

XCV TORNATA

MERCOLEDÌ 2 FEBBRAIO 1921

Presidenza del Presidente TITTONI TOMMASO

INDICE

Commemorazione (del senatore Tajani) . . . pag.	2729
Oratore:	
PRESIDENTE	2729
BONOMI, <i>ministro della guerra</i>	2730
Congedo	2729
Interpellanze (svolgimento di):	
« Del senatore Tassoni relativa al decreto commissariale del 20 novembre 1920 e sulla politica annonaria »	2733
Oratori:	
SOLEMI, <i>commissario generale per gli approvvigionamenti e consumi</i>	2733
TASSONI	2746
« Del senatore Reggio relativa al porto di Genova e del senatore Frola relativa al porto di Savona ed in generale ai provvedimenti di urgenza da prendersi per il traffico portuale »	2747
Oratori:	
FROLA	2752
REGGIO	2747
RONCO	2759
Interrogazioni (annuncio di)	2763
(rinvio di)	2730
(svolgimento di):	
« Del senatore Rebaudengo relativa alla produzione ed al commercio del seme bachi da seta »	2731
Oratori:	
PALLASTRELLI, <i>sottosegretario di Stato per l'agricoltura</i>	2731
REBAUDENGO	2731
Sull'ordine del giorno	2763
Oratori:	
PRESIDENTE	2763
FERRARIS CARLO	2764
SPIRITO	2763

La seduta è aperta alle ore 15.5.

Sono presenti i ministri degli affari esteri, delle colonie, della giustizia ed affari di culto, della guerra, dell'istruzione pubblica, dei lavori pubblici, dell'industria e commercio, del lavoro e previdenza sociale, il commissario generale per gli approvvigionamenti e i consumi.

BETTONI, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

Congedo.

PRESIDENTE. Il senatore Zippel ha chiesto un congedo di giorni 15.

Se non si fanno obiezioni, s'intende accordato.

Commemorazione del senatore Tajani.

PRESIDENTE. (*Si alza e con lui si alzano tutti i senatori e i ministri*).

Onorevoli Colleghi,

Un nuovo grave lutto ha colpito il Senato. Improvvisamente questa mattina in Roma si è spento un nostro insigne collega, il senatore Diego Tajani.

Nato a Cotrone l'8 giugno 1827 da famiglia salernitana, che si era distinta per le armi e per la toga, seguendo le medesime orme, studiò diritto a Napoli e, dandosi all'avvocatura, salì presto in fama di giureconsulto valentissimo. Acceso di fervido amor patrio, con ardimento sostenne la difesa di molti imputati politici, subendo poi le persecuzioni del governo borbonico le quali lo costrinsero ad esulare.

Nel 1859, allo scoppiare della guerra d'indipendenza, prese le armi e si arruolò nella divisione dei volontari, comandata dal generale Mezzacapo, venendo preposto poi all'organizzazione del tribunale di guerra col grado di vice uditore generale dell'esercito.

Entrato nella Magistratura si rivelò e si impose subito per il suo vivo ingegno, per la sua vasta e profonda dottrina giuridica, per la nobiltà del suo carattere che lo rendeva energico ed inflessibile nella lotta contro il delitto; sicchè giovanissimo assurse al grado di procuratore generale presso la Corte d'Appello di Palermo. La sua fermezza di carattere lo indusse a dare le dimissioni dall'alta carica in circostanze ben note. E tornò al libero esercizio della professione, alla quale dedicò tutto se stesso nella difesa nei processi più celebri, facendosi annoverare fra i primi avvocati del Foro italiano.

Il 1874 segna l'inizio della sua partecipazione alla vita politica: eletto allora deputato del collegio di Amalfi fu alla Camera per sette legislature, prendendo posto a sinistra. Oratore di grande efficacia si rivelò subito in discorsi che restano memorabili ed in ispecie quello sui provvedimenti eccezionali di pubblica sicurezza, adottati dal Governo in Sicilia nel 1875, gli fece subito acquistare una preminente posizione parlamentare.

Dopo pochi anni, infatti, dacchè era entrato nell'Aula legislativa veniva eletto vice-presidente dell'Assemblea e tale carica degnamente copri per la XIII e XIV legislatura. Salita la sinistra al potere, nel dicembre 1878, nel ministero Depretis gli fu affidato il portafoglio di Guardasigilli ed egli portò al Governo una volontà ferma di pronte e fondamentali riforme, e sopra tutto di una radicale riforma della magistratura, perchè rispondesse pienamente alla sua elevata funzione. Pochi mesi stette allora al potere, ma lasciò tracce profonde e durature mostrando una rara laboriosità. Sarebbe qui impossibile passare in rassegna tutta l'opera che il Taiani in ogni campo del diritto svolse: dalla proposta di riforma del procedimento sommario delle cause civili a quella sulla precedenza del matrimonio civile sul religioso e sul gratuito patrocinio. Tornò ministro della giustizia nel giugno 1885, portando non minore contributo di operosità. La sua opera culminò

allora in un grande e comprensivo progetto di riforma dell'ordinamento giudiziario, che però non ebbe seguito per la chiusura della legislatura, ed in un progetto di riforma del primo libro del Codice penale.

Nominato senatore il 25 ottobre 1896, anche in quest'Alto Consesso egli prestò il suo contributo della sua dotta e fervida opera, prendendo parte viva alle più importanti discussioni, relatore fra l'altro della legge sui manicomi, promotore di alcune modifiche al regolamento giudiziario del Senato; e fu membro delle più importanti Commissioni, specialmente di quella di accusa dell'Alta Corte di giustizia.

Negli ultimi tempi l'età gravissima non gli permise di seguire con assiduità i nostri lavori.

Diego Taiani è una di quelle figure che lasciano di sé un vivo ricordo: la elevatezza dei suoi ideali, il fervido amore per il Paese, la fermezza del carattere sono preclari doti dinanzi alle quali anche i suoi avversari politici si inchinavano.

Noi piangiamo la dolorosa perdita e mandiamo alla memoria dell'illustre estinto un commosso saluto, esprimendo alla famiglia le più vive condoglianze. (*Approvazioni*).

BONOMI, *ministro della guerra*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONOMI, *ministro della guerra*. Il Governo si associa alle nobili parole del Presidente del Senato. L'uomo che è scomparso ha reso segnalati servizi alla patria nel periodo del Risorgimento nazionale, continuando poi la sua opera sapiente e illuminata nella magistratura e nel Governo. La sua scomparsa quindi è un lutto non solo del Senato ma è della Patria.

Il Governo si associa perciò con animo commosso al cordoglio del Senato. (*Approvazioni*).

Rinvio di interrogazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interrogazione del senatore Pellerano al ministro della guerra « per sapere se è vero che il comandante della divisione di Verona, il 3 agosto 1920, emanò a tutti i comandi dipendenti una circolare pubblicata in un giornale anarchico e per conoscere (se la circolare esiste) i provvedimenti presi ».

LEGISLATURA XXV — 1ª SESSIONE 1919-21 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 FEBBRAIO 1921

BONOMI, *ministro della guerra*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONOMI, *ministro della guerra*. Io pregherei il senatore Pellerano di voler rinviare ad altra seduta lo svolgimento della sua interrogazione, perchè non ho ancora gli elementi per rispondere, per quanto li abbia sollecitati.

PELLERANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PELLERANO. Per essere sicuri che verrà la risposta, sarà bene di porre la mia interrogazione all'ordine del giorno per la seduta di martedì.

BONOMI, *ministro della guerra*. Non ho nessuna difficoltà a consentire.

PRESIDENTE. Allora, non facendosi obiezioni, così rimane stabilito.

Svolgimento d'interrogazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la interrogazione del senatore Rebaudengo al ministro dell'agricoltura « per sapere se non creda conveniente sollecitare l'esame del disegno per la conversione in legge del decreto riguardante la produzione ed il commercio del seme bachi da seta, di cui è in corso l'applicazione per via di un regolamento contenente disposizioni in contrasto con quelle del decreto legge ».

Ha facoltà di parlare il sottosegretario di Stato per l'agricoltura per rispondere a questa interrogazione.

PALLASTRELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura*. Potrei rispondere molto brevemente all'onorevole senatore Rebaudengo che il Ministero di agricoltura data l'importanza della questione che forma oggetto di questa interrogazione, ha cercato di sollecitare più che fosse possibile la conversione in legge del decreto che deve disciplinare la materia riguardante i semi bachi.

Il Ministero di agricoltura infatti ha presentato alla Camera dei deputati, questo decreto per la conversione in legge. Fu nominata una Commissione di cui è relatore l'onorevole Giavazzi e sono certo che egli procurerà di sollecitare i lavori e di tener conto di quei voti che sono stati espressi da autorevoli persone circa la materia che col decreto si vuol disciplinare. Ritengo tuttavia che questa non sa-

rebbe una risposta esauriente all'interrogazione dell'onorevole Rebaudengo, il quale richiama l'attenzione del ministro di agricoltura su tre punti in modo particolare.

In primo luogo sulla convenienza che a dirigere gli stabilimenti bacologici si trovino o siano richiesti laureati in scienze agrarie o in scienze naturali o almeno dei medici. È questo un controllo necessario che il Ministero di agricoltura ha creduto opportuno di introdurre e che la Camera, sono certo, approverà, perchè come l'onorevole interrogante sa è necessario che per la preparazione del seme vi sia un controllo tecnico, data la importanza, l'influenza e la delicatezza di questa operazione.

Al riguardo devo aggiungere che sono stati presentati dei voti da parte degli interessati, alcuni di questi dicono di non aver potuto fare in tempo opportuno le denunce richieste dal decreto che si sta per trasformare in legge. Senza impegni dichiaro che terremo presenti tali voti.

L'onorevole Rebaudengo ha fatto un altro rilievo; circa l'incrocio tra le razze asiatiche e quelle indigene: trattasi qui di un puro errore e si provvederà a chiarire la dizione.

Circa il controllo che su tutta questa materia dovranno esercitare le stazioni bacologiche di Padova e di Ascoli Piceno, le preoccupazioni dell'onorevole interrogante cesseranno quando egli pensi che è l'alta direzione che è affidata a queste due stazioni, ma che esse potranno a mezzo di ispettori rendere più sollecito il lavoro di controllo.

Traggo argomento da questa interrogazione per assicurare tanto l'onorevole Rebaudengo, che il Senato, che il Ministero di agricoltura cura con vivo interesse tutta questa materia, inquantochè vogliamo cercare di rialzare le sorti della bachicoltura, fonte importante di ricchezza nazionale. (*Approvazioni*).

REBAUDENGO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

REBAUDENGO. Anche per questa mia seconda interrogazione presentata all'attuale onorevole ministro dell'agricoltura sono lieto di dichiarare che la risposta avuta mi ha soddisfatto. Non ho invero motivo di dubitare delle buone intenzioni, di cui, per bocca dell'onorevole sottosegretario per l'agricoltura, l'onorevole ministro mi ha assicurato di essere ani-

mato: non dimentico com'egli, non ancora trascorsi due mesi dalla sua assunzione al Ministero, abbia presentato alla Camera il disegno per la conversione in legge del decreto luogotenenziale riguardante la produzione e il commercio del seme bachi da seta, di cui desidero la sollecita discussione.

A questo proposito mi sia lecita una parentesi: mi sia lecito esprimere il rincrescimento che questo disegno, che non riguarda argomenti tributari, non sia stato prima presentato in Senato. Si può essere certi che, se diversamente fosse avvenuto, un ramo del Parlamento già avrebbe esaminato il disegno di legge in questione e introdotto le opportune modificazioni.

Rigorose disposizioni legislative, eliminanti la maggiore delle cause di deterioramento della produzione nazionale serica, costituita dall'impurità del seme, erano da lungo tempo invocate sia dai setaiuoli, che a detta impurità attribuivano il peggioramento nella qualità della seta e la deficienza della materia prima, sia dagli agricoltori, che la stessa impurità incolpavano del cattivo andamento dell'allevamento dei bachi e del mancato prodotto dei bozzoli.

Bene fu ispirato l'onorevole Ministro, che, compreso dell'importanza della sericoltura, rappresentante il maggiore dei pochi fattori di introduzione di divisa estera e di oro in Italia e procurante ai nostri lavoratori della terra un guadagno annuo non inferiore oggi ad un miliardo di lire, si rese compilatore e proponente nel maggio 1918 di un Decreto legge sanzionante le invocate norme cautelari per una razionale confezione del seme bachi.

Purtroppo questo Decreto-legge, che garantendo la bontà del seme garantiva nello stesso tempo la quasi sicurezza del raccolto e la sua ottima qualità, non poté essere tosto messo in esecuzione: furono impiegati quasi due anni per la compilazione del regolamento, il quale poi con una sua disposizione ritardò di un anno l'applicazione del Decreto legge. Di questo Decreto è ora imminente l'esecuzione. Urge così la discussione del disegno per la sua conversione in legge, che darà modo di correggerne le manchevolezze, stata frattempo poste in luce: fu, tra l'altro, osservato essere eccessiva la tolleranza dell'un per cento d'infezione pebrinosa ammessa dall'art. 9 e si

riscontrò un'omissione materiale nella trascrizione dell'art. 6, cui si cercò porre rimedio coll'art. 5 del Regolamento, che sotto veste interpretativa contiene una disposizione in perfetto contrasto con quella del Decreto legge. Ma le maggiori critiche furono rivolte al Regolamento 19 febbraio 1920 n. 255, essenzialmente per l'obbligo, cui accennò l'on. sottosegretario, imposto agli stabilimenti bacologici di nuovo impianto di avere a direttore tecnico un laureato in scienze agrarie o naturali o in medicina.

È invero cosa non seria credere che laureati si dedichino all'industria della confezione del seme bachi; ed è cosa esagerata ritenere che, per la ragione che la preparazione del seme bachi rappresenta un'operazione di biologia applicata e non delle più facili, si possa pretendere come titolo per dirigere uno stabilimento bacologico la laurea, e non basti il diploma di abilitazione accordato dalla Regia Stazione bacologica di Padova, di cui occorrendo, si potrebbe ampliare il corso di insegnamento, per modo che chi n'esca abbia un tale fondamento di studi biologici da garantire un'esatta conoscenza della teoria e della pratica in genere degli incroci.

E al postutto se si ritiene giusto e necessario che alla direzione degli stabilimenti bacologici vi sia persona munita di un corredo di studi biologici moderni solo acquistabile mediante una laurea, tale criterio dovrebbe avere vigore per tutti gli stabilimenti, grandi o piccoli, antichi o recenti; invece ne sono esenti gli stabilimenti grandi, funzionanti da tempo alla data del Decreto, cui sarebbesi usato, parmi, sufficiente riguardo concedendo loro un congruo periodo di tempo per mettersi in regola colla disposizione comune. Questa esenzione è la migliore delle prove della eccessività e quindi della inammissibilità della prescrizione, non potendosi ritenere che questa sia stata posta nel Regolamento esclusivamente per ostacolare nel massimo modo l'impianto di nuovi stabilimenti a vantaggio di quelli esistenti, mentre lo Stato dovrebbe, nell'interesse pubblico ben inteso, tendere a favorire il sorgere di nuovi stabilimenti bacologici, che dovrebbero necessariamente impiantarsi e funzionare secondo i criteri più razionali per vincere la concorrenza degli stabilimenti esistenti. Ma

sono tutte questioni che troveranno il loro naturale svolgimento quando il disegno di legge, di cui invoco il sollecito esame, verrà in discussione e su di esse pertanto non mi soffermo, limitandomi, interprete sicuro del nostro mondo serico-rurale, a rinnovare caldo invito all'onorevole ministro di agricoltura di affrettare il passaggio in Senato di detto progetto. E non dubito dell'accoglimento del mio desiderio; me ne sono pegni l'interessamento dell'onorevole ministro alle pratiche dipendenti dal suo dicastero, la sua diligenza, la sua solerte operosità. (*Approvazioni*).

Seguito dello svolgimento della interpellanza dell'onorevole Tassoni al commissario generale per gli approvvigionamenti e consumi alimentari.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dello svolgimento dell'interpellanza del senatore Tassoni al commissario generale per gli approvvigionamenti e consumi alimentari: « per conoscere i criteri che hanno ispirato il suo decreto in data 20 novembre 1920, sul pagamento dei cereali requisiti e per conoscere i criteri che ispirano in genere la sua politica annonaria ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Soleri, Commissario generale per gli approvvigionamenti.

SOLERI, commissario generale per gli approvvigionamenti e consumi. (*Segni di vivissima attenzione*). Riterrei di mancare al riguardo che io devo, e sento, all'onorevole interpellante, senatore Tassoni, e al Senato, se non rispondessi con qualche diffusione, sia pure con quella sintesi che mi è consueta, alle osservazioni e alle critiche che mi furono mosse; critiche aspre, di cui però non mi dolgo, chè, l'asprezza è forse un po' *in re ipsa*; è una tradizione ed è un retaggio di questo posto che occupo, che non ho ambito, e al quale, lo creda l'onorevole Tassoni, non sono punto attaccato in nessun modo, ma vi rimango con l'unico intendimento e proposito di servire anche qui, come posso, il mio Paese.

Onorevole Tassoni, io ho fatto un esame di coscienza dopo le sue parole, un esame di coscienza molto rigido, e ho riesaminato anche quel modesto decreto regolamentare amministrativo nel quale avrei compiuti tanti misfatti. Orbene, non ho potuto convincermi in nessun

modo, nè che nella mia intenzione vi sia stata quella pravità e quella nequizie che ella ha supposte, nè che in tale decreto si contengano quelle violazioni della legge civile e di procedura, e quell'eccesso di poteri che ella ha denunciati.

Il decreto 20 novembre (è questo il primo argomento che il senatore Tassoni ha trattato con molta ampiezza) non è se non un modestissimo decreto amministrativo, come ho detto, che richiama ed applica principi indiscussi e costanti di legge, legge che talvolta può essere incomoda a taluno, ma che non perciò cessa di esser legge obbligatoria e vincolativa per tutti.

Cosa è questo decreto? Il Senato che tanto si appassiona alle questioni economiche, e vi pone tanto acume, dottrina e serenità di giudizio, sa che una delle accuse principali che furono mosse alla requisizione, uno dei motivi per cui si disse che la requisizione era vessatoria dei diritti dei cittadini, fu il ritardo nei pagamenti. Da ogni parte mi si diceva: il contadino esige l'immediato pagamento del grano che voi gli prendete: pagatelo subito e la requisizione vi darà maggiore gettito. Questa istanza, che fu anche oggetto di ordini del giorno presentati all'altro ramo del Parlamento, e che mi fu prospettata dalle associazioni agricole, e da ogni voce che veniva dai campi, io ho creduto di dover accogliere e esaudire in questo modesto decreto che raduna le disposizioni prese in materia di pagamento dei cereali requisiti. Il decreto che è uno degli atti esecutivi del commissariato, contiene poche disposizioni, nelle quali riunisce e coordina tutte le norme precedenti in materia di pagamento di cereali requisiti e si preoccupa di affrettarlo, eliminando tutte le remore giustamente deplorate; vi è riaffermato il principio che la requisizione si fa in confronto del detentore di fatto. Non si può ricercare a chi spetti propriamente il diritto; la requisizione si fa a chi detiene, a chi è il possessore di fatto; principio questo che non è stato scritto per la prima volta in questo decreto, ma fu sempre praticato nelle requisizioni. Ma succedeva questo fatto: che spesso o per motivi di contese private, di liti fra proprietari e coloni, o anche tra comunisti in caso di divisione, o di conflitti tra capitale e lavoro

fossero intimati alle commissioni di requisizione atti stragiudiziali, i quali non saprei bene come chiamare, che tecnicamente sono qualificati atti di iattanza, atti di diffida, atti inibitori e che sono atti puramente di parte, senza nessuna garanzia e nessun intervento del giudice. E con questi atti s' intimava alla Commissione di requisizione: non pagate al tale, non pagate al tale altro per questo o per quest'altre ragioni. Or bene che cosa avrebbe potuto e forse dovuto fare il Commissariato generale? Esso uniformandosi a quello che è un principio di diritto e cioè che solo il sequestro od il pignoramento possono arrestare un pagamento, avrebbe potuto non dare nessuna importanza a questi atti di diffida, dal momento che essi mancano di qualsiasi fondamento legale, e diramare una circolare alle commissioni per ordinare che non avessero tenuto alcun conto di queste diffide e pagato senz'altro a chi effettivamente avesse consegnato il grano.

Ma, onorevole senatore Tassoni, non ho ritenuto che questo si dovesse fare.

Ho pensato invece che vi erano certi casi particolari nei quali fosse opportuno di procedere con qualche maggior riguardo ed ho per ciò disposto che le commissioni di requisizione, allorché pervenisse loro qualche atto di diffida, suspendessero il pagamento per venti giorni, in modo che in questo periodo di tempo coloro che hanno promosso l'atto di diffida, possano procedere al sequestro o al pignoramento, arrestando così legalmente il pagamento. L'onorevole senatore Tassoni comprenderà che alla stregua del suo asserto, chiunque, con una carta da bollo da tre lire, potrebbe arrestare un pagamento indefinitamente, forse per trenta anni, giacché non esistendo un giudizio non c'è neppure la perenzione di esso.

La legge, alla quale il mio decreto si conforma, è contenuta nell'articolo 924 del Codice di procedura, il quale dispone che per arrestare un pagamento non v'è che il sequestro od il pignoramento, ed a questi atti avrebbero potuto ricorrere gli interessati.

Ma, l'onorevole senatore Tassoni obietta, questi atti di sequestro o di pignoramento sono costosi. Debbo fargli osservare che la legge consente la possibilità a tutti coloro, che non abbiano i mezzi finanziari per fronteggiare le spese di procedure legali legittime, di provvedervi senza spesa.

L'onorevole senatore Tassoni soggiunge: così avete fatto gli interessi dei grandi proprietari ed insieme dei lavoratori; ma avete lesi quelli dei piccoli proprietari. È una censura che non mi persuade.

Io credo infatti che i piccoli proprietari, non solo nella provincia di Treviso, ma ovunque in Italia siano degni del maggior favore perché sono della gente che lavora direttamente il proprio fondo, e ne ricava così il maggiore frutto. Ma appunto per ciò essi non hanno da ripartire i prodotti con nessuno, e la questione sollevata dall'onorevole Tassoni non li tocca. Concludendo, se incomodo vi è, esso è nella legge; il mio decreto non fa che riconoscere una sospensione di venti giorni nei pagamenti per agevolare la posizione di coloro che hanno creduto di ricorrere a questi atti di diffida.

Quindi se il decreto non fosse stato emanato, le commissioni di requisizione avrebbero potuto pagare subito senza nulla attendere. Invece il mio decreto fa sì che la classe di persone di cui l'onorevole senatore Tassoni si è interessato abbia a sua disposizione, per far valere le sue ragioni, un termine che la legge altrimenti non consentirebbe.

Io ho sentito parlare di consuetudini e fare appello ad esse; mi si permetta di osservare che dove c'è una precisa disposizione di legge, la consuetudine non può aver valore. Soprattutto quando è intervenuta in materia una larga giurisprudenza, la quale ha ormai risolto la questione, nel senso che può tornare comodo di fermare un pagamento mediante un atto di diffida, ma che ciò non è legale e non può essere ammesso. Se io lo avessi disposto, allora solo avrei meritato quel rimprovero di abuso dei miei poteri che l'onorevole senatore Tassoni ha voluto rivolgermi.

E passo oltre intorno a qualche altra sua osservazione. Egli, ad esempio, ha voluto creare una specie di conflitto politico tra l'onorevole Presidente del Consiglio e me, che gli sono devoto e modesto collaboratore, col dire che mentre il Presidente del Consiglio avrebbe dichiarato che da questo gabinetto non si sarebbero fatti decreti-legge, io invece, quasi tirannello in diciottesimo, avrei creduto di emanare *ukase* arbitrari. Mi permetta onorevole senatore Tassoni di dirgli che non è questa la mia mentalità, né questi sono i miei intendimenti. Io sono ossequente e consenziente al principio

affermato e praticato dal gabinetto del quale faccio parte, di astenersi dai decreti-legge. Questi però riguardano le materie devolute al Parlamento; e non hanno nulla a che vedere là dove si tratta di piccole norme, che regolano amministrativamente la procedura delle requisizioni, per le quali vi è delega formale nei decreti che hanno istituito il Commissariato, a cui ho l'onore di essere preposto. Io non ho fatto che dar norme, le quali avrei potuto stabilire con circolari, se non avessi voluto che esse avessero una maggiore pubblicità.

I proprietari delle provincie di Treviso, se sono veramente piccoli proprietari, ricorrono al gratuito patrocinio: essi sanno che c'è una legge: si avvalgano delle sue disposizioni, facciano atti di pignoramento e sequestro e il loro diritto sarà salvo. La legge non permette di prescindere da quelle forme che, nel conflitto dei diritti, ne costituiscono le garanzie; il decreto in questione per ciò, non poteva riconoscere valore legale ad un atto che non ne ha; gli riconobbe però una adeguata efficacia sospensiva per mitigare il rigore del principio.

E rimossa così questa prima parte dell'atto d'accusa statomi mosso, la quale ha importanza forse minore della seconda parte di esso, premetto in riguardo a questa che era mio intendimento e proposito di fare qui, nel Senato, in occasione della discussione della legge sulla sistemazione della gestione statale per i cereali (che è affidata un po' alle mie spalle) un largo esposto, come di dovere, dei criteri a cui si ispira l'azione del Governo in materia annonaria.

La interpellanza del senatore Tassoni mi dà occasione di anticipare alcune dichiarazioni, ed io lo faccio ben volentieri.

Sostanzialmente, secondo il senatore Tassoni, io, i miei predecessori, il Governo, e tutti coloro che si occupano dell'azione statale in materia di approvvigionamenti, saremmo dei disennati, degli uomini ciechi alle più chiare verità e ai fatti più semplici, bramosi solo di perpetuare assurdi economici e parassitismi burocratici. Ora questo non è; lo creda, onorevole Tassoni.

Con tutto il riguardo che io ho per lui, io penso che egli abbia fatto un giudizio veramente eccessivo in questa materia, e, comin-

ciando da me, io gli dirò che non è neanche logico pensare che un uomo che viene dalle libere attività forensi, che non ha assolutamente nè temperamento mentale statolatra, nè abito professionalmente burocratico, se non fosse convinto, per quel poco che può valere il suo giudizio, della necessità di certe disposizioni, le emanerebbe solo per perpetuare una bardatura di stato in materia annonaria, che invece deve cessare nel più breve tempo possibile. E creda l'onorevole Tassoni che non è una torre d'avorio quella in cui io vivo, ma un osservatorio dove i fatti economici si vivono giorno per giorno, nella loro realtà pratica e concreta.

Il fenomeno e le fluttuazioni dei cambi si conoscono, forse più che studiandoli non sui libri, quando si devono affrontare praticamente, per la necessità di avere giorno per giorno quelle centinaia di migliaia di dollari che sono necessarie per gli acquisti dei cereali.

Ma, tralasciando queste premesse, potrò dire all'onorevole senatore Tassoni che la mancanza di ogni logicità nella politica annonaria che egli rimprovera all'Italia, è propria anche degli altri paesi.

Recentemente io discorrevo con Mac Kurdy, il ministro inglese per i viveri, e gli dicevo: « Io ho trecento impiegati nella amministrazione annonaria centrale; quanti ne avete voi? » « Fortunato voi - mi rispose - io ne ho quattro-mila tra Londra e le provincie ». E si che l'Inghilterra non è paese che si compiaccia di parassitismo burocratico: l'Inghilterra è un paese che vive un momento economico più facile del nostro, è un paese che ha moneta apprezzata, che non è rinchiuso in una frontiera economica, come lo siamo, in parte noi.

Ella, onorevole Tassoni, mi parlava pure della Francia; anche la Francia si trova per la moneta in condizioni migliori delle nostre. Per alcune derrate però essa versa in condizioni anche meno buone delle nostre. Ebbene, molto di recente, il 9 di gennaio, il mio collega controllore ai viveri in quel paese, Mr. Thoumire, diceva: « Quanto alla nostra campagna contro il caro della vita, noi la continuamo; i consigli dei consumatori danno un eccellente aiuto. Io considero sempre come indispensabile vegliare severamente a che non si lascino uscire dalle nostre frontiere derrate che noi

non abbiamo in abbondanza. Il nostro ideale è il libero scambio: noi siamo tutti liberi scambisti qui, ma non vi è mezzo di realizzare questo ideale nel periodo di squilibrio economico in cui ci troviamo. L'intervento statale deve tendere ad ottenere la stabilizzazione dei prezzi. Noi siamo in un periodo di riassetto economico: il 1921 appropiterà degli sforzi fatti nel 1920. Nel 1921 i prezzi saranno verosimilmente più stabili ».

La Germania è un paese che in materia di organizzazione insegna pure qualche cosa, ed è un paese col quale noi ci troviamo a dividere una sorte, sia pure per noi meno grave, è cioè la sorte di una moneta deprezzata. La Germania ha un'organizzazione estremamente rigida in materia annonaria, non solo per ciò che riguarda l'esportazione dei viveri, ma anche per controllare le importazioni e per eliminare tutte quelle cause di malcontento che possono derivare dall'eccessivo rincaro della vita.

Io tengo, quanto a me, a fare un'affermazione, che è l'affermazione basilare di questo mio breve discorso, com'è il principio che informa tutta la mia politica in materia di approvvigionamenti, ed è che noi dobbiamo tornare alla libertà di commercio nel più breve tempo possibile nel senso di sopprimere tutte le restrizioni e i controlli che non siano giustificati da un sicuro e legittimo giovamento al consumatore. Questa deve essere la tendenza della nostra azione: noi dobbiamo smontare gli organismi che la guerra ha creato e ha lasciati dietro di sé, ove non più giustificati.

Ma, onorevoli senatori, voi m'insegnate che noi non possiamo dimenticare una cosa: è vero che noi siamo da due anni in pace, o almeno da qualche mese (perchè il periodo dell'armistizio, aspro e travagliato, è durato quasi due anni dopo la guerra), ma è anche vero che mai vi fu nel mondo una guerra economica così aspra come vi è oggi.

La storia non ricorda frontiere economiche come quelle che oggi dividono i popoli. Nessuno storico dell'economia politica (e tanti qui ve ne sono che furono anche miei maestri) potrebbe affermare che vi siano mai stati nel mondo dislivelli e fluttuazioni così violenti nel valore delle monete e nel costo della vita. Coloro che come me appartengono ad una zona di frontiera, coloro che vivono nel Piemonte,

o più nelle vicinanze della frontiera svizzera, sanno che vi sono delle piccole zone neutre di frontiera nelle quali avvengono fatti stranissimi; sanno che molti dell'altra parte vengono nella nostra zona neutra a consumare i loro pasti perchè possono risparmiare grandemente colla loro moneta.

Portando un chilo di pane attraverso la frontiera in Francia si guadagna una lira e sessanta, portandolo in Svizzera si guadagnano tre lire. Si può ben dire che quella in cui viviamo è una situazione eccezionale.

Noi non dobbiamo dimenticare questo fatto, che abbiamo la moneta di paesi confinanti con noi che vale due e anche quattro volte la nostra moneta. Ebbene: questa situazione si è qualche volta verificata nella storia? Non lo ricordo. Si può forse ragionare coi criteri dell'ante guerra quando il cambio non era un elemento perturbatore dei traffici? Ricordiamo, signori: prima della guerra vi erano i dazi doganali che determinavano le correnti commerciali e le correnti degli scambi. Orbene che cosa sono oggi invece i dazi doganali, che cosa è la protezione che essi davano ad un determinato commercio, di fronte alle protezioni che ora il cambio dà e toglie dall'oggi al domani, spostando radicalmente tutte le situazioni, distribuendo rovine e fortune, di guisa che ora nei paesi più ricchi l'eccessivo pregio della moneta e l'abbondanza delle merci nei magazzini portano dietro di sé la disoccupazione e la fame, mentre nei paesi a valuta profondamente deprezzata si verifica in parte la situazione inversa? Chi può dire oggi se questi fatti porteranno domani la prosperità economica del paese oppure la sua completa rovina finanziaria?

Quindi è semplicismo, onor. Tassoni, il dire: « Ripristiniamo immediatamente la libertà di commercio: giù le barriere doganali da oggi a domani! » Sa cosa succederebbe se noi facessimo questo? Succederebbe che in una settimana noi non avremmo più una goccia d'olio, nè un chilo di formaggio in Italia.

Per l'esportazione del formaggio, io credo che gli scambi commerciali debbano ristabilirsi al più presto ed ho voluto che essa ricominciasse malgrado molti dissensi si levassero contro questo mio proposito.

Siccome lo Stato aveva del formaggio proprio,

requisito in passato, ne ho fatto delle aste, perchè ritenevo che lo Stato non avesse la attrezzatura commerciale adatta per poterne fare la esportazione diretta e che questa potesse più utilmente essere affidata all'industria privata: ho messo dunque all'asta ventimila quintali di formaggio. Il premio di esportazione, all'infuori del prezzo del formaggio, raggiunse per il pecorino 51 lire al chilo, vale a dire 5100 lire al quintale; il premio di esportazione per il formaggio reggiano è salito a 21 lira al chilo, per il gorgonzola a 17, il che significa che il formaggio pecorino si vende a 80 lire in America di guisa che se noi spalancassimo le barriere doganali, esso sparirebbe tosto. E così per molti altri generi, col pericolo della carestia e forse di tumulti nelle strade.

Tutto il latte sarebbe deviato per fare formaggio e burro da esportare all'estero e nessuno agricoltore porterebbe più il suo latte alla città, oppure vorrebbe vendervelo al prezzo di 5 lire il litro. Questo sarebbe il prezzo economico del latte se tutte le barriere fossero abbattute! I momenti eccezionali non si possono giudicare con i criteri normali e noi, se vogliamo che il nostro Paese si ricostituisca, dobbiamo preoccuparci di evitare agitazioni che sconvolgerebbero la tranquillità politica dell'Italia e il riassetto dei cambi.

Si dice: non consentite l'esportazione, ma il commercio interno sia lasciato libero. È la cosa cui tendo e che spero di raggiungere, se non io, i miei successori, in un tempo non lungo. Ma intanto, onorevole Tassoni, crede lei proprio che noi dobbiamo lasciare preda indifesa i consumatori alla speculazione commerciale? Io non chiedo che in materia di affari vi sia un'altra morale che non sia quella dell'interesse, sono troppo realista per chiederlo, ma credo che i commercianti non sentano completamente l'interesse, non parlo di dovere morale, che avrebbero di solidarietà con lo Stato in questi momenti di transizione. Se essi lo facessero, se moderassero la loro speculazione, evidentemente sarebbe molto più facile e più rapido il passaggio ad un'economia di assoluta libertà.

Prendiamo un caso di commercio interno. Se lasciassimo il commercio libero avverrebbe e per altri generi quello che è avvenuto per il vino; il Senato sa a quelli prezzi è

salito il vino, che pure non è un genere di assoluta necessità. Ma non solo il vino ha raggiunto prezzi altissimi ma se ne è distrutta la esportazione, che pur è pienamente libera. Infatti il commercio completamente libero in questo momento, produce anche questo assurdo economico: determina un rapido livellamento del prezzo interno al prezzo estero, ma, prodottosi questo livellamento, cessa l'esportazione, perchè il produttore non ha più interesse a mandare all'estero la sua merce. Così è succeduto per il vino: il nostro vino è ora troppo caro per poter essere acquistato all'estero. Con la sua teoria, senatore Tassoni, giungeremmo a produrre un disagio, un rincaro di ogni genere, e non otterremmo nemmeno il vantaggio di una influenza decisiva e benefica sui cambi, perchè il rincaro del prodotto arresterebbe l'esportazione. Creda me, senatore Tassoni, noi non siamo così semplicisti, così dissennati come ella ha detto!

Ella non ha tenuto conto di un'altra situazione grave. Si dice infatti che la produzione è ritornata normale e che il nostro patrimonio zootecnico è ricostituito. Ma in relazione a che cosa? In relazione alla situazione di consumo di avanti guerra. Non si pensa che oggi i termini sono profondamente modificati, che abbiamo avuto sei o sette milioni di cittadini sotto le armi che hanno mangiato pane di grano e che hanno consumato carne tutti i giorni, ed è stato bene che lo abbiano fatto perchè combattevano per la Patria, e che hanno sentite molte, forse troppe voci parlar loro sempre e solo di diritti. Orbene essi hanno voluto conservare queste abitudini dopo la guerra. Hanno anche il diritto di conservarle, ma ciò determina una situazione di consumo profondamente trasformata. Tutti gli indici che osserviamo ci portano a constatare che, ad esempio, il consumo del grano è aumentato da due a tre, che il consumo del burro è quadruplicato, quello della carne fortemente aumentato. Il burro, per esempio, non era stato mai chiesto dall'Italia meridionale ed oggi lo è; il Veneto che consumava quasi unicamente polenta, oggi consuma pane. Nelle grandi città, col più elevato tenore di vita delle classi operaie, indice questo di progresso, molte donne che lavorano nelle fabbriche, frequentano le latterie e vi consumano una colazione di cui

è un alimento fondamentale il latte, che è alimento nutriente ed economico.

Tutto questo aumenta enormemente il consumo del latte, e, se noi non fossimo intervenuti, ci troveremmo al punto in cui è la Germania, e in cui, sebbene in minor misura, si trovano la Francia e l'Inghilterra. Infatti Parigi e Londra si trovano costrette a limitare il consumo del latte, a riservarlo ai bambini e ai vecchi, il che fu evitato da noi anche con l'azione che ho curata giorno per giorno, valendomi di due mezzi: primo, prorogare le forniture del latte alimentare coattivamente; secondo, contenere i prezzi del formaggio. Noi abbiamo una situazione tollerabile, se non buona, riguardo al latte, malgrado l'enorme aumento di consumo e non siamo costretti a fare quello che fa ora la Francia, il *ramassage* del latte, per cui lo Stato interviene e, da per tutto, nelle piccole proprietà, raccoglie le minime quantità di latte, per assicurare alle popolazioni urbane questo alimento di prima necessità.

Sostanzialmente oggi la limpidezza dei fenomeni economici è anche turbata da tutte le esigenze politiche che necessariamente vi si innestano e ne sono inscindibili. Non dobbiamo dimenticare che siamo in un periodo di profonda crisi, che vi sono molti lieviti di malcontento e disagio che serpeggiano nel nostro paese, in buona o in malafede. Non è lo Stato che deve accrescerli, non facendo ciò che è nei suoi poteri affinché il caro viveri non si inasprisca in Italia. Questa azione ha avuto dei risultati concreti perchè i prezzi sono stati contenuti da noi più che non in altri paesi. Questi provvedimenti ci permetteranno di ritornare senza troppe scosse alle libertà commerciali, tostochè i popoli non saranno più divisi da queste barriere economiche così alte, e potremo nuovamente in condizioni meno anormali ridare intiera la libertà ai commercianti di fare i loro affari, senza alcun pericolo politico; ma io credo che oggi l'azione dello Stato debba ancora esplicitarsi per queste ragioni di ordine politico. (*Vive approvazioni*).

Spero di aver persuaso il Senato di questa prima premessa: non condanniamo così semplicisticamente, ripetendo frasi che corrono ovunque, da parte anche di chi non conosce questi problemi o vi ha troppi interessi propri

da tutelare. Ragioniamo caso per caso sulle diverse norme che lo Stato stabilisce. Alcune sono forse errate, ma in questa materia non vi è una norma perfetta, vi è solo quella che presenta il minore inconveniente; bisogna appunto vedere qual'è quella disposizione che in un certo momento presenta meno inconvenienti, quale è quella che, pur pregiudicando interessi che possono essere in quel momento pregiudicati e postposti ne salva altri, perchè più collettivi e più legittimi. È interesse del paese far sì che la grande massa del popolo italiano possa superare questo periodo nelle condizioni di minor disagio possibile.

Non raccogliamo, onorevole Tassoni, i piccoli pettegoleszi. La merce qui è arrivata al primo e là al dieci del mese; ma ella sa che le ferrovie si trovano in condizioni anormali; non si giudichi una opera così complessa e difficile in base a così piccoli fatterelli! Vi sarà un momento o un luogo in cui la merce difetterà al tesseramento, vi sarà una città che avrà per avventura un rifornimento maggiore di un'altra; sono degli inconvenienti spiegabili in una macchina così complessa.

Discutiamo invece le vere linee dell'azione statale.

Ad esempio, onorevole Tassoni, il mese scorso ho distribuito cinque milioni e duecento chilogrammi di merluzzo, stoccafisso e baccalà alle popolazioni più povere di Italia, e specialmente nel mezzogiorno; l'anno scorso trecento milioni. Ora sa ella a che prezzo si è potuta distribuire questa merce?

A qualche lira meno di quello che costerebbe oggi. E lo si è potuto fare, senza perdere un soldo, perchè fu comprata alcuni mesi fa quando il cambio era più basso. Ora se questa merce l'avesse comperata il libero commercio crede l'onorevole Tassoni che esso lo cederebbe a questo prezzo, e non vorrebbe approfittare del verificatosi aumento del cambio?

Intanto è certo che questa vivanda tanto desiderata dal popolo, noi la potremmo distribuire ad un prezzo inferiore al suo costo, il che fu pure di qualche beneficio alle popolazioni disagiate.

Sui latticini ho già risposto quali sono i criteri che si proponeva la mia azione. Ella, onorevole Tassoni ha parlato della carne, ha chiesto perchè vi sia ancora il divieto di consumo

per due giorni e mezzo della carne. Quando venni a questo posto, dopo qualche mese tolsi i divieti di consumo della carne, perchè tutte le associazioni agrarie mi dissero: le stalle rigurgitano, rendiamo libero il consumo della carne.

Orbene quegli stessi enti, e persino i macellai, qualche tempo dopo tornarono da me chiedendomi che tornassi a restringere il consumo della carne, cioè a proibirlo per due giorni e mezzo della settimana. Quali le ragioni?

Una è quella di affrettare il consolidamento del nostro patrimonio zootecnico, che, se si è già ricostituito in relazione a quello che era prima della guerra, come numero, non lo è forse ancora come quintalato. Ma indipendentemente da ciò, abbiamo bisogno oggi di un patrimonio zootecnico maggiore di quello che avevamo prima della guerra sia nell'interesse della economia agraria, che in quello della alimentazione nazionale. Quindi credo che se si sopporta un piccolo disagio momentaneo, esso sarà compensato dal consolidamento del nostro patrimonio zootecnico, che ci consentirà, colla prossima estate, di togliere queste restrizioni.

Un altro effetto è quello di limitare l'importazione della carne congelata, conseguenza della restrizione del consumo della carne.

Le disposizioni restrittive hanno ridotto il consumo della carne quasi del 20 per cento.

Nei restaurants si ottengono risultati certamente maggiori che non nelle famiglie. Ora la limitazione nell'importazione della carne congelata si riverbera sul nostro cambio, evitando una causa del suo inasprimento. A proposito della importazione della carne congelata, onorevole Tassoni, perchè ha voluto raccogliere ciò che potè essere una insinuazione, e cioè che noi siamo legati a contratti vecchi per il ritiro della carne, a prezzi alti?

Se questo fosse, dovremmo stabilire delle disposizioni per aumentare e non per diminuire il consumo della carne.

Fino a tre mesi fa, importavamo cinquemila tonnellate di carne al mese, delle quali metà destinate all'esercito e metà alla popolazione civile. Oggi abbiamo ridotta questa importazione a 2500 tonnellate al mese delle quali 2000 per l'esercito e 500 per la popolazione civile, limitata a poche città dell'Italia settentrionale, che consumano ancora questa carne.

Con questo nostro programma avremo bisogno d'importare fino a tutto giugno, 10,000 tonnellate di carne congelata. Di questa ho già acquistato un vapore per 3500 tonnellate.

Onorevole Tassoni, non vi è nessun acquisto di carne congelata a lunga scadenza che sia stato fatto da me o dai miei predecessori, lesivo degli interessi dello Stato, e che noi dobbiamo mantenere, od osservare in qualsiasi modo. Questo per l'esattezza dei fatti.

Veniamo ad un'altro punto. L'onorevole Tassoni ha accennato a quei divieti di circolazione interna, divieti vigilati dai prefetti, fra provincia e provincia, in materia d'olio e di suini. Egli ha perfettamente ragione, non solo in linea puramente astratta; sono provvedimenti assolutamente empirici, che presentano dei danni e degli inconvenienti; ma in certe situazioni puramente transitorie, costituiscono il solo rimedio possibile, e lo spiego subito.

Tutti questi divieti di esportazione da provincia a provincia erano stati da me revocati, specialmente in relazione all'olio, per il quale vigeva l'anno scorso quella certa percentuale imposta sulla esportazione a favore delle popolazioni della provincia produttrice; di guisa che si aumentava così il prezzo del prodotto per le provincie consumatrici e non produttrici. Ma nel l'ottobre scorso, mentre stavo per revocare tale regime, si verificò, sia in previsione dell'inverno, sia in seguito a voci diffuse di libera esportazione di molti generi alimentari un intenso, repentino e violento movimento speculativo.

Da ogni parte piovvero nelle provincie di produzione speculatori i quali si strapparono la merce, facendone salire i prezzi. Ho dei contratti fatti sul luogo di produzione a 1800 lire al quintale per l'olio!

Vi fu un momento in cui non si sapeva dove si sarebbe arrivati coi movimenti di carattere puramente speculativo, che mi fecero ritenere doveroso di intervenire a difesa del consumatore.

In materia di formaggi feci alcune requisizioni; in materia d'olio stabilii quel calmiera, ritenuto equo, di 11 lire al litro; così feci per i suini. Ma occorreva che qualche disposizione presidiasse quel calmiera e ne imponesse la osservanza; nè dovevano ricostituirsi quei consorzi di raccolta dell'olio requisito in cui navi-

garono tanti pesci-cani. L'unico mezzo in quel momento era di impedire che la merce potesse rapidamente uscire dal luogo di origine, di controllare e vigilare la esportazione dalle provincie di produzione.

Lo scopo è stato in gran parte ottenuto. Non dico che il calmiere come è stato stabilito sia assolutamente rispettato, ma il movimento del rialzo dei prezzi fu fermato; l'olio di oliva comincia a giungere anche nell'Italia settentrionale a lire 12 il chilogramma. Oggi il pericolo del rialzo è cessato, onde sto riesaminando la materia per togliere i divieti di esportazione provinciali.

Orbene, onorevole Tassoni, qualche commerciante, ad esempio, della Liguria mi ha ringraziato, perchè ha detto che se non fossi intervenuto, avrebbe acquistato a prezzi altissimi l'olio, ed oggi perderebbe. Però è certo che si sarebbe creata così una rete d'interessi che avrebbe opposta tenace resistenza al ribasso dei prezzi.

Questo ribasso, per cause anche d'ordine internazionale, perchè l'olio di semi abbonda, si sarebbe verificato, ma certo più tardi, e intanto i prezzi sarebbero saliti moltissimo, se questa remora non fosse intervenuta, e forse a quelle duemila lire al quintale, sognate da produttori e da commercianti. Sarà stato un bene o un male? L'economista dirà che è stato un male, ma noi siamo uomini politici e crediamo che di questi fatti non si possa giudicare in base a quello che possono essere le teorie più corrette economicamente e costituzionalmente, quando possa d'altra parte evitarsi un movimento politico che turbi la pace pubblica, che provochi agitazioni operaie, e ribadisca ancora quel circolo chiuso di rincaro della vita e di aumenti di stipendi e di salari in cui si dibatte l'economia del nostro paese. Azione politica, quindi, che non deve essere giudicata in base a criteri economici puri, ma in base agli effetti che ci proponiamo e che raggiungiamo.

Fra un anno noi confidiamo, se quello stellone d'Italia, di cui tanto si parla, ma che la nostra storia di martirii, di dolori, di fatiche ha conosciuto così poco, ci darà quest'anno un buon raccolto di grano, se non si rinnoverà la iattura che pesa così duramente sui nostri cambi di una deficienza così anormale di raccolto, se quella sensazione che già abbiamo, pur fra tante

difficoltà e convulsioni, di riassetto del paese si consoliderà, allora potremo abbandonare le lamentate restrizioni e tornare nel dominio sereno dell'economia pura e della logica; ma finché ciò non avvenga, alle considerazioni e alle esigenze politiche dobbiamo orientare la nostra azione.

Ma è una attività statale, ripeto, in via di liquidazione: mi sono proposto in quest'anno il programma di smontare completamente la macchina statale; se gli avvenimenti ci assisteranno, ci arriveremo.

Io sono partito da questo concetto: nessuna forma più di monopolio statale per generi che non siano cereali; nessun acquisto statale di generi che non siano i cereali. I grandi contratti che lo Stato ha fatto in passato ritengo che non si debbano più rinnovare. Nella mia gestione, fuori della carne congelata, ho limitato ad una minima quantità gli acquisti che occorre fare per influire sul mercato. Ma la mia gestione deve entrare in bilancio col 1° luglio, ed intendo che vi entri con questo principio; che vi sia solo un capitolo di spesa per acquisti, quello dei cereali, zucchero, ed ove assolutamente occorre, carne congelata per l'esercito di guisa che sia così inibito allo Stato di fare ancora commercio con la finanza statale; che non si possa più comperare assolutamente nulla dallo Stato che non siano questi generi di assoluta necessità. Ma per tutti gli altri generi, non più gestione statale diretta; unicamente forme attenuate di controllo, ed un'azione per eccitare o favorire istituti di cooperazione diretta, alla difesa del consumatore contro la speculazione, ove non conosca ritegni.

Noi lo constatiamo tutti i giorni, basta che un genere sia lasciato libero nel suo commercio per vederne arrivare i prezzi alle stelle. Ancora io credo fermamente che anche le esportazioni clandestine dei viveri siano crimini contro la patria (*benissimo*). Noi dobbiamo pensare che non c'è forse in Italia, fatte tutte le numerose eccezioni individuali, una mentalità commerciale che corrisponda a quello che può essere l'interesse collettivo del Paese in un momento di transizione o di crisi, e quindi il consumatore dobbiamo difenderlo, in forme che non siano più quelle di gestione diretta, ma di controllo, in quanto beninteso questo controllo possa giovargli. Ci sembra che il popolo italiano

debba pur volere che lo Stato si interessi in questo modo delle sue sorti (*benissimo*) non danneggiandolo, come dice l'onorevole senatore Tassoni, con una macchina pesante che proroghi senza bisogno la sua azione, ma con un meccanismo più agile, che vada a sua volta a poco poco scomparendo, e che vada adattando la misura del suo intervento a quello che è il movimento progressivo verso il ritorno alla normalità, verso il riassetto economico. (*Approvazioni vivissime*).

Ad esempio, onorevole senatore Tassoni, vediamo le stoffe. Noi abbiamo distribuito centinaia di migliaia di metri di stoffa ad un prezzo, che è assai minore del prezzo al quale queste stesse stoffe sono vendute nei negozi. L'onorevole senatore Tassoni non vorrà io credo negarmi, che fra il prezzo di fabbrica e quello di vendita nei negozi ci sia spesso una differenza enorme, e affatto ingiustificata. Si narra, a questo proposito, di quel grande produttore, di quel benemerito industriale che abbia venduto in vendita a Roma uno dei suoi prodotti ad un prezzo triplo di quello che egli l'aveva fatto pagare al rivenditore! Ebbene, onorevole senatore Tassoni, noi dobbiamo assistere indifferenti a questa spogliazione del consumatore, e incoraggiarla ancora? Io sono sicuro, onorevole senatore Tassoni, che questo non è il suo concetto. Ad ogni modo su questo terreno io non potrei mai assecondarlo. Il Commissariato ha distribuito, e l'ente cooperativo per i manufatti popolari, che gli succederà in questa azione continuerà a distribuire, come ho già detto, ingenti quantità di stoffe ad un prezzo molto minore di quello a cui si potrebbero comprare dal libero commercio e credo con questo di non commettere nessun crimine di lesa patria.

E vengo finalmente a parlare di un altro argomento che è quello dei cereali, l'argomento che indubbiamente più preoccupa il Paese ed i due rami del Parlamento.

Su questo punto l'onorevole Tassoni ha affermato alcune cose che potranno più agevolmente discutersi quando verrà dinanzi al Senato il progetto di legge sull'aumento del prezzo del pane.

L'onorevole Tassoni ha anche parlato del prezzo del pane in relazione a quello del vino e alla tassa che su questo debba imporsi. Que-

sta questione è devoluta al Parlamento: vedrà la Camera a qual limite dovrà esser fissata la tassa sul vino.

L'onorevole senatore Tassoni ha poi preso in esame la nostra requisizione dei cereali ed i nostri acquisti all'Estero. Quanto alla requisizione l'ha qualificata una spogliazione dei proprietari. Io ho assunto questa amministrazione quando il prezzo di requisizione era fissato a 70 lire il quintale e l'ho elevato a 125 lire, oltre al 15 per cento che credo si paghi anche nelle terre del Veneto. Questo sopraprezzo del 15 per cento è dato alle provincie del Sud, a quelle del latifondo e delle isole e nelle terre liberate; in complesso trenta provincie, godono di questa indennità per il maggior costo di cultura cui vanno incontro per le loro speciali condizioni. C'è poi il grano duro che viene pagato ad una cifra anche superiore. In complesso, nell'Italia meridionale il grano tenero del prossimo raccolto sarà pagato a 170 lire il quintale, prezzo che è il più alto che si paghi nel mondo. Ad esempio negli Stati Uniti di America un quintale di grano vale una giornata di lavoro di un operaio e cioè sei dollari o sei dollari e mezzo.

Voci. IA qro!

SOLERI, *commissario generale per gli approvvigionamenti e i consumi alimentari*. Ma appunto per questo io ho fatto riferimento non alla moneta, ma ad una giornata di lavoro di un operaio, poichè un operaio si paga negli Stati Uniti un dollaro per ogni ora; quindi un quintale di grano è ora pagato in America non più del salario di una giornata di lavoro. Da noi non è certo così. Indubbiamente il prezzo di un quintale di grano è molto, ma molto più alto. Il Belgio lo paga 50 franchi, la Francia lo ha elevato recentemente a 100 franchi, e si noti che la potenza di acquisto del franco in Francia è presso a poco eguale a quello della lira in Italia e non si può dire che 100 franchi corrispondano in Francia a 190 lire nostre in Italia nei riguardi della potenza di acquisto. Ad ogni modo il prezzo che noi pagheremo è molto elevato. Orbene, anche la classe dei proprietari agricoli pare a me che dovrebbe elevarsi a concezione un po' più elevata e larga di quello che è il suo vero interesse; anche i proprietari dovrebbero pensare che, al di sopra di un interesse immediato di dieci o venti lire di più

per ogni quintale di grano, vi è un interesse economico che è ben più grande, che è quello di affrettare la restaurazione economica e finanziaria del paese, che è quello d'impedire cause di malcontenti e di turbamenti. Se noi elevassimo ancora i prezzi di requisizione del grano dovremmo, non volendo che lo Stato perda altre centinaia di milioni, addivenire ad un ulteriore aumento del prezzo del pane, per questa causa, e aggiungerei così altre cause a movimenti che potrebbero travolgere quelli che sono gli interessi fondamentali della proprietà e della produzione.

Ma poi essenzialmente non si può dire che il prezzo di requisizione da noi pagato non sia equo. Ella, onorevole Tassoni, che ieri ha usato parole così fiere contro la requisizione, non vorrei che vedesse domani i produttori di grano fare ciò che hanno già fatto i produttori di barbabietole, i quali hanno chiesto a me e imposto al Governo che il monopolio statale continui, dopo aver invocata per tanto tempo la libertà del commercio.

Una Commissione di parlamentari di tutti i partiti, di rappresentanti dell'agraria e delle organizzazioni proletarie, di conservatori e di socialisti, ha chiesto l'aumento del prezzo delle barbabietole dalle 12 lire, pagato l'anno scorso, a venti lire.

Io dissi loro: Lo Stato si disinteressa dello zucchero, lo Stato dichiara fin d'ora che vi lascia completamente liberi, realizzerete quello che sarà il prezzo economico del vostro prodotto.

La risposta è stata una sola: « Noi non coltiviamo, se lo Stato non ci assicura questo prezzo ». E si concordò un prezzo di 16-17 lire al quintale.

Questa è la degenerazione economica dell'intervento statale: ma pensi, onorevole Tassoni, che oggi il grano si paga in America sette dollari e mezzo; se il dollaro fra sei mesi sarà a venti lire, questo vorrebbe dire che il grano americano si pagherebbe 150 lire, cioè meno di quanto lo pagheremo nell'Italia meridionale. Ed allora forse gli agricoltori verrebbero a chiedere allo Stato che fosse mantenuto il prezzo di requisizione, affermando che altrimenti non potrebbero coltivare i loro campi.

Comprendo che le ragioni degli agricoltori sono degne di ogni riguardo, ma proprio tutto

il cambio e il nolo, che ci costano il grano estero, dobbiamo pagarli anche ai produttori nazionali? Finché non si dimostri che il prezzo pagato dallo Stato, che sarà di circa 150 lire in media, non sia remunerativo, in confronto delle spese di produzione, ritengo non si possa chiedere un ulteriore sacrificio e allo Stato e ai consumatori.

Ad ogni modo nella mia legge è detto che il prezzo di cessione del grano al consumo dovrà essere quello di requisizione del grano all'interno; e siccome, d'ora innanzi, il prezzo di cessione del grano al consumo sarà determinato dal Parlamento, non vi sarà più, onorevole Tassoni, alcun mio atto di governo o di arbitrio, contro cui ella è insorta; il prezzo sarà discusso avanti al Parlamento, e qui i due grandi interessi, dei produttori e dei consumatori, porteranno le loro tesi e il Parlamento, nella sua opera di suprema giustizia, saprà fissare quella che dev'essere la linea del loro giusto temperamento.

Per quanto riguarda gli acquisti di grano estero, mi è doluto che l'onor. Tassoni si sia fatto eco di una voce che chiamerò una ciarla, mentre dovrei dire qualche cosa di più: non perché egli non l'abbia riferita qui in piena buona fede, ma perché essa non fu che un'impura speculazione di Borsa sul cambio.

Si diffuse, quando tornai da Londra, una voce, e cioè che io ero andato a Londra a chiedere che continuasse l'organizzazione interalleata per gli acquisti del grano; e che ne avevo ottenuto un rifiuto. Tutto questo non era vero, e non aveva che uno scopo, un rialzo dei cambi. La verità è un'altra: posso dirla in un modo che non può permettere nessun dubbio: la organizzazione interalleata degli acquisti, di cui avrei chiesto la continuazione a Londra, è cessata da tempo. È cessata col settembre l'organizzazione interalleata per gli acquisti, e la sua attività è finita col 31 agosto. Da allora noi abbiamo proceduto ai nostri acquisti diretti. I nostri acquisti noi li facciamo in parte attraverso i nostri agenti, in America, che sono commercianti, e sono proprio quelli che già compravano per conto degli alleati, e in parte li facciamo in Italia, esaminando e confrontando tutte le offerte di commercianti italiani e stranieri che ci pervengono.

Ma creda, onor. Tassoni, tutto ciò che si dico,

che cioè lo Stato compri male e paghi più dei privati, non è punto esatto, ed è un luogo comune.

Se ella prima di fare questa affermazione avesse voluto consultare numeri e dati si sarebbe convinta del contrario.

E per persuaderla le porterò un esempio pratico.

In varie regioni d'Italia i pastai, hanno ottenuto d'importare direttamente il grano per la fabbricazione della pasta da esportarsi. Ma essi non sono riusciti al loro scopo, perchè le condizioni del mercato estero non furono tali da rendere proficua l'operazione.

Essi vollero vendere a me il loro grano; ma dovetti constatare che esso era in parte stato pagato più di quanto lo Stato paga il suo grano.

Onorevole Tassoni, la mia gita a Londra ebbe uno scopo completamente diverso, ed io non esito a dichiararlo ben chiaro. Dal giorno in cui era cessata l'organizzazione interalleata, non vi era più nessun coordinamento negli acquisti; succedeva che i tre grandi compratori, Inghilterra, Francia e Italia, i quali essendo quasi gli unici compratori avrebbero potuto influire sul mercato, non si curavano di esercitare un'azione che avesse un qualche effetto. L'irregolarità delle domande influiva sui prezzi a nostro danno; noi ci facevamo concorrenza a vicenda senza alcuna utilità. Io chiesi ed ottenni che questo stato di cose cessasse. Io ottenni una consultazione per metterci d'accordo per gli acquisti che dobbiamo fare; per impedire di farci danno reciprocamente e per non metterci in inutile concorrenza, per evitare che le domande nostre esercitino una pressione sui prezzi, sproporzionata ed eccessiva in relazione al nostro complessivo fabbisogno.

Questa è una conseguenza dell'azione concordata da noi svolta. Tutti i mesi, ancor prima che il mese finisca, l'Inghilterra, la Francia e l'Italia si riuniscono per mezzo dei loro rappresentanti e dicono: « Il mese venturo noi abbiamo bisogno di comperare questo. Dove lo comperiamo? Come lo comperiamo? ». Ognuno compra per suo conto, ma si cerca di non farsi reciprocamente del danno.

Io non credo che questa sia poi un'azione così insulsa come quella che l'onorevole Tas-

soni ha creduto di attribuirmi; e per fortuna, i fatti hanno corrisposto alla mia opera.

Il movimento di ribasso dei prezzi è tale che, mentre nella relazione al progetto di legge sul pane, che è di due mesi fa, si parlava di un prezzo del grano di dieci dollari e cinquanta, come dicevo or ora io ho avuto un'offerta stamane per 7 dollari e 38, e cioè per circa 210 lire italiane. Il dollaro è salito ancora di prezzo da allora ad oggi, ma ora si può dire che è stabilizzato.

Posso darle anche una notizia che le farà piacere, ed è che noi siamo approvvigionati tra grano già esistente in paese, grano viaggiante e grano già acquistato, pressochè per tutto l'anno granario, poichè ci mancano soltanto due mesi di approvvigionamento. Anche questo minore fabbisogno di valuta estera potrà influire sui cambi a nostro favore, e potrà eliminare quella causa che ci sarebbe anche quest'anno specialmente contraria nei mesi di primavera e che deriva dal fatto che noi esportiamo prevalentemente prodotti agrari, che in tale stagione non si producono.

Noi potremo per lo innanzi acquistare meno, mentre gli acquisti convenuti furono fatti, per fortuna, a buone condizioni, perchè il nostro prezzo per rilevantissime partite è sotto gli otto dollari.

Inoltre, onorevole Tassoni, mi farà un grandissimo onore se ella vorrà venire nel mio studio: non dica che noi non palesiamo i nostri contratti. Ho avuto cura di diffondere e mandare a tutti i senatori e deputati, non solo il mio ultimo discorso, ma vi ho aggiunto, in fondo, alcune tabelle con tutti i dati sugli acquisti che si sono fatti dallo Stato; vi è esposto ciò che noi abbiamo pagato il grano, e in quali paesi si sono fatti gli acquisti, coi prezzi per ognuna delle provenienze. La mia amministrazione meriterà tutti i biasimi, ma non quello di occultare la sua azione, che ella mi ha fatto.

Ella ha detto che il mondo rigurgita di grano. È vero, ma purtroppo non ne rigurgitano i nostri granai e nemmeno le nostre casse rigurgitano dei dollari per comprarlo. A Giava abbonda lo zucchero che, da cento sterline che valeva l'anno passato, vale oggi solo quaranta sterline, ma le nostre casse non rigurgitano di sterline per comprare lo zucchero. Noi ab-

biamo bisogno di contenere questi cambi e se facciamo dei sacrifici, se imponiamo delle limitazioni di consumo, non è per il piacere di vessare i nostri concittadini, ma per il desiderio di fare il possibile per non inasprire noi stessi i cambi. (*Applausi*).

Ho esaminata la materia degli approvvigionamenti del grano in relazione alla requisizione nazionale e agli acquisti all'estero.

Ella mi ha detto: per molti e molti anni ancora continuerete la requisizione mentre gli altri paesi la smettono.

Orbene il problema è estremamente complesso.

L'Inghilterra, per esempio, aveva deciso di liberare completamente il commercio dei cereali con il 1° marzo. Nei giorni in cui ebbi l'onore di conferire con quelle organizzazioni, si svolgevano dei colloqui tra il Ministero dei viveri e i mugnai e i commercianti. Bisogna considerare la profonda differenza dei termini della questione. In Inghilterra i quattro quinti del grano sono importati, l'Inghilterra ha una moneta che, se non è pregiata alla pari del dollaro, perde poco in suo confronto. Quindi i termini del problema in Inghilterra sono estremamente più facili che non in Italia, perchè il grano estero vi costa meno, dato che la sterlina ha un grande valore di acquisto. Perciò il Governo inglese ha tutte le condizioni favorevoli per passare alla libertà di commercio granario. Se anche non tutte quelle condizioni, ma solo parte di esse, si verificassero in Italia, io proporrei senz'altro la libertà di commercio. Il Governo inglese ha radunato i commercianti e ha detto: rispondete voi dell'approvvigionamento del paese? Io vi do la piena libertà di commercio. I commercianti hanno esitato di fronte a questa domanda e i più seri hanno risposto che i tempi erano troppi incerti, che le oscillazioni dei cambi e dei prezzi nei paesi di origine erano troppo grandi perchè essi, a cuor leggero, potessero a tale patto avventurarsi in queste speculazioni, che potevano presentare eventualità di grandi guadagni ma anche di perdite troppo gravi.

Il problema sembra che si risolverà con un periodo misto di importazioni statali e private. Queste si sostituirebbero progressivamente a quelle che man mano si ridurrebbero, fino a cessare del tutto dopo sei mesi.

La Francia ha deciso di tornare alla libertà del commercio con il primo luglio, e l'ha deciso per legge. Orbene mi diceva il sottosegretario ai viveri che il Governo è estremamente incerto se questo potrà essere fatto e si sta studiando un premio d'importazione per i cereali esteri. Il Governo, se continuasse il divario di prezzo fra quello assegnato ai contadini, cento franchi, e quello del grano estero, divario che però quasi ora non esiste più, darebbe un premio di importazione: si tratterebbe in sostanza, di un dazio sul grano inverso ai dazi dell'anteguerra. Ma si vede da questi esempi come il ritorno alla piena libertà di commercio dei cereali sia difficile ed esiga grandi cautele.

Intanto ho pensato di liberare i cereali minori, ed ho già provveduto per l'avena.

Se i tempi ci asseconderanno in questo senso, cioè se l'attuale ribasso del prezzo del grano sui mercati origine si accentuerà e si accompagnerà con un ribasso dei cambi, che faccia sì che il grano estero abbia un prezzo non sostanzialmente diverso, o di poco superiore a quello che costa il grano nazionale, spero che anche noi potremo venire in tempo non lontano ad una libertà di commercio in questa materia, prendendo però tutte le precauzioni affinché lo Stato abbia le scorte che occorrono perchè l'approvvigionamento del Paese non debba essere sospeso.

I commercianti affretteranno questo momento persuadendosi che libertà di commercio non vuol dire solo libertà di traffici e di lucri, ma anche senso di responsabilità al fine che il Paese non venga a soffrire di una interruzione negli approvvigionamenti.

Il problema non è di uomini, è di cose; ed è unicamente questo: che si avveri per noi una situazione economica e monetaria analoga a quella che vi è in Francia e in Inghilterra, o che per lo meno si avvicini ad essa. Possiamo osservare con calma il problema, perchè c'è tempo per giungere al nuovo raccolto, ma intanto vi è un passo da compiere subito, ed è la correzione del prezzo di cessione del grano al consumo, oggi così rovinoso per lo Stato.

Voi sapete, onorevoli senatori, e non occorre che insista, che noi ci aggiriamo nell'assurdo e io ogni giorno contro questo assurdo mi dibatto, pei provvedimenti che ho da prendere.

Pensate al dilemma che mi si presenta ogni

giorno circa l'alimentazione del bestiame coi cereali. O alimento il bestiame a prezzo politico e lo Stato perde delle centinaia di milioni. O lo alimento ad un prezzo economico e cedo il granturco a 120 o 130 lire e l'avena a 110 e 120 e allora siccome il grano ne costa 60, il bestiame è alimentato col grano. Mi conviene quindi alimentare i suini a prezzo politico.

È l'assurdo, l'eccentrico in cui ci si avvolge! I cereali avariati si cedono alle distillerie ad un prezzo doppio di quelli sani, ed ecco l'interesse degli speculatori di malafede ad avariare i cereali per poterli vendere ad un prezzo doppio.

Questa è la situazione che depaupera di miliardi le finanze dello Stato, che inasprisce coi cambi il rincaro della vita, che accresce illegittimamente il consumo del grano.

È un assurdo che dobbiamo al più presto far cessare. Vedete, l'aumento del prezzo del grano fu compiuto in Francia recentemente, presso a poco nei limiti a cui lo porteremo noi e cioè da 60 a 100 franchi. Orbene, il mio collega di Francia nella sua intervista già citata, diceva al proposito così: « Noi abbiamo constatato una seria economia nel consumo del pane dopo che il prezzo è stato elevato. Ora che il *gaspillage* è stato soppresso, forse non sarà più necessario di importare i venti milioni di quintali di grano autorizzati; vi sarà dunque un' economia di quantità, ma il prezzo dipenderà, bene inteso, dal cambio ».

E mi precisava che in Francia l'aumento del prezzo del pane ha diminuito del 14 per cento il consumo del grano. E si noti che questa diminuzione si è verificata in un momento di crisi di disoccupazione, quando cioè le condizioni men buone degli operai avevano diminuito il consumo della carne.

Io spero che questo provvedimento che tende a ricostituire la logica economica, e a salvare lo Stato dal baratro di un *deficit* assurdo e insopportabile, potrà essere approvato presto, e sono certo che il Senato condivide il mio pensiero. Solamente allora ritroveremo la logica dell'economia e della serietà nella finanza, senza le quali non potremo avviarci al risanamento economico del nostro Paese. E sarà un primo passo compiuto per affrettare il ritorno alla libertà di commercio anche per i cereali.

Io chiudo questo mio scordinato discorso,

che non ha altro pregio che quello della convinzione che lo domina, riaffermando all'onorevole Tassoni, che respingo le sue accuse che io voglia nella mia azione calpestare i diritti di classi o di cittadini, perpetuare la bardatura di guerra, ed i parassitismi burocratici. Al riguardo però dei funzionari, non mi sembra che sia giusto, nè conveniente, elevare sempre queste accuse generiche contro di essi. Ve ne sono di buoni e di cattivi, come dappertutto.

Ma io ho accanto a me dei collaboratori devoti ed operosi che consacrano tutta la loro energia al loro ufficio, con amore e con alacrità, anche fra le insidie e le accuse che contro loro si levano.

Se alcuno fu sorpreso a tradire il suo mandato, ne dovrà portare tutte le conseguenze; ma sento qui il dovere, che è di coscienza ed è di cuore, di difendere i funzionari — e non sono pochi — che invece dedicano tutta l'opera loro con impegno e intelligenza al loro ufficio. (*Applausi*).

Onorevole Tassoni, io confido che in epoca non lontana noi potremo insieme dire che abbiamo cooperato (ella anche con le sue censure, io con la mia modesta opera) a poter attuare quel decreto con cui ella ha chiuso il suo discorso; quel decreto però deve avere una promessa ed è questa:

Considerato che l'economia del paese va riassetandosi; considerato che la situazione monetaria del paese migliora; considerato che gli sforzi del popolo, che ha dato il suo sangue su i campi di battaglia, hanno avviata sicuramente la ricostruzione economica del paese, e affrettato il giorno in cui l'Italia raccolta in una tranquillità operosa, sicura finalmente nei suoi confini, libera dei suoi destini, rivedrà tempi più prosperi e sereni; considerato che tutto questo è avvenuto, sopprimiamo il Commissariato dei consumi. Io sarò lieto di esser nulla, purchè l'Italia sia tutto. (*Vivissimi e generali applausi; moltissime congratulazioni*).

PRESIDENTE. La seduta è sospesa per alcuni minuti (ore 16.45).

Ripresa della seduta.

PRESIDENTE. La seduta è riaperta (ore 17).

Proseguendo nello svolgimento dell'interpellanza del senatore Tassoni, gli do facoltà di parlare per dichiarare se sia o no soddisfatto

della risposta dell'onorevole Commissario generale per gli approvvigionamenti.

TASSONI. Io non nego di aver ieri « forzato il fono » su talune mie affermazioni; ma come in matematica, in fisica, per provare la fondatezza di una teoria, di un principio, si spingono « al limite »; io, di deliberato proposito, mi sono spinto talora fino al paradosso, per pungere quasi l'onorevole commissario agli approvvigionamenti e consumi, e costringerlo, nella sua risposta, agli schiarimenti più diffusi, più esaurienti, a porgere dei dati di fatto, che valessero a chiarire tante incognite che al pubblico riescono veramente incomprendibili.

Le ampie, le franche dichiarazioni che egli ha fatto qui, mi hanno veramente confortato; e confortato anche del piccolo disappunto che avevo provato ieri, quando mi parve che si volesse esercitare un tentativo su me per costringermi ad abbreviare il mio dire.

Se vi è qualcuno qui, il quale, per la sua posizione economica, non sente tutto il disagio determinato dalla politica annonaria del Governo e non s'interessa a queste cose, non so che farci. Tutto al più posso dire: « beato lui »!

PRESIDENTE. Questo non ha a che far niente con la maggior o minor lunghezza del discorso, e non può imputare ai suoi colleghi la mancanza d'interesse in argomenti che interessano tutto il paese.

TASSONI. Tali questioni appunto interessano profondamente il paese e le masse, signor Presidente, il paese e le masse che soffrono per tutte le vessazioni alle quali sono sottoposti. Ed io, che mi faccio un dovere costante di mantenermi a contatto con essi, di udire l'espressione delle loro pene, ho il fermo convincimento di aver trattato una questione importantissima, una questione capitale nel doloroso momento che attraversiamo, questione d'importanza certamente non inferiore a qualsiasi altra che possa mai essere stata trattata qui dentro; e credo di aver adempiuto a un dovere altissimo trattandola.

La mia esposizione era materata di fatti, ora i fatti non sono come mantici, che si possono gonfiare o comprimere a piacimento. Io doveva dirli tutti, e li ho detti.

Una sola confutazione io farò alle argomentazioni del commissario per gli approvvigio-

namenti e per i consumi: egli mi ha detto che non ha violato il Codice, che anzi ha richiamato i proprietari del Veneto, se vogliono tutelare i loro crediti, ad applicarne le disposizioni. Perfettamente d'accordo in questo. Io stesso ho letto qui l'art. 3 del suo decreto 20 novembre scorso, il quale non dice effettivamente altro, e su ciò non vi può essere contestazione.

Ma qual titolo di merito costituisce questo pel Commissario, se nel fatto, nella situazione che vige oggi nel Veneto e che ho esposto ieri con ampiezza di dati, la tutela dei crediti mediante il pignoramento giudiziario è diventata illusoria per i piccoli proprietari? E guardate che i piccoli proprietari nel Veneto sono decine di migliaia. Io non so come sia organizzata la proprietà in Piemonte, nel paese dell'onorevole Soleri; ma nel Veneto sta in fatto che vi sono migliaia, decine di migliaia di piccoli proprietari, che possiedono soltanto due, tre, dieci ettari di terreno, che essi non coltivano direttamente, ma che fanno coltivare. Non credo che costoro possano essere chiamati grandi proprietari. Orbene tutta questa massa non disprezzabile di proprietari, di fronte al decreto del 20 novembre dell'onorevole Soleri, si vede posta nella condizione di non poter più tutelare i propri diritti di fronte agli affittuari, ai coltivatori, ed io credo che un numero così ragguardevole di contribuenti meritasse dal Governo una maggiore considerazione.

Le leggi, i codici, non sono già, non debbono essere una cosa astratta. Guai se fosse così! Le leggi, i codici, e anche i decreti, debbono tener conto e molto conto delle condizioni d'ambiente.

Io dirò quindi all'onorevole Commissario generale quello che disse un giorno Lutero: « Dal Papa male informato lo mando al Papa bene informato ». Intraprenda l'onorevole Soleri qualche viaggio in provincia, vada a vedere il Veneto, si renda conto delle condizioni reali di quella regione, anziché rimettersene ai referti dei soli Prefetti che son sempre felici di risparmiarsi un fastidio o dei Presidenti delle Commissioni di requisizioni granarie, ai quali, pesa, nella loro dubbia attività, di tenere aperte tante partite. Io ho tanta fiducia nell'alto intelletto, nella coscienza dell'onorevole Soleri, che non esito un minuto a ritenere, che dopo un simile sopralluogo, egli sarebbe il pri-

mo a riconoscere. L'inopportunità di quel decreto e forse anche lo modificherebbe.

Detto questo, non ho altro da aggiungere se non che compiacermi, che la fatica da me durata ieri, abbia, per quanto ha tratto alla seconda parte della mia interpellanza, provocato gli ampi schiarimenti e le franche dichiarazioni dell'onorevole Soleri. Egli, tra tante cose belle, ci ha detto anche, che sente tutto il disagio cui è sottoposto il paese in forza del regime annonario statale e che non ha che un supremo desiderio, quello di avviarne (tranne che pel grano) la graduale soppressione.

Ha detto di più, che lavora già allo « smontaggio » del gravoso meccanismo di cui si trova a capo, e che spera di giungervi entro l'anno. Di questo suo impegno solenne io prendo atto con compiacimento. Questo era, in fondo, lo scopo della mia interpellanza; questo io desideravo udire da lui; e di questa assicurazione che egli ci ha data io lo ringrazio con tutta l'effusione di cui sono capace. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'interpellanza dell'onorevole senatore Tassoni è esaurita.

Svolgimento delle interpellanze dei senatori Reggio e Frola al Presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, ai ministri dei lavori pubblici, dell'industria, del lavoro ed al sottosegretario di Stato per la marina mercantile.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interpellanza dell'onorevole senatore Reggio, al Presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, ai ministri dei lavori pubblici, dell'industria, del lavoro ed al sottosegretario di Stato per la marina mercantile. « Per conoscere quale azione il Governo intenda di esplicare, e quali provvedimenti si proponga di prendere per ottenere che il porto di Genova, con il concorso di quanti vogliono operare per il bene del nostro Paese, in luogo di sterile campo di competizioni a base politica, divenga fecondo e attivo fattore del lavoro e dell'economia nazionale ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Reggio per lo svolgimento di questa interpellanza.

REGGIO. Onorevoli colleghi. Non vorrei essere tacciato di imprecisione, ora che per la prima volta ho l'onore di prendere la parola

in quest'autorevole Consesso, perchè non vorrei che mi si potesse dire che ho chiesto al Governo la soluzione di una questione assai grave, ma che per taluno può apparire come una di quelle che da altri fattori debbono essere risolte, non ultimo dei quali quello d'un cambiamento di mentalità delle classi datrici di lavoro e delle masse lavoratrici. Ma io ho voluto dirigere la mia interpellanza al Governo per il fatto specifico che le competizioni che si svolgono oggi nel porto di Genova, non si svolgono in un campo libero di lavoro, ma si svolgono in un campo che lo Stato ha voluto disciplinare con una legge speciale, che è quella che ha istituito il Consorzio autonomo del porto di Genova. Neppure vorrei essere tacciato di imprecisione, quando mi si volesse dire che i provvedimenti invocati debbono esser presi non dal Governo, ma dal Consorzio, perchè quanto succede nel porto di Genova osorbita dall'ambito del porto stesso, e può avere una grave ripercussione anche per tutti gli altri porti d'Italia, in quanto le masse lavoratrici riunite in Cooperative si sono sindacate in una federazione dei lavoratori di tutti i porti del Regno, e quindi nella esplicazione dei postulati che essi affacciano per il porto di Genova, vogliono e possono essere appoggiati con azioni, che io qui non voglio definire, ma che potrebbero essere anche gravi, e tali da ripercuotersi in tutti i porti. Per queste ragioni tassativamente ho creduto di rivolgere la mia interpellanza al Governo, onde il Governo voglia prendere quei provvedimenti che, a mio modesto avviso, sono urgenti e necessari.

Io mi permetterò di esporre al Senato, il più brevemente che mi sarà possibile, lo stato della questione e porrò prima di tutto come caposaldo una condizione di fatto: il lavoro nel porto di Genova non è costante, ma da giorno a giorno, da mese a mese, da anno ad anno, subisce delle fluttuazioni, che dipendono da diversità degli arrivi e delle partenze, da divario nella potenzialità dello smaltimento ferroviario, da criteri commerciali, che possono indurre in dati momenti a richiedere maggiori o minori depositi, in attesa di variazioni delle condizioni del mercato. Il fatto è che il lavoro nel porto di Genova non è costante in tutte le epoche; questo fatto bisogna tener presente nell'esame della questione, che oggi si discute,

ed io brevissimamente vorrò dire come la mano d'opera nel porto di Genova si è sempre comportata a questo riguardo.

Se noi riandiamo il tempo remoto, troviamo che nel porto di Genova vigevano corporazioni di mestiere, corporazioni delle quali abbiamo oggi ancora traccia in una compagnia che ha attraversato i secoli, arrivando fino a noi: è quella dei Caravana. Io mi permetto di esporre al Senato la situazione di questa compagnia, perchè rappresenta un'evoluzione, che è indice chiarissimo di quello che è andato determinandosi nella mente dei lavoratori di Genova.

La compagnia dei Caravana, che dal 1340 è venuta fino al giorno d'oggi, è una compagnia amministrata sul tipo delle nuove organizzazioni operaie: provvede per la vecchiaia, per l'invalidità, ha personale reclutato con molte cautele, del quale sono anche sorvegliati non solo l'azione materiale, ma anche il criterio e l'azione morale. Questa compagnia ha sempre rappresentato una tradizione del passato; basti dire che i suoi uomini hanno dei soprannomi che sono tratti dalla storia romana: si chiamano Augusto, Scipione, Orazio, ecc.; nei bilanci di questa compagnia, si trova, tra l'altro, la spesa per l'olio da accendersi nelle lampade, che ardono davanti alle immagini sacre dei quartieri del Deposito Franco. Ebbene, questa compagnia è oggi afflitta alla Camera del lavoro! Questa è l'evoluzione che ha avuto luogo!

Io ho accennato questo per dimostrare uno stato d'animo; affermo nello stesso tempo che, anche ai tempi di queste corporazioni, che vigevano nel porto di Genova, esisteva la fluttuazione di lavoro, e vi era anche allora il bisogno di ricorrere agli avventizi. Le compagnie avevano degli operai arruolati e organizzati, i quali ricorrevano, in dati momenti, per sopprimere al massimo lavoro, agli avventizi. Questo avveniva in passato. Dopo il 1860 le corporazioni furono abolite, solo la Caravana rimase.

Si entrò allora nei tempi di tutte le libertà; si sentì allora di aver fatto una grande conquista e si venne anche alla libertà del lavoro. Questa si esplicava nel senso che ogni negoziante, ogni ricevitore di merci, aveva un personale e un gestore a capo di questo personale, che si chiamava il confidente, il quale reclutava e dirigeva il personale. Anche allora vi

erano gli avventizi; vi erano cioè accanto ai lavoratori che avevano lavoro tutti i giorni anche quelli che venivano chiamati al momento del massimo bisogno. Allora, al momento richiesto, il confidente andava nelle campagne vicine, dove raccoglieva i contadini che venivano a prestare quest'opera sussidiaria e che poi ritornavano alle loro case.

Ma il sistema del lavoro libero nel porto di Genova non si può dire che abbia dato sempre buoni effetti; è accaduto che questi confidenti, che per conto dei negozianti gerivano la mano d'opera, abusarono del loro potere, taglieggiarono sopra la mano d'opera stessa, e si arrivò ad un punto in cui questa situazione creata agli operai produsse uno sciopero. Dopo lo sciopero del 1900 è avvenuto questo fatto; che dei crumiri erano stati assoldati dai negozianti, dai datori di lavoro, per fronteggiare lo sciopero; e, quando poi i datori di lavoro, finito lo sciopero, ripresero gli antichi lavoranti, i crumiri di allora costituirono i primi nuclei delle Camere del lavoro, e formarono quella massa la quale ha una grandissima parte nella gestione attuale del porto di Genova. I confidenti furono aboliti e si venne a un regime nuovo, il quale non era più il regime di libertà del lavoro, era un regime cooperativistico, il quale faceva capo principalmente alle Camere del lavoro.

Ora la situazione odierna è questa: che gli operai organizzati iscritti nei ruoli di lavoro del consorzio si trovano nelle stesse condizioni nelle quali si erano trovati in passato, cioè le federazioni di lavoro, vedendo che in dati momenti è necessaria una mano d'opera più numerosa, e in altri invece una mano d'opera meno numerosa, hanno stabilito il così detto sistema del turno. Il sistema del turno consiste in questo, che, ammesso per esempio che siano necessari in media sei operai, e che in dati momenti ne siano necessari dieci, tutti i dieci operai sono iscritti nei ruoli, ma non lavorano insieme; essi lavorano a turno, a sei per volta, in modo che tutti gli operai che sono iscritti possano dare la loro opera.

Ma il Senato vede subito che si viene così a creare un grave inconveniente, perchè è certo che questi operai che non possono lavorare tutti i giorni, ma che tutti i giorni debbono mangiare e provvedere alle loro famiglie, necessariamente devono avere quella tale retri-

buzione che basti alla loro esistenza, venendosi così di conseguenza ad aumentare le spese.

Anche con questo sistema del turno non si può dire che sia stato eliminato l'avventiziato.

Ora avviene che gli avventizi vogliono una parte migliore di quella che essi hanno attualmente e vogliono essere organizzati come lo sono gli operai a lavoro fisso. In altre parole chi compie un lavoro fluttuante da momento a momento vuole la stessa stabilità che hanno gli operai che a questo lavoro prendono parte continuamente.

Questo è un problema di difficilissima soluzione.

Oggi si hanno due strade: o costituire una cooperativa unica di lavoratori, la quale apra le porte anche agli operai avventizi, e allora avverrà che invece dei dieci operai che lavorano a sei o a sette alla volta, ve ne dovranno essere quindici o più, e le tariffe dovranno naturalmente aumentare; oppure conservare una certa concorrenza fra diverse cooperative, le quali per il fatto stesso della concorrenza possano fare agli avventizi un trattamento più benevolo, magari togliendo qualche cosa da quello che guadagnano gli operai fissi, onde la concorrenza non faccia andare annullata questa organizzazione del lavoro.

In questa lotta tra gli avventizi e gli operai organizzati, non sono estranei certi datori di lavoro che in questo momento, per una naturale riluttanza ad aderire alle nuove organizzazioni, pensano che attraverso a queste divisioni si possa ritornare all'antica libertà di lavoro.

Questo problema deve essere risolto dal Governo, ma io sento il dovere di manifestare la mia opinione, facendo al Senato una dichiarazione, dichiarazione nella quale credo di poter avere consenzienti molti genovesi e anche le Camere di commercio di Genova, Milano e Torino. Noi non intendiamo che il porto di Genova abbia ad essere fine a sé stesso, noi non intendiamo che il porto di Genova abbia ad essere un campo di sfruttamento in cui non si senta parlare di altro che delle competizioni che avvengono fra le classi. (*Approvazioni*). Noi desideriamo che il porto di Genova sia un porto che assolva efficacemente il proprio dovere e le proprie funzioni, nell'interesse di Genova e delle provincie vicine. È appunto

per questo che, pur lasciando al Governo la responsabilità e facoltà della soluzione che crederà di adottare, io, dovendo esprimere la mia opinione, vorrei che quel parlame di concorrenza che rimane ancora non debba essere spento. Non sarebbe perciò desiderabile la unificazione in una unica cooperativa che diventasse arbitra e padrona di tutto il porto di Genova. Comprendo le obiezioni che si possono fare alle cooperative multiple, comprendo che non si debbano far delle piccole cooperative che mascherino l'intervento degli antichi datori di lavoro sotto la forma odiosa che avevano prima, ma quando una minoranza di operai, intenti a costituire una cooperativa, abbia raggiunto un numero espressamente disciplinato, oggi, che siamo in tempi di rappresentanza di minoranze, a me pare, tanto per ragioni politiche che per ragioni economiche, che questa cooperativa debba avere facoltà di lavorare.

Vengo al secondo punto della mia interpellanza. Si comprenderà subito, da quanto ho esposto sin qui che, per disciplinare questa materia, è necessaria una autorità portuale, che oggi è il Consorzio autonomo del porto.

Mentre sul punto primo che ho trattato vi possono essere dei dissensi, credo vi sia l'unanime consenso nel ritenere che il Consorzio autonomo del porto, così come è oggi, debba essere modificato. Io dichiaro molto esplicitamente, che non ho nessun preconcetto verso il Consorzio, e non l'ho anche perchè, mi consenta il Senato questo ricordo, ho fatto parte, a suo tempo, della Commissione che ha compilato il regolamento del Consorzio del porto di Genova, e ho fatto parte, nei primi tempi, del Consorzio stesso. Ma si è andata maturando nel mio animo, appunto per aver seguite tutte le evoluzioni che il Consorzio stesso ha fatto, così come è avvenuto nell'animo di molti e molti altri, la convinzione che l'organizzazione del Consorzio debba essere mutata. Il Consorzio è troppo poco autonomo per rappresentare chiaramente la volontà dei consorziati con una vera e propria efficacia, è troppo autonomo perchè lo Stato vi possa esercitare una azione importante non solo nell'interesse di Genova, ma di tutta l'Italia. Su questo punto, mi sarà gradito conoscere il pensiero del Governo.

Non entro nei particolari come debba essere

modificato questo Consorzio, ma faccio un voto che le disposizioni che verranno emanate siano disposizioni che abbiano ad essere comuni a tutti i porti. Perchè oggi, che abbiamo visto federarsi in una Federazione sindacale tutti i lavoratori dei porti, è indispensabile che anche le norme che reggono il lavoro in questi porti abbiano ad essere comuni, onde non avvenga che qualche cosa di speciale che si manifesti in un porto abbia la sua ripercussione in un altro retto a diversa disciplina.

Raccomando dunque che la modificazione della legge e dei decreti dei Consorzi debba essere fatta per tutti i porti e non solo per quello di Genova. Non so se tutti consentiranno in questo mio desiderio, ma è lecito dire che se il porto di Genova ha degli ordinamenti fatti nel 1903, che sono migliori di quelli che sono stati fatti successivamente per gli altri porti, non è giusto che questi ultimi siano defraudati di questi ordinamenti; se invece gli ordinamenti che sono venuti maturandosi dopo il 1903 sono migliori, non è giusto che il porto di Genova sia defraudato di questi. Questo è il mio pensiero.

Ed eccomi finalmente all'ultimo punto. Certo è che gli inconvenienti che si manifestano quando vi è una eccedenza di impiego di opera manuale sono numerosissimi, perchè se le calate fossero attrezzate con criteri più moderni, evidentemente questi inconvenienti sarebbero minori.

Certo è che se le operazioni si facessero con maggiore impiego di macchine, non si avrebbero tutte le gravi difficoltà che vi sono adesso per risolvere il grave problema di differenza di lavoro da momento a momento; ma non dobbiamo dimenticare che per applicare questi mezzi meccanici bisogna ingrandire il porto. Sarebbe troppo facile risolvere il problema col mettere delle macchine semplicemente, ciò non è possibile fare se il porto non viene ingrandito. E questo per una ragione molto semplice; le macchine possono essere applicate quando i bastimenti vengono accostati di fianco, non di punta; e accostare i bastimenti di fianco significa occupare uno spazio di calata molto più grande, giacchè se tutti i bastimenti che si trovano nel porto dovessero essere accostati di fianco, invece dei dieci chilometri di calate, per un movimento arrivato fino a 700 tonnellate

di merce all'anno per metro lineare di calata, dovremmo venire alla proporzione che hanno i porti esteri, che non eccedono le 400 tonnellate per metro lineare di calata; e con eguale proporzione intendo parlare anche dei binari, spazi, magazzini, e di tutto quello che costituisce l'insieme di un porto. Ma vi è di più; l'impianto delle macchine, implica la specializzazione delle calate, e ciò vuol dire che quando arriva un bastimento carico per esempio di cotone deve andare dove è la calata attrezzata per il cotone, e se non v'è cotone in arrivo, questa calata deve rimanere vuota, perchè non può essere usata per altri usi. È evidente dunque che per questa applicazione di macchine, così necessaria anche per risolvere la questione del lavoro, che è quella che oggi ci occupa, è necessario di ingrandire il porto. Come e che cosa si è fatto finora?

Non facciamo recriminazioni, ma se noi ritorniamo all'inizio, dobbiamo pensare che il porto di Genova ha cominciato il suo sviluppo nel 1876, per il fatto della donazione di venti milioni del Duca di Galliera, donazione che fruttò al benemerito cittadino amarezze innarrabili, perchè prima di aver potuto fare accettare questa somma si dovettero superare gravi difficoltà anche per la riluttanza dell'illustre ministro dei lavori pubblici Silvio Spaventa. Un male per noi genovesi disgraziatamente fu sempre quello di essere ritenuti troppo scaltri....

In ogni modo, si sono fatti allora i primi lavori, e da un movimento di novecentomila tonnellate nel 1876, siamo andati nel 1889 a due milioni e mezzo di tonnellate. Ma già nel 1889 cominciavano le difficoltà. Mi consenta il Senato che io legga che cosa il ministro Finali rispondeva alle interpellanze di deputati genovesi; era allora interpellante l'onor. Tartarolo, con l'onor. Bettolo e l'onor. Fasce, e credo che qui siano presenti anche dei senatori che hanno partecipato a quella discussione. Il ministro Finali rispondeva nel 1889 testualmente: « vi sono persone molto competenti, le quali dichiarano che nel porto di Genova fra breve volgere di anni (segnano un termine di cinque anni), non sarà possibile regolare il movimento delle merci, atteso il crescente progressivo aumento negli arrivi e nelle partenze, se il porto di Genova non si porterà al di là

della Lanterna e non si estenderà fino a Sampierdarena». Questo diceva un ministro nel 1889. Da allora comincia tutta una serie di Commissioni: prima la Commissione Gadda del 1896 che stabiliva si dovessero spendere cinquanta milioni per l'ingrandimento del porto. Successivamente nel 1897, l'allora ministro dei lavori pubblici onor. Prinetti riconobbe che qualche cosa per il porto bisogna fare; ed allora colla legge 2 agosto 1897 egli fece votare 17 milioni e mezzo da pagarsi un milione all'anno. Ma questi furono votati in gran parte per fare le due stazioni di Genova per passeggeri, Principe e Brignole; quindi per queste stazioni, che nulla avevano a fare col porto, sono state fatte delle spese con somme anticipate dal comune di Genova, e prese a prestito dalle Casse di risparmio di Milano e di Genova, e per le quali gli interessi furono pagati con una tassa di ancoraggio gravante sul commercio del porto.

Questo per le stazioni di passeggeri, ma il porto rimase pressapoco come prima. Successivamente vennero altre Commissioni: quella presieduta dall'onor. Giusso e quella presieduta dal senatore Boccardo e così si arrivò sino al 1901, anno in cui il movimento era salito a cinque milioni di tonnellate, e poco dopo il Governo, seguendo l'iniziativa del deputato Imperiale, presentò la legge sul Consorzio autonomo, per provvedere ai lavori del porto di Genova.

Onorevoli ministri ed onorevoli colleghi, noi dobbiamo riconoscere che i mezzi finanziari che furono dati al Consorzio sono molto tenui, perchè lo Stato non lasciò al Consorzio stesso che il milione annuo della legge del 1897 e l'uso delle aree, e impianti, nonchè il concorso delle provincie e dei comuni; ma accolse al Consorzio tutte le spese di manutenzione e tutti gli altri oneri del porto; e concesse solamente sulle tasse portuali, che si possono ritenere di ottanta centesimi per tonnellata di merce sbarcata o imbarcata, venti centesimi per ogni tonnellata, e cioè un milione per ogni cinque milioni di tonnellate; ma dispose tassativamente che se per caso il movimento avesse sorpassato le speranze e fosse arrivato fino a dieci milioni di tonnellate e oltre, più di due milioni il Consorzio non avrebbe potuto percepire, e tutte le ulteriori tasse sarebbero ritornate allo Stato.

Il Senato vede che i mezzi finanziari dati al Consorzio erano limitati. Ma questa legge disse: voi potete mettere una tassa da dieci centesimi a una lira per tonnellata di merce. Se i genovesi ebbero un torto fu quello di non avere accettata questa tassa. Ma essi ragionarono in questo modo: siamo disposti a pagare la tassa, ma quando avremo i vantaggi promessici, oggi non ci sembra giusto di doverla pagare.

E poichè nella discussione della legge del Consorzio, in un articolo si diceva che il Consorzio stesso era autorizzato a contrarre dei prestiti coll'autorizzazione dei ministri del tesoro e dei lavori pubblici, il Parlamento, quando giunse a questo articolo, aggiunse un comma nel quale si stabilì che i prestiti non fossero autorizzati se non nel limite dei mezzi che il Consorzio avesse potuto conseguire, onde poter pagare gli interessi e gli ammortizzi; si stabilì per tal fatto un circolo vizioso paralizzatore.

Sicchè il Consorzio dovette attendere anni ed anni per racimolare le somme necessarie tanto da arrivare solamente nel 1906 ad appaltare opere per otto milioni di lire circa.

E solo il 29 dicembre 1912 nuovi appalti poterono salire a 30 milioni di lire.

Che cosa sarebbe avvenuto se al momento della guerra invece di avere il porto nelle condizioni in cui l'avevamo, avessimo avuto almeno il bacino « Vittorio Emanuele III » compiuto? Che cosa avverrebbe ora, in questo momento in cui la nazione cerca di ricostituirsi economicamente impiegando tutte le sue energie, e le lotte di classe si fanno sempre più intense, che cosa avverrebbe, dico, se avessimo un'ampiezza del porto che favorisse meglio l'incremento industriale e commerciale?

E con 50 milioni di spesa, fatta a tempo, si sarebbe ottenuto un risultato considerevole.

Anche su questo punto desidero di richiamare l'attenzione del Governo, onde in quelle modifiche che saranno per esser fatte, in una forma o nell'altra, si possano escogitare, anche a costo di sacrifici, e con l'aiuto dello Stato, quei provvedimenti finanziari necessari per poter risolvere definitivamente e radicalmente la questione.

Onorevoli colleghi! Il rimorso di avere abusato della vostra pazienza è temperato in me dalla soddisfazione di aver potuto prospettare questo Consesso così autorevole una situa-

zione che richiede assolutamente una soluzione radicale.

Io non ho bisogno di dire che cosa rappresentano i porti per un paese come il nostro: i porti, che sono le vie aperte al traffico internazionale, che sono la via d'ingresso e di uscita aperta al nostro commercio nazionale, in più cospicua parte, e che sono oltre tutto i posti avanzati di dove gli stranieri, stando in casa loro, cioè sulle loro navi, vedono le nostre faccende e assumono di noi stima o disistima. Ma oltre a ciò un altro altissimo compito dei porti noi vediamo. Colla forma allungata del nostro paese, distesa fra due mari, coi rapporti che devono essere sempre più stretti fra il nord e il sud d'Italia, per quegli interessi e quei sentimenti su cui poggia la fortuna del nostro paese, noi pensiamo che non possiamo avere in soccorso linee fluviali longitudinali, ma abbiamo certo la possibilità di una navigazione di cabotaggio lungo le sponde, che può sussidiare moltissimo le ferrovie che oggi sono a poco a poco diventate un problema pauroso dell'avvenire. Favorire quindi questa navigazione di cabotaggio è d'interesse grandissimo per il nostro paese; ma a che cosa ciò servirà se poi nei porti vi sono tariffe così elevate? Il porto è così intimamente connesso con questo sistema, che se non si provvede per i porti non si provvederà nemmeno per questo utile servizio della navigazione.

Io confido che il Governo, che si è accinto a risolvere molti problemi interessanti per l'economia nazionale e che sta per risolverne uno per cui ora affronta una formidabile battaglia parlamentare, vorrà prendere in considerazione anche questo problema che, per essere più comprensivo e meno irto di difficoltà, non è certamente di minor importanza per il bene del nostro paese. (*Approvazioni*).

FROLA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FROLA. Dal grande interessamento sempre dimostrato dal Senato per la vita, il progresso e lo sviluppo dei nostri porti, io ho attinto la forza per presentare l'interpellanza che sta oggi in discussione, e confido, e sono certo anzi della attenzione benevola e cortese del Senato per il breve sviluppo che cercherò di dare alla interpellanza stessa. Questa contiene tre parti distinte.

L'una relativa ai provvedimenti necessari

perchè si raggiunga lo svolgimento normale delle operazioni di carico e scarico nei porti, eliminando le cause d'inceppamento nello sviluppo e nell'esercizio del lavoro e del traffico portuale;

La seconda che è connessa con la prima, comprende il modo di evitare l'applicazione di tariffe eccessive e inadeguate senza autorizzazione od accordi preventivi con le autorità e con gli enti portuari.

La terza ha pure relazione con la vita dei porti, ma è rivolta più specialmente al ministro dei lavori pubblici, e tratta dei necessari mezzi di trasporto la di cui persistente deficienza si ripercuote in modo gravissimo sulle maggiori spese nei consumi e sulle necessità dell'industria e del commercio.

Trattando di questi argomenti ho voluto pure riferirmi al porto di Savona, che è uno dei principali nostri porti, ma pur tuttavia esaminerò brevemente le questioni d'ordine generale in senso oggettivo nel miglior interesse della vita portuale.

Principale tra le questioni comprese nell'interpellanza è quella che ha tratto all'organizzazione del lavoro nei porti; organizzazione che ritengo ora non uniforme, non sorretta da alcuna chiara e precisa disposizione che invoco nè corrispondente alla necessità.

Giova esaminare la situazione attuale in alcuni porti nazionali ed esteri.

PORTI NEI QUALI INTERVIENE LA PUBBLICA AUTORITÀ NEI RAPPORTI FRA LAVORATORI E DATORI DI LAVORO.

Porti italiani.

Genova. — L'articolo 1, n. 5 della legge 12 febbraio 1903 affidò al Consorzio del porto il compito « di regolare e disciplinare ogni genere di prestazione dell'opera personale fatta dagli individui addetti ai lavori ed ai servizi del porto »; con decreto consortile del 28 dicembre 1906 è stato quindi approvato l'ordinamento generale dei lavoratori del porto, nel cui art. 1 è detto che il Consorzio « stabilisce le tariffe e gli orari ed esercita il potere disciplinare tanto sui singoli operai quanto sulle associazioni fra essi costituite ».

Venezia. — A differenza del Consorzio di Genova, l'Amministrazione ferroviaria, estese (in forza dei decreti prefettizi 31 dicembre 1893, 9 e 13 dicembre 1907) l'azione, che essa esercita in tutti gli scali ferroviari marittimi per le merci in arrivo o partenza per ferrovia, a tutte le operazioni di carico e scarico nell'ambito della stazione marittima, assumendo così essa stessa la cura e la responsabilità di tali operazioni ed esigendo dal commercio tariffe diverse da quelle che essa pagava ai lavoratori cui ne affidava l'esecuzione.

Nella facoltà già consentita all'Amministrazione ferroviaria, subentrò il Provveditorato al porto di Venezia, in forza del decreto-legge n. 1712 del 30 agosto 1919, che estese la facoltà stessa a tutto il porto.

Trieste. — L'esercizio commerciale del porto venne assunto fin dal 1886 dalla Azienda dei magazzini generali, che fu gerita per dieci anni dal comune e dalla Camera di commercio; nel 1896 essa divenne un'azienda autonoma dello Stato, dipendente dal Ministero del commercio.

L'Azienda dei magazzini generali assumeva la cura delle operazioni di carico e scarico e deposito delle merci per conto del commercio in base a tariffe che venivano approvate dal Ministero del commercio e ne affidava la materiale esecuzione ad un Consorzio di facchini, nel quale erano raggruppate le cooperative adette alla esecuzione delle diverse categorie di operazioni.

A Napoli e Livorno furono costituiti uffici del lavoro dai Regi commissari durante la guerra, ma essi non hanno avuta sanzione legislativa.

Anche a Spezia era stato costituito un analogo ufficio; ma esso non ha avuto pratico funzionamento.

Porti esteri.

Londra. — La disciplina del lavoro nei docks di Londra, venne - in forza della legge del 1908 - sottoposta alla autorità del porto (*Port of London Authority*) che si è sostituita alle tre compagnie dei docks.

Col 15 luglio 1912 la registrazione doveva chiudersi e non avrebbero più dovuto farsi nuove ammissioni che per decisione di un *Joint Committee*, Commissione paritetica composta

di cinque membri nominati dai datori di lavoro e cinque dagli operai.

Germania. — Nel porto di Amburgo lo Stato stesso cura l'esecuzione di una parte delle operazioni di facchinaggio, mediante un migliaio di lavoratori fissi posti alla sua diretta dipendenza.

Nel porto di Brema, il servizio di facchinaggio viene esercitato da una Compagnia privata, per concessione dello Stato, al quale è deferita la risoluzione delle controversie coi lavoratori.

A Colonia, il servizio è in gran parte eseguito dal municipio per mezzo di operai posti alla sua dipendenza.

Francia. — La legge 12 giugno 1920 pone sotto la direzione del direttore del porto (scelto dal Governo in una terna proposta dal Consiglio di amministrazione) tutto ciò concerne gli affari interessanti direttamente l'*exploitation*; fra questi affari è da comprendersi l'ordinamento della mano d'opera.

Nel porto di Lo Havre fu istituito nel 1916 un Ufficio del lavoro composto dei datori di lavoro e dei lavoratori, e amministrato da un Comitato composto di sette datori di lavoro e sette lavoratori.

Nel porto di Montevideo con regolamento del 15 aprile 1916, venne istituito un Ufficio del lavoro, al quale gli imprenditori devono rivolgere le domande degli operai per lo stivaggio e distivaggio dei bastimenti; gli operai sono iscritti in un ruolo e provvisti di una tessera di riconoscimento rilasciata dal direttore del porto; essi sono riuniti in un'unica società composta esclusivamente delle persone occupate nei lavori del traffico portuario.

Un Comitato permanente di arbitraggio risolve le controversie fra operai e imprenditori e fra questi e l'*Officina de traffico y conservacion* da cui dipende l'Ufficio del lavoro; è composto dal presidente del Consiglio di amministrazione del porto, del capitano generale dei porti, del direttore dell'*Oficina de traffico y conservacion*, del direttore dell'Ufficio del lavoro, di un rappresentante delle Agenzie marittime, di tre rappresentanti degli operai e di un rappresentante degli imprenditori.

In Francia inoltre vige a grandi linee l'autonomia dei porti, reclamata da Millerand fino

dall'ultimo congresso marittimo che ebbe luogo a Bordeaux. Allora Millerand impaurito ed allarmato dall'aumento del progresso dei porti stranieri, di Amburgo, di Anversa e degli Stati Uniti, progresso che aveva fatto discendere il porto di Marsiglia dal primo posto che occupava circa mezzo secolo fa al secondo posto, si preoccupò di assicurare all'amministrazione dei porti la massima autonomia, concedendo loro il diritto di affermarsi con azienda propria, con responsabilità sia nel campo amministrativo che in quello dell'esercizio portuale.

Ma in Italia, come ho detto, non abbiamo alcuna legislazione precisa in tema di organizzazione del lavoro; specialmente del lavoro manuale, del lavoro di carico e scarico delle merci nei porti, delle prestazioni d'opera, e la questione assume oggi una speciale importanza, non solo per la crisi dei trasporti, che è crisi mondiale, ma per i conflitti che si verificano nei porti, e che le autorità si trovano impotenti a disciplinare e risolvere. Una legislazione in materia è quindi assolutamente necessaria.

Prendiamo ad esempio quanto succede nel porto di Savona uno dei più importanti porti d'Italia: per togliere vari inconvenienti che si erano verificati nelle prestazioni d'opera e nelle tariffe si era chiesto al ministro dei trasporti di intervenire colla sua autorità e l'on. ministro, anzi dirò meglio il sottosegretario di Stato per la marina mercantile, onorevole Giuffrida, con decreto 9 giugno 1920 nominava una commissione, con l'incarico di esaminare e possibilmente dirimere le vertenze tra i datori di lavoro e il personale scaricante. Fecero parte di questa commissione valenti funzionari dello Stato.

La Commissione presentò la sua relazione e concluse essere illegittimo e dannoso il monopolio esercitato in quel porto ed a rimediare agli abusi e ai danni di questo monopolio di carattere privato, occorrere un duplice ordine di provvedimenti e cioè da un lato l'ordinamento del lavoro, al quale le cooperative dovessero uniformarsi come composizione e come funzionamento e dall'altro la disciplina del servizio stesso mediante regolari concessioni dell'autorità dell'ente a ciò espressamente delegato.

Ma altri studi più importanti vennero compiuti essendo stato l'ordinamento del lavoro

nei porti oggetto di speciale attenzione e cura per parte d'una commissione ministeriale. Questa commissione, composta dei rappresentanti della Federazione dei lavoratori dei porti, dei rappresentanti dei sindacati e delle camere di commercio, dei rappresentanti degli enti portuali, nonchè di funzionari governativi, dopo avere preso in esame quanto occorreva che si facesse per togliere ogni conflitto, e per dare norme precise, sicure e chiare sull'ordinamento del lavoro nei porti, ha preparato sopra questo argomento un apposito disegno di legge.

In questo progetto di legge si disciplinano con norme precise, e ritengo anche con norme ispirate alle necessità attuali l'ordinamento del lavoro nei porti, e sono risolti i principali problemi studiati con molto amore dalla Commissione, problemi che si possono riassumere nei seguenti:

1) Definizione del lavoratore portuario - Distinzione dei lavoratori in permanenti e avventizi.

2) Formazione di ruoli delle singole categorie dei lavoratori portuari: condizione per la iscrizione (norme speciali per la prima formazione dei ruoli).

3) Organizzazione dei lavoratori in speciali Associazioni alle quali occorre attribuire una certa fisionomia giuridica.

4) Deposito di somme a titolo di garanzia per l'esatto adempimento delle operazioni assunte.

5) Determinazione degli orari, delle norme più precise e più eque per il lavoro ordinario e straordinario; delle tariffe e dei compensi corrispondenti al lavoro ordinario e straordinario.

6) Funzioni di vigilanza sull'andamento del lavoro in porto; funzioni di vigilanza e di controllo sull'ordinamento interno e sulla gestione finanziaria delle associazioni dei lavoratori.

7) Norme circa gl'infortuni la previdenza e la mutualità degli operai.

8) Obblighi e sanzioni punitive dei lavoratori.

9) Formazione di ruoli di Società, Compagnie e privati che compiono direttamente nel porto i lavori che danno luogo a prestazione d'opera, e formazione di ruoli di imprenditori che assumono la esecuzione di qualsiasi lavoro;

formazione di analoghi ruoli degli spedizionieri ed agenti.

10) Obblighi e sanzioni punitive agli imprenditori.

11) Disciplina delle controversie individuali e collettive fra commercianti o industriali e maestranze portuali; sistema migliore per esaminare e risolvere con prontezza e soddisfazione tali controversie.

12) Organi amministrativi più idonei ad emettere le disposizioni regolamentari relative alle materie suindicate ed a esercitare le funzioni di vigilanza e di controllo (ufficio del lavoro). L'ufficio del lavoro deve rispondere a due fini - la disciplina del lavoro portuale - la pronta definizione delle vertenze - ed ha per suoi organi una Commissione del lavoro ed una Giunta esecutiva e di conciliazione.

13) Rapporti tra tali organi e le autorità locali (Capitanerie di porto - Enti portuali - R. Commissari, ecc.) in guisa da descriminare esattamente le attribuzioni e le responsabilità.

14) Rapporto fra gli uffici del lavoro e l'Amministrazione centrale dei trasporti.

15) Organi giurisdizionali idonei a dirimere le controversie di cui al n. 11.

16) Facoltà accordate agli enti portuali.

Si tratta, come si scorge dall'importanza degli argomenti, di un progetto organico che ha per scopo il retto ordinamento amministrativo ed il proficuo incremento commerciale dei nostri porti: e la soluzione del problema essendo urgentemente richiesta dalle esigenze del commercio marittimo e dal superiore generale interesse di porre i nostri porti dal punto di vista del lavoro nelle condizioni più proficue allo sviluppo del traffico, io dirigo speciale preghiera all'onorevole ministro dell'industria, perchè prenda in esame questo disegno di legge e, se lo crede attuabile, (come ne sono certo) lo presenti senza indugio al Parlamento perchè si addivenga prontamente ad una legge, e finalmente anche nel nostro paese si stabilisca in modo chiaro e preciso quali debbano essere le attribuzioni e le facoltà concesse agli enti portuali ed alle altre autorità, i diritti ed i doveri dei lavoratori, delle cooperative, dei datori di lavoro, colle norme per la definizione delle controversie.

Esaurita la prima parte della mia interpellanza, relativa alle operazioni del carico e sca-

rico delle merci, altra parte debbo trattare di importanza vitale, quella cioè delle tariffe. È uno degli scogli principali, questo delle tariffe: ho sentito che l'oratore, che mi ha preceduto, ha accennato alle tariffe, che, se portate ad alta scala, inceppano (come è evidente) la libertà del commercio, e hanno una ripercussione come ho scritto nella mia interpellanza, sul valore delle merci che si scaricano.

Orbene, in questa materia delle tariffe anche la nostra legislazione non è precisa e le disposizioni delle autorità non sono conformi: si verifica anche il caso in cui, senza alcuna autorizzazione, senza alcun accordo preventivo, si stabiliscono le tariffe, aumentandole a quella somma che pare di poter raggiungere. Ora io domando all'onorevole ministro se ciò sia conforme a uno svolgimento razionale e normale del lavoro dei porti. Le tariffe non devono essere abbandonate alla volontà di una delle parti.

Le tariffe investono un servizio pubblico, possono pregiudicare le industrie e il commercio, perciò non possono essere stabilite ed applicate senza i voluti accordi e le necessarie autorizzazioni.

Il carattere di servizio pubblico venne anche riconosciuto dalla stessa Federazione nazionale tra i lavoratori dei porti, invocandosi da essa per i lavori portuali la parità di trattamento delle pensioni per l'invalidità e vecchiaia con le altre categorie di operai addetti ai pubblici servizi e in particolare con quelli dei trasporti.

Osservo inoltre che talora le tariffe stabilite non comprendono unicamente il corrispettivo del lavoro che si compie per queste operazioni portuali, ma comprendono anche gli infortuni, la Cassa invalidi, la Cassa per la vecchiaia, gli orfani, le vedove, i sabati inglesi, il lavoro festivo, le casette popolari, le spese d'amministrazione, ecc.

Domando, come questione di principio, se si possa imporre alla collettività tutte dette spese, la cui natura sfugge al carattere delle spese che possono effettuarsi e sostenersi nelle operazioni singole di carico e scarico e correlative.

E perciò occorre:

1° che le tariffe di lavoro siano preordinate ed autorizzate cogli enti portuali, ove esistono, e colle Camere di commercio;

2° che sia reso noto quale è il costo delle opere di previdenza e quale è la quota spettante per l'opera propria di carattere commerciale;

3° che con un ente o Commissione o con qualsiasi altro mezzo siano regolate le controverse di qualunque natura che sorgano nella applicazione delle tariffe;

4° che le tariffe siano studiate tenendo conto di tutti gli elementi di costo, accordando pure agli operai larghi salari a compenso delle gravose fatiche e procurando di inalzare il loro tenore di vita.

Questa è la situazione delle cose che ho creduto di riassumere al Senato senza preconcetti e colla dichiarazione che tutti coloro che conoscono portuale la vita sanno quanto siano sempre state assennate le masse operaie e quanto sia stata giovevole l'organizzazione loro nelle cooperative di lavoro.

Tutti conoscono quanto sia faticoso il lavoro di carico e scarico, quanto meriti di essere convenientemente remunerato e quanto sia necessario pensare ad opere di previdenza che provvedano, anche più largamente di quello che impongano le vigenti leggi, alle malattie, all'invalidità, alla vecchiaia, alla disoccupazione ed anche al miglioramento del tenore di vita; e che però si desidera, secondo legge, che gli utili effetti debbano essere ottenuti col minimo dispendio, affinché, cessato il periodo di guerra e riontrati ormai nella normalità della vita sociale, i prezzi delle merci non siano a danno delle generalità aumentati.

Ora io sono certo che l'onorevole ministro vorrà provvedere a questo stato di cose.

E vengo all'ultima parte che più direttamente interessa l'onorevole ministro dei lavori pubblici, e cioè la parte relativa ai mezzi di trasporto.

Come ho detto nella mia interpellanza, i mezzi di trasporto, quando non esistono o sono insufficienti, hanno una ripercussione sul valore delle merci; quindi una ripercussione sulla parte economica.

Nei mezzi di trasporto (e qui sarò pur breve, data l'ora tarda) comprendo gli impianti, i carri e le locomotive.

Quanto agli impianti, è evidente che se non possiamo paragonare i nostri porti a quelli

esteri e specialmente ad Anversa e Amburgo, però nei nostri porti vi è pure notevole progresso, e si è lavorato e si lavora per la costituzione e per gli impianti di mezzi meccanici e di macchine e giganti torri meccaniche, frutto dell'ingegneria moderna, popolano pure i nostri porti.

Per questa parte rivolgo una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici: so che da vari anni trovasi al Ministero dei lavori pubblici un progetto di arredamento dei nostri porti.

Io, pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici di presentare questo progetto di legge che, ne sono sicuro, otterrà l'adesione del Senato, perchè è inutile avere dei porti quando questi non sono arredati.

Non basta che la nave trovi facile accesso e sicuro rifugio nei porti, ma è necessario anche che si possano compiere le operazioni di carico e scarico nel modo migliore e colla maggiore rapidità possibile.

Però, facendo questo invito all'onorevole ministro dei lavori pubblici, devo accennare e far plauso all'opera del ministro stesso, il quale, di concerto con quello della industria e del tesoro, ha provveduto già in parte al finanziamento degli enti portuali.

Con questi finanziamenti, per quanto si tratti solamente di mutui con la Cassa depositi e prestiti, alle condizioni normali ed a lunga scadenza, io penso che gli enti portuali, con quegli altri provvedimenti che si attendono, potranno raggiungere in breve tempo lo scopo per cui sono stati fondati. Devo pur, per amore del vero, dire, parlando degli enti portuali, che nel porto di Savona, nonostante la guerra, vennero compiute opere importantissime con l'appoggio del Governo: venne così completata la banchina « Paolo Boselli » e si lavora per la costruzione dei frangi-flutti.

Altre opere sono in corso per cui si attende l'opera del Governo. Vi è poi un progetto, sul quale io richiamo in modo speciale l'attenzione del Governo, relativo al nuovo porto di Savona-Vado, in relazione all'estensione della giurisdizione a Capo-Vado, e quando queste opere saranno compiute, io penso che lo specchio di acqua così contenuto fra Albisola da una parte e Capo-Vado dall'altra costi-

tuirà uno dei primi porti della nostra Italia. (Approvazioni).

Quanto ai carri e alle locomotive ci sarebbe molto da dire e vedo qui il collega Bianchi che potrebbe certamente suggerirmi qualche osservazione più fondata forse di quanto io stesso possa fare. Però, dalle constatazioni fatte, mi pare che si possa trarre la conseguenza che anche in questa parte la vita dei nostri porti non è come dovrebbe essere. La deficienza specialmente dei carri è constatata in quasi tutti i porti, ma specialmente nel porto di Savona. La Commissione parlamentare, sull'esercizio e ordinamento delle Ferrovie dello Stato (mi consenta il Senato che io parli di questa Commissione di cui i lavori a me sembrano dimenticati, e che fu presieduta dal nostro compianto collega Chimirri e della quale mi onorai far parte, come Presidente del secondo gruppo) ha presentata una relazione dettagliata su tutti i servizi delle Ferrovie di Stato con delle conclusioni concrete, e delle quali non parlo in questo momento perchè mi riservo discorrerne a tempo opportuno e ha pure esaminata la deficienza dei carri che si manifesta nei porti di Genova e Savona. La Commissione parlamentare venne nella conclusione che un porto deve allorchè riceve merci, avere tosto la possibilità, la certezza quasi; che queste merci siano rispedite, smaltite - mi suggerisce il collega Diena - perchè il porto è un serbatoio che riceve e dà: ma quando riceve e non può dare, è un porto stagnante, un porto che non può avere effetto alcuno sull'economia del Paese. Quindi vediamo che in questo caso si verificano delle crisi nel commercio, si verificano danni enormi per chi riceve le merci e le operazioni sono inceppate e incagliate. La Commissione parlamentare ritiene poi che l'utilizzazione del materiale esistente non sia fatta come si potrebbe fare, e questa è una parte di cui molti con cui ho conferito, sono convinti.

Da pubblicazioni recentemente fatte si vuole spiegare questa deficienza, e si osserva che essa non è tanto dei carri quanto delle locomotive: fra altro si dice, riguardo tanto alle locomotive che ai carri, che le linee in esercizio sono aumentate da 13,640 chilometri nel 1914 a 15,128 chilometri; si viene perciò alla conseguenza che non si possa in questo momento insistere tanto relativamente a questa deficienza,

dal momento che l'Amministrazione ha provveduto ordinando la costruzione di carri, e riparando quelli che poteva e ordinando pure la costruzione di nuove locomotive.

Io non dubito di tutto questo: che vi siano in costruzione locomotive e carri: ammettiamo ciò come ammettiamo che la produzione per molti anni destinata unicamente ai bisogni della guerra tanto dalle nazioni belligeranti quanto dalle neutrali impedi ogni manutenzione ed ogni sostituzione di materiale: e che che i paesi in condizione di costruire locomotive in quantità importanti sono poco numerosi così la condizione delle ferrovie di molti dei paesi come Stati Uniti, Canada, Inghilterra, Belgio, Francia e Germania, è tale da assorbire la produzione, e gli Stati Uniti preferiscono far affari con altri paesi, colla Cina, col Sud America a condizioni più vantaggiose di quelle che possano ottenere colle Nazioni europee.

Ma, indipendentemente da tale situazione, traendo ammaestramento dall'esperienza devesi concludere che:

Mentre occorre innanzitutto trarre il massimo profitto dal materiale rotabile ora esistente, accuratamente questo riparando, si presentano ovvie le domande:

a) se non vi sia la necessità di creare nuove officine di riparazione di materiale rotabile con speciali contratti di lavoro che affidino di una pronta esecuzione senza aumentare il numero degli operai a carico dello Stato;

b) se non debba con rigorose disposizioni essere cura massima dell'esercente di ridurre al minimo i periodi di giacenza in cui i rotabili non circolano e perciò non producono.

La Commissione parlamentare constatava a seguito anche di interrogatori che tutti furono d'accordo e concordi nell'ammettere che la utilizzazione dal materiale non è quale potrebbe desiderare.

Esaminando ora più specialmente quanto si riferisce al porto di Savona, appare la necessità di provvedimenti immediati, urgenti già reclamati dall'ente portuale, di una dotazione cioè maggiore di carri.

A Savona in questi ultimi tempi in cui larga parte del materiale ferroviario da carico è assorbita nel trasporto per via di terra del carbone germanico, le deficienze di vagoni vanno sempre più intensificandosi. Ad ogni modo, così

come si svolge ora il lavoro al porto di Savona si può calcolare che quando lo scarico è appena normale e sonvi allo sbarco appena da sette a dieci vapori, il fabbisogno minimo sarebbe di almeno trecento carri.

Naturalmente questo quantitativo minimo dovrebbe essere proporzionatamente aumentato quando il numero dei piroscafi sbarcanti sia maggiore.

Normalmente la media dei carri allo scalo di Savona si aggira sui 200 carri nel migliore dei casi e spesse volte assai meno (secondo i risultati dei registri ferroviari 250, e più, ma in questi sono compresi i carri cisterna per petrolio non utilizzabili altrimenti).

Da questo fatto ne consegue che larga parte della merce deve necessariamente andare a deposito a terra od in galleggianti, con un aumento gravissimo di spese (lire 13 a tonn. per ricarico, oltre il canone d'affitto del terreno o galleggiante, guardianaggi, ecc.). Occorre pure tenere presente che oltre le maggiori spese suaccennate, che tanto gravano l'operazione del deposito, altro gravissimo danno ne consegue dal fatto che la merce una volta depositata ben difficilmente può essere poi subito rispedita, appunto in conseguenza della costante inadeguata fornitura dei carri ferroviari, perchè la scarsa dotazione giornaliera viene tutta assorbita dai vapori sbarcanti che hanno e giustamente la precedenza.

Un'ultima parte è quella relativa alle comunicazioni ferroviarie. Un porto non può essere isolato, cioè non ha bisogno di dimostrazione; deve avere una rete di comunicazione terrestre rapida che permetta in breve tempo di portare le merci alla clientela. Un porto, per poter ricevere le merci dal mare e poterle mandare all'interno, oltre alla regolarità e celerità dei trasporti marittimi, deve possedere corrispondenti comunicazioni interne. La fortuna di molti porti, specialmente dei porti esteri, accenno a quello di Anversa, perchè ho potuto visitarlo, è appunto nelle grandi comunicazioni, ferroviarie che hanno diramazioni principali e sussidiarie e tranviarie; comunicazioni che rendono possibile un pronto e celere recapito delle merci. È vero che queste comunicazioni dovrebbero trovare quell'ausilio, che venne anche accennato, nel cabotaggio, e nei canali navigabili, ma non escludo che si debba aver

mente alla celerità delle comunicazioni pronte e rapide e attuarle in corrispondenza della natura delle operazioni.

Dunque è necessario portare lo studio su queste comunicazioni che completano la vita dei nostri porti.

E, scendendo poi al porto di Savona, rivolgo una speciale preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale conosce quei luoghi, perchè si affrettino i lavori ferroviari e si migliorino le comunicazioni. Tutti lamentano la lentezza e scarsità nelle comunicazioni ferroviarie tra Savona e Torino, e non solo la lentezza ma anche la difficoltà del percorso. Ora questo stato di cose che dura da troppo tempo deve cessare.

A Savona si attende il miglioramento degli impianti ferroviari alla stazione; ferve la questione del trasloco di questa, e tra la stazione ed il porto sonvi proposte da attuare.

Per migliorare le comunicazioni tra Savona e Torino eliminata la direttissima tra queste due importanti città occorre procedere nel termine più breve possibile a tutte quelle opere necessarie per rendere veramente efficienti la Savona-S. Giuseppe-Ceva-Mondovi-Fossano-Carmagnola-Torino: queste opere si riassumono nelle seguenti sulle quali invoco l'attenzione dell'onorevole ministro perchè siano compiuti senza ritardo.

1°) Per la Savona-S. Giuseppe oltre l'attuale linea ad un binario, si avrà la sussidiaria Savona-Altare-S. Giuseppe, che è a doppio binario la cui ultimazione era prevista (nel febbraio 1920) per giugno 1921 anzi il tratto S. Giuseppe-Altare dovrebbe essere ultimato fin dal maggio scorso ed ora vi dovrebbe essere già iniziato l'armamento.

2°) Tra San Giuseppe e Ceva occorre sollecitare i progetti esecutivi del tracciato S. Giuseppe-Carcaro-Millesimo-Ceva disposti dal ministro De Vito. Occorre sollecitarne l'approvazione con le disposizioni per i progetti esecutivi.

3°) La Ceva-Mondovi-Fossano è divisa in sei lotti.

Di questi lotti, gli intermedi, e cioè il 2°, il 3° e il 4°, ultimati, ad eccezione della massicciata e dell'armamento, che devono essere effettuati.

Il lotto 5°, pure quasi ultimato, doveva essere completato - esclusi sempre la massicciata e

l'armamento - nella scorsa estate, rimanendo così ultimata la linea fra Trinità e Leseugno.

Del lotto 1° da Fossano a Trinità, erano stati sospesi i lavori in causa di vertenze coll'impresa per le condizioni create dalla guerra, ma si addivenne ad un compromesso per l'ultimazione del lotto e l'impresa fin dal gennaio 1920 iniziò la ripresa dei lavori che bisogna spingere.

Sul lotto 6°, fra Leseugno e Ceva, i lavori eseguiti in economia sono sviluppati su tutto il lotto. Oltre ai sei lotti si devono pure eseguire gli occorrenti ampliamenti delle stazioni di Fossano e di Mondovì (fabbricato viaggiatori per quest'ultima) escluso dall'appalto del relativo lotto. Tali lavori si dovevano eseguire in economia, e si era già disposto di porvi mano nella primavera del 1920.

Concludendo: per quanto riguarda la Savona-Torino occorre sollecitare specialmente gli appalti del tronco Carcare-Millesimo-Priero-Ceva che toglie la strozzatura, del Belbo e provvedere al compimento dei lavori in corso negli altri suddetti tronchi.

Per Alessandria invece occorre che sia studiato ed eseguito il raccordo a S. Stefano tra le due linee Bra-Nizza Marittima e San Giuseppe-Acqui nonchè l'elettrificazione della San Giuseppe-Alessandria che smaltisce l'altro traffico da Savona al Piemonte.

Il traffico si istrada con le seguenti proporzioni tra Savona e il Piemonte.

Tratto comune Savona-S. Giuseppe 100%.

Tratto S. Giuseppe-Torino 80%.

Tratto S. Giuseppe-Alessandria 20%.

Traffico medio complessivo previsto attualmente circa 1.700.000 tonnellate.

Quando si consideri che Savona si chiama ed è il porto del Piemonte, quando si consideri la necessità che vi siano comunicazioni pronte immediate ha le due città e pei servizi del porto, credo essere nel vero quando dico: affrettate questi lavori, affrettate il compimento di queste opere che già sono previste nei provvedimenti legislativi e da tempo reclamate.

Signori Senatori, mi trovo alla fine delle mie parole.

Come vede il Senato, le questioni comprese nella mia interpellanza hanno speciale importanza e l'acquistano tanto più nei momenti attuali per la nuova situazione ferroviaria in ge-

nere e marittima in ispecie derivata dalla guerra e dalla crisi mondiale dei trasporti, situazione nella quale tutte le nazioni cercano di avere una posizione preminente. Tutte cercano di prendere posto nel nuovo assetto. Le correnti internazionali marittime si spingono anche nell'entroterra delle nazioni.

Non dimentichiamo le iniziative che vengono dagli Stati vicini.

Già si fa cenno alla modifica della Convenzione del Gottardo, prendendo occasione dell'art. 364 del trattato di Versailles ed a nuove disposizioni relative alla Convenzione di Berna (art. 360 di detto trattato).

Non dimentichiamo le condizioni del traffico portuale italiano, la concorrenza degli altri porti, gli inconvenienti dell'ordinamento portuale che reclamano provvedimenti, non dimentichiamo in ultimo che nell'articolo 325, del trattato di S. Germano è scritto che le altre parti firmatarie si impegnano a riconoscere la bandiera delle navi di qualunque delle parti contraenti che non abbia litorale, quando siano registrate in determinate località situate nel loro territorio.

Signori Senatori, è prossimo il convegno internazionale a Barcellona per lo studio della applicazione di tale articolo.

Auguriamoci che i nostri mandatari possano dimostrare alle nostre Potenze alleate che mentre il Governo provvederà con fermezza a tutte le esigenze della vita portuale, d'altra parte i nostri lavoratori con la loro operosità disciplinata compiono il loro dovere.

Solamente con una grande attività produttrice potremo assicurare la prosperità economica, ed ottenere il posto che giustamente spetta alla patria nostra. (*Applausi, molte congratulazioni*).

RONCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RONCO. Ringrazio il Presidente del Senato, il Governo e i colleghi Reggio e Frola che, su mia preghiera, aderirono che intervenissi nella discussione di questa interpellanza sul porto di Genova.

Il collega Reggio, parlando del porto di Genova, ha trattato tre punti: quello dei datori di lavoro, dei datori di mano d'opera e quello delle leggi, specialmente nei riguardi finanziari.

Il Senato sa che, prima della guerra, il traf-

fico dei porti d'Italia ascendeva a 31 milioni e 200 mila tonnellate circa; dopo la guerra, il traffico complessivo è disceso a circa 16 milioni di tonnellate e quello di Genova a 5 milioni o poco più.

Vi è stata la leggenda, intorno al porto di Genova, di una certa sua decadenza. Non c'è decadenza. Vi è un'ascesa, perchè, mentre il porto di Genova rappresentava il 26 per cento del bilancio dei nostri porti, ora rappresenta il 27 per cento; quindi non c'è decadenza, ma una diminuzione assoluta, molto notevole, del movimento da prima della guerra ad ora; e questa diminuzione ha, come conseguenza, una notevole disoccupazione che, a sua volta, è fonte di inasprimento di rapporti fra datori di lavoro e lavoratori, e fra lavoratori di diversa natura a causa dell'elevazione della mercede; sono due fatti, l'uno economico e politico, l'altro, più specialmente economico, che costituiscono i mali maggiori del momento, non del porto di Genova soltanto, ma anche degli altri porti nazionali; del resto non ne sono esenti nemmeno i maggiori porti stranieri.

Sono lieto di dire al Senato che per il momento il conflitto fra datori di lavoro e datori di mano d'opera, è sedato; come pure sono lieto di dire al Senato che è in via di composizione la questione sorta tra avventizi e fissi, in seguito alle questioni nate fra maestranze e datori di lavoro.

L'onorevole Reggio ha accennato all'ordinamento dei lavoratori del porto di Genova: dirò in poche parole precise quanto l'onor. Reggio vi ha detto più diffusamente. Il Consorzio trovò l'organizzazione operaia del porto di Genova senza nome e senza numero, la ordinò in categorie, istituendo compagnie per ogni ramo di lavoro; le compagnie in seguito si formarono in cooperative, secondo un ordine del giorno della Camera dei deputati che per il Consorzio suonavà raccomandazione, e il Consorzio lo mise in pratica.

Sorse con l'ordinamento in cooperative la questione del lavoro e con questa la questione dell'unicità e pluralità delle cooperative. Le due questioni che sono capitali, che divisero sempre la mano d'opera dai datori di lavoro, ebbero poi una infinità di manifestazioni episodiche, tra le quali vanno classificate le ultime, relative ai commessi di bordo e ad altri operai.

Ma la questione capitale che sempre divise la mano d'opera nei porti è quella della unicità o della pluralità delle cooperative. Il Consorzio non risolse definitivamente la questione. Chè se dal lato tecnico la tesi della unicità di un organismo destinato ad un dato ramo di lavoro è indubbiamente accettabile, non altrettanto può dirsi dal lato politico. Questa questione non la volle risolvere il Consorzio e tanto meno ora lo potrebbe, dopo che saggiamente il Governo ha incaricato una Commissione, che deve aver oggi chiuso i suoi lavori, di studiare e proporre delle norme generali di lavoro, da applicarsi ai lavoratori di tutti i porti del Regno. Al punto in cui oggi si è giunti, io trovo l'opera del Governo opportuna e saggia. Se la regolamentazione del lavoro, fatta dal Consorzio del porto di Genova, può costituire opera meritevole per il Consorzio stesso, dato il tempo in cui fu iniziata e data anche la completezza dell'opera stessa, non oggi, in cui, come disse l'onorevole Reggio, i lavoratori di tutti i porti d'Italia sono sindacati o del Sindacato o della Federazione, può ammettersi che vigano disposizioni diverse a Genova e negli altri porti del Regno. Faccia tesoro della regolamentazione consortile il Governo, in quanto può avere del buono, faccia che diventi disposizione generale per tutti i porti della Nazione, non per il solo porto di Genova, e non rimanga lettera morta della regolamentazione consortile quello che al porto di Genova si può applicare di meglio fra le disposizioni introdotte in altri porti da disposizioni anteriori.

Ripeto che, rispetto alla tesi della unicità delle cooperative, che meglio potrebbe dirsi unicità dell'organismo che attende in un porto ad un ramo specifico di lavoro, tecnicamente non c'è dubbio, secondo me, sulla bontà della tesi sostenuta dagli operai. Non così certo io sono, quando dal campo tecnico si passa al campo politico ed a quello economico.

Il secondo punto al quale io voglio accennare è quello delle opere, che logicamente sono divise in due parti: l'attrezzatura del porto e l'ingrandimento del porto stesso, perchè l'onorevole Reggio, da quel tecnico eminente che è, sa bene che tra l'attrezzatura e l'estensione del porto lineare e superficiale deve esserci un certo rapporto, se l'attrezzatura deve dare tutto il rendimento che può dare. A questo proposito io debbo dire che ad opera del Consorzio, quanto

all'attrezzatura, sia quella marittima sia quella ferroviaria, si è fatto fin dai primi anni e fino dall'anteguerra tutto quello che lo spazio consentiva di fare. Le grue idrauliche furono portate ad un numero quasi doppio, tanto che il lavoro sui pontili di sbarco è tale, che il funzionamento dell'una impedisce quasi il funzionamento dell'altra.

Grue elettriche ne furono introdotte in gran numero; anzi durante la guerra se ne cedettero alla Ditta Ansaldo perchè aveva urgente bisogno di metterle in funzione sui pontili del cantiere di Savigliano.

Per i carboni furono eseguiti i grandiosi impianti dei porti Maria Teresa e Caracciolo con ventuno elevatori elettricamente moventisi ed elettricamente funzionanti, i quali sono capaci, con un lavoro ordinario, dello sbarco di un milione e 500 mila tonnellate, che è quanto dire metà del movimento del carbone che c'era nel porto di Genova nell'anteguerra.

Alle officine idrauliche centrali di Santa Vilba abbiamo aggiunte altre officine idroelettriche. Quindi, rispetto all'attrezzatura, mossa per una parte idraulicamente, per l'altra parte elettricamente, con officine proprie del Consorzio, che permisero ad esso di far funzionare il porto senza interruzione durante gli scioperi degli operai elettricisti e degli operai meccanici, credo (e spero che anche l'onorevole Reggio ne convenga con me) che una maggiore densità farebbe sorpassare quel limite, oltre il quale un meccanismo rende di meno funzionalmente per la sua esuberanza. Per diminuire l'eccessivo impiego delle operazioni manuali, o quindi per aumentare l'attrezzatura occorre ingrandire il porto: questo fu il programma che mi prestabilii il giorno in cui diventai presidente del Consorzio; mi proposi appunto di curare come principale finalità del Consorzio l'ingrandimento del porto di Genova.

La nuova cinta darà un aumento di due chilometri, un nuovo fronte di sbarco e parecchie calate retrostanti; ma nel mentre si deve attendere l'effetto dei lavori marittimi, che renderanno disponibile il bacino Vittorio Emanuele III, bisogna intensificare quanto è possibile nel Porto Vecchio l'attrezzatura e i magazzini, onde il Porto Vecchio possa far fronte all'aumento di movimento, tanto da non sviare da Genova un traffico che troverà poi

la sua sede naturale, quando il bacino verrà ultimato.

Tra il 1909 e il 1914, prima dello scoppio della guerra, le cose erano al punto che si poteva da qualunque giudice spassionato ritenere che l'attuazione del programma procedesse abbastanza soddisfacentemente, perchè per la costruzione del bacino Vittorio Emanuele III era già fatta la infrastruttura della diga di difesa del bacino stesso, erano fatte le fondazioni del porto e le calate nel bacino, in modo che si poteva prevedere, senza esagerare punto, l'ultimazione del bacino Vittorio Emanuele III pel 1921, se la guerra non fosse scoppiata.

Intanto, all'interno del porto, coerentemente al programma che io enunciavo dianzi, si erano installate le grue elettriche, si erano ultimate le calate e si erano installati sopra di esse gli impianti elettrici per il trasbordo del carbone, e finalmente si erano convertite in capannoni a più piani molte delle tettoie che utilizzavano la sola area di calata prima che il Consorzio se ne occupasse. Perchè il difetto del porto di Genova sta in una troppo ridotta lunghezza delle fronti di sbarco, tanto che per un'unità di lunghezza il porto di Genova è quello dove si esegue il massimo lavoro fra tutti i porti del mondo; nel porto di Genova si è arrivati ad avere per ogni unità di lunghezza di fronte di sbarco un movimento di mille tonnellate, mentre nei porti, dove il movimento è più intenso, non si raggiungono nemmeno le 650.

Dicevo che la limitazione della lunghezza delle fronti di sbarco è uno dei capitali difetti del porto di Genova, in relazione al movimento di cui è sede; ma ancor più deve lamentare il porto di Genova che il perimetro delle fronti di sbarco non racchiuda un'area massima, ma un'area che è a sua volta troppo piccola, anche rispetto alle fronti di sbarco; e quindi, a voler intensificare il lavoro in modo che ci sia coordinamento fra la resa del piano di calata, e quello delle fronti di sbarco, occorre sostituire a una utilizzazione superficiale, a una utilizzazione piana dello spazio di calata, un'utilizzazione che chiamerò volumetrica, cioè guadagnare in altezza quello che in superficie la natura non ci ha dato.

Erano quindi convertite prima dello scoppio della guerra in capannoni a più piani le tettoie sul ponte Embriaco, sul ponte Spinola, sul ponte

Parodi, sul ponte dei Mille, e le due della Cravero; restavano a convertire in capannoni a più piani le tettoie di Santa Natalina e del Doria, per l'esportazione, quella Colombo per i cotonei, e tutte le quattro grandiose del Parodi per il movimento dei cereali.

Questo era il programma del consorzio; i progetti erano già stati fatti ed approvati dagli organi consultivi; erano stati approvati anche dal Ministero dei lavori pubblici su favorevole parere del Consiglio dei lavori pubblici. Dunque, se la guerra non fosse scoppiata, nell'anno in cui siamo il programma avrebbe avuto la sua esecuzione perchè il bacino esterno al Faro, sarebbe stato compiuto in questo o nell'anno venturo, giacchè non c'è nessuna ragione per supporre che, come si son fatti 700 metri di dighe in questi ultimi anni, non se ne fossero potuti fare altri 1000 nei quattro anni della guerra, in cui il lavoro fu, se non nullo, quasi nullo. Mentre sarebbe stato in quest'anno ultimato il bacino Vittorio Emanuele III, i capannoni sarebbero stati pure arredati in modo da evitare quell'eccesso di operazioni manuali di cui parlava l'onor. Reggio sulle fronti di sbarco e sulle calate.

Secondo me, è questa una lacuna, o signori, lacuna che non era nel programma ma che è divenuta lacuna nella sua effettuazione, in seguito allo scoppio della guerra. Non starò ora a dire come lo scoppio della guerra e le sue conseguenze abbiano arrestato questo lavoro, perchè i mezzi già scarsi prima, diventarono poi assolutamente insufficienti.

È questa la lacuna da riempire, se si vuole che il lavoro nel porto di Genova proceda nel modo più economico, e sia sottratto all'influenza dei conflitti fra interessi particolari. Ed è questo che deplora l'onor. Reggio e che io con lui deploro: è in ultima analisi la dipendenza del porto da interessi particolari, l'uno e l'altro egualmente biasimevoli, o signori.

Ed ora mi si permetta di accennare ad un terzo punto, quello cioè della legislazione portuale.

Anche il Consorzio pensa che dopo l'esperienza fatta di quasi un ventennio, la legge del Consorzio debba subire delle radicali modificazioni. Diceva bene l'onorevole Reggio: è stato un esperimento di decentramento troppo accentuato. Vedrà il Governo per qual via si

dovrà provvedere, se completare il decentramento o se converrà tornare indietro. Gli enti locali, Municipio, Camera di commercio, Camera del lavoro, hanno studiata la questione e in massima si può dire sono d'accordo nei riguardi di una maggiore autonomia e di una maggiore partecipazione degli enti locali negli organi deliberanti ed esecutivi della amministrazione. Circa il contributo che lo Stato deve al porto di Genova in relazione alla sua importanza e in relazione ai suoi bisogni, per sistemarsi in modo da soddisfare ai bisogni del traffico, il Governo ha domandato al Consorzio di esprimere il suo parere al riguardo. Il Consorzio, a mezzo dei suoi organi, sta studiando il problema, prendendo a base la conclusione degli altri enti locali: ho detto infatti che c'è poca diversità di vedute fra Consorzio e enti locali. Questi studi saranno tra breve rassegnati al Governo. Il pensiero mio è però, che nella pendenza, nelle inevitabili lentezze che occorreranno per la modificazione organica della legge, debbasi provvedere dal Governo a sovvenire il porto di Genova in modo che le opere per l'ampliamento del porto, e specialmente del bacino Vittorio Emanuele III, non debbano soffrire maggiori indugi. Con una operazione che il Consorzio aveva fatta con la Cassa di risparmio di Genova e provincia si era assicurato il fabbisogno per la costruzione di tutto il bacino. L'aumento di tutti i costi fa sì che 52 milioni in più, secondo le previsioni, ci vogliono per quel lavoro. Io credo che nessuno metta in dubbio la necessità obbiettiva che l'opera del bacino Vittorio Emanuele III non subisca indugio. Nell'attesa, che non potrà essere brevissima, della nuova legge o dell'antica legge radicalmente riformata, potrebbesi autorizzare immediatamente il Consorzio all'imposizione di quella tassa sulle merci di cui parlava il collega Reggio, e che egli diceva di 50 centesimi, ma che potrebbe salire fino ad una lira. Notate che questa tassa, dato l'enorme valore delle merci, dei noli, metterebbe in grado di contrarre un prestito di un centinaio di milioni, e quel prestito potrebbe devolversi a colmare quella lacuna, di cui parlavo nell'attrezzatura e che per me consiste nella costruzione di capannoni di carattere marittimo e commerciale, atti a richiamare la chiatta alla sola funzione tecnica ammissibile

di abbordatrice al calo, da bordo ai depositi, ma non a quella che fa ora di deposito. In questo modo si ridurrebbero le spese di sbarco, per dedicare quella somma di 100 milioni alla costruzione di capannoni.

Per questo programma tecnico marittimo, vorrei che si istituisse un organo speciale che rappresentasse quell'economia di fatto, che la legge sanzionerà; che si formasse una Giunta composta da un rappresentante del sindaco di Genova, dal presidente della Camera di commercio, e da tecnici di alto valore; e questa Giunta, questa Commissione, per me dovrebbe fare il programma da tradursi immediatamente in atto, e così si sarebbe applicato l'unico rimedio, efficace, razionale, che applicar si possa, se si vuole al momento supplire alla mancanza più grave del porto di Genova che è la mancanza di spazio per immagazzinare decentemente le merci. Un porto qualunque ha la doppia funzione distributrice e regolatrice; tra il regime del vettore marittimo e quello del vettore terrestre, c'è una lacuna che il porto è chiamato a riempire; il porto deve cioè immagazzinare nel tempo dei maggiori arrivi e distribuire dentro terra a suo tempo.

Per fare ciò, deve avere una certa capacità, e il porto di Genova rispetto al movimento che si verifica e rispetto agli sbarchi che ci sono fra gli arrivi e le partenze, ha una capacità troppo piccola. Questa capacità occorre dargliela in volume di magazzini: ecco il pensiero mio.

Mi duole di aver forse tediato il Senato.

I dodici anni, durante i quali io sono stato presidente del Consorzio del porto di Genova, a chi esamini i risultati, tenendo presente lo stato iniziale, le difficoltà incontrate, e i mezzi che si ebbero a disposizione del consorzio, non appariranno da giudicarsi del tutto sfavorevolmente. Comunque, posso affermare al Senato, ed è questo che mi dà la tranquillità, che l'opera del Consorzio e la mia, furono ispirate sempre a criteri di assoluta imparzialità e di assoluta obbiettività, e che solo intenso mio desiderio fu quello di far valere e preparare quel poderoso strumento dell'economia nazionale che è il porto di Genova, per il bene del nostro paese. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, la discussione di questa interpellanza è

chiusa, riservata però la facoltà di parlare nella seduta di domani ai ministri dell'industria e dei lavori pubblici.

Annuncio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Biscaretti di dar lettura delle interrogazioni pervenute all'ufficio di presidenza.

BISCARETTI, *segretario*, legge:

Al ministro delle finanze per conoscere in che consistano gli annunciati provvedimenti del Governo per sostituire la sovrimposta sui redditi di ricchezza mobile e profitti di guerra concessi alle provincie ed ai comuni col decreto 4 maggio 1920, n. 588.

Cencelli.

Al ministro degli affari esteri sui lavori e sui risultati della Conferenza interalleata di Parigi.

Schanzer.

Sull'ordine del giorno.

SPIRITO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPIRITO. Onorevole Presidente, parecchie sedute del Senato sono state impiegate nello svolgimento di lunghe interpellanze, e tutto ciò a detrimento di progetti di legge i quali attendono di essere discussi. Certamente abbiamo assistito a importantissimi discorsi e discussioni, ma credo che sia bene non si proceda ancora in questo modo.

Ecco perchè io proporrei che le interpellanze e le mozioni ulteriori che potranno rimanere dopo questa chiosa si discute, fossero rinviate ad un giorno da stabilirsi dell'altra settimana (cioè anche in conformità al regolamento), e che domani, dopo espletate l'interpellanze sui porti di Genova e Savona, si ritornerà all'esame dei progetti di legge indicati nell'attuale ordine del giorno.

In sostanza propongo che si sorpassino i numeri 4 e 5 dell'ordine del giorno, e che dopo esaurite le interpellanze su i porti di Genova e Savona, sia iniziata la discussione dei progetti di legge, come al n. 6 dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Anche il ministro dei lavori pubblici ha chiesto che siano discussi d'urgenza alcuni disegni di legge, naturalmente

dopo i due disegni di legge riguardanti i posti vacanti negli archivi ed i provvedimenti per gli ufficiali giudiziari.

Allora se nessuno sorge a combattere la proposta del senatore Spirito, debbo ritenere che questa incontri l'assenso del Senato.

Si potrebbe stabilire in questo modo: che, in ogni caso, il prosieguo della discussione sulle interpellanze sia rinviato a lunedì, ma che prima delle interpellanze debbano essere discussi altri disegni di legge.

FERRARIS CARLO, *presidente della Commissione di finanze*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS CARLO, *presidente della Commissione di finanze*. Vi sarebbe un altro disegno di legge, cioè un quinto, pure relativo al Ministero dei lavori pubblici, di cui è stata presentata la relazione dal senatore Mariotti, ma della quale ancora non è ultimata la stampa, relazione che sarà certo distribuita domani, cosicchè il disegno dovrebbe essere esaminato immediatamente dopo quelli ricordati dall'onorevole Presidente.

Prego l'illustre Presidente di volerlo fare inscrivere all'ordine del giorno di una prossima seduta.

PRESIDENTE. Sta bene. Allora domani seduta pubblica alle ore 15 col seguente ordine del giorno:

I. Interrogazioni.

II. votazione per la nomina di un segretario nell'Ufficio di Presidenza.

III. Seguito dello svolgimento delle interpellanze del senatore Reggio al Presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, ai ministri dei lavori pubblici, dell'industria, del lavoro ed al sottosegretario di Stato per la marina mercantile e del senatore Frola ai ministri dei lavori pubblici, dell'industria e commercio ed al sottosegretario di Stato della marina mercantile.

IV. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 gennaio 1920, n. 81, contenente norme per il conferimento dei posti vacanti negli archivi distrettuali e sussidiari (N. 76);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2278, contenente provvedimenti per gli ufficiali giudiziari (N. 191);

Autorizzazione di spesa per il funzionamento delle commissioni locali di equo trattamento del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto (N. 264);

Autorizzazione della spesa di lire 25,000,000 per la esecuzione di opere idrauliche straordinarie (N. 266);

Maggiori assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1920-21 (N. 269);

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento in taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1920-21 (N. 270);

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento nello stato di previsione della spesa del Ministero per le terre liberate dal nemico per l'esercizio finanziario 1920-1921 (N. 267).

V. Svolgimento di una mozione del senatore Cassis ed altri senatori.

VI. Svolgimento della interpellanza del senatore Beneventano ai ministri delle finanze e del tesoro.

VII. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Approvazione del piano regolatore di ampliamento della città di Savigliano (N. 132);

Conversione in legge del decreto Reale 19 settembre 1920, n. 1642, che abroga il decreto luogotenenziale 24 maggio 1917, n. 981, sulla concessione di opere marittime (N. 254);

Conversione in legge del decreto-luogotenenziale 28 dicembre 1919, n. 1882, col quale sono prorogati i termini stabiliti dagli articoli 12 e 13 della legge 14 luglio 1912, n. 854, per la classificazione e il riordinamento delle scuole industriali e commerciali (N. 115);

Conversione in legge del Regio decreto 30 novembre 1919, n. 2398, che autorizza sotto determinate condizioni, la iscrizione degli ufficiali superiori nei Regi Istituti superiori di studi commerciali (N. 121).

La seduta è tolta (ore 19).

Licenziato per la stampa il 21 febbraio 1921 (ore 21).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.