

Il Governo pertanto accoglie la raccomandazione contenuta in questi ordini del giorno.

Prego quindi gli onorevoli Vischi e De Felice di prendere atto di queste assicurazioni, come fece già l'onorevole De Nicolò, e di ritirare gli ordini del giorno che hanno proposto.

L'onorevole De Felice-Giuffrida, insieme all'onorevole Cirmeni, ha presentato un ordine del giorno, con cui s'invita il Governo a fare in modo che per le operazioni di carico e scarico dei carboni e delle merci, i concessionari debbano, a parità di condizioni, valersi delle Società cooperative di caricatori e di stivatori, ove queste esistano.

Poichè sopra questo argomento vi è un articolo aggiuntivo dei deputati Bettòlo e Tortarolo, chiedo ai proponenti che sia rimandato l'ordine del giorno al detto articolo aggiuntivo.

L'onorevole Manganaro ha presentato vari emendamenti. Col primo di questi chiede che, all'articolo 6 del quaderno d'onori, al numero 4, invece delle parole « da nove a dieci nodi » si sostituiscano le parole « nove nodi e mezzo. » Il Governo preferisce mantenere il suo patto, inquantochè per alcune linee può richiedere la velocità di 10 nodi e per altre di minore importanza può contentarsi, per compensazione, di quella di 9, senza alcun aumento di spesa; il che non potrebbe esser fatto, stabilendo la velocità a nove e mezzo, in quanto che, per elevarla poi a dieci, occorrerebbe accrescere la sovvenzione.

All'articolo 11 del quaderno d'onori propone l'onorevole Manganaro che, dopo le parole dell'ultimo capoverso « i piroscafi da adibirsi al servizio devono essere classificati, » aggiungere le seguenti « alla prima classe del . . . »

Su quest'argomento l'onorevole Manganaro formulò una proposta speciale, alla quale l'onorevole Martorelli si è oggi associato.

Ora la Camera deve considerare che, nelle convenzioni del 1877, ed in quelle in esame, è detto, anzitutto, che i nuovi piroscafi debbono essere classificati alla prima classe del registro italiano.

Quindi tutti i nuovi piroscafi costruiti dal 1877 in poi e quelli che si costruiscono per l'avvenire avranno tale classificazione.

Si può richiedere però tale patto per i piroscafi che sono in servizio, e che lo erano prima del 1877? Siccome ciò costituirebbe

un onere nuovo non compreso nei patti delle Convenzioni, non credo poterlo accettare.

Si chiede dall'onorevole deputato Manganaro che, all'articolo 12, dove si parla delle tonnellate di registro, si aggiunga la parola « netto. » Debbo fargli notare che la stazzatura dei piroscafi dovrà essere determinata secondo le norme del Regio Decreto 15 marzo 1873, modificate da quello del 30 luglio 1882. Ora il tonnellaggio, secondo questi decreti, è quello del registro netto. L'emendamento non ha, perciò, utilità.

Propone, inoltre, che all'articolo 18 si tolgano le parole dell'ultimo inciso: « salvo che essi avessero tutta la loro potenzialità assorbita in altri lavori; circostanze da constatarsi dal Governo. »

L'articolo 18 dei capitolati afferma che per le riparazioni la Società concessionaria debba valersi dell'industria nazionale e aggiunge che l'impossibilità di eseguirle dev'essere constatata dal Governo.

È la migliore e più sicura delle guarentigie.

L'onorevole Manganaro chiede, inoltre, di aggiungere che la sorveglianza delle riparazioni al materiale potrà essere dal Ministero delle poste e dei telegrafi affidata al Ministero della marina.

Ora la larga competenza che nell'esecuzione dei patti è riserbata, per tutto ciò che si riferisce a materiale ed a navigazione, al Ministero della marina, rende superfluo questa aggiunta.

Inoltre propone che all'articolo 22, che riguarda la compilazione del regolamento e stabilisce che sia fatto dal Ministero delle poste e dei telegrafi di concerto con quello della marina e coi concessionari, essendo naturale di udire anche la voce di questi per un regolamento che riguarda la esecuzione dei patti contrattuali, e che è un'appendice della convenzione, si tolgano le parole « coi concessionarii ». Questa modificazione, per la ragione detta, non può accettarsi.

Infine egli propone che la visita generale delle navi delle Compagnie sussidiate invece che ogni 5 anni, sia fatta ogni 2.

L'esperienza ha dimostrato che siffatta visita richiede uno spazio di tempo maggiore di un anno, sicchè, con la proposta dell'onorevole Manganaro, il materiale sarebbe in perpetuo stato di visita.

D'altronde, il Governo si è riserbato il