radicale inanità.

E aggiungo subito che, se sorga in questa Camera, dai banchi dei deputati o meglio ancora dal banco del Governo, un uomo audace, il quale ci provi seriamente che i miliardi per costruire le nuove case noi li abbiamo o possiamo trovarli in modo diverso dal mio; se v'è qualcuno che detiene una di quelle famose ricette di cui qualche volta si credette in possesso l'onorevole Luigi Luzzatti, e che erano come dei plichi misteriosi da aprirsi in alto mare a tante leghe dalla spiaggia; se c'è dico, quest'uomo, alzi il dito, ed io sarò felice di associarmigli e non avrò bisogno neppure del rituale decreto Regio per ritirare subito la mia proposta, poichè essa è d'iniziativa parlamentare.

Ma io dubito che questo uomo taumaturgico non sorgerà e i quattrini non si troveranno. Ho qualche dato persuasivo. Io che sono decoro ed ornamento della Amministrazione della Cassa di risparmio di Milano (*Si ride*), ricordo che essa ha messo a disposizione qualche cosa come cento milioni, di cui 15 a fondo perduto, per contri-

buire agli interessi di favore ed ammortamenti dei mutui per case popolari, ma una parte del contributo doveva per legge essere fornito dallo Stato.

Ma il Governo ha risposto che i soldi non ci sono, che la Cassa depositi e prestiti è a secco, e i nostri cento milioni rimangono a stagnare, e le case popolari non si fanno. Ora mi si assicura che avete deciso di dare a quello scopo un altro gruzzolo, del quale altri sei milioni per la Lombardia, nel qual caso ne chiedo almeno due per mettere in valore i miei cento milioni... dico « miei », si capisce per modo di dire... (*Si ride*). Ma sarà una goccia nel deserto.

Ebbene, data questa condizione, credo che bisognerà venire ad una proposta analoga a quella, che io ho fatta.

Noi proponiamo in brevi parole: che questo fondo case da crearsi, o almeno parte notevole di esso, sia dato dagli stessi aumenti, che saremo costretti a concedere, per alcuni anni ancora, alle pigioni delle case che si sono fabbricate prima del 1920.

Questi aumenti sono inevitabili; la mia proposta li accorda in una misura che va dal 20 al 55 per cento, secondo la natura delle abitazioni, per il periodo di sette anni dal 1923 al 1930, e una parte degli aumenti stessi, che proponiamo nella misura dei tre quarti per gli affitti prorogati e di un quarto per i nuovi affitti contratti in regime di libertà, dovrà essere prelevata sotto forma di imposta per creare un fondo comunale che servirà a facilitare, con sovvenzioni dirette, o come concorso ad alleviamento di interessi di mutui, alla fabbricazione di case popolari.

Ciò tutela l'interesse dei proprietari, assicurando loro sul serio un termine ragionevole dei vincoli e consentendo ancora aumenti di fatto ragionevoli.

Tutela gli interessi degli inquilini, salvaguardandoli da aumenti improvvisi ed eccessivi, e soprattutto assicurandoli della creazione del calmier naturale — l'unico efficace e non deludibile — che nasce dalla sufficienza (non oso dire dall'esuberanza) degli alloggi, dalla elasticità del relativo mercato, e dando tempo a che le nuove costruzioni possano farsi.

L'inquilino saprà che i tre quarti del tenue aumento che dovrà subire sono per lui un premio di assicurazione contro gli enormi rincari che dovrebbe subire il giorno del ritorno al regime di libertà, e dovrebbe — se fosse ragionevole — pagarlo con gioia.

Naturalmente il sistema si applica principalmente ai centri maggiori, ma anche i

centri minori, che abbiano gli enti adatti a fruirne o si consorzino fra loro, potranno goderne.

Ci si servirà, come organi di attuazione, degli enti autonomi per le case popolari, e, in difetto, delle amministrazioni comunali.

Saranno favorite principalmente le Cooperative che producano case a proprietà indivisa e inalienabile, ma anche i costruttori privati, in egue proporzioni, saranno ammessi al beneficio.

In un censimento sommario, fatto a Milano sull'attuale stato delle abitazioni, pubblicato nell'ultimo bollettino comunale « La Casa », si è constatato che ci sono 189 mila abitazioni con 550 mila locali, e che 12,498 famiglie sono senza casa propria, quanto dire ospitate in qualche modo, e potete immaginare in che modo!

Una voce. Ma c'è anche l'inverso.

TURATI. C'è anche l'inverso e noi abbiamo fatto, onorevole interruttore, uno studio anche sul vantaggio che potremmo trarre dall'eccesso di locali di cui godono le famiglie più ricche, ma pur troppo (come ella rilevarebbe se leggesse quella inchiesta), per intenzioni sovversive che avassimo, abbiamo dovuto concludere che ci sarebbe da cavarne assai poco; perchè anche una legislazione draconiana contro i locali esuberanti, non darebbe, per la difficoltà degli accessi, per la impossibilità dell'uso promiscuo delle cucine e per molti altri simili motivi, non darebbe, anche a costo di molte vessazioni, che un risultato magrissimo; perchè insomma le famiglie ricche sono assai meno numerose delle mezzane e delle povere.

Da cotesto censimento noi abbiamo rilevato che, col sistema da noi proposto, dell'aumento cioè del 20 al 55 per cento per sette anni, e del prelevamento della imposta che durerebbe per dieci anni, poichè la prolungheremo fino al 1933, noi procureremo approssimativamente un capitale di 122 milioni circa, coi quali, ai costi attuali (e se domani i costi scemassero ancora, il risultato migliorerebbe), noi costruiremmo quei 13,500 locali, che occorrono per albergare per l'appunto le 12,500 famiglie che oggi non hanno casa propria e vivono ospitate o tollerate.

Che se poi una parte di quei 122 milioni, anzichè in fabbricazioni direttamente, si investissero in facilitazioni ai mutui per interessi ed ammortamenti, il numero delle nuove case salirebbe ancora di molto.

Naturalmente, se agli aumenti di fitto da noi proposti se ne sostituisse di maggiori — come vorrebbe il Senato — il fondo cresce-

rebbe in proporzione; come, viceversa, diminuirebbe se il prelevamento di imposta sugli aumenti si riducesse, per esempio, da tre quarti alla metà. Il risultato sarà proporzionale ai fattori che si fisseranno.

È inutile dare altri dettagli. Se qualcuno vuole ancora qualche cifra, gli dirò che, secondo i nostri calcoli, un alloggio di due locali, affittato nel 1920 a lire 240, portato nel 1923, per effetto dei decreti, a lire 288, salirebbe in definitiva nel 1930, cogli aumenti da noi concessi, a lire 336.

Un alloggio di dieci locali, che costava, nel 1920, tre mila lire di affitto, arriverà nel 1923 a 4500 e nel 1930 a 4700.

Ora non mi preoccupo di altre obiezioni che ci vennero fatte. Quando si discuterà a fondo la proposta di legge, se mai, se ne ragionerà. Il mio amico ed ex-condiscipolo senatore Loria, vorrebbe che il vincolo rimanesse in perpetuo, ossia si eliminasse automaticamente quando non ce ne sarà più bisogno. Ma questo mi pare che toglierebbe la sensazione immediata, che dobbiamo dare, di andare, lentamente ma risolutamente, verso la libertà. Altra obiezione — e questa viene da Torino — è la repugnanza dei proprietari a fare da esattori a beneficio della collettività, e il senatore Loria la fa sua in *Echi e Commenti*. Ma non ne intendo la ragione. L'imposta grava sul proprietario per semplificare la riscossione. Del resto l'importante è che si paghi l'imposta, poco importa il modo.

Altra obiezione: l'aumento dell'imponibile. Gli aumenti di pigione aumenteranno l'imponibile per l'esattore e, siccome ciò importerà un aggravamento dell'imposta fabbricati, mentre i tre quarti dell'imposta saranno tolti al proprietario, il senatore Einaudi ne conclude che gli aumenti di pigione si risolveranno in un'atroce burlatta. Ho già risposto, nella *Critica sociale*, che per me era intuitivo che quella che è evidentemente, per il proprietario della casa, una semplice partita di giro, non può essere oggetto di imposizione. Comunque, per togliere ogni dubbio, ho aggiunto un comma speciale nella proposta di legge per dichiararlo.

Finalmente lo stesso critico ha un vero feticismo pel bilancio unico e censura le imposte ed i bilanci speciali, di cui novera e stigmatizza gli inconvenienti e la eresia.

In astratta teoria posso dargli tutte le ragioni. Ne terremo conto quando addiverremo alla grande radicale riforma dei tributi. Per intanto noi abbiamo già oggi molte imposte speciali. E l'urgenza del provvedere in questo caso la giustifica, senza dire che le

imposte speciali, per un fine determinato, hanno pure un pregio psicologico: il contribuente le paga talvolta più volentieri perchè sa che sono devolute a quel determinato servizio che gli interessa e non vanno nel calderone universale, per servire a mille scopi che non lo riguardano. Ho già detto che l'aumento di fitti, da cui deve trarsi l'imposta, apparirebbe all'inquilino come un premio di assicurazione.

Comunque, ripeto, la nostra non è una soluzione assoluta, non è una panacea. La Commissione potrà emendarla e dovrà coordinarla con altre proposte. Basta a noi che contenga un'idea nucleare vitale e rechi alla soluzione del difficile problema un contributo non indifferente.

Vi sono altre disposizioni nella proposta, sulle quali non m'indugio. Le vedrà chi vuole, a suo tempo; sono quelle di carattere quasi regolamentare o secondarie: piano regolatore per le nuove costruzioni, agevolazioni alle espropriazioni, estensione della legge per Napoli, coordinamento dell'azione sussidiaria dei Comuni per fornire i nuovi quartieri dei servizi necessari, ecc.; disposizioni alcune delle quali si trovano anche nella proposta dell'onorevole Alessio e saranno esaminate partitamente da chi studierà il progetto nei particolari.

Ripeto, non credo che la nostra sia la panacea. Altre idee, altre proposte, altri provvedimenti concorreranno ad integrare questo nostro progetto, al quale basta di portare un notevole contributo per scendere a grado a grado da quel terribile e doloroso Calvario, nel quale siamo fatalmente e dolorosamente incamminati. (*Approvazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASERTANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Con le consuete riserve il Governo non si oppone alla presa in considerazione di questa proposta di legge.

PRESIDENTE. Metto a partito la presa in considerazione di questa proposta di legge cui il Governo non si oppone.

(*È presa in considerazione*).

Presentazione di disegni di legge e di una relazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

BERTONE, *ministro delle finanze*. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 19 novembre 1921, n. 1724, concernente provvedimenti transitori a favore della finanza locale (1540);

Conversione in legge del Regio decreto 24 novembre 1921, n. 1783, che proroga al 1° gennaio 1923 l'applicazione delle disposizioni del Regio decreto 24 novembre 1919, n. 2162, per la riforma delle imposte dirette sui redditi e dei tributi locali; (1541)

Conversione in legge del Regio decreto 21 luglio 1921, n. 1170, per il consolidamento dei contingenti provinciali della imposta sui terreni. (1542)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro per le finanze della presentazione di questi disegni di legge, che saranno trasmessi alle Commissioni competenti.

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

CIANO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge:

Costruzione di un edificio ad uso dei servizi postali e telegrafici nella città di Livorno. (1347)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita, ed iscritta nell'ordine del giorno.

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 il seguito della discussione dei disegni 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 dal 1° luglio 1922 al 30 giugno 1923.

Proseguendo nello svolgimento degli ordini del giorno, spetta di parlare all'onorevole Saitta, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno: « La Camera invita il Governo ad una larga politica di lavori pubblici in Sicilia ».

Domando se è appoggiato da trenta deputati.

(*È appoggiato*).

Essendo appoggiato, l'onorevole Saitta ha facoltà di svolgerlo.

SAITTA. Ho seguito con doverosa attenzione la relazione dettagliata, fatta dall'onorevole ministro in risposta ai diversi oratori, che avevano preso la parola sul bilancio dei lavori pubblici, come con uguale attenzione ho esaminato la relazione presentata dalla

Commissione. Ma con grandissimo dolore devo dire all'onorevole ministro, non per lamentare tutto quello che viene speso per il resto delle regioni d'Italia, orgoglio anche della nostra terra, sono rimasto sconsolato nel vedere che di una delle regioni più nobili e belle d'Italia, la Sicilia, si sia scritto poco dalla Commissione e pochissimo detto dall'onorevole ministro.

E pensare, onorevoli colleghi, che migliaia di volte, dal banco della Presidenza, da quello del Governo e da tutti i settori della Camera noi isolani abbiamo sentito parlare della nostra amata terra, la Sicilia, con tale affetto, che ne abbiamo provato orgoglio legittimo, sentito.

Da quasi mezzo secolo alla Sicilia è stato promesso, nei discorsi della Corona, nei discorsi del Governo, nelle discussioni del bilancio dell'interno, in quello dei lavori pubblici, in leggi speciali, tutto quanto alla Sicilia è necessità, sia assegnato.

L'onorevole Riccio, che con tanta cura si occupa delle questioni economiche del paese, conosce come la maggior parte dei deputati della Camera, ciò che una vasta letteratura nostrana e forestiera ha potuto indicare sui bisogni, sulle necessità urgenti della Sicilia.

Ricordo i più importanti e non ultimi, giacchè a doverle qui partitamente enumerare dovrei parlare per molto, ed i colleghi dato il lungo corso di discussioni fatte, non lo permetterebbero.

- 1º) Viabilità.
- 2º) Torrenti e frane.
- 3º) Acque ed irrigazioni.
- 4º) Bonifiche.
- 5º) Ferrovie.

Oratori valorosissimi che mi hanno preceduto nella discussione di ordini del giorno, o che avevano preso prima la parola, fecero conoscere all'onorevole ministro dei lavori pubblici, come in Sicilia vi siano moltissimi comuni, che abbiano popolazione di 8, 9, 10 mila abitanti; che vi siano importanti frazioni di comuni, assolutamente isolati, non allacciati nè alla strada ferrata, nè alle strade provinciali o nazionali, dalle quali distano più e più chilometri.

La Camera, intese l'onorevole Faranda che, parlando della provincia di Messina, disse come alcuni comuni e frazioni di quella illustre regione, si trovino nella condizione di non avere viabilità di sorta.

Vi aggiungo che i comuni o frazioni, che in provincia di Messina si trovano in quelle

tristi condizioni, sono più di cinquanta con una popolazione complessiva di quasi 150 mila abitanti.

In provincia di Catania, abbiamo: Presa, Vena, Gagliano Castelferrato, Giardinelli, Puntalazzo, Maletto ed altri. E moltissimi se ne trovano nelle provincie di Girgenti, Caltanissetta, Trapani e Palermo, mancanti anche delle strade mulattiere mentre altre regioni d'Italia che si sono fatte valere nel banchetto dei bilanci nazionali, sono ricche di ampie, larghe, spaziose strade.

Parlando così, non credo di dire all'onorevole ministro una parola che non sia di affettuosa cortesia per quelle fortunate regioni, che hanno tutto ottenuto.

Io, amerei che fiorissero in tutta Italia, dalle alpi alla Sicilia, tutte le comodità che la vita politica economica del paese sente di avere, ma non posso non protestare per le condizioni della nostra isola, mancante di strade vicinali, di strade comunali, poco sviluppate le provinciali.

Quanto spende lo Stato in Italia e come ripartisce le somme alle regioni diverse?

L'onorevole ministro dovrebbe darmi atto che in una relazione presentata al Ministero dei lavori pubblici, si legge che la lunghezza delle strade comunali sia nell'Italia settentrionale di metri 0,522 per chilometri quadrati di superficie, nell'Italia centrale di 0,387, nell'Italia meridionale di 0,145, soltanto di 0,86 in Sicilia di 0,63 per la Sardegna.

Eppure il ministro ricorderà che le leggi del 1866, alle successive del 1875 e 1881, dei 1118 milioni votati, avevano assegnato alla Sicilia 29 o 30 milioni per la viabilità. Ma più tardi, la legge del 13 luglio 1894 distruggeva le precedenti disposizioni con il pretesto di condizioni disastrose del bilancio dello Stato, e la viabilità in Sicilia andò a monte. Non così per le altre parti d'Italia dove si pensò a concessioni speciali, a provvedimenti di urgenza votati dalle Commissioni addette e poi in piccole leggi dal Parlamento.

E così, ci troviamo nella condizione di vedere strade, di cui si era iniziata la costruzione, completamente abbandonate e più tardi usurpate dai proprietari frontisti, come si è fatto per le trazzere, vecchie, larghe strade, da dove passava il bestiame che dal monte andava alla marina, e che oggi non più esistono, per quanto il Governo, intenda riordinarle.

Mi permetto ora di domandare alla vostra cortesia:

Quanto avete assegnato nel bilancio 1921-22 per la viabilità in Sicilia?

Su quali nuovi lavori dobbiamo contare?

Come intendete distribuire questi nuovi lavori per le provincie dell'Isola?

Abbiamo o no il diritto di saperlo?

Non avete proprio voi onorevole Riccio il dovere di dirlo?

Arginate i torrenti; avete almeno pensato di provvedere alla sistemazione dei torrenti, che in Sicilia spesso hanno fatto dolorare per le alluvioni terribili che hanno distrutto intere borgate, proprietà private, reti stradali e ferroviarie, che pur sono patrimonio dello Stato!

In provincia di Messina, dove abbondano i grossi e i piccoli torrenti, dove non mancano le così dette *fiumare*, dove ad ogni ingrossare di stagione invernale piange il cuore di centinaia di migliaia di contadini, di operai, di piccoli proprietari, quali lavori benefici, quali provvedimenti, quali opere idrauliche anche di terza categoria lo Stato ha ordinato venissero eseguiti? Ed in provincia di Siracusa, di Catania, di Girgenti, di Trapani, di Caltanissetta, meno per quella di Palermo, cosa lo Stato ha fatto per regimantare, arginando i torrenti, le fiumare?

E delle frane, quando mai lo Stato, in Sicilia, si è dato pensiero? Si parla, è vero, delle frane, con cuore commosso e gentilezza di sentire, quando sciagura terribile come quella ultima di San Fratello, mette lo Stato in condizioni di spendere, oggi, mille volte di più di quanto ieri avrebbe risparmiato. E voi credete, onorevoli colleghi, che prontezza di Governo ridarà la dovuta quiete alle popolazioni desolate da tanta tristezza provvedendoli dei baraccamenti occorrenti ed iniziando, nel più breve termine, come dovrebbe essere alto dovere nazionale, i lavori?

Io non lo credo, perchè la storia dei piccoli terremoti, come quello di Linera in provincia di Catania, per non parlare di quello di Messina e Reggio, le alluvioni di Modica, ecc., ecc., detto mi hanno, che lo Stato non è sollecito, non è mai pronto nelle nostre terre alla ricostruzione, così come pronto si mostra nella distruzione!

Ed anche per i torrenti, per le frane, cosa avete stanziato nel bilancio, onorevole ministro? Quanto spenderete partitamente per le provincie siciliane? Cosa vi hanno suggerito i vostri tecnici? Le solite risposte? Non mi contentano, non sarebbero credute dalle nostre popolazioni divenute tanto intelligenti da conoscere, da predicare la indifferenza dello Stato!

Quando ella, onorevole ministro, con gentilezza e cortesia, ricordava d'essere nato nel mezzogiorno d'Italia, da questi banchi parecchi deputati della sua regione ed isolani la interruppero dicendo: «vi ricordate delle nostre regioni soltanto quando siete al posto di deputati, passati al banco del Governo vi dimenticate anche del luogo dove siete nati». Non fui io a parlare così, onorevole Riccio. Eppure in quelle parole vi era tanta verità; è questa l'accusa maggiore che viene fatta dalle nostre popolazioni siciliane ai deputati.

Noi, è vero, abbiamo avuto l'altissimo orgoglio di vedere alla Presidenza del Consiglio uomini eminenti, di avere avuto ministri eminentissimi, ma credetelo sono stati pochi, in verità, quelli che si sono ricordati della propria regione, e ad essi vada lode e benedizione infinita.

Proprio così, onorevole Riccio, proprio così!

La questione delle acque e delle irrigazioni è delle più scottanti per la Sicilia. Si era gridato che, in Sicilia, per le sue condizioni non avremmo potuto mai avere acqua. Gli ingegneri Calò e Ziino, uno professore d'idraulica, l'altro, se non erro, professore di economia rurale, furono mandati sui luoghi a studiare, ed entrambi, scrissero dei volumi e presentarono dei progetti dai quali bene si rileva che, utilizzando le acque dei nostri fiumi l'Imera, il Belice, l'Alcantara, il Simeto, il Platani e quella dei torrenti, dei torrentelli, si sarebbero aumentate, sia in quantità, che in valore, le forze idrauliche attualmente esistenti, mentre si sarebbe dovuto pensare ad una rigorosa legislazione forestale.

I metodi allora escogitati secondo i tecnici si riducevano alla costruzione: 1°) di serre montane, 2°) di serbatoi.

Dopo le relazioni di queste due vere illustrazioni furono mandati in Sicilia ingegneri valorosissimi, quali il Travaglia, Balducci, Giordano, Calodini, per risolvere il problema delle acque tanto urgente e tanto redditizio.

Gli ingegneri scrissero, proposero, progettaron, consigliarono con fede di scienziati e con entusiasmo d'italiani le opere, ma le opere restarono lettera morta.

Il compianto Angelo Maiorana, autentica gloria nazionale, entrando per la prima volta alla Camera, chiedeva notizie, al ministro del tempo, sulle opere, sui progetti ricordati. Gli venne risposto che i progetti erano sul tavolo per la esecuzione.

Onorevole Riccio, li tenete anche voi, dopo tantissimi anni — la vita di più generazioni — sul vostro tavolo per la esecuzione?

Sono sogni o chimere quei progetti?!

E dire, che se le opere fossero state iniziate e completate, dei 111,000 ettari di terreno irrigabile in Sicilia, ce ne sarebbero per 67,000 irrigati, ed avremmo avuto risolti tantissimi problemi industriali, avremmo avuto la maggiore produzione, la maggiore ricchezza della Sicilia e dello Stato.

E al problema delle acque e dell'irrigazione si connette, onorevole ministro, un altro problema ugualmente grande ed urgente. Il problema delle bonifiche.

Ho inteso parlare moltissimi colleghi sulle bonifiche. Ma il discorso che ricordo con grande soddisfazione è stato quello di Filippo Turati, pronunciato con quella parola e con quell'anima che gli appartengono, in principio di questa legislatura, sulle paludi Pontine.

E Turati non conosceva, come non conosce, perchè la Sicilia non lo attrae, le gravi condizioni dei terreni siciliani!

Non è, onorevole ministro, anche del vostro predecessore ai lavori pubblici la promessa che la bonifica della Piana di Catania (16 mila ettari di terreno da dover bonificare), si sarebbe iniziata al più presto possibile?

Di questa bonifica indispensabile per la popolazione lavoratrice della provincia di Catania quanto si è detto. Quanto si è scritto. Quanto si è promesso; non sono io il primo a parlarne?

Voi onorevole ministro, tra i più anziani, autorevoli parlamentari, ricorderete la parola passionata, calda, fascinatrice di Giuseppe De Felice, quella di Napoleone Colaianni, glorie entrambi della storia del nostro popolo.

Vi sono i progetti, vi sono gli stanziamenti, ma i lavori non si iniziano. Cosa dobbiamo fare per spingervi a quest'atto di giustizia?

E notate, onorevoli colleghi, che la bonifica di Catania non solo darebbe maggiore ricchezza alla nostra provincia e allo Stato, ma sarebbe di grande incremento ai contadini che si vedrebbero attaccati alla terra; arricchirebbe quella bella ed ubertosissima regione di vita, di canti, di produzioni.

E la bonifica del lago di Lentini in provincia di Siracusa? E quella di Trapani, di Messina, di Palermo? Ma c'è per le nostre regioni, nello Stato che ci tartassa e ci punisce, senso di responsabilità? Sino a quando ci condannerete a chiedere in forma, quasi spesso elemosiniera, di restituirci una sola parte delle tante che vi diamo in tasse

e sopratasse, per migliorare le condizioni economiche della nostra Sicilia!

Non vedete la ingiustizia del trattamento?

Non sentite i mormorii che vengono da ogni angolo della nostra isola?

L'onorevole Riccio sa, come sanno i colleghi della Camera, che su 320 o 330 comuni della nostra regione, ben 260 o 270 sono colpiti da malaria.

Venite, visitate i nostri luoghi. Sentireste stupore vergogna, stupore e dolore.

Il più grave delitto che lo Stato moderno possa compiere è quello di mantenere ancora zone malariche dove la morte ha sede, ironia della vita!

Onorevole ministro, io ho qui un riassunto, desunto dagli atti del vostro Ministero e da quello dell'agricoltura; e in base ad esso vi domando:

Cosa ha speso lo Stato per la Sicilia sul fondo bonifiche? In quali proporzioni per ciascuna provincia?

Sentitelo, ve lo leggo: « Per opere di bonifica per l'Italia settentrionale lo Stato ha speso in ragione del 20 per cento; per l'Italia centrale in ragione del 27 per cento; per l'Italia meridionale del 47 per cento. Il 2 e il 4 per cento rispettivamente rappresentano la quota di spese sostenute per le bonifiche della Sicilia e per le bonifiche e la sistemazione idraulica della Sardegna ».

Questa è quella tale giustizia distributiva della quale ieri, e per tanti giorni, in questa Camera, vi ho inteso parlare!

Quello che non hanno fatto gli altri, fatelo voi, onorevole Riccio; iniziate le bonifiche della Piana di Catania e quella di Lentini, e le nostre popolazioni vi ricorderanno con gratitudine vera e maggiore.

Son qui per dirvi che come al resto d'Italia concedete milioni e milioni, uguale trattamento dovete per la Sicilia usare! Io, per ora, non vi domando l'elettrificazione delle linee ferroviarie in Sicilia, approvo quanto vi chiedono le altre regioni d'Italia.

Ma ricordo che vi sono dei progetti da moltissimi anni decisi, deliberati per la Sicilia, dei quali più non si parla. Per esempio del doppio binario Siracusa-Messina, Messina-Palermo. A quando i lavori? Ma c'è di più. Prima della guerra, mercè l'interessamento degli onorevoli De Felice e Maiorana, che con insistenza proverbiale chiedevano, furono costruite le officine ferroviarie di Catania, le quali, anzichè essere aperte al lavoro, restarono prive degli strumenti necessari, e si volevano, nientemeno, che cederò all'industria privata, che ne aveva fatto richiesta.

Si erano progettati i lavori di ampliamento della stazione centrale di Catania, ma quando saranno iniziati, e quando terminati? non vi giungono i rapporti dei vostri dipendenti in proposito? È cosa curiosa, quando si devono riparare, veicoli, macchine, carri, ecc., ecc., da Siracusa e Catania si trasportano nelle officine della media e dell'alta Italia, e ciò perchè le nostre officine sono chiuse, non lavorano!

Quando le aprirete?

In una relazione del vostro Ministero leggo che le officine ferroviarie in gran parte d'Italia abbiano ripreso il lavoro di anteguerra.

E quelle di Catania, di Modica, di Siracusa a quando?

E quando penserete a fornire di ottime macchine, di ottimi vagoni, di giusto numero di carri, pari all'importanza dei nostri traffici, le nostre reti ferroviarie di Sicilia? E per gli orari non avete letto le proteste di laggiù!

Onorevole ministro, il problema degli 800 chilometri di secondarie, è un problema grave che deve essere risolto subito, per non mettere le nostre popolazioni tanto ingannate, nelle condizioni di prendere orientamenti autonomistici, che secondo me potrebbero anche essere salutari.

Sono cinquanta o sessanta anni che si parla di queste ferrovie; il Ministero dei lavori pubblici, sezione costruzioni, aveva fatto tracciati, preparato i progetti, approntato le opere, ma nel 1921 il ministro Micheli, di colpo ha costituito un ente autonomo per le costruzioni con sede a Palermo, da sostituire al primo.

E così, nei punti dove si dovevano iniziare i lavori, i lavori non si iniziano perchè il nuovo ufficio deve ancora costruirsi e formarsi, e dove i lavori erano cominciati, si sono arrestati. In questa maniera voi credete di potere risolvere la grave piaga della disoccupazione che in Sicilia pesa in modo particolare anche per la sopraggiunta crisi zolfifera che non avete voluto o saputo risolvere sino ad oggi.

Proteste di enti locali, associazioni operaie, dimostrazioni, comizi, ma voi non ve ne date per inteso.

Si disfa oggi, quello che ieri era stato ordinato. È questo il massimo difetto, dei nostri uffici governativi che non hanno un organico preciso, coordinato funzionamento.

E ora, dopo venti o più anni, che si è lavorato intorno ai tracciati per effettuare le costruzioni, si devono dal nuovo ente reclu-

tare nuovi ingegneri chiamati a rivedere, riesaminare in maniera che le costruzioni ritarderanno più che mai.

Conoscete tutte queste cose, onorevole Riccio, e come studioso e come ministro? E allora, io vi domando, in quale secolo dovranno essere completate queste benedette secondarie?

A quando la Paternò-Nicosia; la Bronte-Troina; la Nicosia-Leonforte; la Moio-Castiglione, Francavilla, Kaggi, Giardini; la Randazzo, Nado, Capo d'Orlando; la Nicosia Santo Stefano di Camastra ed il resto?

Non hanno diritto le popolazioni di chiedere allo Stato che finisca questa angosciosa incertezza di lavori, che dovrebbero dare pane a migliaia di lavoratori e che si rimandano alle calende greche!

Ho ragione di temere che le cose andranno per le lunghe con grave danno degli interessi delle regioni siciliane. Guardate il problema, e chiedete urgenti consigli ai vostri tecnici.

E giacchè siamo in materia di secondarie, vi chiedo, perchè vi ostinate a negare alla nostra regione un atto di giustizia che è stato chiesto da tanti anni?

L'onorevole Pantano, ministro dei lavori pubblici, aveva promesso, come il Governo del tempo, che la ferrovia Circumetnea, a scartamento ridotto, sarebbe stata riscattata dallo Stato. La Circumetnea è una ferrovia ideale, per i luoghi incantevoli che attraversa, per il suo traffico, per la ricchezza del territorio che non arriva a sfruttare, di sicuro rendimento alla economia del paese. La Circumetnea, com'è, non risponde ai bisogni delle popolazioni etnee, le quali si vedono costrette a trasportare agrumi e derivate sui tradizionali carri siciliani.

Avete riscattato circa 230 chilometri di ferrovia in condizioni simili, oltre della Palermo-Corleone, che esercite, come altre ferrovie dell'Alta Italia. Perchè onorevole Riccio, non rendete giustizia alle popolazioni etnee riscattando la Circum etnea? Non sentite il dovere di farlo? Chi ve lo vieta? Quale dietroscena?

Onorevole ministro, avevo promesso di esser breve

PRESIDENTE. Ma non ha mantenuto la promessa! (*ilarità*).

SAITTA. ... avevo, è vero, promesso di parlare appena venti minuti, ma i problemi enunciati, e non quelli soli, dovevano consentirmi di mostrare a molti deputati della Camera che non li conoscono, i gravi, urgenti

bisogni della Sicilia e le ingiustizie e le ingratitudini dei suoi Governi.

Tutto la Sicilia ha consacrato per la bellezza, la grandezza e l'avvenire d'Italia, ricchezza, fiorente gioventù, affetti, avvenire, tradizioni, ricordi! Fate che non esca dal sogno in cui è stata profondamente addormentata. Vi chiederebbe conto di tanto inumano, ingiusto trattamento! (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Farioli, Manenti e Casoli:

« La Camera ritenuta la necessità che le opere di ricostruzione dei paesi colpiti dal terremoto del 6-7 settembre 1920 siano proseguite con alacrità costante senza arresti o ritardi a sollievo delle popolazioni colpite e nell'interesse del pubblico erario; invita il Governo a procedere al riguardo in tempo utile con opportuni ed adeguati stanziamenti ».

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato da 30 deputati.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Farioli ha facoltà di svolgerlo.

FARIOLI. Onorevoli colleghi, dirò poche parole. Non vi spaventate nel sentirmi cominciare con questo preambolo. Per fortuna la retorica non credo sia ancora una malattia infettiva, comunque spero di esserne immune.

Col mio ordine del giorno io desidero soltanto richiamare l'attenzione del Governo sopra un problema del quale qui non è stata fatta ancora parola in modo particolare. C'era l'ordine del giorno proposto dal collega onorevole Adolfo Ferrari, che ha ritenuto opportuno di non svolgerlo, e si è avuta la gratitudine del Presidente.

Intendo riferirmi al terremoto del 6-7 settembre 1920 che ha colpito le provincie tosco-emiliane.

Lascio da parte alcune considerazioni che pur sarebbero necessarie, relativamente alla applicazione delle leggi che regolano il concorso dello Stato nella ricostruzione dei paesi terremotati, per adattare i provvedimenti alle condizioni speciali dei luoghi. Considerazioni e raccomandazioni che farò al ministro dei lavori pubblici in sede più opportuna.

Voglio soltanto richiamare l'attenzione del ministro su uno stato di fatto: i lavori del terremoto in quelle zone potrebbero essere condotti a termine in un periodo

piuttosto breve, se vi fossero gli stanziamenti adeguati, e se questi fossero fatti opportunamente.

Qui non è il caso di chiedere nulla che il ministro non possa dare.

La spesa per la ricostruzione delle terre devastate dal terremoto voi la dovete comunque sostenere. Sarà bene che il Governo faccia ogni sforzo per poter dare in tempo utile.

Da rilievi potuti fare anche schematicamente, si può dedurre che i lavori per i danni terremoto nelle zone tosco-emiliane possono essere compiuti entro un breve periodo, almeno i lavori di sistemazione e di ricostruzione di case, forse entro il 1923; ma conviene che i lavori possano essere eseguiti in modo senza interruzioni e nel loro ordine naturale. Ciò dipenderà dal modo come saranno corrisposti i fondi.

Ora, questi stanziamenti noi richiediamo anche nell'interesse dell'erario.

Voi dovete mantenere pesanti uffici, magazzini ed officine per la ricostruzione dei paesi devastati dal terremoto, uffici necessari, ma che costano doversi milioni.

Ora non è conveniente che questi organismi che pure funzionano lodevolmente, almeno per quanto mi consta, restino forzatamente inoperosi o quanto meno siano ritardati nell'opera loro. Ciò per la dignità della loro funzione, nell'interesse dello Stato e anche per la tranquillità degli interessati. Aggiungete la maggiore spesa per la ripresa saltuaria dei lavori lasciati a metà, la fluttuazione conseguente della mano d'opera che non può essere tutta locale, e calcolatene il danno che ne deriva.

Noi chiediamo su questo problema all'onorevole ministro una dichiarazione, in seguito alla quale ci riserbiamo la nostra azione qui in Parlamento.

Sarà bene che l'onorevole ministro prenda nota anche del fatto che le zone colpite dal terremoto penultimo, sono le più disgraziate d'Italia. Si può parlare di Sicilia, di Sardegna, di terre meridionali; ma si deve parlare anche delle alte zone appenniniche della nostra regione tosco-emiliana, nelle quali la miseria e la mancanza di comodità non sono certo inferiori a nessuna delle altre zone d'Italia.

Per questo è necessario che il Governo provveda immediatamente, per dar sollievo a quelle popolazioni non solo, ma anche per evitare di spendere milioni che non vadano direttamente e propriamente alla ricostruzione delle terre devastate dal terre-

moto. Non aggiungo parola, e attendo dal ministro una dichiarazione. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Tonello:

« La Camera accoglie il voto espresso dalla Commissione, inteso ad ottenere adeguati stanziamenti per la rinascita e la sollecita ricostituzione delle regioni devastate dal terremoto del 13 gennaio 1915 in varie provincie del Mezzogiorno d'Italia ».

L'onorevole Tonello non è presente: s'intende che l'abbia ritirato.

Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Casoli, sottoscritto anche dall'onorevole Manenti:

« La Camera invita il Governo a sollecitare e facilitare le istruttorie relative ad opere pubbliche per le quali è richiesto il contributo dello Stato, ancorchè i limiti del bilancio non acconsentano la immediata assegnazione delle somme corrispondenti al concorso statale, e ciò a rendere possibile da parte degli enti locali l'inizio dei lavori quando sia richiesto oltrechè dal pubblico interesse dalla necessità di far fronte alla disoccupazione ».

L'onorevole Casoli non è presente...

MANENTI. Posso svolgerlo io...

PRESIDENTE. Non può neanche dichiarare di mantenerlo, perchè ogni deputato può presentare un solo ordine del giorno.

Non essendo presente, dunque, l'onorevole Casoli, s'intende che egli abbia ritirato il suo ordine del giorno.

Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Drago, sottoscritto anche dagli onorevoli: Berardelli, Lancellotti, Benedetti, Ruschi, Pivano, Baviera, Tupini, Negretti, Tangorra, Orlando, Luciani, Federzoni, Torre Andrea, Chiostri, Giuffrida, Donati, Uberti, Di Fausto Capasso, Saitta, Bisogni, Acerbo, Capanni Benni, Torre Edoardo, Zanzi, Mazzini, Dugoni, Turati, Guarienti, Larussa, Meda, Giuriati, Caradonna, Piccinato, Grandi Achille, Cotugno, Salvalai, Giacometti, Siciliani, Mattoli, Sarrocchi, Viseo, Conti, Miliani, Faudella, Cerabona, D'Alessio, Materi, Catalani, Remondino, Fazio, Ciano, Faranda, Rocco Alfredo, Codacci-Pisanelli, Biavaschi, Bevione, Carnazza, Cigna, Carboni-Boj, Soleri, Marracino, Lanza di Trabia, Colonna di Cesarò, Stancanelli:

« La Camera,

considerato che il n. 5 della tabella C annessa alla legge 9 luglio 1908, n. 406, limitando la concessione del biglietto annuo

gratuito a quegli impiegati della Camera dei deputati che all'atto della emanazione della legge già usufruivano della concessione, ha creato una ingiusta sperequazione tra impiegati della stessa Amministrazione,

fa voti,

perchè il Governo estenda sollecitamente il beneficio a tutti i funzionari, commessi ed agenti in pianta stabile della Camera dei deputati e rispettive famiglie. »

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato da 30 deputati.

(È appoggiato).

L'onorevole Drago ha facoltà di svolgerlo.

DRAGO. Il mio ordine del giorno tende a riparare ad una sperequazione creata dalla legge del 9 luglio 1908 circa il trattamento da farsi ad alcune categorie speciali di funzionari.

Il mio ordine del giorno si occupa principalmente degli impiegati della Camera, ma è probabile che, se il Governo lo accetterà, il provvedimento possa essere esteso anche agli impiegati del Senato e a quelli dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

Possiamo quindi prospettare l'ipotesi per il caso massimo e si tratta, in questo caso massimo, di soli 500 impiegati i quali potranno fruire con la solita media che è calcolata di tre biglietti, di un biglietto gratuito che si può estendere a tre persone di famiglia, in tutto a 1500 persone.

Si tratta di 500 biglietti i quali non sono valutabili al loro valore primo, ma bisogna valutarli, come peso di bilancio, al valore dei biglietti a prezzo ridotto, cui gli impiegati hanno diritto per la concessione speciale.

Da un calcolo sommario si arriverebbe ad una spesa massima di poche decine di migliaia di lire, 80 o 90 mila lire all'anno, non più di tanto.

Nel momento in cui fu fatta la legge del 1908, si volle rispettare uno stato di diritto, senza por mente allo stato di sperequazione che si sarebbe avuto in seguito con l'ammissione di nuovi impiegati; ma ora il numero dei nuovi impiegati, dal 1908 in poi, è così notevole che si è venuta a creare una distinzione fra due categorie d'impiegati, quelli che godono del biglietto gratuito e quelli che non ne godono. Questa sperequazione è ingiustificabile ed è odiosa.

Mi auguro che l'onorevole ministro dei lavori pubblici voglia eliminarla.

Non ho altra raccomandazione da fare, non riferendosi l'ordine del giorno, così come è formulato, ad altre categorie d'impiegati, ma credo doveroso aggiungere, come ho già accennato, che per criterio di giustizia distributiva, il provvedimento dovrebbe estendersi agli impiegati del Senato ed a quelli dell'amministrazione dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Ultimo ordine del giorno da svolgere è quello degli onorevoli Pesante e Albanese:

« La Camera, considerato che una saggia politica di lavori pubblici nella Venezia Giulia s'impone oltrechè per l'interesse pubblico nazionale anche per lenire la disoccupazione, invita il Governo, a provvedere all'estensione delle leggi sulle bonifiche alle nuove provincie nel più breve tempo possibile ed a stanziare fondi sufficienti per l'esecuzione delle bonifiche del Quietò, dell'Arsa e dei fondi ex-saliferi di Capodistria e Muggia in Istria ».

Non essendo presenti nè l'onorevole Pesante nè l'onorevole Albanese, questo ordine del giorno si intende ritirato.

Così tutti gli ordini del giorno sono stati svolti o sono decaduti.

Onorevole relatore, vuol dare l'avviso della Commissione su i diversi ordini del giorno ?

CIAPPI, *relatore*. Onorevoli colleghi, consentite che io ponga dapprima una parola di ringraziamento a coloro che, partecipando alla presente discussione, vollero essere cortesi con me.

Certo è, che nel licenziare le mie relazioni sui bilanci dei lavori pubblici e delle ferrovie per gli esercizi 21-22 e 22-23 ebbi chiara la visione delle manchevolezze che esse relazioni avrebbero presentato, ma confidai nella vostra benevolenza pensando che per esigenze dei lavori legislativi dovei cedere alle gentili preghiere dei colleghi della Commissione dei lavori pubblici, ed accettare l'incarico di esaminare e riferire sopra i due suddetti bilanci, nel breve termine di otto giorni.

Pure nella ristrettezza del tempo procurai di intrattenermi su tutta la multiforme attività dell'amministrazione dei lavori pubblici, e posi innanzi al Parlamento due questioni, a mio giudizio molto importanti, l'una di carattere economico, e l'altra di carattere politico sulle quali richiamerò, a momento opportuno del mio discorso, l'attenzione della Camera.

Il mio discorso che sarà più informato alla sintesi che all'analisi conterà di due parti: nella prima tratterò dei lavori pubblici, e nella seconda tratterò delle ferrovie dello Stato.

La discussione che da circa 10 giorni tiene occupata la Camera, si è svolta con quella larghezza e con quel calore, che confermano come il Parlamento scorge in una saggia politica di lavori pubblici uno dei mezzi più adatti alla auspicata ricostruzione economica del nostro Paese; e io ringrazio l'onorevole Donati di aver riconosciuto che nella mia relazione è affermato il concetto che le opere pubbliche da eseguirsi, specialmente nel presente periodo, debbono essere quelle a carattere produttivo, ossia quelle veramente utili alla economia nazionale!

Gli onorevoli Donati, Baldesi, Dugoni e altri, hanno invocato, inoltre, una politica di lavori pubblici atta a fronteggiare la disoccupazione che, purtroppo, è una delle maggiori cause del presente disagio economico del nostro Paese. E tutti hanno invocato maggiori stanziamenti, in confronto di quelli che sono previsti in bilancio. L'onorevole Cuomo, poi, ha rilevato l'inesistenza di un programma organico di lavori pubblici, e ha detto, che non può accettarsi, come io mi sono permesso di affermare nella relazione, una politica di lavori pubblici compresa tra una tendenza ampia e una tendenza ristretta, ma bisogna approntare un piano certo e definitivo di opere pubbliche e dargli senz'altro esecuzione, costi quello che costi.

Ora, la Commissione dei lavori pubblici, pur convenendo nel concetto di un piano organico di opere pubbliche, deve osservare che una larga politica di lavori pubblici trova evidentemente limiti e restrizioni nelle inoccupabili condizioni del bilancio dello Stato. Ma poi, la Commissione che esamina il bilancio, non ha facoltà di indurre il Tesoro a fare maggiori assegnazioni; essa non può che limitarsi, come del resto ha fatto, a mettere in rilievo le deficienze, ove esistono, degli stanziamenti e pregare il ministro dei lavori pubblici di invocare la benevolenza del Tesoro per i relativi aumenti.

Mi sia, peraltro, consentito di fare una considerazione molto semplice intorno alla funzione che il Ministero dei lavori pubblici può compiere nei riguardi della disoccupazione e della immediata ricostituzione economica del nostro Paese.

L'Italia è una nazione ad economia essenzialmente agricola, onde deve sperare le sue maggiori risorse economiche dall'agricol-

tura. Tuttavia, gran parte della sua massa operai trae la propria sussistenza dalle industrie, e quindi lo Stato, pure volgendo l'opera sua verso un più razionale sfruttamento delle nostre terre, deve anche aiutare le industrie, favorendone la ripresa.

Dal censimento del 1911 ho rilevato che, all'incirca, in Italia, vi sono quasi nove milioni di lavoratori dei campi, mentre vi sono circa cinque milioni di persone dedite alle industrie. Ora, dato un numero di giornate lavorative in un anno, di 300, e ammesso un lucro giornaliero medio di 15 lire a persona, l'importo del fattore lavoro, nella produzione industriale annua del nostro paese, ascende ad un valore di circa venti miliardi.

Se allora teniamo presente che la mano d'opera rappresenta oggi dal 35 al 40 per cento della produzione, salvo in qualche industria specializzata in cui può raggiungere anche il 65 per cento, segue che l'importo complessivo delle commesse inerenti a tutta la nostra attività industriale deve essere compreso tra i 50 e i 60 miliardi.

Di fronte a tale cifra, onorevoli colleghi, pare a me che il miliardo di spesa annua da parte del Ministero dei lavori pubblici, del quale miliardo poi, poco più della metà, vien destinato ad opere nuove essenzialmente di carattere civile, idraulico ed agricolo, poca influenza rappresenti nel campo della produzione.

Ciò naturalmente non toglie, e questo è il pensiero della V Commissione, che il Governo non debba occuparsi delle opere pubbliche, perchè sono esse che aiutano indirettamente lo sviluppo di tutte le energie economiche del paese, sono esse che concorrono a mettere in valore molte ricchezze latenti, non ancora sfruttate; sono esse infine che favoriscono i rapporti e gli scambi commerciali fra città e città, fra regione e regione e anche fra lo Stato e l'Estero.

Quasi tutti gli oratori che hanno parlato, si sono occupati con grande interessamento di bonifiche, di sistemazioni idrauliche e di irrigazioni. Ora, anche la Commissione dei lavori pubblici intende qui di riaffermare il suo concetto che queste opere devono costituire la cura più assidua e costante del Governo, il quale ha da fissare per esse più larghi stanziamenti, inquantochè sono proprio esse che si riattaccano più direttamente all'economia agricola nazionale.

L'amico Dugoni prima, e l'onorevole Galeno dopo, mi hanno rimproverato di avere espresso il parere che sia da evitare l'intrapresa di nuove bonifiche, se prima

non siano state ultimate quelle in corso. Ora io debbo rispondere che il loro parere sarebbe giusto se vi fossero mezzi per le une e per le altre; ma quando vi è scarsità di mezzi disponibili, francamente a me sembra che la tesi mia sia migliore della loro, perchè consente di raccogliere più presto il frutto delle opere prima iniziate.

Tuttavia la Commissione è lieta di prendere atto della dichiarazione dell'onorevole ministro, e cioè che egli penserà a provvedere nuovi fondi, perchè le opere di bonifica, di sistemazione idraulica e d'irrigazione, abbiano ad essere eseguite in più larga scala.

In ordine a queste tre categorie di opere pubbliche, mi preme ora di dirvi, onorevoli colleghi, che una riforma amministrativa si impone. Ed in vero è necessario, semplificare e rendere più sollecite le pratiche burocratiche indispensabili per la loro approvazione, e all'uopo occorre:

1º) concentrare nella direzione generale delle bonifiche tutti i servizi di bonifica, compresi quelli ora esistenti presso la Direzione generale della colonizzazione al Ministero di agricoltura;

2º) riunire nella Direzione generale delle opere idrauliche i servizi della sistemazione dei bacini montani attualmente presso la Direzione generale delle foreste;

3º) riunire nella stessa Direzione delle Opere idrauliche il servizio delle irrigazioni esistente presso la Direzione generale dei combustibili.

Veniamo ora, alla questione della viabilità ordinaria, di cui quasi tutti gli oratori si sono occupati, la quale è certo di capitale importanza.

Se vogliamo davvero risolvere i problemi economici e sociali più assillanti, specialmente nel Mezzogiorno, è necessario che il Governo deliberi di stanziare maggiori fondi per la costruzione di strade ordinarie.

Gli onorevoli Cao, Pietravalle, Cuomo, Siciliani e specialmente l'onorevole Stefani; poi gli onorevoli Agnesi e Faranda con notevoli discorsi, e stamani anche l'onorevole Broccardi, tutti si sono occupati della necessità di dare impulso alla costruzione di una vasta rete di strade ordinarie, ma essenzialmente a quelle strade che allacciano comuni isolati e alle strade provinciali di serie che toccano comuni isolati. In questo senso ha parlato anche l'onorevole Fazio.

A tal proposito devo confermare alla Camera quello che i colleghi Agnesi e Faranda hanno già detto in proposito. Data l'assoluta mancanza di fondi per la costu-

zione di dette strade, da me denunciata già nella relazione, la Commissione dei lavori pubblici, chiese al Tesoro lo stanziamento di nuovi fondi; ma il ministro del Tesoro rispose di non poterli concedere e pregò il suo collega dei lavori pubblici di fare degli storni in bilancio. A ciò la Commissione si oppose, perchè gli storni di bilancio non possono andare che a scapito di altre opere, e quando ebbe in esame il disegno di legge che prevede una spesa di un miliardo e 750 milioni per acquisto di nuove locomotive a vapore e di nuovo materiale rotabile, non avendo ravvisata urgente la costruzione di detto materiale ferroviario, mentre necessaria ed urgente ravvisa la costruzione delle strade ordinarie precedentemente indicate, ha sospeso di deliberare, incaricando me di riferire al ministro dei lavori pubblici sullo stato delle cose, e pregare il ministro perchè, pur lasciando integra la somma di un miliardo e 750 milioni, prevista da quel disegno di legge, studi il modo, d'accordo col Tesoro, di trovare almeno 250 milioni da ripartirsi in cinque esercizi, e da destinarsi esclusivamente alla costruzione di queste strade rotabili.

C'è il cerbero della finanza, onorevole Paratore, che qui sorride, ma io sono sicuro che anch'egli è convinto di questa necessità ineluttabile, che ha carattere sociale e anche politico.

Conseguentemente, senza entrare per momento nel merito del disegno di legge n. 1462, io faccio appello al buon volere del ministro, proclamato l'altro ieri fra l'unanime consenso della Camera, onde accolga il desiderio della Commissione dei lavori pubblici e della Camera stessa.

Una parola sull'acquedotto pugliese, opera pubblica di grande importanza nazionale, che con ogni sollecitudine deve essere portata a compimento dallo Stato. L'acquedotto pugliese viene ora completato a mezzo dell'Ente autonomo di cui è presidente il nostro collega Luciani, autorevole e degno capo di quell'Istituto, che, con affetto di figlio delle Puglie, attende al buon andamento dei lavori.

Io stesso ho potuto personalmente constatare che da mattina a sera si occupa dell'acquedotto quando è a Bari, e parecchi giorni della settimana egli passa in quella città!

Egli ritiene, e io condivido perfettamente il suo parere, che convenga dare termine al più presto possibile a quest'opera meravigliosa e imponente, che tanto onora l'ingegneria italiana, e tanta utilità ha portato alla regione delle Puglie, dando a quelle po-

polazioni il primo elemento necessario alla vita: l'acqua potabile.

Si ricordi però l'onorevole Luciani che bisogna procedere subito alla costruzione della fognatura delle città, perchè il risanamento igienico di un abitato non si realizza con la sola costruzione dell'acquedotto; all'uopo occorre anche la costruzione della fognatura pubblica e privata.

L'onorevole Luciani ritiene pure che per condurre sollecitamente a termine i lavori, occorra un'ulteriore spesa di circa 450 milioni, con la quale potrebbe compierli nel periodo di pochi anni.

Come la Camera sa, furono stanziati 90 milioni per la costruzione dell'acquedotto pugliese e parve a chi compilò lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1922-23, parve dicevo, che dei detti 90 milioni fossero residuati soltanto sette milioni. Ecco perchè nel bilancio che discutiamo al capitolo 133 figura lo stanziamento di soli sette milioni; senonchè, meglio esaminate le cose, si è trovato che il residuo dei suddetti 90 milioni anzichè essere di sette è di 18 milioni.

Quindi parrebbe a me che in sede di discussione dei capitoli, non dovesse esservi difficoltà a modificare il capitolo 133 portandolo a 18 milioni!

LUCIANI. Lo dichiarò anche il ministro.

CIAPPI, *relatore*. Stiamo discutendo anche per vedere se qualche capitolo del bilancio possa essere eventualmente modificato. Ora siccome questi altri 11 milioni non si devono stanziare per legge, perchè la legge li ha già approvati, basta impostarli in bilancio e non c'è altro da fare.

Il ministro ha testè presentato per l'acquedotto pugliese, un disegno di legge che prevede una spesa di 150 milioni in cinque anni, cioè in ragione di trenta milioni all'anno.

Ora io penso che sarebbe opportuno, sempre al fine di condurre a termine sollecitamente questa opera grandiosa, che il ministro dei lavori pubblici vedesse un po' col collega del tesoro, di ripartire i 150 milioni non in cinque, bensì in tre esercizi stanziando per ogni esercizio 50 milioni. In questo modo i lavori potrebbero essere intensificati e l'Ente potrebbe meglio utilizzare il personale che ha a disposizione, le spese generali potrebbero influire in minor misura sulle spese totali, e in ultima analisi potrebbe realizzare notevoli economie. Questa è una preghiera che mi permetto di fare all'onorevole ministro anche a nome della Commissione.

Veniamo ai porti. La Commissione ha espresso già nella sua relazione tutta la urgenza di attrezzare e arredare i nostri porti maggiori onde in essi possano compiersi speditamente le operazioni di carico e scarico le quali purtroppo, anche nei nostri porti maggiori, sono fatte quasi sempre a mano, e questo significa che le soste dei piroscafi devono essere più lunghe e in conseguenza più costose. In previsione che si abbiano presto a riprendere i traffici marittimi, la Commissione ha osservato che la legislazione vigente non ha mai affrontato la soluzione di questo problema, ed ha provveduto sempre saltuariamente e senza una visione organica dei bisogni.

Il Governo ha quindi, a mio avviso, il dovere imprescindibile di rivolgere ogni sua speciale cura all'arredamento dei porti e con assoluta preferenza e priorità ai maggiori, per trasformarli in potenti strumenti di traffico marittimo.

Un'altra preghiera si è permessa la Commissione di rivolgere al ministro, ed è relativa agli approdi nell'Adriatico e nel Tirreno. Vi sono, come i colleghi sanno, sia nell'Adriatico che nel Tirreno, dei paesi, le cui spiagge sono completamente sprovviste di qualunque opera protettiva, mentre le loro popolazioni sono dedite all'industria peschereccia. Ora, quando un temporale coglie talvolta e all'improvviso le barche pescherecce che tornano dal lavoro si assiste a delle scene emozionanti, si odono grida di centinaia e centinaia di persone, che temono di perdere i loro cari; e non di rado vanno perduti uomini e materiale!

Comunque sta in fatto che in dette spiagge alla sera conviene tirare in secco le barche con l'opera manuale e alla mattina conviene respingerle nel mare pure con opera manuale; sono mezzi ancora primitivi che si adottano per compiere questa industria, che ha anche la sua importanza nell'economia nazionale. E allora, è un dovere sociale e morale del Governo di provvedere alla esecuzione di piccole opere marittime destinate esclusivamente a proteggere la vita e la salute di questi pescatori. Basterebbe estendere, onorevole ministro, ai detti approdi la legge in vigore per i porti-rifugio, ed io confido che ella vorrà farlo.

Circa l'organizzazione amministrativa dei porti, la Commissione riafferma quanto ho detto nella relazione, e cioè la necessità di limitare la creazione di nuovi enti autonomi solo nei casi di porti maggiori, sopprimendo addirittura gli enti autonomi dei piccoli porti che non hanno vitalità propria.

Ritiene inoltre doveroso porre in rilievo l'urgenza di dare agli enti portuali esistenti un nuovo ordinamento e cioè, tenute presenti le condizioni del pubblico bilancio e i bisogni attuali o prossimi del traffico:

1°) Riprendere in esame innanzi tutto le convenzioni istitutive degli enti e i piani di massima dei lavori che furono previsti negli atti stessi, e giudicare le convenzioni e i progetti con uniforme e giusto criterio tecnico ed economico, con riguardo — diciamo pure francamente — più agli interessi generali della nazione che non a considerazioni di carattere politico. (*Bravo!*).

2°) Occorre anche determinare le opere strettamente necessarie ad una giusta previsione del traffico marittimo; stabilire in maniera certa e precisa la forma del finanziamento delle opere stesse, perchè purtroppo si sono creati parecchi enti, sono stati formulati e compilati molti programmi di opere di ampliamento e di sistemazione, ma quando gli enti hanno ricorso ad istituti di credito privato per il finanziamento, non l'hanno ottenuto e in conseguenza i porti sono rimasti nelle stesse condizioni di una volta!

3°) Occorre da ultimo ridurre in relazione alle funzioni da compiere, anche gli organi e gli uffici di questi enti; il numero dei consiglieri, ad esempio, dovrebbe essere diminuito; la carica di presidente potrebbe essere onoraria anzichè stipendiata. Vi sono presidenti di enti autonomi che prendono persino 30 mila lire all'anno senza andare a presiedere il Consiglio che poche volte al mese. (*Commenti*).

È pure di danno che facciano parte di questi Consigli i funzionari dello Stato, perchè quando hanno da partecipare alle sedute consiliari, essi debbono evidentemente lasciare per alcuni giorni al mese l'amministrazione.

BALDESI. Siccome non vi partecipano mai! (*Commenti*).

CIAPPI, *relatore*. Però bisogna essere giusti e riconoscere che la presenza dei funzionari dello Stato in questi Consigli è veramente utile, perchè, se non vi fossero loro, non si potrebbe dare talvolta adeguata soluzione alle questioni che si presentano.

Parecchi oratori, fra cui gli onorevoli Cuomo, Cotugno ed altri, hanno manifestata la necessità che il Ministero dei lavori pubblici compili un programma organico di opere pubbliche, le classifichi per ordine di importanza e le eseguisca.

Qualche altro oratore ha avvisato all'opportunità che vi sia al Ministero un uf-

fficio di statistica delle opere pubbliche. Francamente, su questo punto, io debbo dire che nessuno più di me è convinto della necessità che al Ministero dei lavori pubblici si crei un ufficio di statistica.

RICCIO, ministro dei lavori pubblici. Nuovi impiegati!

CIAPPI, relatore. Un ufficio di statistica al Ministero dei lavori pubblici soccorrerebbe moltissimo alla ripartizione delle opere pubbliche nel Regno, la quale ripartizione solo allora potrebbe farsi con maggiore giustizia distributiva.

Ricordo che il ministro onorevole De Nava si accingeva una volta a creare questo ufficio, ma per la mancanza di locali... (*Segni di diniego del deputato De Nava*).

RICCIO, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole De Nava dice di no.

CIAPPI, relatore. Eravamo insieme al Ministero dei lavori pubblici ed io ricordo che convinti della necessità di questo ufficio lo volevamo creare, ma ragioni di economia lo scongiurarono.

Ad ogni modo mi permetto di rivolgere questa preghiera al ministro attuale dei lavori pubblici, perchè è utilissimo di conoscere tutte le opere che sono state costruite in Italia, dopo la sua costituzione in unità di Regno, ed è bene sapere l'importo e la natura di quelle eseguite nelle singole regioni d'Italia.

Un senso di giustizia distributiva deve presiedere alla ripartizione di queste opere pubbliche. (*Approvazioni*). E credo che occorra conoscere non solo le opere pubbliche sinora eseguita, ma anche quelle in corso di esecuzione, quelle progettate e quelle che ancora debbono essere progettate.

Presentemente i bilanci dei lavori pubblici vengono preparati sui rapporti degli ingegneri capi del Genio civile delle varie provincie d'Italia, i quali rapporti sono compilati ciascuno per conto proprio, e debbono essere coordinati fra loro dal ministro e dai direttori generali; ma il coordinamento sarebbe tanto più facile, se vi fossero i dati statistici relativi all'entità delle opere eseguite nelle varie regioni, e la compilazione stessa dei bilanci potrebbe esser fatta in modo più razionale.

Vediamo per altro, se pur avendosi un piano regolatore di opere pubbliche, esso viene sempre utilizzato per le provvidenze da prendere.

Tocchiamo per un momento il problema delle ferrovie concesse all'industria privata. Ma prima mi consenta il ministro di raffor-

zare una preghiera che ho consacrata nella relazione e che si riferisce ad un modesto maggiore stanziamento per la concessione di linee automobilistiche in servizio pubblico.

Ella sa, onorevole ministro, quanti benefici i servizi automobilistici hanno recato al nostro paese sotto tutti i punti di vista, economici, sociali e morali. Orbene sono giacenti al Ministero più di 100 domande di nuovi servizi automobilistici, tutti rispondenti a criteri di pubblica utilità, e non si può far luogo alle relative concessioni, perchè non vi sono fondi.

Ecco la ragione della mia preghiera: guardi di ottenere dal tesoro ancora due o tre milioni di stanziamento per poter far luogo a queste concessioni.

Torniamo dopo ciò alle ferrovie concesse.

Dopo che fu deliberata per legge la costruzione delle ferrovie calabro-lucane, e di quelle complementari e secondarie sicule, alcuni deputati dell'Italia centrale osservarono che l'Italia settentrionale e l'Italia meridionale, esclusi da quest'ultima gli Abruzzi e il Molise, in relazione alla propria estensione di territorio e alla propria popolazione, venivano ad essere livellate, ossia a trovarsi nelle identiche condizioni in fatto di comunicazioni ferroviarie. (*Interruzione del deputato Visco*).

È proprio così; il calcolo l'ho fatto io, caro Visco, e quando saranno costruite le suddette ferrovie ci sarà parità di trattamento tra l'Italia settentrionale e quella meridionale.

VISCO. Io ho detto che non si costruiscono!

CIAPPI, relatore. Si costruiranno. Ci sono le leggi dello Stato e ci saranno anche gli organi che le faranno eseguire.

Ora dicevo che i deputati dell'Italia centrale osservarono che questa parte del nostro paese, stretta come cuscinetto tra le altre due, popolata da gente sempre mite, sempre buona, abituata alla rassegnazione e al lavoro, che tutto dette alla patria e nulla chiese, venne a trovarsi, in relazione alla sua estensione superficiale e alla sua popolazione, con una rete ferroviaria assai limitata nei riguardi delle due altre parti d'Italia mancando di tutte le comunicazioni trasversali.

Per avere il medesimo coefficiente ferroviario, l'Italia centrale dovrebbe ottenere la costruzione di altri 1200 chilometri di ferrovie.

Ora il ministro dell'epoca, che era il compianto nostro collega onorevole Ciuffelli, nominò una Commissione coll'incarico di

studiare un piano regolatore delle ferrovie dell'Italia centrale.

Questa Commissione, presieduta dall'attuale presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, nel 1919 pubblicò la sua relazione. Era dato di sperare che la pubblicazione di questo piano regolatore dovesse servire al Ministero dei lavori pubblici per utili cose ed invece è servita a creare disparità di trattamento nella stessa Italia centrale.

Perchè veda, onorevole Riccio, per me il problema ferroviario è proprio uno di quelli che si riconnettono strettamente all'incremento dell'economia nazionale. Io non comprendo, per esempio, come modificazioni tecniche che rendano più comodi i viaggi in ferrovia possano giovare alla pubblica economia; mentre sono convinto che costruendo una nuova ferrovia, in una regione che ne sia ancora sprovvista, noi mettiamo in maggior valore le proprietà terriere e i prodotti agricoli di quella regione, e valorizziamo le sue ricchezze minerarie, che restarono allo stato latente e non poterono sfruttarsi per mancanza di mezzi di trasporto.

Sono le ferrovie che sprigionano nuove fonti di ricchezza agricola e industriale, e a mio giudizio, non sarà mai abbastanza lodata una larga politica di nuove costruzioni ferroviarie.

Le nuove ferrovie dell'Italia centrale dovrebbero essere costituite da tre arterie longitudinali e cioè da una linea interna parallela alla maremmana: Aulla, Lucca, Pontedera, Saline di Volterra, Monte Antico, Santa Fiora, Pitigliano, Montefiascone Viterbo, Roma e potrebbe per buon tratto accostarsi a quella propugnata con tanto calore dal nostro collega onorevole Federzoni; un'altra sarebbe la Subappennina, che avendo come primo tronco la Sant'Arcangelo-Urbino dovrebbe toccare Jesi, Tolentino, Amandola, Ascoli Piceno, Teramo, Penne e arrivare a Torre dei Passeri.

Una terza ferrovia longitudinale dovrebbe essere la prosecuzione della Centrale Umbra, per Città di Castello, San Sepolcro, Pieve Santo Stefano, Bagno di Romagna, fino a Forlì, e potrebbe così costituire l'antica aspirazione della linea adriatico-tiberina.

Occorrerebbero poi parecchie comunicazioni trasversali. Quelle previste dal più volte ricordato piano regolatore sono parecchie; ve n'è una di grande importanza, la Livorno-Ancona, ma dovremo attendere tempi migliori per vederla costruita; vi sono poi la Orbetello-Orvieto-Todi-Foligno; la

Civitavecchia-Orte che si sta costruendo a rimborso di spese da parte dello Stato.

Vi sono poi la Roma-Ascoli, l'Aquila-Teramo, le ferrovie Garganiche, ed un'altra ancora importante, la Cassino-Venafro.

Onorevole ministro, se lei si persuade dell'importanza di questo problema, limitato per ora alle comunicazioni trasversali Orbetello-Orvieto-Foligno; Roma-Ascoli; Teramo-Aquila, e la Garganica e riuscirà ad ottenere dal Tesoro i fondi necessari almeno ad iniziare un tronco per ciascuna di dette quattro trasversali, ella sodisferà ad una necessità non solo dell'Italia centrale, ma di tutta Italia.

E veniamo alle opere pubbliche del Mezzogiorno. Qualche collega mi ha rimproverato che nella relazione c'è poco che rifletta il Mezzogiorno. Ora nessuno più di me è convinto che la redenzione economica del Mezzogiorno è una questione di opere pubbliche.

Molto si è fatto con leggi speciali, che stanziarono fondi non indifferenti, e al Ministero dei lavori pubblici si creò una Direzione generale dei servizi speciali per attendere esclusivamente alle opere pubbliche di Basilicata, della Calabria e di parte della Sicilia. Però anche per il Mezzogiorno manca un programma organico di opere pubbliche e si va avanti così con una legislazione alquanto saltuaria.

Data questa situazione, e convinto della necessità di accogliere senza indugio i reclami giustissimi del Mezzogiorno nei riguardi delle opere pubbliche, proposi in seno alla V Commissione, e la Commissione unanime accolse la mia proposta, di inviare almeno dieci dei suoi membri nel Mezzogiorno d'Italia, per visitarne personalmente le varie regioni, e constatare i bisogni di esse in merito a quelle opere pubbliche che sono atte alla loro ricostruzione economica con fine più elevato di integrazione dell'economia nazionale.

ZANARDI. Con i banchetti! (*Commenti*).

CIAPPI, *relatore*. Se qualche volta nel compiere queste missioni si è costretti a partecipare a qualche banchetto, nulla di male; lo spirito si risolve e si compie meglio il proprio lavoro. (*Si vide*).

La Commissione dei lavori pubblici mi incaricò adunque di compilare un programma, e io debbo dirvi che lo compilai con amore, studiando l'itinerario più adatto per i rilievi del caso.

Mi rivolsi alle varie Sezioni dell'Associazione nazionale degli ingegneri italiani, esistenti nel Mezzogiorno d'Italia, ed ebbi tutti

gli elementi di fatto necessari a predisporre una visita così interessante. La quale non si è ancora fatta, ma si farà e si svolgerà negli Abruzzi, Puglie, Basilicata, Calabrie, Sicilia e Sardegna.

Intanto possiamo affermare che nel Mezzogiorno d'Italia, oltre dare esecuzione alle opere già approvate, per le quali furono fatti i relativi stanziamenti, occorrono: case per abitazioni; acqua potabile; bonifiche; strade rotabili; consolidamento di frane; opere portuali; impianti idroelettrici, e, ancora, tramvie di collegamento dei comuni più lontani con le linee ferroviarie principali. Come vedete, c'è molto e molto da fare. (*Commenti*).

MATTEOTTI. Mancano solamente i denari! (*Si ride*).

CIAPPI, *relatore*. Gli impianti idroelettrici (derivazioni dai fiumi e costruzione di laghi artificiali) che potrebbero farsi in Calabria e che sono ancora allo stato di concessione, potrebbero dare oltre 300,000 cavalli continui. Tale forza potrebbe essere distribuita anche alle Puglie, al distretto di Messina e al Salernitano.

Nella Sardegna, come risulta da notizie favoritemi dal collega Cocco-Ortu, dopo il lago artificiale del Tirso, costruendo quello del Coghinas, si potrebbe creare una potenza motrice di 100,000 cavalli ed irrigare nientemeno che 100,000 ettari di terreno.

Dopo che la Commissione avrà compiuto il suo viaggio, compilerà apposita relazione da presentare al ministro dei lavori pubblici onde egli abbia maggiore autorità in seno al Consiglio dei ministri per preparare i provvedimenti legislativi che saranno del caso e che dovranno essere presi colla maggiore sollecitudine se vorremo davvero venire in aiuto del Mezzogiorno!

La Commissione dei lavori pubblici sarà ben lieta di aver contribuito alla soluzione di così importante problema. (*Commenti*).

Certo si è che una delle maggiori difficoltà da superare per tale problema, è quella del personale del Genio civile che non vuole restare nel Mezzogiorno per la disagiata residenza. Occorrerà un provvedimento speciale.

A proposito di Genio civile, mi consenta la Camera di rispondere ad un'osservazione inesatta dell'onorevole Baldesi. Dai calcoli da me istituiti sui bilanci 1915-16 e 1922-23 e riportati a pagina 4 della relazione, è risultato che mentre nel primo il personale amministrativo assorbiva il 2.84 per cento del bilancio e il personale tecnico ne assorbiva l'8.92 per cento, nel secondo invece il

personale amministrativo assorbe il 3.18 per cento e quello tecnico il 3.49 per cento. Orbene io non mi allieto di ciò, come ritiene il collega Baldesi; anzi ne traggio argomento per pregare il ministro di rivolgere ogni cura al personale del Genio Civile, migliorandone le condizioni economiche e morali ed affrettando gli studi per la riforma di tale corpo, necessaria ad evitare il pericolo che i nostri ingegneri del Genio civile sieno attratti verso occupazioni più remunerative nell'industria privata!

E veniamo all'ultima questione relativa ai lavori pubblici, cioè a quella dei combustibili nazionali e delle forze idrauliche.

Nei due anni scorsi, il nostro paese (e specialmente l'Alta Italia) andò soggetto a siccità straordinarie; e tutti sappiamo come venne a far difetto la forza motrice idroelettrica per tutti gli stabilimenti industriali dell'Alta Italia e per le stesse ferrovie a trazione elettrica. Gli stabilimenti dovettero ricorrere al sistema dei turni di lavoro, e le ferrovie elettriche dovettero ridurre il numero dei treni.

Da qui scaturisce subito una osservazione e cioè che l'Italia ha oggi utilizzato poche forze idrauliche mentre ne ha ancora parecchie da sfruttare, sebbene non in quantità inesauribile!

Io ho molte volte ascoltato e letto discorsi elettorali, ed anche qui dentro, nella Camera, ho sentito dei colleghi dire che l'Italia ha tanto carbone bianco, che le nostre forze idrauliche potrebbero liberarci dall'importazione del carbon fossile.

Orbene, oltre alle forze idriche, noi possediamo anche miniere di combustibili (ligniti) che possiamo pure sfruttare per creazione di forza motrice.

E anche sulle ligniti, voi tutti ricorderete che nel periodo della guerra s'intendeva niente meno di utilizzarle in modo così largo da evitare l'uso del carbone fossile; perchè si faceva questo ragionamento: la lignite ha un potere calorifico uguale a circa un terzo di quello del carbon fossile; quindi, invece di consumare una tonnellata di carbon fossile, basterà consumare tre tonnellate di lignite; e siccome l'Italia, importava prima della guerra in cifra tonda, undici milioni di tonnellate di carbon fossile, si diceva: basterà che l'Italia, estragga dalle sue miniere 30 milioni di tonnellate di lignite all'anno per esimersi dall'importazione di carbone. Ma la massima quantità di lignite che fu estratta dalle nostre miniere durante la guerra, raggiunse i due milioni e 200 mila tonnellate,

e finita la guerra, questo quantitativo è andato ancora diminuendo, e oggi ne estraiamo appena 500 mila tonnellate all'anno.

Naturalmente era stata fatta un'errata valutazione della efficienza dei nostri mezzi estrattivi e dell'uso cui potevamo adibire le nostre ligniti.

Comunque dobbiamo ora guardare la realtà e ritenere che lo sfruttamento dei nostri giacimenti lignitiferi ammontanti in complesso a circa 300 milioni di tonnellate, può rendere utili servizi all'economia nazionale quando esso venga fatto a bocca di miniera per alimentare centrali termo-elettriche integratrici delle centrali idro-elettriche, le quali come tutti sanno, in certi determinati momenti, non hanno la potenza sufficiente per rispondere alle chiamate di energia da parte di tutti gli utenti.

Quello che può prevedersi con ogni serietà e tranquillità, è che sia possibile giungere con un esercizio razionale delle nostre miniere, ad una produzione annua di 2 milioni e mezzo di tonnellate equivalenti a 800 mila tonnellate di carbon fossile.

Questa utilizzazione, oltre diminuire il consumo di carbon fossile nella produzione di energia elettrica, darebbe lavoro a oltre 20 mila operai e favorirebbe lo sviluppo di nuove industrie nazionali.

Ecco tutta l'importanza economica di tale sfruttamento.

Quindi bisogna incoraggiare gli impianti termoelettrici con impiego di ligniti, e occorre che i sussidi governativi sinora concessi, vengano migliorati.

Quanto alle nostre forze idrauliche il collega Stefani non è d'accordo con me circa la massima potenza idraulica continua di cui dispone l'Italia. Possiamo prescindere da questo dato, perchè è difficile a valutarsi; ma sta di fatto che finora l'Italia non ha sfruttato che un milione e mezzo circa di cavalli idraulici di cui mezzo milione in soli 4 anni per effetto della importante riforma Bonomi sulle derivazioni di acque pubbliche.

Sono ora in corso sfruttamenti per un altro milione di cavalli, ma i lavori sono sospesi, perchè l'industria idro-elettrica, purtroppo, è senza denari, nè può finanziarsi. Di qui scarsità di forze motrici e danni rilevanti all'economia nazionale, perchè quando gli stabilimenti devono cessare il lavoro, e quando noi non possiamo dare occupazione alle masse operaie per mancanza di forze motrici, è allora che compromettiamo la produzione, la ricchezza e il benessere degli operai.

Tutti gli sforzi nostri debbono quindi mirare a sfruttare con la maggiore sollecitudine possibile, queste altre forze idrauliche, per dar lavoro alle maestranze e non arrestare le nostre industrie.

Ora, per sfruttare un milione di cavalli idraulici, la spesa prevista è di 3 miliardi, in ragione cioè di 3 mila lire per ogni cavallo installato. Un collega pochi giorni fa diceva che io avevo affermato che il costo d'impianto di un cavallo è di 2,000. lire. No, è per lo meno di 3,000 lire, quindi un milione di cavalli porta una spesa di 3 miliardi. Inoltre, siccome i vari impianti da eseguire sono sparsi, così bisogna raccordarli tra loro, e la linea di collegamento viene a costare un altro miliardo; di tal che occorrerebbero 4 miliardi per poter fare gli impianti idro-elettrici necessari a sfruttare quest'altro milione di cavalli idraulici.

I lavori potrebbero eseguirsi gradualmente in dieci anni, e il fabbisogno sarebbe quindi di circa 400 milioni all'anno; ma, come ripeto, l'industria idroelettrica non ha modo di finanziarsi.

Il Governo ha fatto qualche cosa per favorire questi impianti, ma veramente è poco; e poi, quel poco che si è fatto, diciamo francamente, onorevole ministro, non è giusto, perchè la sovvenzione che dà lo Stato è modesta e costante per tutti gli impianti, qualunque sia il loro costo per unità di potenza. Il che non è logico, nè razionale.

Sarebbe come concedere la stessa sovvenzione chilometrica a tutte le ferrovie che si danno all'industria privata.

Il sussidio dello Stato deve essere anche qui integratore, deve cioè assicurare al concessionario un determinato interesse e ammortamento dei capitali che impiega nella sua industria; solo allora si fa cosa logica e giusta.

E se ella onorevole ministro vorrà prendere a cuore la questione da me sollevata, sulla quale purtroppo nessuno degli oratori si è intrattenuto, questione che, ripeto, è della massima importanza per l'economia nazionale, perchè proprio è dalla sua soluzione che dipende il dare lavoro ai nostri operai delle officine, io credo che si renderà veramente benemerito del nostro paese.

Quanto infine alla possibilità di sostituire con la corrente elettrica tutto il carbon fossile che importiamo dall'estero, diciamo pure francamente, non è assolutamente possibile!

Molti uomini autorevoli hanno sempre detto che noi avremmo potuto emanciparci

dall'estero nei riguardi dell'importazione del carbon fossile, impiegando le nostre forze idrauliche; ma ciò non è possibile e io non starò qui a ripetere quel che ho scritto nella relazione; dirò solo che nel 1913-14 abbiamo importato undici milioni di tonnellate di carbon fossile, mentre nel medesimo anno il Belgio ne ha consumati 27 milioni di tonnellate, la Russia 31 milioni, la Francia 63 milioni, l'Inghilterra 192 milioni, la Germania 250 milioni e gli Stati Uniti d'America 495 milioni!

Come vedete, l'Italia è ancora piccina nel campo delle attività industriali!

Undici milioni di tonnellate di carbon fossile in confronto di 495 milioni che ne consumava l'America.

Ora, sta in fatto che a mano a mano che noi abbiamo utilizzato le nostre forze idrauliche, è cresciuta in Italia l'importazione di carbon fossile; e imperocchè, come voi sapete, il consumo di carbon fossile sta a indicare lo sviluppo industriale di un paese, dobbiamo augurarci che colla utilizzazione delle nostre ulteriori forze idrauliche, cresca sempre la importazione di carbone, perchè così aumenterà la nostra attività industriale, cresceranno la produzione e la ricchezza nazionale, e in un maggior gettito delle nostre entrate, il bilancio dello Stato troverà la via del pareggio!

Permettete ora che nel chiudere questa prima parte del mio discorso, io formuli l'augurio che siano presto deposte le ire e le armi fratricide! All'odio di classe sostituiamo l'amore; alla lotta di classe, sostituiamo la collaborazione, e tutti concordi in una concezione più realistica della vita e della patria, procediamo uniti verso le feconde opere della pace per la pronta ricostituzione economica del nostro Paese, che significherà miglioramento delle condizioni di vita del popolo nostro. (*Approvazioni — Applausi*).

E veniamo alle ferrovie di Stato.

Mi pare che l'onorevole ministro, quando ha cominciato il suo discorso per la parte relativa alle ferrovie di Stato, abbia osservato che l'amministrazione ferroviaria riesce un pò di peso al Ministero dei lavori pubblici.

Io lo credo perfettamente e non posso che formulare nuovamente l'avviso, che ho scritto nella relazione, e cioè che si ricostituiscia l'antico Ministero dei trasporti, mettendo alla sua dipendenza i trasportiterrestri, i trasporti marittimi e i trasporti aerei.

Solo così si potrebbe forse dare un impulso anche in Italia all'aeronautica... a que-

sto nuovo ramo cioè dell'attività umana, il quale, mentre ha progredito in tutti i paesi civili, da noi ha subito un vero regresso!

Del bilancio delle ferrovie dello Stato si sono occupati oratori di tutte le parti della Camera: dall'onorevole Donati, all'onorevole Torre; dall'onorevole Olivetti, all'onorevole Mazzini; ecc. Il quadro della situazione finanziaria delle ferrovie dello Stato da tutti fu dipinto a tinte oscure.

Si è parlato di baratro per il pubblico erario e si sono attribuite le cause del forte disavanzo sia alla pleora del personale esecutivo, sia al minor rendimento del personale stesso e anche ad un certo disordine nel funzionamento dell'Amministrazione.

Ieri, interrompendo il collega Tofani, io dicevo: spero domani, quando parlerò, di dimostrare che il diavolo non è poi così nero come lo si dipinge.

Orbene, voglio dirvi, onorevole colleghi, una parola di fiducia e sapete che la fiducia è sempre un fattore di vittoria in tutte le contingenze della vita!

Desidero che il paese non rimanga sotto la spiacevole impressione che l'Azienda delle ferrovie dello Stato, continuerà, anche in avvenire, ad essere di eccessivo peso al al pubblico erario. Io sono convinto, e lo dimostrerò, che l'azienda potrà con tutta probabilità avvicinarsi al pareggio anche nel prossimo esercizio 1922-23. (*Commenti*).

Ho detto con tutta probabilità, onorevoli colleghi; ma s'intende che le previsioni che io fo, hanno il loro fondamento sopra il verificarsi di certe determinate condizioni di cui adesso vi parlerò.

Il disavanzo del 1920-21 salì a un miliardo e 45 milioni.

BALDASSARRE. Il preventivo era in pareggio.

CIAPPI, *relatore*. E siccome del consuntivo 1921-22, non abbiamo ancora gli elementi, perchè il bilancio non è ancora consumato, così non possiamo parlare a ragion veduta che dell'esercizio 1920-21.

Dunque la parte uscita dell'esercizio 1920-21, è costituita essenzialmente da tre elementi: personale, carbone e lavori, e il disavanzo verificatosi è dipeso da tutti e tre detti elementi.

Per il personale, nel 1920-21, si spesero in cifra tonda due miliardi e nove milioni; per il carbone si spese, pure in cifra tonda, un miliardo e 128 milioni, e per gli altri servizi 928 milioni, sicchè in totale si ebbero quattro miliardi e 66 milioni di spese. Le entrate complessive per contro furono tre miliardi e 21

milione, sempre in cifra tonda, ed ecco come viene fuori il *deficit* di un miliardo e 45 milioni (*Commenti*).

Esaminiamo ciascuna delle dette tre partite dell'uscita e vediamo se è possibile in ciascuna di esse realizzare delle economie nel prossimo esercizio 1922-23. Vedremo pure se nelle entrate potranno realizzarsi degli aumenti!

Cominciamo dalla prima parte: personale. Il numero degli agenti nel 1913-14 era di 148,953. Nel 1920-21 il numero degli agenti salì a 209,898. Si ebbe quindi un aumento del 40 per cento. Come voi sapete, nell'esercizio ferroviario le spese dei vari servizi si riferiscono sempre alla cifra globale delle entrate; quindi le spese del personale che nel 1913-14 rappresentavano soltanto il 40 per cento delle entrate, nel 1920-21 rappresentarono invece il 66.52 per cento; perciò due terzi degli introiti furono assorbiti dalle spese di personale. Ma questa maggiore spesa è imputabile soltanto al maggior numero degli agenti assunti in servizio, od anche a qualche altro fattore?

Signori miei, nel 1920-21 vennero concessi al personale ferroviario notevoli miglioramenti economici; onde si comprende che questi hanno avuto una duplice ripercussione nella parte passiva del bilancio; una per il cresciuto numero degli agenti e l'altra per l'aumento delle paghe! (*Commenti*).

MATTEOTTI. In tutto il mondo, non in Italia soltanto.

MAZZINI. Non nella stessa proporzione.

CIAPPI, *relatore*. Quale fu la maggiore spesa per il personale? Ricordiamo che la spesa complessiva per il personale fu di due miliardi e nove milioni; orbene la maggiore spesa del personale risultò, in confronto di quella del 1913-14, che fu, in cifra tonda, di soli 283 milioni, di un miliardo e 726 milioni, e di essa, un miliardo e 370 milioni dipese dai miglioramenti di stipendi e paghe, e soli 356 milioni dipesero dall'aumento di personale. Vedete dunque che influenza enorme ebbe l'aumento delle paghe e degli stipendi in confronto dell'aumento del personale. (*Commenti*).

D'altronde, l'Amministrazione ferroviaria non poteva sottrarsi alla concessione dei miglioramenti economici al personale, perchè occorreva dare alle paghe ed agli stipendi, il valore reale necessario ai bisogni della vita; nè poteva fare a meno di nuovo personale, in dipendenza di provvedimenti che in fondo rivestirono carattere politico; e cioè riduzione delle ore lavorative a otto,

riposo settimanale, sistemazione degli avventizi assunti durante la guerra e assunzione di mutilati e invalidi di guerra, la quale assunzione, in verità non rispondeva ad alcun bisogno reale, effettivo dell'Amministrazione ferroviaria.

Quindi, come l'altro giorno diceva il ministro dei lavori pubblici, nessuna azione moderatrice, per questa parte, poteva esercitare l'Amministrazione ferroviaria sulle spese di cui qui si tratta.

Allo stato delle cose non è poi possibile pensare ad una riduzione immediata di mercedi, perchè esse sono in generale adeguate all'attuale costo della vita; occorre quindi procedere, per quanto sarà possibile, a una riduzione numerica degli agenti, provvedendo ad una larga applicazione della legge sulla burocrazia.

A nome della Commissione, debbo compiacermi con lei, onorevole ministro, della dichiarazione che fece l'altro giorno con la quale annunciò che potrà, con l'applicazione della suddetta legge, licenziare 21 mila persone tra funzionari ed agenti.

DONATI. Le intenzioni sono buone, ma se ne assumono tutti i giorni dei nuovi, e non si mandano in quiescenza quelli che vi devono andare! (*Commenti*).

CIAPPI, *relatore*. La paga media dei funzionari ed agenti che si ebbe nel 1920-21 fu di lire 9553 per ogni persona; e allora se noi eliminiamo 21 mila impiegati, a lire 9953 ciascuno, sono 200 milioni di economie che nel 22-23 si potranno realizzare nella spesa di personale. (*Commenti*).

DONATI. Funzionari quanti ne andranno via?

BALDASSARRE. Vanno via i meno costosi.

CIAPPI, *relatore*. No, perchè applicando la legge sulla burocrazia andrà via personale di tutti i gradi, chi in pensione e chi con indennità!

Voci. E le pensioni? Ha dimenticato le pensioni?

CIAPPI, *relatore*. Le pensioni non gravano sul bilancio ferroviario! (*Interruzioni*).

BALDASSARRE. L'applicazione della legge sulla burocrazia viene a costare allo Stato più della stessa burocrazia!

CIAPPI, *relatore*. Onorevole ministro, è necessario che Ella non accolga preghiere da parte di nessuno di noi, perchè potrà darsi che molti di noi saremo sollecitati da coloro che entreranno nella schiera dei 21 mila, di adoperarci affinchè siano conservati in servizio.

Ora se anche accadesse che taluno di noi si rivolgesse a lei per atti di clemenza, Lei non accolga il desiderio di nessuno e traduca in atto il suo proposito. In questo modo saranno risparmiati 200 milioni nel bilancio ferroviario. (*Commenti*).

Fermiamo ora l'attenzione sul carbone. Nel 1913-14 il carbone costò 76 milioni; nel 1920-21 è costato un miliardo e 128 milioni. Ora il nuovo carbone non è della stessa qualità di quello inglese, per cui in effetto se ne è consumato un po' di più di quello che si consumava nell'ante-guerra; e questo maggior consumo, bisogna riconoscerlo, è dovuto a due cause; alla qualità più scadente e al disinteressamento del personale di macchina in seguito alla soppressione dei premi di economia sul combustibile attuata proprio nell'esercizio 1920-21.

Nel 1913-14 il carbone costò 36 lire la tonnellata; nel 1920-21, 417 lire la tonnellata. Inoltre mentre nel 1919-20 il consumo medio del carbone per tonnellata chilometro virtuale fu di 63 grammi, nel 1920-21 salì a 74. Il che trova anche riscontro nel consumo medio del carbone per ogni chilometro di locomotiva in marcia o in manovra, il quale consumo è salito da 19,6 chilogrammi nel 1918-19 a 20,16 chilogrammi nel 1919-20, e a 21,75 chilogrammi nel 1920-21. Onde è chiaro che il maggior consumo di combustibile è dipeso dalle due circostanze suddette, ed è opportuno, onorevole ministro, ripristinare il premio sull'economia di combustibile.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Sarà ripristinato.

CIAPPI, *relatore*. ...naturalmente, togliendo le ragioni e i motivi per i quali il personale di macchina chiese l'abolizione di detto premio. Ora qual'è l'economia che nel 1922-23 potremo fare sul carbone, in confronto del 1920-21? Nel 1920-21 il carbone fu pagato 417 lire la tonnellata; mentre nel bimestre decorso marzo-aprile è stato pagato 205 lire, e tutto lascia prevedere che nel bimestre in corso maggio-giugno sarà anche minore.

Però, se anche ammettessimo che per il 1922-23 si mantenesse il prezzo medio del carbone che si è avuto nei primi quattro mesi dell'anno corrente, e che è stato di 215 lire la tonnellata, dato lo stesso consumo di carbone del 20-21 in 2 milioni e 700 mila tonnellate si realizzerà una minore spesa per acquisto di combustibile, di lire 202 moltiplicato per 2,700,000, ossia di 545 milioni. Queste cifre sono inoppugnabili. (*Interruzioni — Commenti*); ma è evidente che la

previsione è basata sopra l'ipotesi che il carbone nel 1922-23 si mantenga al prezzo medio di 215 lire la tonnellata e che il consumo totale di carbone si mantenga nella cifra di 2,700,000 tonnellate. (*Interruzione dell'onorevole Tofani*).

Sovra altri materiali necessari all'esercizio, ravviso che si potrà realizzare un'altra economia di circa 55 milioni, di guisa che colla riduzione del personale, col minor costo del combustibile e di altre materie necessarie all'esercizio, io prevedo una minore spesa nel 1922-23, in confronto del 1920-21, di 800 milioni circa..

Quanto al terzo punto, « lavori », pur data la tendenza alla diminuzione dei salari e del costo dei materiali la costruzione, io ammetto che non vi sia variazione.

Vediamo adesso che cosa accadrà dei prodotti del traffico. Le statistiche ferroviarie si arrestano al 1917 e quindi non si hanno dati sicuri circa l'entità del traffico viaggiatori e del traffico merci dal '17 in poi. Il ritardo nella pubblicazione delle statistiche ferroviarie, è diventato ormai cronico, onorevole ministro, e perciò la prego caldamente di far subito pubblicare dalla Direzione generale delle ferrovie le statistiche per gli esercizi dal 1918 al 1921. In ciò non fo che unirvi del resto al collega Luciani che, mi pare, prendendo occasione dall'approvazione del verbale di una delle sedute dei giorni scorsi, faceva precisamente questa raccomandazione.

Non è possibile, onorevoli colleghi, conoscere le risultanze tecniche e finanziarie di una complessa azienda, come quella ferroviaria, senza avere a disposizione un'adeguata quantità di dati statistici, ed è proprio strano che siamo al mese di maggio del 1922 e non abbiamo ancora la relazione sull'esercizio 1920-21; abbiamo soltanto quella 1919-20 da cui tolgo questi dati: Merci spedite (escluso il bestiame): 1913-14 tonnellate 41,421,000; 1918-19 tonnellate 38,994,000; 1919-20 tonnellate 39,727,000.

I corrispondenti momenti di trasporto furono: tonnellate chilometri merci, 7 bilioni e 70,000,000; 10 bilioni e 266,000,000; 9 bilioni e 796,000,000 dai quali si desume che la percorrenza media dei trasporti merci risultò rispettivamente di chilometri 170, 263 e 246; il che significa che nel 19-20 in confronto del 13-14, aumentò la percorrenza media dei trasporti, ossia che nel 19-20 non si ebbero le spedizioni per brevi percorrenze; ciò del resto doveva avvenire per l'aumento delle tariffe.

TOFANI. Non c'è più il piccolo cabotaggio e la media è salita.

CIAPPI, *relatore*. Veniamo al traffico.

I prodotti del traffico viaggiatori e merci nel 19-20, furono di lire 1,815,740,000; nel 20-21 salirono a lire 2,695,400,000; nel 21-22, ci soccorre la cifra data dal ministro l'altro giorno. Egli disse che i prodotti del traffico nei primi otto mesi dell'esercizio 21-22, hanno avuto un aumento, rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, di 108 milioni; dunque se nei primi otto mesi dell'esercizio si sono avuti 108 milioni di aumento, è lecito ritenere che negli ultimi quattro mesi sia per verificarsi un ulteriore aumento di 54 milioni, senza tener conto che le liquidazioni di molte spedizioni si fanno a fine esercizio. Ma ammettiamo pure che l'aumento di 108 milioni rimanga stazionario; segue che i prodotti del traffico pel 21-22 saranno per lo meno 2,800,000,000.

TOFANI. C'è diminuzione.

CIAPPI, *relatore*. Non c'è diminuzione; ho citato cifre esatte. Riepilogando dirò che nel 1919-1920 i prodotti del traffico furono in cifra tonda di un miliardo e 816 milioni; nel 1920-21 salirono a 2 miliardi e 695 milioni; nel 1921-22 io ritengo che raggiungeranno i 2 miliardi e 800 milioni; quindi, con una estrapolazione, potremmo dedurre la cifra dei prodotti del traffico pel 1922-23, perchè certi fenomeni economici rispondono a determinate leggi, come i fenomeni demografici, i fenomeni sociali, ecc.; in altri termini, quando noi vediamo che l'andamento delle cifre tende all'ascesa, dobbiamo di necessità ritenere che l'ascesa continui; d'altronde, dobbiamo avere anche un po' di fiducia nella ripresa delle nostre attività economiche!

TOFANI. Con la fiducia non si pagano i debiti.

CIAPPI, *relatore*. Abbiate pazienza! lasciatemi avere questa fiducia! Io penso che sia possibile al nostro Stato, con le sue sole energie, di ricostituirsi sollecitamente.

E allora, onorevoli colleghi, io vi dico: se anche i prodotti del traffico non dovessero aumentare nel 1922-23 in confronto del 1921-22, e restassero nella cifra di 2 miliardi e 800 milioni, avremmo sempre 105 milioni in più del 1920-21; pertanto la diminuzione delle spese salirebbe a 905 milioni, e noi ci avvicineremmo al pareggio; ma anche quando il pareggio non si avesse nel 1922-23, io confido che si avrà nell'anno successivo.

Se poi, nell'incertezza degli eventi, che è caratteristica dell'epoca in cui viviamo, que-

ste previsioni non fossero per realizzarsi pienamente, tuttavia ogni pessimismo non potrebbe negare che dopo gli anni degli spaventosi *deficit* del bilancio, l'esercizio ferroviario verrebbe ad avvicinarsi all'auspicato pareggio; e di ciò si dovrebbe esser paghi, anche in considerazione che il nostro servizio ferroviario, più che rispondere ad un puro concetto industriale, deve secondo me dirigersi alla tutela degli interessi generali del paese. (*Approvazioni — Commenti*).

Ciò premesso, io credo che il ministro possa senza perplessità assolvere l'impegno assunto di concedere una congrua indennità di carica ai funzionari dei primi sei gradi, dalla attività dei quali dipende molto il buon andamento del servizio; così si verrà anche a compiere un'opera di giusta ed un'utile differenziazione fra il personale direttivo e il personale esecutivo; perchè, onorevoli colleghi, dei provvedimenti economici emanati a favore del personale ferroviario dal 1918 in poi, solo quello che fu — mi sia consentito di dirlo — preparato da me, dopo intenso lavoro compiuto coi rappresentanti del Sindacato ferroviari, dell'Associazione sindacale e del Sindacato economico, e attuato dal ministro De Nava con decreto delli 11 giugno 1919, solo quel provvedimento, dicevo, tenne conto della diversità di grado e, in ogni grado, dal settimo al sedicesimo, della anzianità; sicchè mantenne quella doverosa differenziazione fra i sedici gradi in cui si divide il personale.

Ma tutti i provvedimenti successivi accordarono aumenti e caroviveri in maniera uniforme, dal manuale al capo-divisione, introducendo così una politica livellatrice, sanzionata dalle ultime tabelle organiche, le quali purtroppo condussero a questo risultato di invertire i valori intellettuali in confronto di quelli manuali.

Ed in vero, dalle attuali tabelle organiche, si rileva che, per esempio, un ingegnere ha 1173 lire al mese, mentre un capo-tecnico, che entra soltanto con sufficiente cultura, ne ha uno di 1221 lire al mese; un capo-deposito, del decimo grado, ne ha uno di 1370 lire, e un fuochista (13° grado) ha uno stipendio di 1042 lire al mese!

SARDELLI. Ma il fuochista, raggiunge quello stipendio dopo venti anni.

CIAPPI, *relatore*. No, dopo quindici anni. Ma lasciamo stare. Certo è che queste cifre sono molto stridenti e la concessione della indennità di carica, costituisce una questione non solo di giustizia, ma anche di avvedutezza politica.

L'azienda ferroviaria. poggia, infatti, sulla disciplina; se si avviliscono, con trattamento non corrispondente alle loro mansioni, i funzionari che sono il corpo devoto e fidato dell'amministrazione; se il loro lavoro viene valutato alla pari, o meno, di quello delle categorie dipendenti, si viene a disamorare i funzionari, e quel che è peggio, a diminuire quel prestigio e quella autorità che sono loro indispensabili.

Io confido anche, onorevoli colleghi, che fra qualche anno sarà possibile ridurre le tariffe ferroviarie; la loro riduzione contribuirà senza dubbio ad accrescere il traffico che; secondo i dati che posseggo, sembra rimanere stazionario.

Consentitemi, onorevoli colleghi, che, oltre alle ragioni che ho precedentemente indicate, per le quali io nutro fiducia in un notevole miglioramento nell'andamento finanziario delle ferrovie, ne aggiunga un'altra che merita di essere tenuta presente; e cioè la applicazione razionale ed equa del principio delle otto ore di lavoro.

Il mio pensiero in proposito è stato, non qui, ma fuori di qui, alterato; onde desidero chiarirlo.

L'applicazione del principio delle otto ore aumentò di necessità, come dissi, il personale, e accrebbe, di conseguenza, le spese; ma io affermo che la conquista delle otto ore di lavoro, preceduta da tanti anni di sacrifici e di lotte, deve essere mantenuta, a dimostrazione sicura che lo Stato italiano non recede dalle concessioni liberali verso le classi lavoratrici e che assolto un impegno, non trova poi la via per svincolarsene.

Dobbiamo difendere gli interessi dello Stato, che sono quelli della nazione, ma dobbiamo anche tenerne alti l'autorità e il prestigio; il che non si farebbe vulnerando il principio delle otto ore di lavoro, che è vanto della democrazia di aver difeso e attuato.

BALDESI. E un pochino anche nostro.

CIAPPI *relatore*. Ora, sul principio delle otto ore, sono lieto di aver potuto constatare che siamo tutti d'accordo.

Si deve solo riesaminare l'applicazione del principio stesso. In un argomento così delicato e grave occorre essere aperti e sinceri.

Dobbiamo considerare nelle otto ore solo il periodo strettamente lavorativo? Se questa fosse la esatta interpretazione del principio, evidentemente, per certe categorie di ferrovieri, onorevoli colleghi, il beneficio non si avvertirebbe! Si osserva d'altronde che

altro è « lavoro » altro è « presenza »; ed è appunto qui che sta il dissidio, il quale va composto con senso di equità dalle parti interessate.

Io dissi che integro deve essere per i nostri ferrovieri il beneficio da poco tempo loro assicurato ed aggiunti che l'attuazione del provvedimento — così è scritto nella relazione — non doveva andare al di là della concessione fatta e dello spirito che la informò.

Non dovete quindi obiettarvi che si tratti di una frase ambigua e che in tal modo non sia scongiurata l'alterazione della conquista ottenuta dai ferrovieri. Per alcune categorie di essi, anche le ore di presenza debbono avere un'equa valutazione, perchè là dove non si tratti di periodo connesso ad una prestazione di opera, allora soccorrono le ragioni superiori di giustizia e direi di serietà, che si oppongono a che le conquiste sacre del lavoro, servano a tutelare ingiustificate, e costituiscano nella gran massa dei ferrovieri dei privilegiati di fronte ai sacrificati. Quindi nell'attuazione del principio occorre fare in modo che ogni agente, dia nel periodo delle otto ore, il maggior numero possibile di ore di lavoro effettivo, essendo otto il punto direi così assintotico.

In ordine agli altri inconvenienti lamentati dai vari oratori: Olivetti, Mazzini ed altri, sull'andamento dell'azienda delle ferrovie dello Stato, e sulla necessità di introdurre riforme organiche nel suo ordinamento io osservo che nei diciassette anni di gestione ferroviaria, da parte dello Stato, si ebbero più Commissioni incaricate di preparare la riforma col precipuo intento di semplificare l'amministrazione, e tuttavia l'ossatura di questa è rimasta la stessa. Ricordo anzi che nel 1911 attendendosi appunto alla semplificazione ed al conseguimento delle economie, si venne al risultato di creare due nuovi compartimenti: quello di Bari e quello di Bologna. Ultimamente si riunirono, e fu bene, i ser vizi di segreteria e di personale; però i posti superiori rimasero pressochè quelli di prima.

Si è molto parlato anche dell'autonomia dell'azienda ferroviaria, che è un tema vecchio e dibattutissimo. Il concetto che secondo me dovrebbe prevalere è quello di lasciare all'azienda ferroviaria la più ampia libertà nella gestione speciale, ossia di lasciarla all'infuori di quelle pressioni politiche di cui fece parola l'onorevole Olivetti; ma allorchè si manifesti, e questo accade di frequente, un interesse d'ordine generale e

politico, allora bisogna riconoscere nel Governo tutta l'autorità per intervenire. A tale concezione conduce la natura propria dell'esercizio ferroviario, la visione di svariati interessi che ad esso si connettono e gli scopi che lo Stato si è prefisso nell'assumerlo. Gli abusi che si possono compiere e che vanno denunciati e censurati, non debbono far perdere la caratteristica propria dell'esercizio delle ferrovie dello Stato, ed ostacolare, quando sia necessario, l'intervento del Governo.

Io credo che anche lei, onorevole ministro, nella sua breve permanenza a quel posto abbia avuto occasione di sentire il peso di quest'autonomia. Quando fui sottosegretario di Stato ai trasporti e poi ai lavori pubblici, nonostante i buoni rapporti con gli alti funzionari delle ferrovie, io feci un esperimento molto doloroso!

Comunque, la Vª Commissione non ha difficoltà di dichiarare: 1º) che conviene con parecchi oratori essere necessario che l'ufficio di presidente del Consiglio di amministrazione debba essere coperto da persona diversa da quella del direttore generale, come è d'avviso che occorra nominare due vice-direttori generali: uno per l'esercizio e l'altro per l'amministrazione; non può il direttore da solo attendere a tutti gli svariati servizi e avere la competenza necessaria in tutti i rami dell'Amministrazione; 2º) che a raccogliere il desiderio dei vari oratori intorno alla necessità di vedere eliminati i suddetti inconvenienti, la Commissione dei lavori pubblici, intende presentare, come difatti presenta a mio mezzo, il seguente ordine del giorno: « La Camera invita la Commissione parlamentare di vigilanza sulle ferrovie dello Stato, a presentare al Parlamento insieme con la sua prossima relazione, le proposte che crederà di formulare tenendo presenti anche gli altri rilievi mossi sull'andamento dell'azienda delle ferrovie dello Stato nella discussione del bilancio dei lavori pubblici ».

E veniamo all'ultima parte del mio discorso.

PRESIDENTE. Elettificazione! (*Ilarità*).

CIAPPI, relatore. Mirabile intuito! (*Si ride*).

Mi accorgo che è da parecchio tempo che parlo ed io non voglio abusare della pazienza della Camera, volgerò quindi rapidamente alla fine.

D'altronde credo di aver detto cose importanti, specie perchè confortate dall'appog-

gio e dal consenso dei miei colleghi della V Commissione. (*Bene!*)

L'elettificazione, onorevoli colleghi, era questione che doveva restare in un campo strettamente tecnico ed economico, ma purtroppo dobbiamo constatare che è entrata anche nel campo politico.

Confrontando la trazione elettrica con quella a vapore sotto il punto di vista della comodità evidentemente dobbiamo subito dire che la trazione elettrica rappresenta un progresso indiscutibile di fronte all'altra.

Ed in vero, taluno paragona il rapporto tra i due sistemi a quello che sussiste tra la automobile in servizio pubblico e la corriera postale, tra la lampada elettrica e la lucerna ad olio, perchè evidentemente si viaggia assai meglio in ferrovia elettrica, che in quella a vapore, specialmente se si debbono attraversare gallerie in salita.

Ma per fare il confronto tra la trazione elettrica e quella a vapore dobbiamo prendere in esame anche l'elemento economico; dobbiamo cioè mettere da un lato gli oneri annuali derivanti dalle maggiori spese d'impianto richieste dalla trazione elettrica; e si comprende che maggiori spese d'impianto vi debbono essere: difatti quando abbiamo messo il binario sulla sede stradale e adottiamo la trazione a vapore bastano per l'esercizio ferroviario il treno e la locomotiva; ma se vogliamo adottare la trazione elettrica oltre alla sede stradale e all'armamento dobbiamo impiantare i pali, i fili di sospensione e le linee di contatto; dobbiamo inoltre collocare dalle centrali idroelettriche alle sotto stazioni di trasformazione e a da queste alle dette linee di contatto, i fili di alimentazione. Le quali opere non sono necessarie per la trazione a vapore. Infine alle locomotive a vapore dobbiamo sostituire le locomotive elettriche.

Evidentemente queste spese vengono fatte in conto capitale, ma dei loro interessi e ammortamento bisogna tener conto nella previsione delle spese di esercizio; nelle quali dobbiamo poi contemplare anche la spesa per l'energia elettrica necessaria alla trazione.

Dall'altra parte del confronto economico dobbiamo mettere il risparmio che facciamo nella spesa per il consumo di combustibile e le economie che sono proprie della trazione elettrica.

Gli entusiasti della trazione elettrica ebbero buon giuoco quando il prezzo del carbone salì a cifre altissime, mentre il kilowattora si manteneva a prezzo basso.

Il prezzo del carbone salì infatti nel servizio ferroviario a più di 40 centesimi il chilo, mentre l'energia elettrica costava ancora 4 centesimi il kilowath.

E siccome in trazione elettrica un kilowatt-ora rappresenta due chilogrammi di carbon fossile, così in quell'epoca quattro centesimi di energia elettrica equivalevano a più di ottanta centesimi di carbone. Onde si comprende come, in quel momento, la trazione elettrica presentasse un grande vantaggio economico su quella a vapore, pur tenuto conto degli oneri delle spese d'impianto.

Ma ora le parti sono invertite: il carbone è disceso notevolmente, e l'energia elettrica, invece, va crescendo di prezzo.

BALDESI. Perché?

CIAPPI, *relatore*. Se facciamo gli impianti idroelettrici adesso, cogli alti costi delle costruzioni!...

BALDESI. Ma andranno diminuendo anche quelli...

CIAPPI, *relatore*. Aspetti, onorevole Baldesi, senta quello che sono per dire.

Gli impianti fatti ora costano molto, e il materiale di trazione elettrica costa più di quello a vapore.

Nella mia relazione ho indicato il costo presente dell'elettrificazione; esso risulta in media per chilometro di linea di 550,000 lire.

Per ogni tre chilometri poi, ci vuole una locomotiva elettrica; e mentre una locomotiva a vapore costa circa 800,000 lire, una locomotiva elettrica costa 1,350,000 lire; quindi, per ogni chilometro di linea, occorrono circa 450,000 lire pel materiale di trazione.

Di modo che, in complesso, per ogni chilometro da elettrificare ci vuole una spesa di un milione fra attrezzatura elettrica e materiale di trazione.

Ora, intendiamoci bene: io non sono contrario alla trazione elettrica, ma dico che occorre far precedere la trasformazione dell'esercizio di una linea, da un accurato studio economico.

Un grave errore forse fu commesso dai tecnici; e fu quello di aver lasciato supporre che l'elettrificazione fosse in ogni caso conveniente, anche sotto il punto di vista economico, e si dovesse sostituire a quella a vapore. Onde si disse: dal momento che la trazione elettrica rappresenta un progresso reale su quella a vapore, ed è anche più vantaggiosa, perchè non preferire la trazione elettrica a quella a vapore?

L'elettrificazione per altro, onorevoli colleghi, ancora ha da lottare contro qualche incognita tecnica; e difatti per quanto l'Italia sia stata la prima nazione a risolvere tecnicamente il problema della trazione elettrica, tuttavia abbiamo ancora bisogno di studiare.

Il Consiglio superiore delle acque, seconda sezione, mentre infatti deliberò di attuare il sistema trifase a bassa frequenza nell'Italia settentrionale, viceversa credette, per l'Italia meridionale, che si presentassero delle condizioni per cui non si poteva, a tutta prima, stabilire se convenisse la corrente continua, o la stessa corrente trifase, ma a frequenza alta, cioè a frequenza industriale.

Ed allora deliberò di procedere a due esperimenti prima di accingersi all'elettrificazione delle ferrovie dell'Italia meridionale.

Dal fatto adunque che l'elettrificazione ancora ha da lottare con qualche incognita tecnica e costa molto, si dovrebbe comprendere la necessità di diffondere a poco a poco il nuovo sistema.

Invece, esso fu oggetto sin dal primo momento dopo l'armistizio, di un programma a dire il vero troppo grandioso. Un primo decreto-legge infatti, imponeva le elettrificazioni di 6000 chilometri di ferrovie; per fortuna un decreto successivo dell'onorevole De Nava ridusse il programma a 4000 chilometri, e poi un altro lo riduceva ancora.

Ma adesso si è tornati ad un programma un po' più grandioso: circa 5100 chilometri di cui 600 già elettrificati. Naturalmente questi programmi assunsero tal volta anche carattere regionale, e perciò entrarono nel campo politico.

Ed in vero è ora il Mezzogiorno che si lagna di essere escluso dalla elettrificazione; stamane è stato il collega onorevole Netti che ha portato i lamenti dell'Italia centrale per il ritardo della elettrificazione della Roma-Ancona; ed ora è questo, ora è quello, che già vuol vedere elettrificata la sua linea! Tutto questo sta bene, tutti questi desideri sono legittimi; ma purtroppo nessuno si preoccupa se oggi il carbone è a buon mercato e se gli impianti costano troppo e il nostro bilancio è dissestato!

D'altra parte il Governo desidera contentare tutti e perde la visione della sostanza del problema che è questa: estendere la elettrificazione dove e quando si presenti come cosa utile. Occorre dunque applicare sì la trazione elettrica, ma solo là dove essa sia richiesta da necessità tecniche di eser-

cizio, e anche là dove riesca vantaggiosa sotto il punto di vista economico! e quindi occorre attendere di elettrificare dove la trasformazione, eseguita oggi, rappresenterebbe uno sperpero di capitali, capitali, che non abbiamo!

Eseguita invece successivamente, quando cioè costerà meno, ossia quando le condizioni economiche del nostro Paese saranno migliorate, allora essa rappresenterà un vero vantaggio anche sotto il punto di vista finanziario.

Onorevoli colleghi, quando il Governo ci presenterà il disegno di legge per chiedere stanziamenti di somme notevoli da spendere in conto capitale per elettrificazioni, bisognerà dunque vedere quale ripercussione esse avranno sulle spese di esercizio, prima di approvarle.

L'elettrificazione di 4500 chilometri di ferrovie, come è disposta nel disegno di legge che il collega Micheli presentò al Senato nello scorso febbraio, porterà secondo il mio calcolo un aggravio al bilancio ferroviario, di circa 400 milioni all'anno, sino alla rinnovazione degli impianti e del materiale.

Quindi, mentre prima dicevo con soddisfazione che il bilancio delle ferrovie dello Stato si avvicinava al pareggio, ora dico che se elettrificassimo tutti i 4500 chilometri, previsti nel progetto Micheli, sospingeremmo il bilancio dello Stato verso i forti disavanzi!

NETTI ALDO. Ma risparmieremo un milione e 800 mila tonnellate!

CIAPPI, *relatore*. Bisogna tener presente, onorevole Netti, che le cifre contenute nella relazione Micheli, e mi auguro che siano state indicate in buona fede, sono tutte forzate. Lì si afferma infatti che 4500 chilometri di ferrovie elettrificate, porteranno un risparmio di un milione e 800 mila tonnellate, come dice lei, ma il consumo di carbone per tutta la rete è di 2 milioni e 700 mila tonnellate, e quando l'onorevole Riccardo Bianchi studiò il problema, ritenne che i primi 2000 chilometri di ferrovie da elettrificare in Italia, per i quali la elettrificazione si impone, (essi sono costituiti dalle linee a forte pendenza e a forte traffico, e da quelle che corrono per buon tratto in galleria, dove le esigenze dell'esercizio ferroviario e la salute dei passeggeri, richiedono la trazione elettrica), ebbene, dicevo, il Senatore Riccardo Bianchi riteneva che dalla elettrificazione dei detti 2000 chilometri di linee si sarebbe realizzata una economia, nel

consumo di combustibile, di sole 500 mila tonnellate.

Ora, vi pare possibile, onorevoli colleghi, che per 4500 chilometri si arrivi al risparmio di un milione e 800 mila tonnellate anche ammesso che oggi si consumi un po' più di carbone?

Qui c'è un errore.

Io ammetto che, al massimo, elettrificando i 4500 chilometri di ferrovia, previsti dal detto disegno di legge, noi risparmieremo al massimo un milione e 200 mila tonnellate di carbone.

Consumando un milione e 200 mila tonnellate di carbone di meno, al prezzo di lire 190 la tonnellata, noi risparmieremo circa 230 milioni di lire.

NETTI. La relazione parla di 5,100 chilometri.

CIAPPI, *relatore*. La relazione parla infatti di 5,100 chilometri, ma di essi, 600 sono già elettrificati, quindi resta l'elettrificazione di 4500. Ora elettrificare 4500 chilometri, significa spendere 4 miliardi e mezzo.

Mi domandava il collega Baldesi nel suo discorso: che significa onorevole Ciappi che questa spesa ha una influenza finanziaria del 12 per cento sull'esercizio ferroviario?

Glielo spiego subito. Sulla spesa in conto capitale di 4 miliardi e mezzo, bisogna evidentemente pagare gli interessi; e poi, siccome il materiale elettrico si deteriora rapidamente, è necessario mettere da parte ogni anno una quota per il suo rinnovamento.

BALDESI. Quello è comune!

CIAPPI, *relatore*. No, per carità! Il materiale elettrico è un materiale che deperisce dopo brevissimo tempo, e tutti gli industriali, comprese le Ferrovie, valutano al 6 per cento la quota di interessi sulla spesa di impianto; e al 6 per cento la quota di ammortamento e di manutenzione. Quindi, in totale, viene fuori il 12 per cento, e il 12 per cento sui 4 miliardi e mezzo forma 540 milioni.

A questa cifra bisogna poi aggiungere il costo dell'energia elettrica a proposito del quale l'onorevole Mazzini mi rimproverava di avere nella relazione valutato questo costo a soli 10 centesimi il kilowatt. E, infatti, egli ha ragione: è troppo poco. Ma lei vede, onorevole Mazzini, che se aumento questa cifra, evidentemente cresce l'onere dipendente dalle spese di trazione! Comunque io ho calcolato una spesa annua di 100 milioni per l'energia elettrica al prezzo di lire 0,15 il kilowatt; così che, mettendo insieme interessi, ammortamento e manutenzione degli

impianti, valutati a 540 milioni e il costo dell'energia valutato a 100 milioni, abbiamo 640 milioni; togliendo l'economia del carbone in 230 milioni residuano 410 milioni di disavanzo (*Commenti*).

Vi è ora da tenere conto di altri elementi di economia. Però bisogna sapere che ove un centro idroelettrico non funzioni, l'esercizio delle linee può rimanere interrotto, come quando si verifica un danno nella locomotiva. (*Interruzioni del deputato Baldesi*). È vero onorevole Baldesi, che il primo timore può essere fondato solo quando il centro di alimentazione è uno solo, mentre il dubbio non ha ragione di essere quando venga costruita una rete ben connessa di linee elettrificate, che abbia riserve elettriche di generatrici e di circuiti.

Ma queste riserve bisogna predisporle ed esse costano e allora l'onere degli impianti nel piano finanziario si accresce e le ulteriori economie scompaiono.

Concludendo le mie considerazioni sulla elettrificazione, dichiaro onorevoli colleghi che la Commissione permanente dei lavori pubblici non intende di ostacolare i desideri delle varie regioni d'Italia di vedere elettrificate le loro linee, ma ritiene che elettrificare in questo momento altri chilometri oltre i primi duemila del progetto Bianchi, significa aggravare le condizioni già disastrose del bilancio dello Stato e convenga quindi attendere momenti migliori per l'elettrificazione delle altre linee.

Onorevoli colleghi, ho finito! Trattando del bilancio ferroviario, procurai di attenuare nei limiti del giusto le malinconiche impressioni che il *deficit* risveglia. Ma, nel chiudere il mio discorso, mi sia consentito di aprire l'animo alla speranza e ad un certo sentimento di orgoglio nazionale.

Nei giorni dal 18 al 30 aprile ultimo scorso si tenne a Roma il nono congresso internazionale ferroviario. Convennero qui i rappresentanti delle ferrovie di tutto il mondo, ed essi ebbero occasione di constatare e affermare che l'Italia, per quello che fece nel campo tecnico-ferroviario e per quello che sta facendo, è nazione che anche nell'esercizio ferroviario sa di poter essere alla testa di ogni progresso. (*Commenti*).

Qui da noi, dove l'ingegneria ferroviaria compì opere che meravigliarono il mondo per imponenza ed arditezza; dove l'elettrificazione ebbe la sua consacrazione ed ottenne risultati che in altri paesi non si raggiunsero; qui dove, dopo una naturale depressione, già si avvertono i segni di una nuova attività che

vuole affermarsi e trionfare, è lecito nutrire la fiducia che anche l'esercizio ferroviario, oggi preoccupante, concorrerà efficacemente al tanto desiderato ed auspicato risorgimento delle fortune della patria! (*Vive approvazioni — Applausi — Molte congratulazioni*).

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

Presentazione di un disegno di legge e di una relazione.

LANZA DI SCALEA. *ministro della guerra*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LANZA DI SCALEA, *ministro della guerra*. Mi onoro di presentare alla Camera il seguente disegno di legge: Conversione in legge, con una aggiunta approvata dal Senato, del Regio decreto 22 agosto 1920, n. 2263 modificante il decreto luogotenenziale 24 giugno 1915, e il Regio decreto 16 settembre 1919 contenenti disposizioni relative al matrimonio dei militari del Regio esercito e della Regia marina.

PRESIDENTE. Dò atto all'onorevole ministro della guerra della presentazione di questo disegno di legge, che sarà trasmesso alla quarta Commissione permanente.

L'onorevole Falcioni ha facoltà di recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

FALCIONI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Approvazione della convenzione dell'Unione monetaria latina conclusa a Parigi il 9 dicembre 1921, tra il Belgio, la Francia, la Grecia, l'Italia e la Svizzera, addizionale a quella sottoscritta a Parigi, il 6 novembre 1885.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Per alcune indiscrezioni sull'opera della Commissione d'inchiesta della guerra.

GIUFFRIDA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUFFRIDA. Chiedo alla Camera pochi minuti di attenzione. Il giornale *La Tribuna* di stasera, sotto il titolo: « L'inchiesta sulla guerra accerta gravi responsabilità sul conto dell'onorevole Giuffrida — gli ex ministri Miliani e Raineri censurati » pubblica quanto segue:

« La Commissione d'inchiesta sulla guerra ha tenuto stamane una nuova importante

riunione. Ormai il lavoro di questa Commissione è nel periodo delle conclusioni; e queste sono spesso di supremo interesse per gli accertamenti a cui portano, sia per la parte riguardante la responsabilità di individui, sia per i recuperi a favore dell'amministrazione dello Stato.

« Stamane la Commissione, dopo una discussione breve, ha approvato due relazioni della sotto commissione E: l'una riguardante l'« acquisto di trattori e di motoaratri in America ed in Italia »; l'altra riguardante il « Consorzio vendita alluminio »; l'una e l'altra giungono a conclusioni gravi.

« L'acquisto dei trattori e delle attrici — fatto per conto del Ministero di agricoltura industria e commercio — si effettuò negli anni 1917-18. E sono emerse responsabilità assai gravi giuridiche, politiche ed amministrative; responsabilità che sono, oltrechè a carico di taluni funzionari dello Stato, anche a carico (salvo un nome perchè di persona che non appartiene a questa Assemblea) dell'onorevole Giuffrida, allora direttore generale dell'ufficio approvvigionamenti agricoli. Poi appaiono, e non vanno esenti da censura anche quegli che furono i ministri di agricoltura del tempo; e cioè gli onorevoli Miliani e Raineri ».

Fin qui la notizia apparsa sulla *Tribuna* e che, a quanto risulterebbe da comunicazioni fatte nei corridoi, avrebbe qualche fondamento di verità. Ora perchè la Camera non sia tratta in errore da questo viluppo di parole gravi e velenose, desidero dichiarare subito che io sono stato interrogato da un membro della Commissione d'inchiesta, per informazioni e non per contestazioni, sopra il seguente fatto: cioè, sull'acquisto dei trattori e di aratri americani fatto coi fondi del Governo americano, controllati dallo stesso Governo americano.

Questi acquisti ammontano in cifra tonda a dieci milioni di dollari che, addebitati a un cambio medio di 6.75, importano una spesa di circa 70 milioni di lire.

Se le mie informazioni sono esatte, di questo materiale sarebbero già stati venduti circa i due terzi, e lo Stato avrebbe recuperato 65 milioni di lire, oltre all'utilità tratta dal lavoro compiuto dai trattori nel periodo più tremendo della guerra, tanto per l'aratura quanto per la trebbiatura.

Al sottoscritto poi, che era oberato da centomila altre occupazioni in quel periodo di tempo, si farebbe soprattutto carico, se le mie informazioni non sono inesatte, di non avere commessa la viltà di sconfessare un dipendente.

Ora io lascio alla Camera di apprezzare se sia corretto che, contrariamente a tutti i precedenti, da una Commissione parlamentare di inchiesta debbono venire addebitati a un membro del Parlamento, non con comunicazioni alla Camera, ma con indiscrezioni alla stampa. (*Approvazioni*).

Io lascio anche alla Camera di giudicare se su ottanta miliardi di spese di guerra, si debba cominciare dall'esaminare una spesa che non ha portato danno. E lascio alla Camera di trarre le conseguenze e di intuire le ragioni di ciò.

Da mia parte io ho preso la parola, non per anticipare una discussione, ma per reclamare e sollecitare la discussione. E quindi invoco dal Presidente della Camera, e invoco dall'Assemblea tutta, che la Commissione parlamentare d'inchiesta sia chiamata a presentare al più presto all'Assemblea la sua relazione coi documenti, perchè tutti i colleghi, con informata coscienza, possano conoscere e giudicare me e gli altri. (*Approvazioni*).

Questa domanda affido alla vostra equità. Faccio tacere il mio legittimo rammarico per l'atto del quale parlerò più diffusamente in altra ora.

Ma un rincrescimento devo esprimere, che cioè non sia stata accolta la proposta che mi si dice stata fatta da un membro della Commissione, di sequestrare il mio patrimonio privato.

Io ne sarei stato lieto, onorevoli colleghi, perchè avrei potuto dimostrare che si possono amministrare decine di miliardi, ed adempiere al dovere di amministrarli onestamente. (*Applausi — Commenti*).

CARNAZZA GABRIELLO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARNAZZA GABRIELLO. Ho chiesto di parlare nella qualità di presidente della Commissione parlamentare di inchiesta, però la Camera comprenderà di leggieri come io non possa nemmeno accennare a una qualsiasi risposta a quello che l'onorevole Giuffrida ha creduto di dire a sua difesa.

GIUFFRIDA. Non ho bisogno di difesa!

CARNAZZA GABRIELLO. Allora lo ha detto a sua accusa! (*Interruzione dell'onorevole Saitta*).

PRESIDENTE. Faccia silenzio, onorevole Saitta!

GIUFFRIDA. È una bega elettorale!

CARNAZZA GABRIELLO. Signor Presidente. Quest'ultima parola « una bega elettorale » mi impone la necessità di dire alla Camera questo: la sottocommissione che si è occupata di questa materia è composta di

collegi di questo e dell'altro ramo del Parlamento, e ad essa non sono mai intervenuto.

Non ho preso alcuna parte nè nelle indagini nè nella formazione della relazione. La Commissione ha ad unanimità approvato le conclusioni della sottocommissione che aveva fatto le indagini e la relazione.

C'è stata, è vero, una proposta non nel senso indicato dell'onorevole Giuffrida, ma c'è stata una proposta di più gravi sanzioni, ed io sono stato tra coloro che a questo si sono opposti.

GIUFFRIDA. Quali gravi sanzioni?

CARNAZZA GABRIELLO. Questo ho detto per la mia persona, che è stata chiamata con questa affermazione che si tratta di beghe elettorali.

Ho la coscienza di essere molto al di sopra, nell'esercizio altissimo delle funzioni che la Camera mi ha affidato, e, onorevoli colleghi - vedo l'onorevole Treves, e l'onorevole Merizzi - di tutte le parti della Camera, possono attestare se sia venuto meno in nessun momento a questa serenità assolutamente doverosa.

Riguardo poi alla questione che involge la indiscrezione del giornale nel pubblicare le conclusioni della Commissione, io dirò alla Camera che la Commissione, la quale ha un lavoro certamente ingente e ponderoso, non poteva e non può espletare il suo compito in un termine più breve di quello che le è stato assegnato. Certamente la Commissione lo espletterà nel termine che ha avuto e non chiederà alcuna proroga perchè essa è la prima a sentire il dovere di presentare al Parlamento i risultati delle sue indagini. Queste indagini sono state fatte su tutti i campi dell'attività dello Stato nel periodo della guerra. Esse hanno portato in moltissimi casi all'accertamento di responsabilità e alla dichiarazione di debito di industriali verso lo Stato. La Commissione ha agito col maggior rigore, ma nello stesso tempo con la maggiore giustizia in tutti questi casi. È vero, non è possibile che sia impedita la indiscrezione di qualche giornale, non solo non è possibile, dirò che forse non è nemmeno utile; anzi la Commissione aveva esaminato la possibilità di fare un comunicato ufficiale della Commissione stessa riguardo ai risultati di quelle inchieste che sono state dalla Commissione all'unanimità approvate nella riunione di stamane. Ma è stato rilevato, e sono stato io a farlo rilevare, che di fronte al nostro dovere di comunicare ai nostri mandanti, alle due Camere, i risultati delle nostre indagini, il comunicato che ufficial-

mente promanava dalla Commissione d'inchiesta poteva suonare irriverenza verso le Assemblee legislative che il mandato avevano dato. Certo può essere da deplorare che comunicazioni si facciano ai giornali, ma sarebbe da deplorare maggiormente se queste comunicazioni non corrispondessero alla verità. Ora, onorevole Giuffrida, tutti gli altri colleghi, tutti coloro di cui, per dolorose necessità del nostro ufficio, noi siamo obbligati a esaminare la loro condotta e giudicare con un giudizio che può essere fallibile, come quello di ogni uomo, avranno campo il più largo di esaminare e difendere o di attaccare le conclusioni della Commissione, ma non è lecito dire che questa procede con un minore scrupoloso senso del suo dovere e della responsabilità che essa ha.

GIUFFRIDA. Della Commissione non ho parlato, ma di lei personalmente.

CARNAZZA GABRIELLO. Questo sento di dire alla Camera e ritengo che vorrà usare alla Commissione almeno la cortesia di attendere le sue relazioni, prima di discuterle molto unilateralmente, sentendo coloro che da quelle relazioni possono essere colpiti. (*Approvazioni — Commenti*).

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

GIUFFRIDA. L'onorevole Carnazza ha detto che vi era una proposta di gravi sanzioni. Credo che egli sentirà il dovere di completare le sue informazioni, dicendo quali erano le proposte che erano state fatte a carico della mia persona.

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

MERIZZI. Ho ascoltato le parole pronunciate dall'onorevole Giuffrida. Consento con lui nella protesta vivissima contro coloro che, abusando della possibilità in cui si sono trovati, hanno comunicato a giornali le deliberazioni della Commissione. Ma nello stesso tempo dichiaro che non posso accettare la protesta che l'onorevole Giuffrida ha portato contro la Commissione d'inchiesta.

Egli, rispondendo all'onorevole presidente della Commissione, ha dichiarato che non aveva portato l'accusa contro la Commissione. Io accetto questa sua dichiarazione, come rettifica delle frasi violente che ha pronunciate contro la Commissione d'inchiesta. Mi permetta la Camera di dire che la posizione dei membri della Commissione è tutto quello che si può immaginare di più angustioso e doloroso.

Se per violazioni del segreto che dovrebbe accompagnare l'opera della Commissione,

che non possono essere onestamente imputate ai membri responsabili della Commissione, si dovesse essere presenti a scene come quella che ha creduto opportuno di fare l'onorevole Giuffrida in questo caso, e cioè a scene di protesta per censure che non sono ancora state determinate e portate alla Presidenza della Camera...

GIUFFRIDA. Sono state pubblicate.

MERIZZI. ...anticipando una difesa contro accuse che non sono state fatte; se si dovesse, dico, continuare in questo sistema, dichiaro che dovrei dare subito le dimissioni dal mandato affidatomi dalla Camera. (*Commenti*).

Per me, qualunque indiscrezione fosse stata commessa, era obbligo dell'onorevole Giuffrida, che è stato sottoposto ad inchiesta, non nelle sue funzioni di deputato ma come impiegato dello Stato, di tacere e di attendere che le decisioni della Commissione fossero state presentate alla Presidenza della Camera. (*Interruzioni*).

Reputo opportuno di rilevare una dichiarazione che è stata portata qui dall'onorevole Giuffrida. L'onorevole Giuffrida ha affermato che nei suoi confronti non è stata fatta alcuna contestazione a lui di alcuna imputazione specifica.

Ora io non sono membro della Sottocommissione che ha portato oggi nella seduta plenaria la relazione per la quale discutiamo. Io dichiaro però che se fosse vera questa circostanza — e ne andrò a ricercare la verità — io chiederò la revisione di quel provvedimento, perchè già altra volta io, in Commissione plenaria, ho dichiarato che non si possono affermare nè responsabilità giuridiche, nè responsabilità amministrative, nè responsabilità politiche, se queste non sono state esplicitamente contestate. (*Bravo!*)

E ricordo, e sono sicuro di avere in questo la conferma e l'attestazione dell'eccellentissimo nostro Presidente, che domandai che una relazione, in cui era affermata la responsabilità di un uomo politico, venisse rinviata alla Commissione perchè, a mia domanda, era risultato che a quella persona non era stata fatta la debita contestazione.

Dopo ciò io spero che qualunque indiscrezione possa essere portata sui giornali, e la Camera converrà con me che è impossibile nel funzionamento di una Commissione composta di trenta membri e dove sono 50 o 60 impiegati, impedire queste indiscrezioni, spero ed esprimo la fiducia che tutti coloro che potranno essere indicati da queste indiscrezioni, sentiranno il dovere di attendere che

le relazioni siano presentate al Presidente. Solo allora potranno conoscere di che cosa sono stati imputati, solo allora potranno parlare in loro difesa.

PRESIDENTE. L'onorevole Giuffrida ha chiesto di parlare per fatto personale. Ne ha facoltà.

GIUFFRIDA. Io non mi sono difeso; ma ho indicato i fatti per cui mi si è mosso addebito da parte della Commissione d'inchiesta. Se mi fossi dovuto difendere avrei dovuto parlare ben più a lungo.

Ma un giornale ha pubblicato che dai deliberati della Commissione d'inchiesta risultavano a mio carico gravissime responsabilità, giuridiche, amministrative e politiche. Evidentemente dall'ampiezza di questa frase il paese può essere tratto in errore: onde ho dichiarato l'oggetto della contestazione, e cioè l'azione amministrativa esercitata da me quale funzionario dello Stato per l'acquisto di trattorie americane.

Così facendo non ho anticipato nessuna difesa. Come uomo ferito nell'onore, ho indicato, alla Camera ed al Paese quali sono i termini della contestazione.

Io so che gli addebiti che mi si fanno sono addebiti al funzionario, ed io conosco il mio dovere di domandare, occorrendo, che essi siano giudicati in competente sede.

Ma gli addebiti toccano anche il deputato, e il deputato ha il dovere, per rispetto a voi e per rispetto ai suoi elettori, di non restare nemmeno per un momento sotto una accusa che, per quanto possa essere vaga e generica, è insidiosa e calunniosa.

Per ciò persisto ed insisto nella mia precedente domanda: o la Commissione delibera di sentirmi, contestandomi gli addebiti, oppure io faccio formale proposta — che potrò rinnovare domani sera, se la Camera non crede di deliberare questa sera — perchè la Commissione sia invitata a presentare le sue conclusioni al più presto possibile.

Debbo aggiungere che quando il membro della Commissione si presentò a me per interrogarmi, io gli domandai espressamente: « Lei viene per muovermi un addebito, o viene per avere delle informazioni? » Ed egli mi rispose che veniva per informazioni.

E quello che esiste in atti, è un verbale di informazioni.

Io non ho ricevuto nessun formale addebito, e non credo che nessuna commissione abbia potere di giudicare e dichiarare responsabilità di un membro del Parlamento, senza avergli contestato l'addebito preciso e senza averlo sentito.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per fatto personale l'onorevole Carnazza Gabriello. Ne ha facoltà.

CARNAZZA GABRIELLO. Io debbo rilevare una circostanza.

Affermare che si siano mosse delle accuse senza contestazioni, sarebbe affermare veramente un gravissimo torto della Commissione.

GIUFFRIDA. Io sono stato interrogato solo per informazioni.

CARNAZZA GABRIELLO. E se questo fosse accaduto, come già altra volta la Commissione decise — e l'onorevole Merizzi sa di avermi avuto nel suo ordine di idee, sa che io ho con lui insistito in queste elementari ragioni di giustizia — la Commissione non avrebbe preso alcuna conclusione.

Però io debbo dichiarare che negli atti della sottocommissione incaricata dell'inchiesta, esiste un interrogatorio dell'onorevole Giuffrida, nel quale sono indicati tutti quanti i punti sui quali la Commissione credette di doverlo interrogare e sono solamente questi punti che hanno formato oggetto di giudizio.

L'onorevole Giuffrida credette nel suo interesse di aggiungere alla risposta data al commissario interrogante, un memoriale che fa parte degli atti della Commissione e che è stato riferito integralmente alla Commissione plenaria.

Conseguentemente, credo che da questo punto di vista nessun addebito possa esser mosso alla Commissione di inchiesta.

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

GIUFFRIDA. Non voglio abusare della cortesia della Camera, ma confido che la Camera vorrà essermi indulgente per un minuto ancora. Io ho qui il verbale della mia deposizione che domani pregherò qualche giornale di stampare, perchè sia conosciuto. Se ne valesse la pena potrei leggerlo, e lo leggerò se i colleghi lo desiderano.

PRESIDENTE. No, no.

GIUFFRIDA. Quello che dichiaro è questo. Io sono stato sentito per informazioni. Mi hanno domandato: « che cosa sapete voi su questo punto? ». « Che cosa potete dire su quest'altro punto? » Non mi è stata mai mossa una contestazione di addebiti, e questa non risulta nè da dichiarazioni verbali, nè da dichiarazioni scritte.

Debbo anche aggiungere che il promemoria a cui ha alluso il presidente della Commissione, onorevole Gabriello Carnazza, è

un vecchio promemoria che si trova negli atti del Ministero e che io ho consegnato a scopo informativo, per risparmiare nel verbale una lunga narrativa. Quindi insisto sulla mia proposta, e cioè, che la Camera inviti la Commissione, che per legge è autorizzata a presentare relazioni parziali, a presentare la relazione sulla motoaratura.

Vorrei pregare il Presidente di far prendere una deliberazione dalla Camera.

PRESIDENTE. Ho voluto richiamare la legge che istituisce la Commissione di inchiesta su la guerra. Essa all'articolo 8 stabilisce: « La Commissione dovrà presentare la sua relazione al Parlamento nel termine massimo di un anno dalla sua costituzione (termine che fu prorogato con legge susseguente). Potrà nel frattempo presentare relazioni parziali man mano che avrà esaurito il lavoro di indagine sulle singole Amministrazioni e sulle singole gestioni fuori bilancio ».

È evidente che, a norma di questa disposizione, la Commissione d'inchiesta sulla guerra ha un dovere e una facoltà. Ha il dovere di presentare la relazione definitiva entro il termine fissato dalla legge; ha la facoltà di presentare relazioni sulle singole Amministrazioni e sulle singole gestioni fuori bilancio. Non può la sola Camera, senza approvazione dell'altro ramo del Parlamento, modificare l'articolo 8 della legge che istituisce la Commissione d'inchiesta; ma io sono sicuro che la Commissione, in seguito alle indiscrezioni che sono state pubblicate e in seguito alla discussione che si è svolta oggi alla Camera, vorrà, esaminando il caso, avvalersi della facoltà, che l'articolo 8 le concede, di presentare una relazione sulla Amministrazione a cui il dibattito si è riferito. (*Vivissime approvazioni — Vivi e generali applausi*).

Ha chiesto di parlare l'onorevole Raineri per fatto personale. Ne ha facoltà.

RAINERI. Mi associo interamente a quanto il Presidente ha detto e non aggiungo verbo, per quanto potrei dire che se è stato esaminato un ramo della Amministrazione, per un periodo, che avrei ragioni di ritenere si riferisca a me, come ministro d'agricoltura durante la guerra, io sento anche oggi tutto l'entusiasmo che portai in quel momento, a quella iniziativa che permise al Paese che era in guerra, di potere arare i suoi campi, prima forse ancora che potessero arare i propri i paesi alleati.

PRESIDENTE. L'incidente è chiuso.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sull'ordine del giorno della seduta pomeridiana di domani ha chiesto di parlare l'on. Tamborino. Ne ha facoltà.

TAMBORINO. Chiedo che sia iscritto nell'ordine del giorno di domani lo svolgimento della mia proposta di legge per il distacco della frazione di Tutturano dal comune di Brindisi e sua costituzione in comune autonomo.

PRESIDENTE. Non essendovi opposizione da parte del Governo, resta così stabilito.

Interrogazioni e interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e di una interpellanza presentate oggi.

PADULLI, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, sui motivi che determinarono lo scioglimento del Consiglio comunale di Melegnano (provincia di Milano) .

« Repossi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, sulla cessione del Real parco di Monza da parte dell'Opera nazionale ad un consorzio industriale.

« Siciliani ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, sulle sopraffazioni e sui reati commessi il primo maggio 1922 dai socialisti di San Stefano Quisquina in danno di cittadini aderenti alla democrazia.

« Abisso ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'industria e commercio, e della giustizia e degli affari di culto, per sapere se di fronte all'alternarsi delle variazioni e dei conflitti giurisprudenziali circa la estensibilità del decreto-legge 9 febbraio 1919, n. 112 e la competenza degli organi in essa preveduti per quanto riflette i contratti d'impiego privato a termine, variazioni e conflitti che riescono di grave pregiudizio agli interessati, non creda necessario integrare, con un provvedimento legislativo d'urgenza, il decreto stesso, o quanto meno sollecitare su di esso il giudizio del Parlamento.

« Meda ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'industria e commercio, per sapere:

1°) se egli abbia sollecitato dal Sottosegretariato alle belle arti il permesso di esecu-

zione di lavori stradali, edilizi e di abbattimento di vegetazione e cedua e d'alto fusto nel Regio parco di Monza;

2°) se nel perorare la causa di una privata società di speculazioni sportive, abbia inteso di tutelare contemporaneamente le necessità sportive dell'industria automobilistica italiana, e, nel caso affermativo, per conoscere in base a quali ragioni egli ritenga soddisfacente alle esigenze sopraccennate il progetto di circuito misto in esecuzione al Parco di Monza, progetto che a parere dei sottoscritti, deturpa solo e irrimediabilmente le bellezze naturali del Parco stesso, senza soddisfare a nessuna delle vere necessità di impianto stradale, quali l'industria automobilistica nazionale richiede.

« Finzi, Ferrari Giovanni, Fontana ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e commercio, per conoscere il suo avviso circa i lavori che si vanno eseguendo nel Parco dell'ex-Villa Reale di Monza.

« Mauro Francesco ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e della guerra, per conoscere da quali criteri è partita l'autorità politica di Genova per proibire i voli aeronautici durante la Conferenza e se si sono resi conto dei danni materiali e morali che tale divieto ha arrecato all'aviazione italiana in generale.

« Celesia ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se egli non intenda di presentare, senza ulteriori ritardi, alla Camera il disegno di legge sulla estensione agli invalidi e agli orfani delle guerre italo-turca e libica ed a tutti gli invalidi di guerra superstiti delle campagne per l'indipendenza e per l'unità d'Italia dal 1848 ad oggi nel testo approvato dal Senato (241-A).

« Chiesa ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri, e il ministro d'agricoltura, sull'opera del Regio commissario del comune di Cerignola, che ha assunto la grave responsabilità di non produrre appello avverso una sentenza del tribunale di Lucca, che negava gli usi civici alla cittadinanza di Cerignola sul fondo Tressanti di proprietà Berlin-gieri.

« Majolo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'industria e commercio, e della giustizia e degli affari di culto, per sapere se di

fronte all'alternarsi delle variazioni e dei conflitti giurisprudenziali circa la estensibilità del decreto-legge 9 febbraio 1919, n. 112, e la competenza degli organi in essa preveduti per quanto riflette i contratti d'impiego privato a termine, variazioni e conflitti che riescono di grave danno agli interessati, non creda necessario integrare, con un provvedimento legislativo d'urgenza, il decreto stesso, o quanto meno sollecitare su di esso il giudizio del Parlamento. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Meda ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per sapere se e quando creda d'indennizzare il pubblicista cavalier Luigi Mastroviti, che in Valona ebbe devastata la casa da soldati italiani, come risultò da inchiesta espletata. Egli ha fatto varie istanze, ma sempre invano. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Pellegrino ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro d'agricoltura, per sapere in qual modo intenda provvedere, dopo il rifiuto del Banco di Napoli a concedere nel mezzogiorno mutui contro la disoccupazione, (legge 20 agosto 1921) al finanziamento per la costruzione di case rurali. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Pellegrino ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere come intenda riparare all'omissione della tutela del personale dello stabilimento siderurgico di Follonica nel patto di lavoro 9 gennaio 1922, stipulato con l'intervento dell'onorevole Ministero, per le maestranze dell'isola d'Elba, in occasione della proroga dell'affitto concessa dallo Stato per quelle miniere di ferro, dacchè l'affitto delle miniere suddette e dello stabilimento siderurgico di Follonica era tutto un unico contratto, 5 novembre 1899, scadente il 30 giugno 1922 e ora prorogato per due anni. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Chiesa ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per conoscere le ragioni per le quali viene fatto un diverso trattamento tra gli ufficiali invalidi di guerra mantenuti in servizio attivo e gli altri ufficiali invalidi di guerra impiegati dello Stato oppure riassunti in servizio sedentario.

« Chiede di sapere se l'onorevole ministro, anche in considerazione che molti ufficiali invalidi di guerra mantenuti in servizio attivo

hanno infermità più gravi di altri riassunti in servizio sedentario, siccome risulta dagli elenchi di cui alla circolare 430 *Giornale Militare* 1917, non ritenga doveroso emanare urgenti provvedimenti perchè sia parificato il loro trattamento economico concedendo anche agli ufficiali invalidi di guerra mantenuti in servizio attivo la pensione privilegiata di guerra ed il comulo di questa con la pensione di riposo alla quale avranno acquistato titolo all'atto del loro collocamento a riposo.

« Infine domanda di conoscere se l'onorevole ministro non creda equo e giusto di parificare tutti gli ufficiali invalidi di guerra anche per quanto riguarda la concessione di onorificenze d'ordine cavalleresco. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Buttafocchi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica (Sottosegretario per le antichità e belle arti), per sapere se e quando intenda aprire in Roma la mostra delle opere d'arte restituite dall'Austria, mostra che il sottosegretario affermò nel dicembre 1921 al medesimo interrogante come di imminente apertura. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Siciliani ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se non ritenga equo e doveroso assegnare ai prefetti, sottoprefetti e funzionari di pubblica sicurezza che durante la guerra esercitarono le loro funzioni per almeno un anno di zona di guerra, una speciale distinzione onorifica quale sarebbe la medaglia commemorativa della guerra, tenuti presenti i servizi speciali attinenti alla guerra e dipendenti dalla dichiarazione di zona di guerra che essi dovettero adempiere in collaborazione colle autorità militari mobilitate, e tenuto presente che essi furono maggiormente esposti a disagi e pericoli in confronto dei loro colleghi residenti fuori della zona di guerra. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

« Gray Ezio, Fontana, Caetani, Marescalchi, Ferrari Giovanni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri, per conoscere quali passi abbia fatto o intenda fare per venire in aiuto dei numerosi possessori delle obbligazioni del prestito della Repubblica di San Marino, i quali si vedono danneggiati dalla ritardata ripresa da parte dello Stato di San Marino del servizio del debito pubblico dopo il consaputo

decreto 10 giugno 1920 emanato dal Consiglio Grande. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Sensi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e d'agricoltura, per sapere se, e in qual misura, intendano sovvenire ai danni straordinari prodotti dal mal tempo ai seminati, vigne e frutteti dei comuni di Sammassi, Calasetta e San Nicolò d'Arcidano (in provincia di Cagliari); a suo tempo segnalati al Governo dalle Amministrazioni interessate e dal sottoscritto. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Cao ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere che cosa pensi degli scioperi di contribuenti organizzati da associazioni costituzionali proprio tra coloro che più hanno profittato della guerra; se sia vero e come giustificato un diverso atteggiamento delle autorità dipendenti dal Ministero dell'interno in confronto del Ministero delle finanze; e cosa penserebbe di una analoga azione dei partiti sovversivi contro il pagamento delle gravi imposte sui consumi. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Matteotti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere le ragioni che ritardano od ostacolano l'approvazione ed applicazione del regolamento generale sull'igiene del lavoro di cui il decreto legge 15 maggio 1919, n. 818, già compilato da una Commissione che era presieduta dal compianto senatore professor ingegnere Cesare Saldini. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Garibotti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere quanto abbia importato il sopraprezzo percepito dall'Amministrazione approvvigionamenti sulle vendite zucchero indigeno, e quale la parte assorbita dalle spese, nel periodo dal 30 giugno 1921 fino alla entrata in vigore del nuovo decreto 26 gennaio 1922, n. 15; e sue basi legali. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Matteotti ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro d'agricoltura, per sapere le ragioni che hanno impedito, sinora, l'assegnazione di lire trentamila alla scuola agraria di Alberobello, e di lire trentamila alla Colonia agricola con annessa scuola di agricoltura di Andria.

« Quell'assegnazione fu richiesta sin dal gennaio 1922 in seguito a relazione dell'ispettore generale commendator Stringher, appositamente inviato a visitare quelle scuole, dal precedente Ministero.

« Spada ».

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. Così pure la interpellanza sarà iscritta nell'ordine del giorno, qualora il ministro competente non vi si opponga nel termine regolamentare.

La seduta termina alle 19.40.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 15.

1. Interrogazioni.
2. Svolgimento delle seguenti proposte di legge:

del deputato Tamborino per distacco della frazione di Tuturano dal comune di Brindisi e sua costituzione in comune autonomo;

del deputato Tamborino per il distacco della frazione di San Michele dal comune di San Vito dei Normanni e sua costituzione in comune autonomo.

3. *Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:*

Provvedimenti sui buoni del tesoro. (1330)

Seguito della discussione dei disegni di legge:

4. 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)

5. Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1922 al 30 giugno 1923. (1008-1008-bis)

Discussione dei disegni di legge:

6. Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1921 al 30 giugno 1922. (369-369-bis)

7. 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.