

CLXVII.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 3 FEBBRAIO 1892

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

INDICE.

Si dà lettura di una lettera con la quale il deputato BERTOLOTTI insiste nelle dimissioni date da deputato. CARCANO, MUSSI e LUPORINI propongono non sieno accettate.

Voatazione di ballottaggio per la nomina di alcuni membri di Commissioni di vigilanza.

UNGARO chiede una rettifica del resoconto sommario. Discussione del disegno di legge relativo al servizio cumulativo attraverso lo Stretto di Messina.

VOLLARO SAVERIO, relatore, BETTÒLO, PARPAGLIA, CUCCHI LUIGI, PANTANO, BRIN e BRANCA, ministro dei lavori pubblici, prendono parte alla discussione.

BRANCA, ministro dei lavori pubblici, presenta la relazione della Commissione idraulica ed economica per la sorveglianza della bonifica dell'Agro Romano.

Proposta del deputato CHINAGLIA relativa all'ordine dei lavori parlamentari.

CIBRARIO presenta la relazione sul disegno di legge allegato ai provvedimenti finanziari relativi agli atti giudiziari ed al servizio delle Cancellerie.

RINALDI A. presenta la relazione sul disegno di legge allegato ai provvedimenti finanziari relativi alle conservatorie delle ipoteche.

Annunciansi domande d'interrogazione dei deputati SPIRITO e D'AYALA VALVA.

La seduta comincia alle 2.15 pomeridiane.

D'AYALA-VALVA, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

Presidente. L'onorevole Ungaro ha facoltà di parlare.

Ungaro. Onorevole presidente, nel resoconto sommario di ieri, riportandosi la risposta dell'onorevole ministro di grazia e giustizia a noi altri interroganti ed interpellanti per la soppressione di diverse preture, è detto che forse il ministro presenterà un disegno di legge per

avere facoltà di modificare le circoscrizioni mandamentali.

Siccome il ministro ieri diede l'assicurazione a diversi interpellanti, ed a me stesso, che avrebbe presentato un disegno di legge intorno alla rettificazione di alcune circoscrizioni di preture, così io pregherei la Presidenza di voler rettificare...

Presidente. Onorevole Ungaro, io non posso rettificare nulla, perchè il resoconto sommario non fa testo. Il solo testo ufficiale è il resoconto stenografico.

Ungaro. Allora mi basta che si prenda nota di quanto ho detto.

Presidente. Le parole dell'onorevole ministro furono quelle riferite nel testo ufficiale del resoconto stenografico.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Sacchetti, di giorni 8; Poggi, di 15; Rospigliosi, di 5. Per motivi di salute, gli onorevoli: Capilupi, di giorni 20; Marinuzzi, di 10; Mocenni, di 15.

(Sono congedati).

Dimissioni del deputato Bertolotti non accettate.

Presidente. L'onorevole Bertolotti ha fatto pervenire alla Presidenza la seguente lettera:

« Altra volta ebbi l'onore di presentare le mie dimissioni da deputato, ma per benevolenza de' miei colleghi esse non vennero accettate.

« Le accresciute mie occupazioni, dovute in gran parte alla necessità di portare ogni mio

sforzo a sostegno dell'industria che con amore coltivo, non mi permettono di prender parte ai lavori parlamentari, come sarebbe obbligo mio. Riconosco quindi esser mio dovere di rassegnare nuovamente le mie dimissioni, con preghiera che esse vengano accolte, essendo questa mia decisione irrevocabile.

« Col senso del massimo ossequio mi creda, signor presidente

« Di V. E.

« *Devotissimo*

« F. Bertolotti. »

L'onorevole Carcano ha facoltà di parlare.

Carcano. L'onorevole collega Bertolotti, per un eccesso di delicatezza che lo onora, ha potuto dubitare di venir meno ai propri doveri di deputato perchè, per circostanze eccezionali, si trova impedito di intervenire alle sedute della Camera.

Io, interprete anche del pensiero e dei sentimenti di molti colleghi, estimatori ed amici del Bertolotti, prego la Camera di voler consentire che non sia preso atto delle sue dimissioni, e gli venga invece concesso un congedo di due mesi.

Presidente. L'onorevole Mussi ha facoltà di parlare.

Mussi. Mi unisco all'onorevole Carcano per pregare la Camera, di accordare all'onorevole Bertolotti un congedo di due mesi. Credo così assicurare all'Assemblea l'intelligente e patriottica collaborazione di un deputato di cui tutti riconoscono la competenza soprattutto nelle quistioni economiche e finanziarie.

Presidente. L'onorevole Luporini ha facoltà di parlare.

Luporini. Anch'io mi unisco ai proponenti perchè non si tolga alla Camera l'onorevole Bertolotti.

Presidente. L'onorevole Carcano, a cui si associano l'onorevole Mussi e l'onorevole Luporini, propone che non si accettino le dimissioni dell'onorevole Bertolotti, e che gli si accordi invece un congedo di due mesi.

(La Camera approva).

Votazione di ballottaggio per la nomina di alcuni membri di due Commissioni di vigilanza.

Presidente. Comunico alla Camera il risultato della votazione per la nomina di 3 commissari di sorveglianza sull'Amministrazione della Cassa depositi e prestiti.

Votanti 190, maggioranza 96.

Ebbero voti: Borgatta 93, Rubini 90, Arnaboldi 81, Monticelli 16, Mussi 9, Luporini 9, Picardi 6, Passerini 6.

Nessuno avendo ottenuto la maggioranza assoluta, si procederà ad una volazione di ballottaggio fra gli onorevoli Borgatta, Rubini, Arnaboldi, Monticelli, Mussi e Luporini.

Risultamento della votazione per la nomina di tre 3 commissari di sorveglianza sull'Amministrazione del Fondo per il culto.

Votanti 190, maggioranza 96.

Ebbero voti: Alessio Suardo 87, Bianchi 78, Paolo Grassi 72, Picardi 66, Pugliese 17, Franceschini 16, Tasca-Lanza 11, Solimbergo 10.

Anche qui nessuno avendo ottenuto la maggioranza assoluta si procederà alla votazione di ballottaggio fra gli onorevoli Alessio Suardo, Bianchi, Paolo Grassi, Picardi, Pugliese e Franceschini.

Si faccia la chiama per la votazione di ballottaggio.

D'Ayala-Valva, segretario, fa la chiama.

Prendono parte alla votazione:

Adami — Amadei — Ambrosoli — Antonelli — Arbib — Arcoleo — Arnaboldi — Artom di Sant'Agnesa.

Badini — Baratieri — Barzilai — Berio — Bertolini — Bettolo — Billia Paolo — Bonasi — Bonghi — Borgatta — Borromeo — Boselli — Branca — Brin — Bufardecì. Cadolini — Calvi — Campi — Cappelli — Carcano — Carenzi — Carmine — Casana — Casilli — Cavalletto — Centi — Chiala — Chiapusso — Chiaradia — Chiesa — Chigi — Chimirri — Chinaglia — Cianciolo — Cibrario — Cocco-Ortu — Colocci — Colombo — Comin — Conti — Corsi — Costa Alessandro — Cucchi Luigi — Curioni.

Dal Verme — Damiani — Daneo — D'Ayala-Valva — De Blasio Vincenzo — De Giorgio — De Lieto — Della Rocca — Delvecchio — De Martino — De Murtas — De Pazzi — De Puppi — De Riseis Giuseppe — De Zerbi — Di Balme — Di Blasio Scipione — Di Rudini — Di San Giuseppe — Di Sant'Onofrio.

Ellena — Engel.

Fabrizj — Faldella — Ferrari Luigi — Finocchiaro-Aprile — Fortunato — Franceschini — Frascara — Fratti — Frola.

Galimberti — Gallo Nicolò — Gamba —

Garelli — Garibaldi — Genala — Giampietro — Gianolio — Giolitti — Giorgi — Giovagnoli — Guglielmi.

Indelli.

Lanzara — Lucca — Luchini — Lucifero — Lùporini — Luzi.

Maffi — Maranca Antinori — Marazio Anibale — Marazzi Fortunato — Marchiori — Mariotti Filippo — Martini Ferdinando — Maurigi — Mazzella — Mel — Menotti — Merzario — Mestica — Minelli — Miniscalchi — Monti — Monticelli — Mussi.

Niccolini — Nocito.

Oddone — Omodei.

Pais-Serra — Paita — Palberti — Pantano — Papa — Papadopoli — Parpaglia — Pascolato — Passerini — Pelloux — Perrone — Petroni Gian Domenico — Picardi — Piccolo-Cupani — Placido — Pompilj — Prinetti — Pugliese — Pullè.

Quintieri.

Rava — Rinaldi Antonio — Rizzo — Rolandi — Romanin-Jacur — Roncalli — Rossi Gerolamo — Roux — Rubini — Ruspoli.

Salandra — Sani Giacomo — Santini — Sanvitale — Saporito — Sardi — Semmola Simonelli — Sineo — Solimbergo — Solinas Apostoli — Sonnino — Spirito — Stanga — Stelluti-Scala — Suardi Gianforte.

Tasca-Lanza — Tiepolo — Tittoni — Tomassi — Tondi — Torraca — Torrigiani — Treves — Tripepi.

Ungaro.

Valle Angelo — Valli Eugenio — Vendemini — Vetroni — Vollaro Saverio.

Zainy — Zanolini — Zappi — Zucconi.

Sono in congedo:

Adamoli — Alli-Maccarani — Amore — Andolfato.

Baroni — Bastogi — Bertolotti — Bianchi — Bobbio — Bonacossa — Broccoli — Buttini.

Calpini — Calvanese — Capoduro — Carnazza-Amari — Castelli — Cavalieri — Corvetto — Cremonesi.

De Riseis Luigi — Di Collobiano.

Ercole.

Fagioli — Faina — Fede — Ferri — Fili-Astolfone — Franchetti — Franzì.

Gallavresi — Ginori — Guglielmini.

La Porta — Luzzati Ippolito.

Marinuzzi — Mariotti Ruggero — Martini Gio. Battista — Marzin — Maurogordato — Mirabelli — Mocenni.

Nasi Carlo.

Orsini-Baroni.

Pandolfi — Patamia — Penserini — Poggi

— Polvere — Ponti — Puccini.

Quartieri.

Ricci — Ridolfi — Rocco — Rospigliosi.

Sacchetti — Sanguinetti Adolfo — Sani Severino — Sella — Silvestri — Sola — Suardo Alessio.

Tacconi — Testasecca — Toaldi.

Vaccaj — Vendramini — Villa — Vischi. Zuccaro-Floresta.

Sono ammalati:

Arrivabene.

Barazzuoli — Billi Pasquale — Bonajuto — Brunicardi.

Cagnola — Capilupi — Cipelli — Cittadella — Clementini — Coffari — Compans — Coppino — Corradini.

Danieli — Di Marzo — Di San Donato.

Ferracciù — Ferrari-Corbelli.

Gagliardo — Gentili — Giovanelli — Grassi Paolo.

Imbriani Poerio.

Jannuzzi.

Levi — Lorenzini — Luciani — Lugli Luzzatti Luigi.

Marselli — Martelli — Massabò — Maury — Mazzoni — Mezzacapo — Molmenti — Mordini.

Odescalchi.

Panattoni — Piccaroli.

Romano — Rossi Rodolfo.

Sciacca della Scala — Seismit-Doda — Severi — Siacci — Simonetti — Speroni.

Tenani — Trompeo.

Visocchi.

Presidente. Si lasceranno aperte le urne.

Discussione del disegno di legge relativo al servizio cumulativo attraverso lo stretto di Messina.

Presidente. Procederemo nell'ordine del giorno, il quale reca la discussione del disegno di legge: Convenzione con la Società esercente le strade ferrate del Mediterraneo per il servizio di navigazione fra Reggio e Messina in corrispondenza coi treni ferroviari.

Essendo assente per malattia il relatore di questo disegno di legge, l'onorevole Sciacca Della Scala, chiedo se la Commissione intenda ugualmente di sostenerne la discussione.

Vollaro Saverio, *presidente della Commissione*, Il presidente della Commissione assume il compito di relatore, per deliberazione della Commissione stessa.

Presidente. Onorevole ministro dei lavori pubblici, accetta che la discussione si apra sul disegno di legge della Commissione?

Branca, *ministro dei lavori pubblici*. Accetto.

Presidente. Se ne dia lettura.

D'Ayala-Valva, *segretario*, legge (Vedi *Stampato* n. 157-A).

Presidente. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Bettolo.

Bettolo. Onorevoli colleghi, un buon ordinamento del servizio marittimo attraverso lo stretto di Messina risponde non solamente a vere esigenze postali, ma sodisfa pure al bisogni d'indole militare; onde io fo plauso al fine che il Governo si è proposto di conseguire col presente disegno di legge.

Senonchè mi duole di dover rilevare come i modi proposti mal rispondano ad un buon ordinamento di quell'importante servizio, quale Commissioni governative, municipi e Camere di commercio invocavano.

Infatti la Commissione Reale per l'inchiesta sulla marineria mercantile del 1881, come la Commissione istituita nel 1887 per l'ordinamento dei nostri servizi marittimi, proponevano che il servizio cumulativo attraverso lo stretto fosse affidato ad una delle Società ferroviarie, alla Mediterranea od alla Sicula, e fosse eseguito senza trasbordo, sia pei passeggeri come per le merci.

Ora, il disegno di legge che ci viene presentato si allontana da questo concetto, e preferisce un esercizio che io credo difettoso, sotto il punto di vista tecnico, e poco conveniente sotto il riguardo economico. Poche parole per dimostrarlo.

Non è nuova l'applicazione, nè tanto meno l'idea di piroscafi forniti degli opportuni adattamenti per determinare una continuità di via; onde la merce, anzi i vagoni carichi di passeggeri e di merci, possano passare da terra a bordo e viceversa.

Sono i noti *ferry-boats* di cui vi parla la Commissione nella sua elaborata relazione, che facevano il traffico sul Nilo, fra Cafre-el-Ais e Cafre-el-Zajat, prima che vi fosse gettato il gran ponte; sono i noti *ferry-boats* che fanno attualmente il traffico fra la Danimarca e la Svezia, fra l'alta e la bassa Scozia in

mare aperto ed agitato; sono i *ferry-boats* che traversano la baia di Pablo a San Francisco di California in mare aperto alle onde del Pacifico.

Nè l'idea giunge nuova a questa Camera: la presentava nella seduta del 2 marzo 1885 l'onorevole Romeo, in occasione dello svolgimento di un suo ordine del giorno sull'esercizio delle strade ferrate. L'onorevole Genala, allora ministro dei lavori pubblici, l'accoglieva favorevolmente, impegnandosi a tradurla in atto tostochè la scadenza della convenzione glielo avesse permesso. Ricordo altresì che fino dal 1882 gran parte dei Municipi della Sicilia e delle Camere di commercio del Regno facevano voti presso il Governo perchè venisse attuato un progetto che incarnava quella idea. Ricordo inoltre come la Camera di commercio di Messina premiasse quello stesso progetto con la medaglia d'argento nella sua Esposizione inter-provinciale.

Dunque non v'è nessun dubbio che l'idea sia pratica, economica e conforme ai desideri ed ai bisogni del commercio. Ma tale non sembra l'abbia trovata il disegno di legge che il Governo ha presentato; giacchè per esso i passeggeri non vengono sottratti coi rispettivi bagagli a due noiosissimi ed incomodi trasbordi; e, quel che è peggio, vi si propone che i vagoni, carichi di merci, siano, mediante gru, alzati, imbarcati entro pontoni, e questi rimorchiati a traverso lo stretto.

Ora, chi ha avuto occasione, e, diciamo pure, la fortuna di avere acquistato qualche familiarità col mare, sa quali difficoltà si incontrano nelle operazioni di rimorchio, specialmente quando queste operazioni sono travagliate da vive correnti o da mare e tempo cattivi.

Io non voglio descrivervi con foschi colori la traversata dello stretto di Messina, in tempo di burrasca, ma è certo però che, quando in quel mare dominano i venti a forti raffiche dal quarto quadrante, e quando giunge l'onda pesante da Scirocco, e quando più intense sono le correnti, la traversata di quel breve tratto di mare risveglia nei naviganti qualche preoccupazione. Meno male quando si comanda un piroscapo, del governo del quale si è assolutamente padroni; ma se voi vi affidate a galleggianti, che non abbiano la difesa della locomozione, o del timone, se non quando siano animati da determinata velo-

cià, allora voi potrete facilmente correre grave pericolo se rimarrete in balia del mare, delle correnti e del vento.

Tale sarebbe il caso, o signori, di quei pontoni, ai quali si vuole affidare il traffico tra Reggio e Messina, quando i rimorchi venissero strappati o quando il rimorchiatore dovesse mollarli per forza di tempo.

Mollati i rimorchi, tutto sarebbe affidato alla mercè divina e forse il materiale sarebbe condotto su l'una, o l'altra sponda dello stretto, e forse anche portato in alto mare.

Nè questi sono i soli inconvenienti che si presentano nell'esercizio proposto. Il disegno di legge, per ciò che riguarda il trasporto delle merci, mal risponde al principio economico del minimo mezzo. Considerate voi quale spreco di forza motrice si addomanda per rimorchiare due pontoni o anche solamente uno, carico di sei vagoni, come propone la Commissione?

Un pontone, per esempio, rimorchiato alla velocità di 10 miglia, delle dimensioni necessarie per trasportare i sei vagoni in coperta non potrebbe pesare meno di 230 tonnellate circa. Ebbene, il trasporto di questo peso, la resistenza di attrito che esso oppone richiederebbe una forza motrice di circa 1000 cavalli; e quando si volessero rimorchiare due pontoni sarebbero necessari circa 2000 cavalli di forza indicata.

Per trasportare invece lo stesso peso, e con la stessa velocità, di 10 miglia, un *ferry-boat* delle dimensioni richieste dal disegno di legge, richiederebbe un aumento di forza motrice inferiore a 150 cavalli. Avete quindi 150 cavalli contro 2000 che vi sono necessari per rimorchiare i pontoni da Reggio a Messina e viceversa.

Non vi parlerò poi del tempo necessario ad alzare i vagoni, a disporli entro i pontoni e prenderli al rimorchio, che è certamente di molto superiore a quello che è necessario perchè i vagoni siano spinti da terra a bordo sul *ferry-boat*.

Lascio poi alla cura della Società concessionaria il riflettere a quale trattamento verranno sottoposti i propri vagoni, per essere alzati a mezzo di gru; essi dovranno essere rinforzati per resistere allo strangolamento delle braghe, e con tutto ciò il deperimento di quel materiale sarà abbastanza rapido.

È per altro opportuno di notare che gli svantaggi che io ho esposto, non sfuggirono

affatto alla Commissione che ha esaminato il disegno di legge; anzi la Commissione stessa, come avrete letto nella sua relazione, ha riconosciuto la prevalenza dell'esercizio fatto col sistema dei *ferry-boats*. Se non che ad essa sembrò che le condizioni del porto di Reggio non permettessero di attuare questo portato del progresso navale.

Io, a dire il vero, per la conoscenza che ho di quel porto, non ho provato quell'impressione che si è destata nella Commissione.

Se qualche difficoltà per la manovra di una nave può esistere nel porto di Reggio, io non la vedo già per un *ferry-boat*, cioè per un piroscafo indipendente che sia fornito di timone a prora ed a poppa, sicchè non debba fare evoluzione per girare la prora in fuori; ma la vedo, invece, per un rimorchiatore che ha per appendice due pontoni pesantissimi; che non può andare indietro perchè si trova ostacolato dal rimorchio; che ha lo spazio d'acqua, per girare, imbarazzato. Quindi, secondo me, si potrebbe affacciare l'angustia dello spazio acqueo del porto di Reggio come una difficoltà per l'attuazione del progetto ministeriale, non già per quello che io propongo.

Figuratevi quale manovra deve eseguire un rimorchiatore che giunge alla bocca del porto di Reggio con due pontoni pesantissimi al rimorchio. Arrivato nelle acque più ristrette non può dare indietro perchè si trova il pontone di poppa, non può girare, perchè non ha acqua sufficiente; quindi probabilmente, anzi certamente, i pontoni saranno mollati fuori della bocca del porto.

Ora immaginate voi, per poco che il mare sia grosso, quante e quali manovre bisognerà fare per poter portare i pontoni al sito di approdo!

Le operazioni si renderanno sempre più difficili, i ritardi si moltiplicheranno, e la nuova convenzione, invece di migliorare le condizioni del traffico, avrà moltiplicato gli inconvenienti che si deplorano nell'attuale servizio.

D'altra parte l'esercizio non può essere conveniente sotto l'aspetto economico, perchè le merci che sono in partenza, col sistema del progetto ministeriale, debbono essere sottoposte, come vi diceva poc'anzi, ad operazioni d'imbarco, sbarco e trasbordo.

Ora per codeste operazioni il progetto ministeriale assegnava 3 lire di tariffa per tonnellata, oltre la tariffa imposta per la tra-

versata da Reggio a Messina o viceversa. La Commissione, preoccupandosi delle condizioni del commercio, ridusse questa tariffa da 3 a 2 lire. Il mio emendamento, adottando il quale non sono più necessarie queste operazioni d'imbarco, di sbarco e di trasbordo, sopprime anche la tariffa eccezionale di 2 lire per tonnellata. Vedete quindi che, anche sotto il punto di vista economico, il commercio verrebbe già a guadagnare qualche cosa, anzi si può dire il 100 per cento sulla tariffa a cui sono sottoposte le merci che devono trasportarsi da Reggio a Messina e viceversa.

Ma potrebbe sorgere il dubbio che, per il riguardo economico, il sistema più perfetto portasse con sé anche una spesa d'impianto maggiore, sia per la parte che è a carico diretto del Governo, sia per quella parte che pesa sopra la Società concessionaria; parte che, come è evidente, si traduce tutta in un aumento di sovvenzione, perchè, la misura della sovvenzione stessa deve crescere in ragione della maggiore spesa che s'impone alla Società concessionaria.

Per quanto riguarda le spese che sono a carico del Governo, io osservo che, sia per il fatto che le banchine sono molto prossime al tracciato della ferrovia, tanto a Reggio, quanto a Messina, sia per la poca pescagione del piroscalo che sarebbe impiegato a quel servizio, non si renderanno necessari nè estesi prolungamenti dei binari, nè lavori di molto rilievo per determinare la voluta viabilità tra terra e molo, nel caso che si adotti il sistema dei *ferry-boats*.

Per contro col sistema ministeriale si domanda, in primo luogo, il miglioramento dei pontili; secondo, la protezione dei passeggeri e delle merci, a mezzo di tettoie; terzo, l'impianto di piattaforme e di gru per imbarcare e sbarcare i vagoni completi.

Questa è una spesa che presenta una certa entità. Bisogna considerare che le gru devono avere la portata da 20 a 30 tonnellate.

Ciò posto, io non mi permetto di fare previsioni al riguardo, non avendo elementi certi per poterlo fare, ma credo di potere con qualche sicurezza affermare che, per quanto riguarda le spese d'impianto, che sono a carico del Governo, l'emendamento che io propongo non richiede un onere maggiore di quello che richiegga il disegno di legge del Ministero ed anche, mi si permetta, il disegno di legge della Commissione.

Passo alle spese d'impianto, che sarebbero imposte alla Società concessionaria, e con ciò accenno implicitamente alla misura della sovvenzione, che, come dissi, a quelle spese deve essere adeguata.

Il 1° capoverso del disegno di legge ministeriale dispone che « per l'esecuzione del servizio di cui si tratta, debbono essere provveduti dalla Società due piroscali di circa 400 tonnellate di registro lordo, di velocità e di adattamento interno corrispondente al più comodo e perfezionato sistema in uso per il trasporto dei viaggiatori in condizioni simili a quelle della traversata dello stretto. » Di più, nel disegno di legge ministeriale è detto che uno di questi piroscali dovrebbe essere di nuova costruzione.

L'articolo 2 del disegno di legge della Commissione stabilisce che i due piroscali debbano misurare la portata di 450 tonnellate di registro netto, ed avere una velocità media non inferiore alle 13 miglia.

Il mio emendamento all'articolo 2, non stabilisce il numero dei piroscali, ma vuole che l'esercizio sia fatto in determinate condizioni, secondo le norme che son date dai più recenti, logici e pratici progressi navali. La velocità media viene abbassata dalle 13 alle 12 miglia.

Ora, fatta, per un momento, astrazione dalla velocità che la Commissione richiede di 13 miglia, mentre il mio emendamento la riduce a 12 (e che il Governo lascia indeterminata, come se la velocità, in un esercizio marittimo, fosse un elemento trascurabile) io penso che, per quanto ha tratto al servizio dei passeggeri, non vi possa essere una notevole differenza fra l'attuazione dell'uno o dell'altro dei tre criteri, ministeriale, della Commissione, o mio; e se una differenza vi fosse, un aumento di spesa potrebbe venire dal criterio della Commissione, la quale aumenta la portata dei battelli, aumenta la velocità, e vuole un piroscalo nuovo ed uno di quattro anni di vita. Invece, secondo il mio emendamento, potrebbe bastare anche un solo piroscalo; giacchè si tratta soltanto di quattro corse al giorno, e un piroscalo può benissimo bastare. Vi possono essere interruzioni nel servizio per qualche avaria; ma in fine per 10 o 15 giorni si può anche nel caso concedere che il servizio sia fatto magari con piroscali che ab-

biano trent'anni, purchè si possa assicurare un buon servizio normale.

Ma ciò che aumenta grandemente la spesa, secondo il progetto del Governo e secondo quello della Commissione, è l'acquisto del materiale nautico per il servizio delle merci, giacchè il sistema dei *ferry-boats* non richiede nè pontoni, nè rimorchiatori, come sono imposti dall'articolo 3 della Commissione e dal secondo capoverso dell'articolo 2 del disegno ministeriale. Dunque il vero aumento di spesa deriva dal trasporto delle merci. Infatti, l'articolo 3 della Commissione dice:

« La Società dovrà altresì provvedere i rimorchiatori ed i pontoni in numero sufficiente ai bisogni del traffico ad esclusivo giudizio del Governo, per eseguire il trasporto delle merci, tanto in colli sciolti, come nei vagoni a carico completo, senza trasbordo delle merci in essi contenute.

« I pontoni saranno armati di binari, e capaci, ciascuno al trasporto riunito di sei vagoni carichi, delle categorie in circolazione sulle strade ecc. »

Il disegno di legge ministeriale dice:

« La Società dovrà altresì provvedere rimorchiatori e pontoni in numero sufficiente ai bisogni del traffico per eseguire il trasporto delle merci, tanto in vagoni sciolti, come nei vagoni a carico completo, senza trasbordo delle merci in essi contenute. »

Or bene tutto questo materiale, che l'uso dei *ferry-boats* vi risparmia, ascende ad una somma circa uguale a quella che si richiede per l'acquisto dei piroscafi che vi fanno il servizio dei passeggeri.

Ora vedete che sotto il punto di vista economico, non v'è dubbio che sia preferibile il sistema dei *ferry-boats*.

E diffatti l'applicazione larghissima che se ne è fatta in quasi tutti i luoghi, ove le condizioni di marea permettevano di applicarla, ve lo dimostra.

Qui avrei finito, se non mi premesse anche di giustificare la riduzione, che ho proposto, della velocità da 13 a 12 miglia.

Voi sapete che la velocità è un elemento economico molto importante, ma vi è pure noto che essa costa assai; è quindi necessario esaminare caso per caso se alla misura di spesa, che ogni aumento di velocità richiede, corrisponda un vantaggio che lo giustifichi.

Nel caso particolare abbiamo che, in base

alla distanza che corre tra Reggio e Messina, corrisponde alla velocità di 13 miglia un periodo di traversata di 37 minuti e 20 secondi; ed a quella di 12 miglia un periodo di traversata di 40 minuti e 26 secondi; differenza 3 minuti e 26 secondi.

Ma vediamo con quali sacrifici si ottiene questo piccolo risparmio di tempo.

Riferendomi alle condizioni di portata che sarebbero imposte dal disegno di legge, trovo che alle 13 miglia di velocità corrisponde la forza motrice di 2100 cavalli indicati, ed alle 12 miglia quella di 1500 cavalli indicati; differenza 600 cavalli.

Ora al risparmio di 600 cavalli di forza, corrisponde una economia superiore a 100 mila lire nella spesa d'impianto, valutando il cavallo al valore minimo di 180 lire, cioè il risparmio annuale di circa 20 mila lire, se si tien conto delle annualità, e delle quote differenti che sono dovute al capitale investito nella spesa d'impianto, e se si suppone che un solo piroscafo sia destinato al servizio della linea.

Ma d'altra parte ai 600 cavalli risparmiati corrisponde nelle spese di esercizio, per consumo di combustibile e materie grasse, l'economia annuale di 11 mila lire; quindi in totale ascende a 31 mila lire la differenza, fra il costo dell'esercizio fatto con la velocità di 13 miglia, e quello fatto con la velocità di 12 miglia all'ora. Queste 31 mila lire rappresentano, su per giù, il terzo della sovvenzione che è assegnata all'esercizio. Riferite a questa somma, quei famosi tre minuti che voi potreste guadagnare nella traversata, con la velocità di 13 miglia all'ora, e vedrete che ciascun minuto vi verrà a costare la bella somma di 10 mila lire! Sono veramente minuti preziosi codesti! Se si trovasse di poterne economizzare parecchi, con un vantaggio corrispondente a questo, basterebbero pochi quarti d'ora per poter raggiungere il pareggio del bilancio.

E con ciò io ho finito. Spero di aver dimostrato alla Camera la convenienza tecnica ed economica degli emendamenti che ho proposto; e confido che Commissione e Governo vorranno accettarli, e che la Camera vorrà approvarli. (*Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Parpaglia.

Parpaglia. Io saluto con vero piacere qualunque disegno di legge, che tenda a favo-

rire lo scambio tra il continente e la Sicilia. Certamente non entrerò a discutere sulla preferibilità dei pontoni o dei *ferry-boats*; colgo solamente l'occasione per dire poche parole, alle quali mi ha spinto qualche considerazione che trovo nella relazione dell'onorevole ministro ed in quella della Commissione. Tutti sanno che siamo alla vigilia del rinnovamento delle convenzioni marittime. Or bene, l'onorevole ministro dei lavori pubblici dice: « Il servizio tra un'isola e il continente per essere sicuro, perchè vi sia quella continuità di servizio, perchè cessino tutte quelle difficoltà, tutti quegli ostacoli che si presentano tra il continente e l'isola è necessario che sia affidato ad una società ferroviaria, cioè ad una società del continente o a una società dell'isola. »

Noi abbiamo un servizio importante per la Sardegna ed è quello tra il Golfo degli Aranci e Civitavecchia. Questo servizio diventa anche più importante di fronte ai trattati di commercio che noi abbiamo, or sono pochi giorni, conchiusi con la Germania e con l'Anstria-Ungheria, dai quali ci ripromettiamo veder aumentati gli scambi dei nostri prodotti specialmente agricoli. E ciò certo interessa alla Sardegna. I nostri prodotti principali sono i vini ed il bestiame, e a questi noi dobbiamo assicurare la possibilità di concorrere al movimento generale di esportazione.

Non potendosi materialmente avvicinare l'isola al continente è necessario trovar modo di far sì che le comunicazioni tra l'isola e il continente siano più facili, più sicure; e, quel che più importa, il meno dispendiose possibili.

Io penso che il servizio di piroscafi tra il Golfo degli Aranci e Civitavecchia, oltre ad avere importanza postale deve avere anche grande importanza per il commercio, perciò debba esser fatto da chi ha interesse a svolgere quel commercio e sulle ferrovie e sul mare, senza creare ostacoli, cosa possibile quando il servizio per mare è affidato ad un'altra compagnia che ha o può avere diverse vedute ed altri scopi.

Il traffico deve aver luogo senza interruzione, e con continuità di trasporti da chi abbia interesse di consentire le maggiori facilitazioni per i trasporti sul mare per vedere aumentato il movimento delle merci in terra sulle ferrovie, tanto che possa dirsi che la via marittima sia una prosecuzione della via di

terra, e chi spedisce, da una stazione dell'Isola, sia sicuro che, senza formalità, senza ostacoli, senza ritardi, la merce arrivi a qualunque stazione del continente o dell'estero, cosa che ora manca anche per le formalità di dogana.

Mi è stato detto che la Compagnia Reale delle ferrovie Sarde ha fatto delle proposte al Governo per il servizio marittimo tra Golfo Aranci e Civitavecchia, con vapori celeri e di tonnellaggio proporzionato, per il trasporto dei passeggeri e delle merci; e mi è stato anche detto che fece delle proposte favorevoli allo Stato per minore sovvenzione e favorevoli per noli minori per passeggeri e merci.

Dichiaro che non mi faccio patrocinatore di nessuna Compagnia; non tengo a patrocinare le ferrovie, come non tengo a patrocinare alcuna Compagnia di navigazione; tengo solo a questo: a che il Governo ponga mente ad assicurare alla Sardegna un servizio tale di comunicazioni col continente che risponda ai veri bisogni del paese.

Ho colto questa occasione, perchè mi premeva fare questa raccomandazione nella imminenza di nuovi patti con la Navigazione Generale. Si sa che un'isola, nelle facili comunicazioni, e meno dispendiose per essa, ripone gran parte del suo avvenire.

Io non mi illudo sui grandi provvedimenti, che si attendono dal Governo, per la Sardegna; certo, sarebbe un importante passo se si riuscisse a provvederla di un buon servizio marittimo, ottenendo ribassi di tariffe, per terra e per mare, per i prodotti principali dell'isola, tanto da poter compensare la enorme distanza che separa i diversi punti dell'isola dai centri di commercio anche all'estero.

Nutro fiducia che l'onorevole ministro dei lavori pubblici farà in modo che le merci della Sardegna possano venire nel continente, e passare anche la frontiera, con continuità di servizio.

Cosa strana, pare che la Sardegna non sia l'Italia! Perchè le merci vengano nel continente italiano, sono necessarie molte formalità doganali, e spese di bollo ed altro, con enormi ritardi e gravi spese, quasi o peggio che se venissero dall'estero. Ora ciò non avverrebbe quando il servizio per mare fosse affidato alla stessa compagnia ferroviaria, che ha tutto interesse di legarsi colle altre ferrovie. Questo è il concetto dominante

di questa legge; ed è quello che ha enunciato il Ministero, nella sua relazione, e che ha affermato anche la Commissione. Io non domando per la traversata tra la Sardegna ed il continente, il servizio coi *ferry-boats* o coi *pontonì*, ma domando che si applichi lo stesso principio, che cioè la via di mare sia una continuazione della via di terra, con tutte le facilitazioni di trasporto possibile. Non chiedo dichiarazioni, nè impegni, ma raccomando alla sagacia ed alla intelligenza dell'onorevole ministro, perchè nulla sia omissa, onde questo concetto sia messo in pratica.

Del resto io sarò lieto, lietissimo di poter dare il mio voto favorevole a qualunque disegno di legge possa presentarsi per facilitare le comunicazioni fra la Sicilia ed il continente; la Sardegna non lo vede certo coll'occhio dell'invido. (*Bene!*)

Presidente. Non vi sono altri iscritti nella discussione generale. Onorevole relatore, intende di parlare?

Vollaro Saverio, presidente della Commissione. Mi riservo di parlare sugli articoli.

Presidente. Sta bene.

Dò lettura del seguente ordine del giorno presentato dalla Commissione. «La Camera invita il Governo a provvedere alla sistemazione ed all'ampliamento delle stazioni ferroviarie di Messina, Reggio-Calabria e Reggio-Porto, specialmente per ciò che riguarda lo spostamento e l'ampliamento dei piani caricatori, e dei magazzini di merci.»

L'onorevole ministro accetta quest'ordine del giorno?

Branca, ministro dei lavori pubblici. Lo accetto.

Presidente. Allora lo pongo a partito.

(È approvato).

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Comincerò col rispondere all'onorevole Parpaglia.

Io non ho bisogno di dichiarare che se vi è in questo Parlamento uno che prenda vivo interesse alla Sicilia e alla Sardegna e forse più alla Sardegna che alla Sicilia, sono proprio io che ho l'onore di parlarvi. E questo interesse è anche più vivo per la Sardegna perchè più ha bisogno di aiuto, mentre la Sicilia è già uno dei paesi più colti, più civili e più prosperi d'Italia. È un errore il credere che la Sicilia abbia bisogno di sviluppo industriale, perchè è un paese che, fino dai tempi più re-

moti, fu ricchissimo di prodotti agricoli, di commerci e di navigazione. Ed anche in questo momento di crisi, sono lieto di poter affermare che la sola rete ferroviaria la quale è in continuo sviluppo è quella sicula e non per merito soltanto della Società, ma molto più per l'intelligenza e l'attività dei siciliani. Quindi non è già che io voglia mettere la Sardegna innanzi alla Sicilia, ma la Sardegna ha più bisogno di soccorso; e non si troverà alcuno a questo banco che non sia disposto in favore della Sardegna. Del suo interessamento per questa isola il Governo ha già dato prova col ribassare le tariffe anche nella Convenzione provvisoria di navigazione.

Ma quanto al desiderio dell'onorevole Parpaglia, di attuare una specie di servizio cumulativo tra la Sardegna e il continente, disgraziatamente abbiamo la difficoltà della distanza marittima, che è troppo grande.

Fino dall'inizio delle trattative, per le modificazioni alle Convenzioni di navigazione, io ebbi cura di mettermi in rapporto con la Società delle ferrovie di Sardegna per avere un'offerta circa l'esercizio della linea giornaliera col continente, ma non ne ebbi alcuna. Solo il giorno stesso in cui fu firmato l'accordo con la Navigazione generale, mi fu presentata un'offerta.

Ciononostante, affinchè questa offerta fosse seria, ho invitato la Reale Compagnia delle ferrovie Sarde, a dare una cauzione. La cauzione fu data, ed allora io feci premure alla Navigazione Generale Italiana per la cessione alle ferrovie Sarde della detta linea giornaliera. Ebbi una risposta adesiva a condizione che le strade ferrate assumessero pure l'esercizio delle due linee costiere della Sardegna, una delle quali retribuita a lire 10 per lega e l'altra eseguita gratuitamente. La Compagnia Reale di chiarò di non potere acconsentire a tale proposta, per cui fu abbandonata la progettata combinazione.

Lo stato delle cose è questo. E quindi, poichè io, come proverò rispondendo all'onorevole Bettolo, mi contento di risultati modesti, modestissimi, purchè effettivi, sebbene mi associ col cuore e col pensiero ai larghi desiderî ed alle rosee speranze, perchè credo che tutto sia progressivo a questo mondo, per il momento, dico, mi contento di ottenere quello che si può, con quei mezzi che le nostre condizioni economiche e finanziarie ci consentono.

Venendo all'onorevole Bettòlo gli dirò che, se egli considera l'articolo 2°, vedrà che il Ministero, implicitamente aveva già accettato il concetto ch'egli ha esposto, ma lo aveva accettato nei limiti della possibilità.

Ora l'onorevole Bettòlo, che è così competente in cose di marina, non può ignorare che il *ferry-boat* di cui ha parlato, costerebbe non meno di 800,000 lire.

Bettòlo. No.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io ho voluto prendere notizia da tecnici, i quali sono favorevoli al progetto dell'ingegnere navale Calabretta, raccomandato dalla Camera di commercio di Catania, del quale si fece propugnatore l'onorevole Bettòlo.

Ora, uno di questi tecnici, mi ha assicurato che la spesa non potrebbe essere inferiore alle 800,000 lire. Chiesi allora a questo tecnico: « crede Ella che il sistema possa riuscire? » Egli mi ha risposto, che il problema non è ancora studiato ne' suoi particolari.

Ora posso io assumere la responsabilità dinnanzi al Parlamento di attuare un disegno che è soltanto possibile? Questa è la questione.

Che io accetti, come ho accettato l'ordine del giorno della Commissione che, data la possibilità, il Governo debba anche attuare il *ferry-boat*, niente di meglio. Ma che io debba rinunciare a vantaggi positivi ed immediati per migliorare le comunicazioni fra la Sicilia e il continente, adottando un progetto incerto, lo stesso onorevole Bettòlo riconoscerà che non è possibile che io assuma questa responsabilità.

Io poi debbo dire all'onorevole Bettòlo che nell'Europa questi *ferry-boats* non furono introdotti se non che nella Danimarca, Svezia e Norvegia.

Bettòlo. In Iscozia.

Branca, ministro dei lavori pubblici. In Iscozia si tratta di piccoli tratti.

Il solo tratto di mare che sarebbe proprio decisivo, perchè è di 23 chilometri, secondo le mie informazioni, sarebbe attraversato col *ferry-boat* appena da pochi giorni, con un battello nuovo chiamato il *Gjedser*.

Nel presente tutti i passaggi per *ferry-boat* non eccedono i 5 o 6 chilometri, e con mare non agitatissimo.

Infatti lo stretto della Manica, che congiunge i due paesi di maggior movimento

del mondo, cioè Parigi e Londra, non ha *ferry-boat*, e la traversata di 42 chilometri si compie in un'ora e 30 minuti, od in un'ora e 45 minuti.

Ognuno sa che le acque della Manica sono agitatissime, ma non occorre di essere marinaio, basta essere stato nelle scuole del liceo, per sapere che cos'è Scilla e Cariddi.

Si comprende che coi mezzi attuali è facilissimo passare lo stretto di Messina, ma che si possa attraversarlo con sicurezza con un *ferry-boat* io lo ammetto solamente come possibilità di studio, ma non ne assumerei la responsabilità dell'attuazione.

Del resto, l'onorevole Bettòlo domanda 20 mesi per l'attuazione del suo progetto; ma se si dovesse aspettare questo periodo di tempo, si perderebbe un beneficio immediato e positivo.

Veniamo alle tariffe del commercio. Anche l'onorevole Bettòlo ha parlato come se si trattasse di realizzare beneficii immediatamente; mentre, accogliendo il suo sistema, nella migliore ipotesi, bisognerebbe aspettare due anni.

Egli stesso poi riconosce che bisognerebbe mettere a carico del Governo il miglioramento del servizio ferroviario delle banchine a Reggio e Messina. Il Governo a questo ha già provveduto: perchè nel nuovo progetto ferroviario si domandano 3 milioni, per miglioramento delle stazioni, appunto tenendo conto anche di questi necessari perfezionamenti sia a Reggio e Messina, sia altrove.

Ma l'essenziale si è che col sistema dell'onorevole Bettòlo, il meno che si possa aspettare, sono due anni, ammettendo che il Parlamento accetti tutti i progetti di nuove spese che il Governo dovrebbe presentargli; mentre il sistema del Governo presenta immediati vantaggi.

Oggi, la tariffa pei viaggiatori è questa. Prima classe, lire 4; col progetto del Governo, si scenderebbe a lire 2,60; con quello della Commissione, dato che si potessero ottenere maggiori concessioni (perchè il progetto della Commissione lo accetto, come si dice, con beneficio d'inventario, come incentivo, come raccomandazione, ad ottenere dei miglioramenti; ma non intendo di rinunciare a ciò che è utile effettivo ed immediato, per maggiori speranze future), col progetto della Commissione, si scenderebbe a lire 1,85. Seconda classe: 4 lire, tariffa attuale; 1,85, pro-

getto del Governo; 1,30, progetto della Commissione. Terza classe: 3 lire, tariffa attuale; 1,20, progetto del Governo; progetto della Commissione, 0,85.

Merci, ad esempio: *cereali*, da 15 lire per tonnellata, che sarebbe il costo attuale, scendiamo in media a 4,38 col progetto del Governo, con quello della Commissione, avremo 2,96.

Ora, domando all'onorevole Bettòlo: può egli sostenere che, per questo battello, di cui non ancora abbiamo il disegno; di cui, non ancora abbiamo dati sperimentali sicuri, si possa rimandare l'attuazione di un progetto che immediatamente e sensibilmente migliora le condizioni del commercio della Sicilia? O con pontoni o con grue, e con tutto quel carico e scarico che egli dice, dato il progetto del Governo, si ottiene che, quando un commerciante ha caricato un vagone di merci a Palermo, le ferrovie ne rispondono sino alla Pontebba e sino a Modane. Tutte queste forme di trasporto non riguardano nè il commercio nè gli speditori. La questione poi del diritto fisso e della distanza fa parte dell'insieme delle tariffe; perchè, siccome il servizio cumulativo è fatto più specialmente per le grandi distanze, da 1000, 1200 a 1400 chilometri, la differenza è minima; ed il vero vantaggio è quello appunto che ciascuno da qualunque parte della Sicilia potrà spedire i suoi vagoni di merci sino all'estremo confine di Italia come se fosse sul continente. Io quindi, per queste ragioni non posso accettare gli emendamenti dell'onorevole Bettòlo. Posso accoglierne il concetto e prendere impegno di studiarlo, per modo che quando esso raggiunga condizioni pratiche e sia nei limiti delle nostre finanze, si possa anche attuare. Dico delle nostre finanze, perchè il nostro modestissimo disegno di legge offre questo vantaggio: che gli oneri attuali sono diminuiti di circa 6,000 lire, e lo Stato ha una partecipazione nei prodotti, e ciò senza contare i vantaggi positivi ed efficaci pei cittadini. Ecco perchè io insisto nel disegno di legge del Governo con gli emendamenti della Commissione, che potranno alla loro volta anche esser modificati. Anzi, dico subito che al primo articolo io debbo proporre la soppressione della parola « liquidi » non perchè si debbano escludere i liquidi, ma per stabilire una più esatta locuzione, che già si trova fra i termini delle tariffe ferroviarie, in quanto che nella voce *merci*, si intendono compresi anche i liquidi

non che le merci in parte liquide ed in parte solide, come l'uva pigiata.

Per cui, sopprimendo la parola *liquidi*, non si intende di sopprimere il trasporto dei liquidi, ma di applicare una più esatta locuzione ferroviaria; tanto più che, parlandosi nel disegno di legge di *cisterne*, è sottinteso che fra le merci da trasportarsi devono essere compresi anche i liquidi.

Così modificato, accetto il primo articolo. E mi associo anch'io, come ha detto l'onorevole Bettòlo, al voto espresso nel 1876 dall'onorevole Zanardelli, il quale ebbe a dichiarare che, o sopra i flutti, o sotto i flutti, la Sicilia doveva essere unita al continente, alludendo cioè ad un *tunnel* subacqueo o ad un ponte tubulare.

Ma gli anni sono passati, e questa comunicazione diretta non si è ancora avuta nè sopra, nè sotto i flutti. Io quindi prego la Camera che, in attesa che l'umano progresso ci consenta di congiungere la Sicilia al continente con mezzi più perfetti, ci permetta intanto di congiungerla ora in modo che i vagoni attraversino lo stretto senza essere smistati, e senza che le merci abbiano una interruzione di fatto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vollaro, presidente della Commissione.

Vollaro Saverio, presidente della Commissione. L'onorevole incarico che mi è venuto dai miei colleghi della Commissione, è gravoso. Mi duole di non vedere al suo posto l'egregio collega Sciacca della Scala, che fu l'autore della elaborata relazione, e mi auguro che presto possa venire alla Camera.

Curioso questo disegno di legge! Potrei dire che esso è

A Dio spiacente ed ai nemici sui.

L'onorevole Bettòlo, con la scienza che egli ha, scordando che noi siamo semplici marinari d'acqua dolce, l'ha attaccato in tutti i modi, ed in molte cose a ragione. La Commissione, sebbene composta non di marinari, qualche cosa intravide; il Governo, alle nostre proposte, qualche osservazione ha fatto, e me ne aspetto delle altre.

E sa, onorevole ministro, mio egregio ed antico amico, da che cosa proviene? Proviene da che questo disegno, anzichè essere stato compilato e studiato da ingegneri terrestri, doveva esserlo da marinari. Un disegno che nasce studiato dalle ferrovie, che fanno il loro

interesse come ferrovie, non poteva che venire nel modo come è venuto davanti alla Commissione, la quale non ha potuto che esaminarlo con ogni cura, pur lottando per migliorarlo.

Ed ora una breve storia di questo disegno di legge. Una prima lode a lei, onorevole Branca. È la prima volta, onorevole ministro, che invece di mandare davanti alla Commissione una Convenzione già firmata, che significa prendere o lasciare, Ella correttamente, secondo le forme costituzionali, è venuto davanti alla Camera a chiedere di essere autorizzato a stipulare una Convenzione. Questa è la prima volta che ciò accade, e ripeto che gliene faccio lode.

Il progetto del Governo accennava per sommi capi quello che doveva contenere, ma non era un progetto. La Commissione dovette preoccuparsene, e cominciò a studiare il miglior modo, affinché il concetto che si conteneva in quei quattro articoli potesse divenire il *vade-mecum*, il capitolato che dovesse contenere una Convenzione: e questo abbiamo fatto. Siamo andati sempre d'accordo col ministro, ed anzi la Commissione ha messo ogni cura per andare d'accordo col ministro, volendo fare opera utile. La maggioranza della Commissione appartiene all'estrema parte d'Italia, alla *Zululand* italiano: e questa volta che ci veniva la prima manna... (*Interruzioni*). Non interrompano se no faccio una storia... Si figurì la Camera se non metteva ogni studio perchè questa legge arrivasse in porto! Ebbe cura la Commissione, dopo aver studiato un primo progetto, di comunicarlo al ministro.

Diede incarico ancora la Commissione al presidente ed al relatore che al ministro comunicassero il progetto emendato quando la relazione fosse presentata, e anche questo incarico fu compiuto.

Il 16 settembre, l'onorevole ministro fece sapere alla Commissione che si era perfettamente d'accordo. La Commissione aveva altresì deliberato che di ogni lavoro ulteriore, i singoli commissari ne avessero tenuto conto per fare le loro osservazioni. Ed egualmente si comunicarono ai varii commissari il progetto ritoccato e la relazione. Uno dei commissari, l'egregio Antonelli, dirigendosi al presidente elevò talune osservazioni, le quali concernevano tre punti. Egli diceva: voi parlate di misure reali, effettive delle distanze fra pon-

tile di Reggio e pontile di Messina, ma la cosa non è facile ad accertare: perchè non interrogare il Ministero della marina che deve avere le distanze precise? Diceva poi: si parla di bastimenti che abbiano una portata lorda: ma perchè effettivamente non dire quella netta, dal momento che si sa tra netto e lordo quale sia la differenza, e che ci sono leggi speciali che regolano il modo di apprezzarla? Diciamo quale sia la portata vera di questi bastimenti, e così davanti alla Camera non ci sarà equivoco, ed i deputati sapranno che cosa votano. L'onorevole Antonelli, infine, parlando della percorrenza disse: trovate la formola certa che non impieci, che non faccia sorgere liti tra gli esercenti ed il pubblico che deve essere servito.

La Presidenza non potè fare a meno di riunire la Commissione per pronunziarsi. Ottenne da essa il voto che dovesse rimandarsi la faccenda al Ministero della marina, ed ottenne anche il voto che alla parola *lordo*, fatto il ragguaglio, fosse sostituita la parola *netto*; e che, quanto alla velocità, si aggiungesse quella frase tecnica, che potesse levare di mezzo ogni equivoco futuro.

Il ministro della marina, interpellato, a mezzo ordinario, dalla Commissione parlamentare, rispondeva che la distanza da Reggio e Messina era di 12 chilometri e 880 metri; in cifra tonda 13 chilometri. Avuta questa risposta, la Commissione si riunì nuovamente.

Siccome nel progetto concordato c'era un articolo tassativo il quale diceva che, prima che la Convenzione dovesse entrare in vigore, si dovesse misurare la distanza effettiva tra pontile e pontile, tanto valeva, considerò la Commissione, ora che aveva la distanza reale, dire che la distanza dovesse essere di quindici chilometri.

Qui debbo correggere un errore di stampa.

All'articolo 5, dove si legge tredici, invece deve leggersi quindici: imperocchè se è vero che la distanza da Messina e Reggio tra pontile e pontile, ove il bastimento non deviasse mai dalla linea retta, è di tredici chilometri, è vero altresì che, a causa delle maree, i bastimenti, lasciando la rada di Reggio, debbono percorrere la sponda calabra, traversare lo stretto, ed entrare nel porto di Messina dall'altra parte, ciò che produce qualche deviazione. Facendo un calcolo molto semplice, ridusse queste deviazioni accidentali a due

chilometri, e disse: invece di tredici mettiamo addirittura quindici chilometri.

Quanto alla distanza trovò la frase marinara da aggiungere, e disse: percorrenza media. Questo nuovo progetto, per sovrabbondanza, si comunicò al Ministero. E qui cominciarono le variazioni.

Debbo ripetere però che, meno quelle che si riferiscono al netto e al lordo delle tonnellate, quanto alla distanza non c'è questione. L'articolo 7 dice chiaro, e il Ministero convenne con la Commissione, che si dovesse misurare la distanza. Ora la distanza misurata è quale l'abbiamo indicata. Per cui io debbo proclamare che il disegno di legge, discusso e ridiscusso, portato avanti a cominciare dal marzo 1891 fino a questo mese di febbraio, si può dire concordato.

Detto questo, nessuna difficoltà per la variazione che nello articolo primo vuole apportare il ministro, perchè dopo la sua dichiarazione non vi è più alcun dubbio. Se la Commissione ha introdotto la parola « liquidi » si è perchè prima, nella Convenzione con la Mediterranea e nel servizio cumulativo, il trasporto dei liquidi era interdetto. È l'egregio segretario della Commissione che me lo ricorda. Ecco perchè la Commissione andò nell'idea di aggiungere la parola « liquidi », volendo che poi non si venisse ad opporre che il trasporto dei liquidi non fosse concesso. Ma dopo le dichiarazioni del ministro e quello che si dice in un articolo seguente relativo a « carri pel trasporto dei liquidi » non vi è più alcuna questione.

Ed ora vengo all'egregio Bettòlo. Io gli diceva che con una Commissione composta di marinari d'acqua dolce, era difficile che noi potessimo andare a fare un progetto nuovo per cercare di migliorarlo, ma che però il dubbio ci era sorto che il servizio potesse esser migliorato. E siccome l'ottimo è nemico del bene, procedevamo alla buona, e dicevamo: dando il potere al Governo (e qui debbo confessare che era un errore comune che nel porto di Reggio col *ferry-boat* non si potesse manovrare), quando le condizioni del porto di Reggio siano migliorate, cioè, quando il porto sia continuato a costruire secondo la legge che è stata sanzionata, di adottare il sistema del piropontone, che, in altri termini, è il *ferry-boat*, un miglioramento del servizio è sempre possibile.

La Commissione esaminò gli emendamenti

dell'onorevole Bettòlo, il principale dei quali è quello dell'articolo secondo. E se ne preoccupò tanto che pregò l'onorevole ministro di voler intervenire nel seno della Commissione, per vedere se c'era mezzo, non essendosi ancor fatta la Convenzione, di accettare, in massima, cotesti mutamenti che alla Commissione parvero utili ed economici. Il ministro, dopo lunga discussione con la Commissione, fu di parere che si potesse fare cotesto servizio, ma non per il momento, perchè gli mancavano i contraenti che non avrebbe trovati, e che gli potevano mancare e per l'uno e per l'altro sistema. Quando un sistema di contratto è pubblicato, coloro che credono di adattarsi a quel sistema si fanno avanti; ma quando più sistemi si mettono alla conoscenza del pubblico, può darsi che non si trovino concorrenti per nessun sistema.

Debbo però ripetere che la paternità del concetto dell'onorevole Bettòlo, conoscitore della materia e che ha studiata la questione, non spetta solamente a lui: poichè quando abbiamo detto che, date le condizioni di Reggio, il Governo era autorizzato a cambiare il mezzo di trasporto delle merci, noi ci trovavamo già d'accordo con l'onorevole Bettòlo, salvo la questione di opportunità. E concludemmo che, senza avversare il sistema proposto dall'onorevole Bettòlo, la Commissione poteva benissimo decidere d'invitare il Governo (posto che abbiamo ancora cinque mesi avanti a noi per concludere le trattative) a prenderla in considerazione e farne oggetto dei suoi studi, dopo udito il parere del Comitato dei disegni delle navi, come la legge prescrive.

In quanto a me non entro nel merito della questione, perchè non sono competente, a meno che non mi si voglia credere competente per quei pochi viaggi di mare che ho fatti.

Dunque la Commissione è venuta nell'idea di proporre alla Camera quest'ordine del giorno che fu comunicato al ministro, e che il ministro accetta:

« La Camera invita il Governo a tener presenti nelle sue trattative gli emendamenti proposti dall'onorevole Bettòlo, ed udito il parere del Comitato per i disegni delle navi, tradurre in atto le proposte, ove ne risulti un miglioramento del servizio, sia dal lato tecnico che dal lato economico, e per la soppressione delle spese di trasbordo. »

Stabilito questo, devo dire alla Camera che questo disegno di legge non arreca all'erario un centesimo di spesa, anzi gli porta qualche piccolo utile.

Vogliate adunque, egregi colleghi, dare il vostro voto a questo disegno che migliora laggiù le nostre terre, le quali, se da una parte, come vi ha detto l'onorevole ministro, sono prospere, dall'altra parte non vanno bene, poichè sono contrade dove è incominciata l'emigrazione.

Venite in aiuto ad esse, e voi farete il bene nostro, della patria nostra. (*Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bettòlo.

Bettòlo. Io sarò brevissimo.

Sento il dovere di rispondere anzitutto due parole di ringraziamento all'onorevole ministro, ed all'onorevole presidente della Commissione, pel modo cortese col quale hanno voluto trattare quegli emendamenti che io ho presentati.

All'onorevole presidente della Commissione debbo fare osservare che io ben sapevo che l'iniziativa dell'attuazione dei *ferry-boats* veniva dalla Commissione; ed anzi faccio osservare che io ho portato questo dato di fatto come un argomento in appoggio dei miei emendamenti.

Solamente ho richiamata l'attenzione della Camera sopra il fatto dell'impossibilità che accampava la Commissione per le condizioni locali del porto di Reggio.

Ed io dicevo, che se l'angustia di quel porto non conviene alla manovra di un *ferry-boat* armato di due timoni, tanto più rende difficile la manovra di pontoni rimorchiati. Ma io riconoscevo che l'idea dell'applicazione dei *ferry-boats* viene dalla Commissione. E volete sapere di più? Io mi sono indotto a parlare, perchè ho raccolto quella idea nella relazione della Commissione stessa.

Debbo adesso una risposta all'onorevole ministro.

L'onorevole ministro ha attaccato i miei emendamenti, sotto due punti di vista: sotto il punto di vista tecnico e sotto il punto di vista economico. Sotto il punto di vista tecnico, ha portato un argomento che, se veramente fosse fondato, scuoterebbe un pochino il mio convincimento, perchè è un argomento di fatto.

Disse: in Europa, non avete ancora l'applicazione dei *ferry-boats* che abbiano percor-

renza superiore a sei chilometri. Io non capisco perchè, se ce ne fossero in applicazione in America, non avrebbero lo stesso valore che in Europa. Ma accettiamo pure l'Europa.

A questo proposito, ho qui diverse notizie estratte dall'*Engeneering*, che desidero comunicare alla Camera. Esiste un *ferry-boat*, che unisce due tratti della ferrovia del Nord fra l'alta e la bassa Scozia, fra Granton e Bur-nisland...

Branca, ministro delle poste e dei telegrafi. L'ho visto.

Bettòlo. ...attraverso il golfo di Forth, aperto al mare del Nord. La distanza che separa i due punti è di undici chilometri e mezzo: un po' più di sei, come vede.

Inoltre, abbiamo un *ferry-boat* che trasporta i treni, traversando il Gran Belt, tra la Danimarca e la Svezia. La distanza fra questi due punti d'approdo è di ventiquattro chilometri: quattro volte i sei che citava l'onorevole ministro. Havvi un *ferry-boat*, chiamato *Solano*, che unisce due tratti della ferrovia centrale del Pacifico. Esso viaggia fra Oakland e San Francisco, attraversando la baia di Pablo, che resta aperta all'onda dell'Oceano Pacifico. La distanza che separa le due città è di dieci chilometri.

Ed ora passiamo nella Manica, citata dall'onorevole ministro, il quale ha detto che ivi la traversata è di poco superiore ad un'ora, e quindi ha soggiunto: « Perchè non vi hanno applicati i *ferry-boats*? » Glielo dico subito, onorevole ministro: perchè il dislivello delle acque fra l'alta e la bassa marea è tale da non permettere l'applicazione dei *ferry-boats*; dalle *Tide tables* dell'anno scorso rilevo che l'altezza massima delle acque sul livello medio delle acque basse raggiunge a Dover 5 metri e 70 centimetri ed a Calais metri 7.36. Ma quando ci sono soltanto dei dislivelli normali di quattordici centimetri e dei massimi di trentacinque, come avviene a Reggio, nel tempo delle sizigie, creda, onorevole ministro, che non c'è alcuna difficoltà all'applicazione dei *ferry-boats*.

Ma qui sorge la questione più grave, trattata con tanta competenza dall'onorevole ministro: la questione economica. La Camera potrebbe dire: tanto valgono le asserzioni dell'onorevole ministro, quanto le vostre, intorno alle spese di impianto richieste dalla applicazione dell'uno o dell'altro sistema. Ma di questo io ho già ragionato a lungo nel mio

precedente discorso. Solamente la competenza di un Consiglio tecnico potrebbe dirvi chi è nel vero, se l'onorevole ministro od io.

Per questa ragione io mi sono associato all'ordine del giorno presentato dalla Commissione; e mi vi sono associato volentieri, perchè in esso viene tassativamente stabilito un principio che a me sembra dovrebbe sempre prevalere, quando si tratta di stabilire delle Convenzioni marittime: il principio di chiamare il consiglio dei Corpi tecnici competenti nella materia, perchè è questo il modo di sottrarci all'eventualità di vedere portati dinanzi alla Camera certi disegni di legge che, me lo permetta l'onorevole ministro, sono difettosi in molti punti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Debbo dire all'onorevole Bettòlo che la differenza fra l'America e l'Europa non è solamente di correnti marine e di materiale, perchè allora l'onorevole Bettòlo avrebbe ragione di dire che se le condizioni del mare fossero identiche in Europa ed in America, il sistema che vale per l'una dovrebbe valere per l'altra. La questione invece è del diverso apprezzamento che si fa della vita dell'uomo.

Bettòlo. È questione morale.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Perfettamente; ma non è solamente questione morale, è questione di temperamento sociale.

Se nell'Italia nostra succedesse una decima parte degli accidenti ferroviari che accadono in America, io credo che nessuno si servirebbe più delle ferrovie. Dunque bisogna tener conto dell'opinione in Europa, circa la sicurezza dei viaggiatori. Gli esempi che l'onorevole Bettòlo mi cita, sono esperienze ancora relativamente recenti; ed io gli diceva che non eravamo in grado di aver dati sperimentali sicuri.

Egli ha parlato del mare del nord. Io l'ho visitato; e so che le maree, ripetendosi ad ore determinate, possono talvolta anche favorire quella specie di trasbordi. Ma è inutile insistere più a lungo su questo argomento.

Quanto ai contratti, dirò all'onorevole Bettòlo che quelli che si fanno per le pubbliche amministrazioni, vanno soggetti a certe norme, a certe remore, che importano qualche volta una spesa maggiore di quella che incontra il privato, il quale ordina ciò che vuole, paga quanto vuole, e si rivolge a chi vuole. Quindi

è naturale che io, parlando della spesa, debba tener conto delle norme della nostra legge di contabilità, delle consuetudini dell'amministrazione e del modo di pagamento.

Un privato può talvolta spendere più, talvolta meno. Nel caso speciale, dirò che io non ho potuto, non avendo una proposta concreta, provocare un parere ufficiale; ma dai pareri che ho raccolto traggio la certezza che non si spenderebbero meno di 800,000 lire, per un *ferry-boat*. Del resto, se l'esperienza mostrerà che si potranno costruire dei piro-pontoni anche in condizioni migliori, se la spesa potrà essere di molto inferiore, nessuno ne sarà più lieto di me, perchè quando si potesse raggiungere lo scopo restando nei limiti dei nostri mezzi di bilancio, io sarei felicissimo di vedere i voti di tutti completamente soddisfatti.

Presidente. Deggio osservare, a proposito dell'ordine del giorno proposto dalla Commissione, che siccome gli emendamenti dell'onorevole Bettòlo modificano le basi del disegno di legge, quante volte l'onorevole ministro debba tener presente gli emendamenti medesimi, il disegno di legge che noi discutiamo sfuma e ne occorre uno nuovo.

È bene che la Camera sappia che, con queste raccomandazioni fatte al ministro, il progetto rimane interamente distrutto.

Vollaro Saverio, presidente della Commissione. Il disegno rimane qual'è; vale a dire, una autorizzazione a concludere una Convenzione. Il nostro ordine del giorno invita il ministro, nelle trattative per la Convenzione stessa, a tener presenti anche i concetti dell'onorevole Bettòlo.

Presidente. Ma allora dovrà presentare un nuovo disegno di legge.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io credo di chiarire subito la questione. Il Ministero ha presentato il suo disegno di legge, e tiene a mantenerlo, salvo lievi modificazioni, perchè rappresenta un notevole miglioramento, che non potrei abbandonare per la speranza di raggiungere quando che sia altri risultati.

Quindi, io accetto l'ordine del giorno della Commissione, come invito a studiare un miglioramento possibile, ma non come un vincolo che si debba stipulare la Convenzione su quella base. Io intendo di concludere la Convenzione

sulla base del disegno da me presentato con quegli emendamenti della Commissione che ho potuto accettare. Bene inteso che quando trovassi altre combinazioni per cui fosse possibile di attuare anche l'ideale dell'onorevole Bettòlo, ne sarei ben lieto; ma non intendo di assumere impegno determinato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Io credo che, per non andare incontro a gravi inconvenienti in atto pratico, il disegno di legge si debba tenere a principi molto generali, e non fare sui modi e mezzi della traversata prescrizioni tassative, le quali in atto pratico potrebbero essere inapplicabili, come ha ben notato l'onorevole Bettòlo. Le condizioni del porto di Reggio escludono i rimorchi ed i pontoni e quindi non parlate nè di rimorchi, nè di pontoni.

Vollaro Saverio, presidente della Commissione. Già non si tratta di Venezia!

Cavalletto. Tenetevi a prescrizioni generali.

Quindi raccomando che si modifichi in questo senso il disegno di legge: e al Ministero avverto che, prima di venire ad una convenzione con una Società, sia egli ben cauto: perchè se fa questa Convenzione la quale importi alcune prescrizioni che sieno praticamente inattuabili, andrà incontro a molti litigi, nei quali sarà sempre sacrificato lo Stato rispetto all'interesse economico, ed il paese nel servizio pubblico.

Presidente. Io ho dichiarato, ripeto, che l'ordine del giorno proposto dalla Commissione evidentemente contrasta col disegno di legge che noi siamo chiamati a discutere, perchè se gli emendamenti dell'onorevole Bettòlo debbono essere tenuti presenti, la Camera farà cosa inutile votando questo disegno di legge.

Giolitti. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Giolitti. Mi pare che quanto ha detto l'onorevole Cavalletto sia indiscutibilmente vero.

Data l'accettazione dell'ordine del giorno della Commissione, bisogna che il disegno sia compilato in modo da lasciare libertà al ministro di fare ciò che è raccomandato nell'ordine del giorno; altrimenti votare un ordine del giorno che raccomanda una cosa, e poi votare una legge che ordina di fare il rovescio è una contraddizione in termini.

Posta questa condizione di cose, mi pare che il più semplice sarebbe di rimandare alla Commissione il disegno di legge, perchè lo

formoli in modo da non escludere la esecuzione dell'ordine del giorno proposto dalla Commissione ed accettato dal ministro.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io torno a dichiarare che tengo al disegno di legge da me presentato perchè può essere attuato subito, mentre gli emendamenti dell'onorevole Bettòlo possono rappresentare un servizio idealmente migliore, ma che, appunto perchè ha bisogno di grosse spese per pontoni e avrebbe bisogno di tutti quegli adattamenti portuali contro cui hanno fatto obiezioni e l'onorevole Cavalletto e l'onorevole Giolitti, io non potrei accettarlo. Quindi, se si tratta di un semplice invito a studiare la cosa, io lo accetto; altrimenti respingo l'ordine del giorno, perchè io mantengo il progetto qual'è stato da me presentato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

Pantano. La questione è di molta gravità, inquantochè noi ci troviamo di fronte, da un lato alla enunciazione di propositi che hanno trovato, tanto nel Ministero quanto nella Commissione, in linea generale, lieta accoglienza, e intorno ai quali soltanto vi è opposizione quanto all'attuabilità. Dall'altro lato il ritiro assoluto degli emendamenti dell'onorevole Bettòlo, senza che in alcun modo siano fissate nella discussione certe norme al Governo, sarebbe un pregiudizio ai miglioramenti avvenire della legge. Io, in questo stato di cose, farei una proposta molto modesta, ma che credo molto pratica nello stesso tempo. Per evitare questi dubbi elevati giustamente dal presidente, e dall'altro lato per non perdere il beneficio di questa discussione, si potrebbe introdurre un articolo addizionale nel disegno di legge in cui si dica che il ministro, nello stipulare la Convenzione, deve espressamente riservarsi il diritto di modificare la Convenzione medesima, nel caso che il Governo trovasse modo ed opportunità di organizzare il servizio mediante *ferry-boats*. Ed allora il ministro potrebbe ora tradurre in atto il suo disegno di legge dal punto di vista dell'opportunità e delle necessità commerciali e postali, e riservarsi la via aperta a tutte quelle modificazioni che potrebbero in seguito essere introdotte nel disegno di legge medesimo. Ecco la proposta che io faccio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Antonelli.

Antonelli. Io volevo fare la proposta di mettere a partito l'ordine del giorno della Commissione e sospendere la votazione degli articoli.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maurigi.

Maurigi. Evidentemente, tanto l'onorevole ministro quanto la Commissione si sono mostrati concordi nel pensiero che il disegno di legge che ci sta dinanzi, e di cui ci propongono l'approvazione, costituisce un sensibile miglioramento nelle comunicazioni fra il continente e la Sicilia.

Le proposte dell'onorevole Bettòlo avrebbero tutte le mie simpatie, se fossero di immediata esecuzione; ma siccome non lo sono, l'ordine del giorno della Commissione, secondo me, deve servire come una raccomandazione al ministro per l'avvenire...

Vollaro Saverio, presidente della Commissione. Nient'altro!

Maurigi. ...val quanto dire, per dopo che questa convenzione, che ci accingiamo ora ad approvare, abbia avuto la sua esecuzione.

È questo il senso in cui comprenderei l'ordine del giorno della Commissione, visto che essa ci propone l'approvazione della convenzione che il Ministero ha sottoposto al Parlamento. (*Molti deputati domandano di parlare*)

Presidente. L'onorevole Bettòlo ha facoltà di parlare.

Bettòlo. Io sapeva benissimo che un certo periodo di tempo era necessario all'attuazione del progetto dei *ferry-boats*; ed io a questo provvedeva appunto con un articolo transitorio, che è inserito nei miei emendamenti, il quale dice appunto così:

« Finchè non sarà cominciato il servizio secondo le norme contenute nell'articolo 2, la Società concessionaria potrà fare uso, nel servizio marittimo attraverso lo Stretto, di piroscafi capaci di una velocità media non inferiore alle 10 miglia all'ora. »

Io dunque dico: fate il servizio che vuole stabilire il Governo fino a che non avete meditato bene sull'applicabilità dei *ferry-boats*.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vollaro.

Vollaro Saverio, presidente della Commissione. La Commissione ritira l'ordine del giorno che aveva presentato, non accetta gli emendamenti dell'onorevole Bettòlo, e chiede che si passi oltre nella discussione.

Presidente. L'onorevole Zainy ha facoltà di parlare.

Zainy. Veramente io non volevo intervenire in questa discussione; ma ho chiesto di parlare per dare un semplice schiarimento.

L'onorevole Bettòlo ha piena ragione di voler migliorato il servizio del transito del faro fra Messina e Reggio Calabria, che si fa male e con grande dispendio di tempo e di moneta. Il mezzo che con tanta competenza egli ci ha indicato, è opportuno e ne abbiamo, come bene ha detto, tanti esempi in Europa ed in America: ma non mi pare che possa subito adottarsi per le attuali condizioni del porto di Reggio Calabria, il quale è ancora disadatto pel servizio dei piccoli piroscafi che vi s'impiegano, e tanto maggiormente lo sarebbe per i piro-puntoni (*ferry-boats*) che occorrerebbero per trasportare il treno della ferrovia spezzato e caricato sugli speciali galleggianti. E qui debbo notare pure un'altra ragione. Con la legge del 16 luglio 1889 fu approvato un primo ampliamento del bacino dell'attuale porto di Reggio per il costo di lire 2,800,000 da spendere in più esercizi. Questi lavori capitano precisamente là dove si dovrebbero fare gli adattamenti per l'approdo dei piro-puntoni: approdo che non sarebbe possibile se non forse da qui a 10 anni, cioè quando saranno terminati i lavori di ampliamento, visto lo stato poco soddisfacente del nostro bilancio. Infatti, con quello del 1892-93 si prevedono appena 200,000 lire: e così seguitando, il tempo da me indicato di 10 anni per vedere sistemato il porto, con probabilità non è troppo.

Dunque, di questo passaggio comodo, di questo trasbordo utilissimo, non potremo godere che con molto ritardo, forse quando la convenzione sarà terminata: e perciò mi pare intempestivo per ora parlarne. Aggiungo che neanche col disegno di legge del 1889, il porto di Reggio sarà completamente ultimato, perchè occorrerà un terzo ed ultimo periodo di lavori, giusta il progetto di massima. E gli onorevoli deputati della provincia di Reggio lo sanno meglio di me.

Vollaro Saverio, presidente della Commissione. Chiedo di parlare.

Zainy. Ma poi c'è un'altra osservazione da fare.

Io credo che coll'andare degli anni il transito dello stretto più utilmente si farà non tra Messina e Reggio (bisogna dire la verità),

ma tra Canzirri nella costa Sicula, e Cannitelli nella costa Calabria, perchè così si avrà un minor percorso di mare, appena quattro chilometri, ed il risparmio del tratto ferroviario da Reggio a Cannitelli; e, come tutti sanno, le merci ed i passeggeri scelgono sempre il più breve cammino (*Rumori*). L'interesse generale è quello di abbreviare il percorso.

Voci. Che cosa c'entra questo?

Zainy. È la verità.

Tripepi. Ma che verità! È la verità a modo vostro. (*Rumori*).

Presidente. Onorevole Tripepi, non si scaldi: tanto è inutile.

Tripepi. D'accordo che è inutile.

Presidente. Non solleviamo quistioni che non hanno qui la loro sede.

L'onorevole Vollaro ha facoltà di parlare.

Vollaro Saverio, presidente della Commissione. Mi duole di dover parlare per un fatto quasi personale. Fra l'onorevole Bettòlo il quale dice che nel porto di Reggio, quale è oggi, si può fare questo servizio, e l'ispettore generale dei porti, l'onorevole Zainy, il quale dice il contrario, non so raccapezzarmi; si mettano d'accordo!

Zainy. Chiedo di parlare per fatto personale.

Vollaro Saverio, presidente della Commissione. Quel che è certo si è che questo servizio, con vapori, ora si fa. Se l'onorevole Zainy vuole rimandare tutto da qui a dieci anni, lo ringrazio: ciò significa che ci vuol negare anche ciò che abbiamo. Invece di migliorarci, vuole peggiorarci.

Io gli dedico una statua, ed ho finito. (*ilarità*).

Branca, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Vorrei pregare la Camera di riprendere in esame la questione. Noi, attualmente, paghiamo pel passaggio dello stretto di Messina 126,000 lire alla Navigazione Generale ed introitiamo 61,000 lire e quindi il saldo passivo è di 65,000 lire, con una tariffa pel commercio quasi tripla di quella che proponiamo, senza avere un trasporto completo delle merci. Questo progetto modestissimo, che lascia aperta la via a tutti i provvedimenti da adottarsi in avvenire, al miglioramento del porto di Reggio, a nuove vie marittime, presenta una economia di 6,000 lire, assicura una compartecipazione allo Stato sul maggiore introito eventuale e probabile e dà

una considerevole diminuzione di tariffa a beneficio del commercio. E il Governo è sicuro di trovare il contraente in una delle due Società ferroviarie; laonde, il contratto presenta tutte le garanzie possibili. Viceversa, se noi vogliamo spaziare nell'infinito dei miglioramenti desiderabili, non faremo un disegno di legge; sarà accordata, come è stato fatto recentemente, una nuova proroga, e quindi, invece di 59,000 lire, ne pagheremo 65,000; invece di una tariffa ridotta, avremo una tariffa tripla; invece di avere un trasporto completo delle merci, avremo lo stato attuale.

Dunque, se la Camera intende di respingere queste proposte, può respingerle; ma io, come ho detto, accetto la proposta della Commissione, semplicemente come una raccomandazione di studio per l'avvenire; e non intendo di rinunciare (lo ripeto per la terza e quarta volta) a quelli che sono vantaggi effettivi e per la finanza dello Stato, e pel servizio ferroviario, e per le popolazioni interessate.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Zainy, per fatto personale.

Zainy. Vorrei pregare il relatore di riflettere che qui non vi sono ispettori, qui vi sono deputati; ed infatti io non ho sviluppata alcuna questione tecnica; ma ho semplicemente detto che fino a che il porto di Reggio non sarà completato, non sarà possibile fare gli adattamenti di passaggio indicati dall'onorevole Bettòlo; e che, col tempo, il commercio sceglierà il miglior modo di transito per lo stretto di Messina che potrà essere fra Canzirri e Cannitelli. E dirò anche qualche cosa di più: (*Interruzioni ripetute dal banco della Commissione*) cioè, che, in queste località, il passaggio dello stretto è meno disagiata per la corrente montante e discendente, lasciandosi così i punti più pericolosi dello stretto, quello di Scilla a nord-est e quello di Cariddi a sud, accennati dall'onorevole ministro... (*Interruzioni — Rumori*). Ma del resto, oggi, già, è più frequente la traversata dello stretto fra Messina e Villa San Giovanni per mezzo di vaporette di una Società privata.

De Lieto. Ma dove?

Zainy. Certamente; e già so che è stata accordata la concessione di una tramvia fra Barcellona e Torre di Faro, se non erro, per raggiungere la linea di tramvia Messina-Torre di Faro passando per Cannitelli, appunto, per dare agevolezza ai passeggeri fra Palermo ed il continente, giacchè essi s'imbarcheranno

a Messina o ai Canzirri per raggiungere, con minore percorso di mare e di ferrovia, la stazione di Cannitelli o di Villa S. Giovanni.

Quando questa sarà compiuta pochi sceglieranno di traversare il Faro per la linea Messina-Reggio. È questa una dura verità, ma io ho creduto mio dovere di dirla. (*Interruzioni continue. — Rumori*)

Presidente. Procederemo alla discussione degli articoli:

« Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato a stipulare, alle condizioni enunciate nei seguenti articoli, una convenzione con la Società italiana esercente le strade ferrate del Mediterraneo in ordine al servizio di navigazione attraverso lo Stretto di Messina, per il trasporto dei viaggiatori, liquidi, bestiame e dei veicoli, delle merci, in corrispondenza coi treni della strada ferrata a Reggio e con quelli a Messina. »

L'onorevole Bettòlo propone questa nuova formola all'articolo 1:

« Il Governo del Re è autorizzato a stipulare, alle condizioni enunciate nei seguenti articoli, una convenzione con la Società italiana esercente le strade ferrate del Mediterraneo o con quella esercente le strade ferrate della Sicilia, in ordine al servizio di navigazione attraverso lo Stretto di Messina, per il trasporto dei viaggiatori, liquidi, bestiame e dei veicoli, delle merci, in corrispondenza coi treni della strada ferrata a Reggio e con quelli a Messina. »

Branca, ministro dei lavori pubblici. Propongo di sopprimere la parola « liquidi » nell'articolo, e nel tempo stesso dichiaro di non accettare l'emendamento dell'onorevole Bettòlo.

Presidente. La Commissione accetta la soppressione della parola « liquidi »?

Vollaro Saverio, presidente della Commissione. L'accetta.

Cucchi Luigi. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Cucchi Luigi. Nell'ordine del giorno della Camera il disegno di legge è annunciato così: Convenzione per il servizio cumulativo, ecc.

Così pure è chiamato nell'accurata relazione della Commissione, e negli allegati al disegno di legge, e così l'hanno qualificato l'onorevole ministro e l'onorevole Bettòlo. Quindi il servizio cumulativo è, direi quasi, il caposaldo del disegno di legge. Perciò non riesco a spiegarvi come, nel 1° articolo del

disegno di legge la qualifica di servizio cumulativo non sia espressa.

Ciò non è indifferente, poichè un servizio di navigazione è una cosa, un servizio cumulativo è un'altra, ed, in date occasioni, una espressione può avere un valore differente da quello che veramente gli si è voluto dare.

D'altronde *servizio cumulativo* è parola acquisita nella legge organica che regola la materia ferroviaria, ed anche nelle Convenzioni ferroviarie. Per conseguenza parmi che, sia per l'efficacia della legge, sia per le conseguenze tecniche che potrebbero derivarne, occorra che, almeno nel 1° articolo si aggiungano le parole: *servizio cumulativo*; spero per conseguenza che ministro e Commissione vorranno accogliere la mia proposta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi.

Branca, ministro ad interim delle poste e dei telegrafi. Il concetto del servizio cumulativo, è implicito nel disegno di legge, ma oltre a ciò gli articoli 5, 6 e 7, disciplinando precisamente codesto servizio cumulativo, provvedono a risolvere il dubbio sollevato dall'onorevole Cucchi Luigi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente della Commissione.

Vollaro Saverio, presidente della Commissione. L'onorevole Cucchi Luigi, apparentemente, ha ragione, ma dimentica un fatto.

Il servizio cumulativo aveva la sua ragione di essere quando era affidato alla compagnia di navigazione generale e alla Società Mediterranea. Ma ora non esiste più la compagnia di navigazione; tanto è vero che questa Convenzione non fa parte delle Convenzioni marittime, ma è una convenzione *sui-generis*; poichè sono le stesse Società Mediterranea e Sicula le quali trasportando la merce, si tramutano in compagnia di navigazione. Dunque la parola *servizio cumulativo* non ha più ragione di essere; una compagnia ferroviaria piglierà la merce a Susa, e la trasporterà a Reggio o a Messina.

Presidente. L'onorevole Cucchi Luigi ha facoltà di parlare.

Cucchi Luigi. Debbo dire francamente che queste osservazioni non mi persuadono; inquantochè non è esatto che una sola Compagnia faccia il servizio marittimo e terrestre, ma qualunque delle due Società assuma il servizio di navigazione, il servizio cumulativo con le altre Società deve pur esservi. Per conse-

guenza mi pare che in questo primo articolo le parole *servizio cumulativo*, non devono mancare perchè esso è l'essenza vera del disegno di legge.

Vollaro Saverio, *presidente della Commissione*.

Il servizio cumulativo è obbligatorio per la Sicula tanto verso la Mediterranea quanto verso la Adriatica; ma il servizio, di fronte ai terzi, si considera esclusivamente come fatto da una sola Società. E la legge lo dice chiaramente. La parola *cumulativo* non può quindi cambiar nulla nello stato delle cose.

Pantano. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

Pantano. Leggo, in quest'articolo primo, che il Governo è autorizzato a trattare con la Società delle strade ferrate del Mediterraneo. Ora io non escludo, anzi sono lieto che l'onorevole ministro concluda con la Società Mediterranea, se questa Società dà affidamento di un miglior servizio. Ma mi parrebbe miglior cosa che l'articolo fosse così formulato:

« Il Governo del Re è autorizzato a stipulare, alle condizioni enunciate nei seguenti articoli una convenzione per il trasporto dei viaggiatori, ecc. »

Il Governo potrà così stipulare con chiunque crede meglio ed avrà le mani più libere, avrà autorità nel trattare, di fronte alle Società, perchè esse ci hanno mostrato ormai che sanno giovare di ogni minima occasione favorevole, e quindi prenderanno il ministro fra l'uscio e il muro dicendogli: « o contrattate con noi, o tornate dinanzi alla Camera. » Lasciamo, dunque, le mani libere al ministro: egli, nella sua responsabilità, stipulerà la convenzione con quella Società che crederà migliore.

Quindi propongo, e il Ministro spero vorrà accettare (perchè sono i pieni poteri, che gli si danno per il miglior andamento delle stipulazioni) la mia proposta, che sia, cioè, lasciata completa libertà al Governo in questa stipulazione.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, accetta la proposta dell'onorevole Pantano?

Branca, *ministro dei lavori pubblici*. Io non ho alcuna difficoltà di accettare l'emendamento dell'onorevole Pantano: ma debbo, nel tempo stesso, dichiarare che, il servizio dovendo essere appunto cumulativo, come è in-

dicato all'articolo 1° del disegno di legge, deve esser necessariamente eseguito da una delle Società ferroviarie e siccome poi da tutti gli allegati al disegno stesso emerge che la proposta più vantaggiosa per lo Stato è stata fatta dalla Mediterranea, così, francamente, devo manifestare che il contratto si dovrà stipulare con la Mediterranea.

Il servizio deve essere affidato ad una Società ferroviaria; non potrà essere fatto dai terzi. Quando fossero due Società sarebbe più difficile ottenere la precisione e sollecitudine del servizio, molto più che esistono le condizioni per i termini della resa. Ogni Società ha la facoltà di consegnare la merce nelle 24 ore. Quindi, poichè la Sicula avrebbe la facoltà di consegnare le merci in 24 ore e la Mediterranea ugualmente, si avrebbero 48 ore di ritardo, solamente per i termini di consegna e riconsegna, che non si possono modificare perchè fanno parte già dei regolamenti di tariffa in vigore.

Ad ogni modo accetto l'emendamento perchè è una correzione di forma che nulla pregiudica, purchè si intenda che la convenzione deve esser fatta con le Società ferroviarie.

Presidente. La Commissione accetta?

Vollaro Saverio, *presidente della Commissione*.

La Commissione non ha difficoltà di accettare l'emendamento: poichè anche esso propone di concedere al Governo la facoltà di trattare come meglio crede.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi.

Branca, *ministro ad interim delle poste e dei telegrafi*. Ho già dichiarato che durante le trattative, la Mediterranea ha fatto offerte migliori. Del resto, siccome si tratta di una questione di forma si potrebbe dire: « Società italiane esercenti. »

Presidente. Rileggo dunque l'articolo 1°:

« Il Governo del Re è autorizzato a stipulare, alle condizioni enunciate nei seguenti articoli, una convenzione con le società italiane esercenti le strade ferrate in ordine al servizio di navigazione attraverso lo Stretto di Messina, per il trasporto dei viaggiatori, del bestiame, dei veicoli e delle merci, in corrispondenza coi treni della strada ferrata a Reggio e con quelli a Messina. »

Pongo a partito l'articolo 1°.

Chi l'approva si alzi.

(È approvato).

« Art. 2. Per l'esecuzione di tale servizio dovranno essere provveduti dalla Società, con tutti i loro materiali ed attrezzi accessori, due piroscafi, ciascuno di 450 tonnellate di registro netto, e della velocità media non minore di 13 miglia all'ora.

« Detti piroscafi dovranno avere le gallerie, in coverta per 1^a e 2^a classe ed essere corrispondenti al più comodo e perfezionato sistema, in uso presso altri Stati, pel trasporto dei viaggiatori, in condizioni simili a quelle della traversata dello Stretto. Uno dei due piroscafi dovrà essere di nuova costruzione, secondo i tipi e disegni che indicherà il Governo. Il secondo piroscavo, corrispondente a tutte le condizioni suddette di velocità, tonnellaggio, adattamento ed altro; non conterà più di quattro anni di vita. È concesso il termine di mesi 20 dalla presente legge per la costruzione del nuovo piroscavo, la Società essendo obbligata provvedere per tale periodo altro piroscavo adatto. »

L'onorevole Bettolo presenta il seguente emendamento, che è il più importante:

« Per l'esecuzione di tale servizio deve essere provveduto dalla Società concessionaria un materiale nautico capace di soddisfare ai seguenti requisiti:

a) L'imbarco e lo sbarco dai vagoni, carichi sia di merci che di passeggeri, dev'essere fatto direttamente, senza soluzione di continuità, da terra a bordo e viceversa;

b) Il servizio attraverso lo stretto deve in ogni suo particolare presentare quelle comodità e quei perfezionamenti che sono in uso presso altri Stati, per il trasporto dei viaggiatori e delle merci in condizioni simili a quelle della traversata dello stretto;

c) La velocità media di trasporto attraverso lo stretto dev'essere di 12 miglia all'ora.

« Il materiale nautico dev'essere costruito negli stabilimenti nazionali ed i relativi piani di costruzione devono essere sottoposti all'approvazione del Governo.

« Il servizio, a norma delle condizioni precedenti, deve essere cominciato nel termine di 20 mesi dalla data della concessione. »

L'onorevole Bettolo persiste nel suo emendamento? Ha facoltà di parlare.

Bettolo. L'onorevole ministro dei lavori pubblici accetta l'articolo 2 della Commissione. Ora io ricordo alla Camera che le spese d'impianto, che sono richieste da questo articolo 2

sono sensibilmente maggiori di quelle, che sono richieste dalla condizione che impone l'emendamento mio all'articolo 2; giacchè la Commissione stabilisce che uno dei piroscafi sia di 450 tonnellate di registro netto, ciò che, su per giù, equivale a 900 tonnellate di spostamento, e propone la velocità media di 13 miglia all'ora. Di fronte a queste condizioni, il piroscavo *ferry-boats*, avrebbe un tonnellaggio di circa 350 tonnellate nette, e quindi lo spostamento di circa 700 tonnellate, con una velocità di 12 miglia, invece di 13, all'ora. Ed io vi ho già precedentemente dimostrato quali siano gli effetti finanziari che si hanno da questa riduzione della velocità.

L'articolo 2°, che il Governo accetta, lo impegna a richiedere alla Società concessionaria un secondo piroscavo che abbia 4 anni di vita. Ora voi sapete che la vita media di un piroscavo è di circa 20 anni; vale a dire che, un piroscavo di 4 anni di vita, avrebbe ridotto di un quinto il suo valore.

Dunque per quanto si riferisce il trasporto dei passeggeri, posso ammettere che vi sia un leggiero vantaggio economico con l'applicazione del progetto ministeriale; ma questo richiede un materiale, che l'uso dei *ferry-boats*, non esige, cioè quel materiale che contempla l'articolo 3 e che comprende rimorchiatori, pontoni, ecc.

Quindi se il mio emendamento è poco attuabile, come crede l'onorevole ministro, meno attuabile sarà quello della Commissione.

Quanto all'altra parte, che riguarda l'obbligatorietà di costruire il materiale nei cantieri nazionali, non ho nemmeno bisogno di difenderla, in questa Camera, dove tutti siamo d'accordo nella necessità che le costruzioni delle Società sovvenzionate si facciano in paese.

Nel progetto della Commissione di ciò non si fa cenno, ed io ho creduto conveniente di mettere questa obbligatorietà alla Società concessionaria, cioè che il materiale sia costruito in paese.

Vorrei, quindi, che questo emendamento si votasse anche per divisione, e a suo tempo farò la relativa proposta.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Debbo subito dichiarare alla Camera di avere accettato che la discussione avvenisse sul progetto della Commissione, ma che non accetto tutte

le modalità di questo disegno di legge, stimando conveniente sostenere quello proposto dal Governo, che importa una minore spesa e contro la Commissione e contro l'onorevole Bettolo.

La sovvenzione è basata sopra una quota fissa di 110,000 lire, la quale non può subire aumenti.

Quindi facendo il piroscifo, sia di 450 tonnellate di registro lordo, o 350 di registro netto, non si aumenterebbe la sovvenzione. Se ammettiamo invece la costruzione del *ferry boats* non si farà più nulla, ma si avrà che in luogo di spendere 110,000 lire come col piroscifo, con partecipazione degli utili da parte dello Stato, se ne dovrebbero spendere 800,000 pel solo piroscifo. (*Conversazioni*).

Dunque l'economia della spesa è sostenuta nel progetto ministeriale.

Vengo ora all'esame specifico dell'articolo della Commissione, rispetto alla velocità. Invece di dire 12 o 13 miglia all'ora, trattandosi di una breve distanza di 13 o 14 chilometri, in cui la velocità non si può interamente sviluppare, ritengo più opportuno che si sostituisca che la traversata sarà compiuta in un tempo non eccedente i 40 minuti, perchè a questo modo senza fare calcoli di velocità si saprebbe che, nell'ipotesi di un mare agitato, di correnti avverse, la massima traversata è di 40 minuti, mentre poi è supponibile che, con venti maneggevoli, con mare calmo e con corrente favorevole, la traversata si possa fare anche in minor tempo.

Rispetto al tonnellaggio non ho mai accettate le 450 tonnellate di registro netto per una ragione molto semplice.

La Camera mi consenta che io legga il tonnellaggio dei battelli che fanno il tragitto della Manica fra Douvres e Calais.

Ve n'ha uno di 862 tonnellate di registro netto, un altro di 288, ed il *Victoria* di 330 pel servizio normale. Si adoperano poi nella stagione invernale il *Petrel* di 248 tonnellate, il *Foam* di 234 e l'*Invicta* di 462.

Dato questo tonnellaggio per l'importante servizio giornaliero fra l'Inghilterra e la Francia, non sarebbe accettabile un battello di 450 tonnellate di registro netto pel servizio fra Messina e Reggio.

Ciò facendo si verrebbe ad accrescere l'onere della concessione, e si verrebbero a creare difficoltà per concluderla senza notevole miglioramento di servizio.

Quindi io proporrei che nel primo capoverso dell'articolo della Commissione, invece di *450 tonnellate di registro netto*, si dica: *450 tonnellate di registro lordo*; e che invece delle parole: *la velocità media non minore di 13 miglia all'ora*, si dica: *che la traversata dovrà compiersi in un tempo non eccedente i 40 minuti*.

Il secondo capoverso resterebbe qual'è e così l'articolo della Commissione verrebbe salva la forma, a corrispondere all'articolo ministeriale.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bettolo.

Bettolo. Io non mi oppongo a che si sostituisca alle 12 miglia di velocità media i 40 minuti, giacchè questo periodo di tempo corrisponde alla velocità di 12 miglia all'ora.

Per me è cosa indifferente. Ma tengo al mio emendamento per quanto si riferisce all'indole del servizio, che, secondo il mio modo di vedere, deve esser fatto col sistema dei *ferry-boats*. Che questi poi siano di 250 tonnellate, 300, 400 o 1000, il mio emendamento non lo prescrive tassativamente, perchè il tonnellaggio deve essere proporzionato alla intensità del traffico.

Se il ministro accetta l'articolo 2 della Commissione, vedrà che si troverà molto più vincolato nel contrarre un capitolato, di quello che si troverebbe accettando il mio emendamento.

Presidente. La Commissione accetta gli emendamenti proposti dall'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi?

Vollaro Saverio, presidente della Commissione. L'onorevole ministro che pareva d'accordo con noi, finisce col dar torto alla Commissione ed all'onorevole Bettolo. Io amo le cose chiare. Noi, ora, con bastimenti di 340 tonnellate nette abbiamo un servizio cattivo. Scendere a 280 tonnellate di portata perdendone 60, ecco il regalo che ci fanno le nuove convenzioni! Ebbene, alla Compagnia qualche cosa il Governo deve concedere; il ministro vuole le 300 tonnellate lorde; ma noi ne preferiamo 280 nette, e su questo punto insistiamo: 280 nette.

In quanto ai 40 minuti non ne faremo una questione, sebbene 40 minuti significhino non 13 miglia all'ora, ma 10. A Messina certo non ci si arriva in quel tempo. Noi non abbiamo gravata la mano sulla Compagnia; ma si comprende che vi sono quelli che manovrano e che vogliono quello che

vogliono. Ma noi non siamo uomini da prestarci; noi guardiamo, soltanto, all'interesse pubblico.

Dunque, se il Governo accetta le 280 tonnellate nette invece delle 300 lorde, noi non guarderemo ai 40 minuti, tanto, ritardi e processi verbali ce ne saranno sempre, ma di multe non se ne pagheranno mai perchè non se ne sono mai pagate dalle Società ferroviarie.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brin.

Brin. Poichè l'onorevole Commissione ha già accettato la proposta del ministro di ridurre la portata a 280 tonnellate, io proporrei che almeno si dicesse: non inferiore a 280 tonnellate; perchè potrebbe darsi che la Società avesse interesse a mettere dei piroscafi anche più grandi per renderli adatti a questo servizio; d'altra parte, è difficile trovare dei bastimenti che abbiano una stazza di una cifra rigorosamente determinata, e quindi per 10 tonnellate più o meno potrebbero essere rifiutati.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Circa la percorrenza debbo rispondere all'onorevole presidente della Commissione che, trattandosi di servizio cumulativo e di orari che devono essere combinati con quelli delle ferrovie, i 40 minuti di tempo massimo non escludono che si possa andare da Reggio a Messina anche in 23 o 28 minuti. Il maggior pregio degli orari è l'esattezza. Ora, nel caso concreto bisogna adottare un orario, il quale tenga conto dei casi straordinari, ma frequenti, come quelli del mare agitato e della corrente contraria. I 40 minuti non rappresentano quindi che una percorrenza di 10 miglia all'ora e se ne possono percorrere anche più quando le condizioni del mare sieno favorevoli.

Accetto poi volentieri l'emendamento dell'onorevole Brin. Egli sa benissimo che 450 tonnellate di registro lordo sono anche più di 300 di registro netto. Ma poichè la Commissione insiste perchè si parli di registro netto, sebbene non vi sia su ciò nulla di misterioso, io accetto che invece di dire 450, si dica: « non inferiore a 300 tonnellate di registro netto. »

Vollaro Saverio, presidente della Commissione. Siamo d'accordo.

Presidente. Onorevole Bettòlo, se mantiene il suo emendamento lo metterò a partito.

Bettòlo. Pregherei di farlo votare per divisione.

Presidente. Ma che divisione, se è un sistema affatto diverso.

Bettòlo. C'è un criterio specifico in questo emendamento: cioè l'obbligatorietà di costruire il materiale nei cantieri nazionali.

Presidente. Allora sopprima il rimanente e converta l'emendamento in questa aggiunta.

Bettòlo. No...

Presidente. Dunque mantiene il suo emendamento?

Bettòlo. Lo mantengo.

Presidente. Prego la Camera di avvertire che l'onorevole Bettòlo propone, in sostituzione dell'articolo 2°, questo emendamento, il quale racchiude un sistema diverso interamente da quello proposto dal Governo e dalla Commissione.

Ne dò lettura:

« Per l'esecuzione di tale servizio deve essere provveduto dalla Società concessionaria un materiale nautico capace di soddisfare ai seguenti requisiti:

a) L'imbarco e lo sbarco dai vagoni, carichi sia di merci che di passeggeri, deve essere fatto direttamente, senza soluzione di continuità, da terra a bordo e viceversa;

b) Il servizio attraverso lo Stretto deve in ogni suo particolare presentare quelle comodità e quei perfezionamenti che sono in uso presso altri Stati, per il trasporto dei viaggiatori e delle merci in condizioni simili a quelle della traversata dello Stretto;

c) La velocità media di trasporto attraverso lo stretto dev'essere di 12 miglia all'ora.

« Il materiale nautico deve essere costruito negli stabilimenti nazionali ed i relativi piani di costruzione devono essere sottoposti alla approvazione del Governo.

« Il servizio, a norma delle condizioni precedenti, deve essere cominciato nel termine di 20 mesi dalla data della concessione ».

Pongo a partito, tranne il paragrafo penultimo che è riservato, l'emendamento dell'onorevole Bettòlo.

Antonelli. Chiedo di parlare per fare una dichiarazione di voto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Antonelli.

Antonelli. Sul ritiro dell'ordine del giorno che raccomandava al Governo gli emendamenti

dell'onorevole Bettòlo, non mi son trovato di accordo con i miei colleghi della Commissione: quindi dichiaro che voterò in favore dell'emendamento dell'onorevole Bettòlo.

Presidente. Il Governo e la Commissione non accettano l'emendamento Bettòlo.

Lo pongo a partito.

Chi l'approva si alzi.

(Dopo doppia prova e controprova l'emendamento dell'onorevole Bettòlo non è approvato).

Ora viene l'aggiunta dell'onorevole Bettòlo all'articolo 2.

« Il materiale nautico deve essere costruito negli stabilimenti nazionali ed i relativi piani di costruzione devono essere sottoposti all'approvazione del Governo. »

Il ministro e la Commissione accettano quest'aggiunta?

Branca, ministro dei lavori pubblici. L'accetto.

Vollaro Saverio, presidente della Commissione. L'accetto.

Presidente. Rileggo dunque l'articolo secondo, modificato come segue:

« Per l'esecuzione di tale servizio dovranno essere provveduti dalla Società, con tutti i loro materiali ed attrezzi accessori, due piroscafi, ciascuno di 300 tonnellate di registro netto, dovendo compiere la traversata in tempo non maggiore di quaranta minuti.

Detti piroscafi dovranno avere le gallerie, in coverta, per 1^a e 2^a classe ed essere corrispondenti al più comodo e perfezionato sistema, in uso presso altri Stati pel trasporto dei viaggiatori, in condizioni simili a quelle della traversata dello Stretto. Uno dei due piroscafi dovrà essere di nuova costruzione, secondo i tipi e disegni che indicherà il Governo. Il secondo piroscavo, corrispondente a tutte le condizioni suddette di velocità, tonnellaggio, adattamento ed altro, non conterà più di quattro anni di vita. È concesso il termine di mesi 20 dalla presente legge per la costruzione del nuovo piroscavo, la Società essendo obbligata provvedere per tale periodo altro piroscavo adatto.

« Il materiale nautico deve essere costruito negli stabilimenti nazionali ed i relativi piani di costruzione devono essere sottoposti alla approvazione del Governo. »

Pongo a partito questo articolo così modificato.

Chi l'approva si alzi.

(È approvato).

« Art. 3. La Società dovrà altresì provvedere i rimorchiatori ed i pontoni in numero sufficiente ai bisogni del traffico ad esclusivo giudizio del Governo, per eseguire il trasporto delle merci, tanto in colli sciolti, come nei vagoni a carico completo, senza trasbordo delle merci in essi contenute.

« I pontoni saranno armati di binarii, e capaci, ciascuno, al trasporto riunito di sei vagoni carichi, delle categorie in circolazione sulle strade ferrate del Mediterraneo, compresi i carri-cisterne pel trasporto dei liquidi.

« I rimorchiatori o i pontoni dovranno essere forniti di stiva adatta al trasporto delle merci in colli sciolti in ogni natura.

« Quando le condizioni del porto di Reggio lo permetteranno, il Governo avrà facoltà di stabilire che ai pontoni e rimorchiatori sia aggiunto un piropontone ».

L'onorevole Bettòlo propone la soppressione di questo articolo, il che equivale a votar contro.

Bettòlo. La non approvazione del mio emendamento all'articolo secondo rende inutile quello che ho presentato al terzo.

Presidente. Non vi sono dunque più emendamenti. Pongo a partito l'articolo terzo. Chi l'approva si alzi.

(È approvato.)

« Art. 4. La Società dovrà fornire ogni e qualunque materiale di terra, necessario al carico, scarico, trasbordo o manovre dei galleggianti, meno le grue e piattaforme che dovranno essere provvedute dal Governo.

« I bagagli, gruppi e valori ed i piccoli colli a grande velocità saranno trasportati su i piroscafi contemporaneamente ai viaggiatori. »

Onorevole Bettòlo, mantiene il suo emendamento all'articolo quarto?

Bettòlo. Anche l'articolo quarto era in relazione con l'articolo secondo. Quindi il mio emendamento non ha più ragione di essere.

Presidente. Metto dunque a partito l'articolo quarto. Chi l'approva si alzi.

(È approvato.)

« Art. 5. Per tutto ciò che concerne il servizio, di cui si tratta, saranno pure da osservarsi, in quanto siano applicabili, il capitolato di esercizio ed il regolamento-tariffa approvati per la rete del Mediterraneo con la legge 27 aprile 1885, n. 3048. Saranno

eziandio applicate le tasse chilometriche delle tariffe ordinarie e speciali locali, convenzionali, di concessione, ecc., in vigore, e quelle che successivamente fossero approvate per la rete stessa, conteggiate sulla distanza reale marittima fra pontile e pontile dei due porti, di chilometri 15 in aggiunta alla distanza delle singole stazioni ferroviarie, misurate sino all'estremo limite dei pontili suddetti.

« Inoltre, sarà pagata una tassa fissa di carico, scarico e trasbordo da e sui piroscafi e pontoni, non maggiore di lire 2 per tonnellata di merci, divisibile per frazione, computate secondo le norme stabilite pei trasporti in strada ferrata. »

L'onorevole Pantano ed altri deputati pongono questo emendamento al secondo capoverso di questo articolo:

« Inoltre sarà pagata, fatta eccezione per il vino, pei mosti, uve pigiate e frutta secche, che dovranno essere esenti, una tassa fissa di carico, scarico e trasbordo da e sui piroscafi e pontoni, non maggiore di centesimi 50 per tonnellata di merci, divisibile per frazione, computate secondo le norme stabilite pei trasporti in strada ferrata.

« Pantano, Maffi, Mussi, Engel, Tasca-Lanza, Pais, Ferrari L., Giampietro, Di Sant'Onofrio, Rava. »

L'onorevole Pantano ha facoltà di svolgere il suo emendamento.

Pantano. Vorrei, proprio, pregare l'onorevole ministro di non voler stravincere nel sostenere la sua tesi, in questa convenzione, che, del resto, gli fa molto onore, poichè è un utile provvedimento che egli ha preso nell'interesse dell'isola e del paese.

Con questo articolo si mette una tassa eccezionale di due lire per tonnellata esclusivamente per carico e scarico delle merci. Ora una volta che sia equiparato il percorso dello stretto alle linee ferroviarie, assoggettandolo alla stessa tariffa, una volta che, sia per piroscafi, sia per pontoni, questo carico e scarico di vagoni non si riduce ad altro che ad un servizio di trazione più o meno meccanica, con scarso aiuto di personale, il voler gravare la merce di due lire, mi pare, mi permetta l'onorevole ministro, uno di quei pedaggi sui ponti, assolutamente non compatibili con lo spirito economico che informa la legge.

Imperocchè non soltanto noi vogliamo

unire l'isola con più stretti vincoli al resto d'Italia, ma vogliamo dare ai suoi commerci stagnanti la possibilità di uno sbocco anche per via di terra nel resto di Italia.

Sono trascorsi pochi giorni dacchè, in questa Camera, si è fatto l'elogio del trattato con la Germania, e dell'utile che il paese potrebbe ricavare dalla esportazione delle uve pigiate, dei mosti, dei vini. L'onorevole ministro stesso ci ha promesso la presentazione immediata di ribassi ferroviari sui vini a grandi distanze.

Ora, è proprio in questa condizione del paese, e specialmente dell'isola, che voi volete mettere una tassa, la quale raddoppia e forse triplica la tassa ferroviaria attraverso lo stretto? Per esempio, noi siamo in condizioni assai peggiori del mezzogiorno continentale per l'esportazione dei vini nei mercati centrali e del nord. Le uve pigiate, forse, sono la sola cosa che abbiamo ottenuto dalla Germania con 4 marchi, onde la Sicilia potrebbe fare una concorrenza, perchè d'un mese anticipasi la vendemmia. Si potrebbe, con qualche utilità, attivare con la Germania un commercio che non può prendere la via di mare, ma che ha bisogno dei vagoni-cisterna, non potendo farsi il trasporto con altro mezzo. Gli agrumi non si possono mandare alla rinfusa, ma a vagoni interi; e si devono evitare per ciò tutte quelle spese d'imballaggio le quali assorbono una gran parte degli utili agricoli.

Pregherei, quindi, l'onorevole ministro di non volere assolutamente insistere in questa tassa eccezionale che viene ad aggravare, in modo così singolare, lo scambio delle merci fra la Sicilia ed il continente.

Il mio emendamento ha due lati.

Da un canto, domanda l'esenzione di questa tassa speciale eccezionale sui vini, sui mosti, sulle uve pigiate, e sulle frutta fresche. E poi lascia all'onorevole ministro, nella proporzione non maggiore di 50 centesimi per tonnellata, di poter stabilire questo diritto eccezionale, che vale, lo creda a me, largamente a coprire tutte le spese che vi possono essere di carico, di scarico, e di mano d'opera eccezionale.

Io, quindi, prego vivamente l'onorevole ministro di voler consentire nel mio emendamento, che s'informa ad un criterio pratico, e non ideale.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Branca, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Pantano può essere persuaso che il suo desiderio è il mio. Ma quando si fa una convenzione, quando bisogna fornire il materiale, occorre un corrispettivo che serva a coprire le spese d'impianto e d'esercizio.

Ora, colla tariffa nuova, e colla distanza dei 15 chilometri che la Camera ha votato, le merci da 15 lire scendono a una media di 3 lire e 30 per tonnellata. Come si può dire che la tariffa non sia largamente favorevole? Rispetto ai vini, posso annunciare alla Camera che ho già concordato con la Società ribassi considerevoli, i quali, per le grandi distanze, arrivano al 33 per cento.

I vini di Sicilia, col servizio cumulativo, vengono ad avere un vantaggio, con questa tariffa, la quale è importante non per le due lire o per la lira di percorrenza dello Stretto, ma perchè un carro di uva o mosto, che parte da Trapani o da Partinico, può arrivare sino al Reno, sino all'estremo limite della Germania, godendo della tariffa ferroviaria speciale.

Ora, ripeto, se l'onorevole Pantano converte il suo emendamento in una raccomandazione, perchè il Governo cerchi di ottenere le migliori condizioni possibili, posso accettarlo; ma, non posso accogliere un emendamento che turbi la economia della convenzione, che già con l'emendamento della Commissione è stata in parte modificata, perchè non so se raggiungeremo lo scopo pratico di istituire questo nuovo servizio.

Pregherei, dunque, l'onorevole Pantano di contentarsi di un ordine del giorno; tanto più che, come ho dimostrato, i ribassi per le frutta fresche, cioè per le merci che più gli stanno a cuore e che più interessano la Sicilia, sono già considerevolissimi.

Pantano. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Pantano. Sono sinceramente dolente di non poter concordare nell'opinione dell'onorevole Branca. Non lo posso, per ragioni economiche ed altamente politiche.

Non posso, per ragioni economiche, perchè la discesa, anche rilevante, del prezzo di trasporto fra lo stretto da Messina a Reggio, nulla mi dice. Queste merci saranno costrette a percorrere longitudinalmente tanta via ferrata, che saranno coperte, poi, d'una spesa esuberante, di fronte al resto d'Italia.

Aggiungo che sono appunto queste nuove agevolanze le quali danno modo a questi traffici di poter prendere la via di Reggio. E poi, onorevole Branca, Ella ha in mano una scala mobile, per poter trattare con la Società con cui farà la convenzione. È ben doloroso che, di fronte a dazi doganali che vengono in esame dinanzi alla Camera, che vanno a colpire tutti i manufatti delle regioni industriali d'Italia e che gli agricoltori del Mezzogiorno pagano come tassa indiretta; di fronte ad una proposta di abolizione del dazio sulla seta, sol perchè la Francia fa la concorrenza ai nostri filatoi, mentre ci preme la crisi dei vini e la crisi agricola, il Governo, il quale potrebbe aiutarci, venga a lesinare sino al centesimo!

Mi permetto di fare ancora appello al suo buon volere, onorevole ministro; ma ad ogni modo insisterò nel mio emendamento, se non altro come segno di protesta.

Presidente. La Commissione accetta l'emendamento dell'onorevole Pantano?

Vollaro Saverio, *presidente della Commissione*. La Commissione non si potrebbe opporre all'emendamento proposto dall'onorevole Pantano, giacchè ha anche subita la proposta delle 20 lire che ogni carrozza deve pagare per essere spinta da una piattaforma sulle rotaie della ferrovia, opera che quattro uomini possono fare. Ma, con questa tassa, abbiamo pur troppo dovuto procurare i mezzi, che al Governo mancano, per pagare, almeno in parte, la Compagnia, ed abbiamo condisceso.

In massima, quindi, la Commissione sarebbe favorevole all'emendamento Pantano; ma dal momento che il Governo lo contrasta, per un sentimento che la Camera comprenderà facilmente, la Commissione si astiene dal prendere parte alla votazione.

Presidente. Dunque la Commissione si astiene; ed il Governo non accetta l'emendamento che l'onorevole Pantano propone al secondo capoverso dell'articolo 5° nei termini seguenti:

« Inoltre sarà pagata, fatta eccezione per il vino, i mosti, le uve pigiate, e le frutta fresche che devono essere esenti, una tassa fissa di carico e scarico e trasbordo da e sui piroscafi e pontoni, non maggiore di centesimi 50 per tonnellata di merci, divisibile per frazione, computate secondo le norme stabilite pei trasporti in strada ferrata. »

Pongo a partito questo emendamento dell'onorevole Pantano. Chi lo approva si alzi.

(Dopo prova e controprova l'emendamento dell'onorevole Pantano non è approvato).

Pongo quindi a partito l'articolo 5°.

Chi lo approva si alzi.

(È approvato).

« Art. 6. Le merci non tassabili a peso saranno stabilite in analogia a quelle in uso nelle strade ferrate con approvazione del Governo.

« Le tariffe chilometriche ed accessorie, contemplate nel precedente articolo, debbono considerarsi come massime e perciò soggette alle norme dell'articolo 272 della legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865. In Reggio e Messina e viceversa saranno ammessi i biglietti d'andata e ritorno colle condizioni e colle norme stabilite per le ferrovie. »

(È approvato).

« Art. 7. Anche ai trasporti in servizio locale fra Reggio e Messina e viceversa, saranno applicate sotto le condizioni e norme valedoli pei trasporti sulla Rete Mediterranea, le tariffe più sopra enumerate, che si applicano sulle strade ferrate, computandole in base alla percorrenza di 16 chilometri e con l'aggiunta dei dritti accessori di cui all'articolo 5. »

Vollaro Saverio, presidente della Commissione. In questo articolo, là dove si legge *16 chilometri*, per la stessa ragione per la quale si è corretto il numero dei chilometri all'articolo 5°, si deve dire *15 chilometri*.

Presidente. Sta bene; si dirà 15 chilometri. Onorevole ministro delle poste e dei telegrafi, accetta questa correzione?

Branca, ministro delle poste e dei telegrafi. L'accetto.

Presidente. Pongo a partito l'articolo 7°, così emendato.

Chi l'approva, si alzi.

(È approvato).

Presidente. Articolo 8...

Branca, ministro delle poste e dei telegrafi. In questo articolo 8 invece di dire: *alla Società Mediterranea*, si deve dire: *alle Società esercenti*, in conformità dell'articolo 1°.

Presidente. Sta bene. « Art. 8. Alle Società esercenti sarà corrisposta per questo servizio una somma annua non eccedente le 110,000 lire

e la metà dei prodotti di tutti i trasporti di persone e di cose, attraverso lo Stretto, fatti col materiale galleggiante adibito al servizio stesso.

« L'altra metà sarà devoluta all'erario. Il servizio postale sarà fatto gratuitamente come sulle ferrovie. »

Chi l'approva, si alzi.

(È approvato).

« Art. 9. La Società dovrà in ogni caso eseguire il servizio, in conformità della presente legge, provvedendo a sue spese altri piroscafi ed altro materiale occorrente, se quelli indicati nei precedenti articoli 2 e 3 fossero insufficienti, in riparazione o danneggiati per forza maggiore. »

L'onorevole Bettolo proponeva di sostituire in questo articolo 9, alle parole *nei precedenti articoli 2 e 3*, le parole: *nel precedente articolo 2*; ma ora ciò non ha più ragione di essere.

Pongo a partito l'articolo 9.

Chi l'approva, si alzi.

(È approvato).

« Art. 10. La Società non potrà subconcedere il presente servizio senza esserne autorizzata per legge speciale. »

Branca, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io non posso accettare quest'articolo della Commissione...

Vollaro Saverio, presidente della Commissione. Se già l'ha accettato!

Branca, ministro dei lavori pubblici o per lo meno occorre una dichiarazione, che, cioè, la Società non possa subconcedere il servizio altro che sotto la sua responsabilità. In questo sono perfettamente d'accordo con la Commissione, ma è bene dichiararlo espressamente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente della Commissione.

Vollaro Saverio, presidente della Commissione. Onorevole ministro, nella relazione è detto chiaramente che le Compagnie ferroviarie possono avere altri agenti incaricati di questo speciale servizio. Quindi c'è la dichiarazione del ministro e della Commissione.

Presidente. Ma la Commissione mantiene o non mantiene il suo articolo?

Vollaro Saverio, presidente della Commissione. Lo mantiene.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Accetto l'articolo con questa dichiarazione della Commissione.

Presidente. La legge è legge e non ammette dichiarazioni.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io credo che la Mediterranea, sotto la sua responsabilità, possa subconcedere il servizio anche ad altre Società di navigazione, com'è detto nella relazione. E appunto per maggior precisione ho voluto promuovere una esplicita dichiarazione dalla Commissione.

Presidente. La dichiarazione è una cosa e la legge ha valore solo com'è scritta, onorevole ministro.

Cucchi Luigi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Cucchi Luigi. Io propongo che l'articolo abbia questa dicitura: « La Società non potrà subconcedere il presente servizio, se non per Decreto Reale e sentito il Consiglio di Stato ».

Presidente. La Commissione accetta questo emendamento?

Vollaro, relatore. Se la Commissione deve pronunziarsi, essa sta per l'interpretazione autentica data dal ministro. Nella relazione della Commissione, a proposito di questo articolo, è detto:

« Prevalse nella maggioranza della Commissione il concetto della necessità di una legge speciale per la subconcessione. Simile criterio informa il disegno di legge, all'articolo 93, sopra le Convenzioni per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi; presentato il 25 maggio 1891, e la legge del 15 giugno 1877, n. 3880 (serie 2ª), quaderno d'oneri per la navigazione a vapore fra la Sicilia ed il continente. E ciò, senza dire che le conclusioni contenute nella relazione della Commissione d'inchiesta per la marina mercantile, e la legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), negli allegati A e B, non avrebbero pratica attuazione, se si stabilisse diversamente da ciò che la maggioranza della Commissione ha proposto per la subconcessione col suo articolo 11.

« Indipendentemente da tutti i precedenti e da tutte le considerazioni, che hanno dato origine ad una simile disposizione nelle sopraccitate leggi, chi scrive queste modeste pagine crede poter affermare, che l'insieme di questo disegno di legge non avrebbe senso

se fosse permessa la subconcessione senza una legge speciale. E valga il vero: come potrebbe fondarsi tutto il disegno di legge sul concetto che il nuovo servizio dovrà riguardarsi, agli effetti dei trasporti, come il prolungamento della ferrovia attraverso lo Stretto, senza altre formalità e documenti con le tariffe ed i vantaggi dei prezzi differenziali delle ferrovie, se fosse permesso alla Società esercente la ferrovia, subconcedere il servizio dello Stretto ad un nuovo assunto? Ciò non sarebbe lo stesso che edificare per distruggere?

« Crediamo che, se ragioni di varia indole, hanno consigliato e consigliano di adottare il provvedimento della necessità di una legge speciale per la subconcessione in tutti gli altri servizi marittimi, *a fortiori*, debbono consigliarci a negare la facoltà della subconcessione pel servizio dello Stretto di Messina, che deve considerarsi come una continuazione della ferrovia. Le considerazioni svolte nel principio di questa relazione, e quelle meglio esposte nella relazione ministeriale, dispensano il vostro relatore da ulteriori osservazioni sul proposito.

« Tutto il su detto non esclude che la Società esercente non possa incaricare persona di speciale competenza, che diriga e sorvegli il buono andamento del servizio. E ciò si rende quasi necessario, se si consideri la diversità del personale, del materiale e di tante altre circostanze, che distinguono un servizio ferroviario da uno marittimo. »

Ciò posto, la Commissione ha spiegato la sua idea. Essa aggiunse quest'articolo perchè la disposizione in essa contenuta sia salvaguardata da una legge. Che poi la Compagnia abbia degli incaricati speciali per questo servizio, non è stato contrastato, nella relazione. E se le dichiarazioni del ministro sono valse a commentare l'articolo, quelle della Commissione hanno il medesimo scopo; cioè non escludono che, restando essa sempre responsabile, possa incaricare uno speciale agente per questo servizio.

Presidente. Le dichiarazioni sono belle e buone, ma l'articolo ha un significato preciso che risulta dal modo come è formulato. Stando ad esso la Società non potrà subconcedere senza essere autorizzata per legge speciale. L'onorevole ministro accetta questo articolo?

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io ho dichiarato che accetto l'articolo perchè per

me non costituisce un ostacolo, dopo le fatte dichiarazioni.

Presidente. Pongo a partito l'articolo 10. Chi l'approva si alzi.

(È approvato).

« Art. 11. I viaggiatori, le merci, bagagli e quant'altro sarà trasportato a norma della presente legge, saranno esonerati dalle formalità e documenti doganali in vigore per gli arrivi e partenze fra Reggio e Messina. »

Branca, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Debbo dichiarare che non posso accettare questo articolo 11, il quale è estraneo all'argomento e non ha niente a che fare col servizio ferroviario. Vi è un diritto di visita nello stretto di Messina che non riguarda il servizio ferroviario ma riguarda la garanzia dei monopoli. Siccome in Sicilia la tariffa del sale è assolutamente diversa, così il diritto di visita che esiste per lo stretto di Messina è un diritto di visita doganale, semplicemente per questo monopolio, che non è equiparato a quello del continente. Ciò che è diritto di visita per i monopoli non si può impedire, perchè non sarebbe di competenza mia, ma del ministro delle finanze. Per queste ragioni io pregherei Commissione e Camera di sopprimere questo articolo.

Presidente. La Commissione ritira questo articolo 11?

Vollaro, presidente della Commissione. Su questo articolo eravamo perfettamente d'accordo. È sorto dissenso a causa della parola *formalità*. Però bisogna trovare un accomodamento; certo arrivata a Reggio la merce, non si può ritardare la partenza del battello per fare il lascia-passare, nè si può andare a Messina per fare la polizza di carico.

Si dice che la parola *formalità* escluda il diritto di visita; ebbene sopprimerla, siamo perfettamente d'accordo; oppure aggiungiamo in fine dell'articolo le parole: « meno per i generi di privativa. »

Se il documento doganale si richiede in Sicilia e in Calabria, non si parte senza la visita e la merce ritarda.

Noi che siamo di quei luoghi conosciamo benissimo questi inconvenienti.

Siccome la finanza non può essere frodata

che pei generi di privativa, anzi per il solo sale, possiamo aggiungere: « meno i generi di privativa. »

Prego l'onorevole ministro di redigere l'articolo in modo che le altre merci siano liberate dalla schiavitù del documento.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole presidente e relatore della Commissione, ed anche la Camera, comprenderanno che io non posso acconsentire a ciò che non concerne materia affidata alla mia gestione.

Come questione regolamentare, si potrà studiare, nello stabilire il servizio cumulativo, quale sia la pratica più facile. In questo concetto io posso convenire. Ma che si possa ora modificare una disposizione di legge doganale, che non è nemmeno di competenza del ministro dei lavori pubblici ma entra nella competenza di quello delle finanze, non mi pare.

Quindi io pregherei la Commissione di ritirare l'articolo per non pregiudicare la questione. Bene inteso che nelle disposizioni regolamentari, che io potrò concertare col collega delle finanze, si cercherà di evitare tutto ciò che non è strettamente necessario per la sorveglianza delle materie soggette a monopolio e che hanno differente trattamento pel continente ed in Sicilia. F'in là posso arrivare ma più in là no, perchè altrimenti gravi obiezioni sorgerebbero contro quest'articolo anche nell'altro ramo del Parlamento.

Quindi io prego la Commissione di consentire che sia radiato l'articolo, e di contentarsi che si studi la questione, perchè nel regolamento si possano introdurre tutte le modificazioni, che del resto sono desiderate non solo dalla Commissione e da me, ma anche dal collega delle finanze.

Presidente. La Commissione mantiene, o ritira la sua proposta?

Vollaro-Saverio, presidente della Commissione. Questa disposizione, che era già nel disegno di legge ministeriale, è stata proposta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici. Ora, l'onorevole ministro dice che è cosa che riguarda il ministro delle finanze. Ma io gli osservo che i disegni di legge sono presentati da tutto il Gabinetto, perchè prima di essere portati innanzi alla Camera, sono discussi ed approvati nel Consiglio dei ministri. Del resto, io credo che bisogna fare questa facilitazione, altrimenti colle formalità e i documenti do-

ganali in vigore si perderà una infinità di tempo prima che la merce possa arrivare a destinazione. Spero che la Camera accoglierà la nostra proposta.

Presidente. L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

Colombo, ministro per le finanze. Faccio osservare all'onorevole relatore che le condizioni della Sicilia e del continente sono radicalmente differenti. Per esempio, per il sale vige il monopolio pel continente e non per la Sicilia. Ora, pare a me che l'esentare da qualunque formalità il traffico, renda facilissimo il contrabbando di questo genere.

Vollaro-Saverio, presidente della Commissione. Ma c'è l'aggiunta: « ad eccezione dei generi di privativa, che sono soggetti a visita. »

Presidente. Veniamo ai voti.

La Commissione mantiene l'articolo?

Vollaro-Saverio, presidente della Commissione. Lo mantiene coll'aggiunta: « ad eccezione del diritto di visita per generi speciali. »

Presidente. Mi trasmetta l'articolo coll'aggiunta, che ora la Commissione propone.

Maurigi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Maurigi. Pur non approvando la proposta della Commissione, non si può non riconoscere che certamente il diritto di visita, che si esercita, tanto nello stretto di Messina, quanto anche all'arrivo nei porti di Napoli e di Palermo, qualche volta è esercitato in modo vessatorio.

Io non credo che il Governo possa rinunciare completamente ad una sorveglianza sugli arrivi dall'isola nel continente e viceversa.

Ma io pregherei l'onorevole ministro delle finanze a volerci dare affidamento che, ispirandosi ai criterii, che omai prevalgono in Francia e in Inghilterra, dove si sono tolte molte difficoltà che impacciavano il traffico fra Douvres e Calais, voglia fare in modo da rendere il diritto di visita il meno molesto possibile, soprattutto per gli articoli, che viaggiano a grande velocità e per i bagagli.

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

Colombo, ministro delle finanze. Io risponderò subito all'onorevole Maurigi che io non credo che fino ad ora si siano usate misure vessatorie nell'esercitare il diritto di visita sulle merci, che approdano sul continente dalla Sicilia.

Però io m'impegno formalmente a dare le disposizioni opportune perchè, nel caso presente, si faccia la visita coi maggiori riguardi possibili, ostacolando il meno che sia possibile il traffico tra le due coste.

Presidente. La Commissione propone un articolo che suona così:

« I viaggiatori, le merci, bagagli e quanto altro sarà trasportato a norma della presente legge, saranno esonerati dalle formalità e documenti doganali in vigore per gli arrivi e partenze fra Reggio e Messina. »

Viene poi l'aggiunta pure della Commissione:

« ...salvo il diritto di visita pei generi di privativa, che saranno sottoposti alle formalità doganali. »

Il Governo accetta questo articolo?

Branca, ministro dei lavori pubblici. Il Governo non lo può accettare, perchè esso modifica radicalmente la nostra legislazione doganale.

Quando il Governo ha dichiarato, non solo per bocca mia, ma anche per bocca del ministro delle finanze, che saranno studiati tutti i temperamenti, per evitare le soverchie vessazioni doganali, altro non si può chiedere. — Quindi se la Commissione insiste, pregherò la Camera di votar contro.

Presidente. Interpellerò la Camera.

Vollaro Saverio, presidente della Commissione. La Commissione ritira l'articolo, (*Oh! oh!*) dopo le dichiarazioni del ministro delle finanze, che resteranno nel processo verbale. Intanto i viaggiatori continueranno ad avere le vessazioni, che finora hanno avuto.

Presidente. Dunque, l'articolo 11 rimane soppresso.

Articolo 12 che diventa 11:

« Le Capitanerie dei porti di Reggio e di Messina avranno la sorveglianza dello stato e delle condizioni stabilite per i piroscafi, per i rimorchiatori e pontoni dagli articoli 2 e 3 della presente legge. »

(*È approvato*).

« Art. 12. La convenzione da stipularsi avrà principio non più tardi del 1° gennaio 1892 e non si estenderà oltre il primo periodo del contratto di esercizio in vigore con la Società Mediterranea, cioè fino al 30 giugno 1905. »

Branca, ministro dei lavori pubblici. Do comando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà, onorevole ministro.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Secondo gli emendamenti già adottati, bisogna dire « Società esercente » ed inoltre « dal 1° luglio 1892 » invece che dal « 1° gennaio. »

Vollaro Saverio, presidente della Commissione. Già, dal 1° luglio 1892.

Presidente. Quindi l'articolo 12 viene ad essere redatto così:

« La Convenzione da stipularsi avrà principio non più tardi del 1° luglio 1892 e non si estenderà oltre il primo periodo del contratto di esercizio in vigore con la Società esercente, cioè fino al 30 giugno 1905. »

Vollaro Saverio, presidente della Commissione. Benissimo!

Presidente. Pongo a partito questo articolo 12.

(È approvato).

« Art. 13. Il Governo del Re è autorizzato ad iscrivere nella parte ordinaria dei bilanci annuali la somma occorrente al pagamento del canone da corrispondersi dal giorno in cui sarà incominciato il servizio di navigazione in conformità della divisata Convenzione. »

Pongo a partito l'articolo 13.

(È approvato).

L'onorevole Bettòlo aveva un articolo transitorio, che non era che l'applicazione degli emendamenti che già furono respinti, e quindi l'articolo transitorio non ha più ragione di essere.

L'onorevole Vollaro ha domandato di parlare?

Vollaro Saverio, presidente della Commissione. La Commissione ha ricevuto per telegramma dal sindaco e dal Consiglio comunale di Riposto una petizione intorno ad un progetto di servizio marittimo compilato da un ingegnere, il quale raccomanda il sistema già propugnato dall'onorevole Bettòlo; e, dalla Camera di commercio di Catania, ha ricevuto lo stesso progetto, che già la onorevolissima Presidenza della Camera trasmise alla Giunta.

La Commissione raccomanda al ministro, a cui li rinvia, tanto i voti espressi in queste petizioni, quanto quelli espressi dall'onorevole Bettòlo, affinché li tenga presenti nelle trattative, che saranno intavolate.

Presidente. Sta bene. Così è esaurita la discussione su questo disegno di legge. Domani in principio di seduta si procederà alla votazione a scrutinio segreto.

Presentazione di una relazione.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Mi onoro di presentare alla Camera la settima relazione della Commissione idraulica-economica per la sorveglianza generale del bonificamento dell'Agro romano.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici, della presentazione di questa relazione che sarà stampata e distribuita.

Comunicazione di domande d'interrogazione.

Antonelli. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Antonelli. Io chiedo di convertire in interrogazione l'interpellanza, che ho presentata al ministro dell'interno, sulle condizioni degli operai a Roma, affinché possa essere discussa insieme a quella presentata sul medesimo argomento dall'onorevole Barzilai.

Presidente. Nulla si oppone a che questo suo desiderio possa essere soddisfatto, perchè il più comprende il meno, e quindi l'interpellanza può essere convertita in interrogazione ed iscritta così nell'ordine del giorno.

Quanto poi al desiderio, che Ella ha espresso, che la sua interrogazione sia svolta insieme a quella dell'onorevole Barzilai, le faccio osservare che quest'ultima è iscritta nell'ordine del giorno fino da ieri e domani avrà il suo svolgimento; la sua essendo iscritta oggi lo dovrebbe quindi avere più tardi. Però io credo che l'onorevole ministro dell'interno non avrà nessuna difficoltà, rispondendo all'una, di rispondere anche all'altra.

Ora comunico alla Camera la seguente domanda d'interrogazione dell'onorevole D'Ayala-Valva al ministro della marina:

« Il sottoscritto chiede di sapere dall'onorevole ministro della marina quali siano gli usi ai quali intende adibire il grande arsenale militare marittimo di Taranto, che è costato tanti sacrifici pecuniari allo Stato e che ora sembra abbandonato. »

Sarà iscritta nell'ordine del giorno.

Altra interrogazione al ministro delle finanze, dell'onorevole Spirito, è la seguente:

« Il sottoscritto chiede interrogare l'ono-

revole ministro delle finanze sui provvedimenti adottati in ordine alle domande del Comune di Castelcivita e di altri Comuni del Salernitano, per disgravio d'imposta sui terreni, in seguito alla grandine, che nel mese di settembre distrusse in quelle contrade i prodotti del suolo e produsse tali danni alle piante, che se ne risentiranno lungamente gli effetti. »

Anche questa sarà iscritta nell'ordine del giorno.

Chiusura della votazione fattasi in principio di seduta.

Presidente. Dichiaro chiusa la votazione per la nomina dei commissari per le Commissioni di vigilanza della Cassa depositi e prestiti e del Fondo pel culto. Stasera le Commissioni che furono ieri sorteggiate procederanno allo spoglio dei voti.

Proposta dell'onorevole Chinaglia sull'ordine dei lavori parlamentari.

Presidente. Onorevole Chinaglia, ha facoltà di parlare.

Chinaglia. A nome della Commissione incaricata di esaminare il disegno di legge *omnibus* dei provvedimenti finanziari, mi onoro di comunicare alla Camera, che la Commissione stessa, sia per dar lavoro il più sollecitamente che sia possibile alla Camera, sia anche per la natura mista della materia, che meglio si adatta ad una discussione separata in ciascuna delle sue parti, sarebbe venuta nella determinazione, di stralciare dal progetto *omnibus* tutti gli allegati, che vi si comprendono, per farne oggetto di speciali relazioni. Già, onorevole presidente, due delle relazioni sarebbero pronte essendone stati ultimati gli studi, cioè la relazione sugli atti giudiziari e sui servizi di cancelleria, e l'altra sulle conservatorie delle ipoteche, relazioni che, oggi stesso, possono esser presentate alla Camera.

Presidente. L'onorevole Chinaglia, come presidente della Commissione alla quale fu deferito l'esame dei provvedimenti finanziari, provvedimenti che erano compresi in un unico disegno di legge, invece di presentarli come allegati ad un unico disegno di legge, propone di presentarli come tanti disegni di legge separati, in modo che possano essere discussi e votati separatamente.

L'onorevole ministro delle finanze consente nella proposta della Commissione?

Colombo, ministro delle finanze. Consento.

Presidente. Così rimane inteso.

Presentazione di due relazioni dei deputati Cibrario e Rinaldi Antonio.

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

Cibrario. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione del disegno di legge sugli atti giudiziari e sui servizi di cancelleria.

Presidente. Dò atto all'onorevole Cibrario della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

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

Rinaldi Antonio. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge relativo alle conservatorie delle ipoteche.

Presidente. Dò atto all'onorevole Rinaldi Antonio della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Sono le relazioni su due disegni di legge che facevano parte dell'*omnibus* finanziario come allegati.

La seduta termina alle 6,25.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Convenzione per il servizio cumulativo con le strade ferrate attraverso lo stretto di Messina. (157) (*Urgenza*)

Discussione dei disegni di legge:

2. Disposizioni per garantire il ricupero delle spese di giustizia penale. (116)

3. Seguito della discussione sul disegno di legge: Abolizione delle servitù di legnatico nel territorio di Tatti (Massa Marittima.) (56)

4. Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche. (70)

5. Domande di autorizzazione a procedere per titolo di quello contro vari deputati. (243, 245 a 250, 252, 281)

6. Per autorizzare le provincie di Aquila, Bergamo ed altre dieci ad eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti per l'anno 1892

il rispettivo limite medio del triennio 1884-1885-86. (271)

7. Trasferimento di stanziamento nello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio 1891-92. (256)

8. Approvazione della spesa di lire 9,326. 66 sull'esercizio 1891-92 per provvedere al saldo delle contabilità relative al capitolo n. 43 « Fitto dei locali (Demanio) » dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1889-90. (233).

9. Approvazione della spesa di lire 401. 22 sull'esercizio 1891-92 per provvedere al saldo delle contabilità relative al capitolo n. 3 « Dispacci telegrafici governativi (spesa d'ordine) » dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1889-90. (234).

10. Approvazione della spesa di lire 22,005.72 sull'esercizio 1891-92 per provvedere al saldo delle contabilità relative al capitolo n. 19 « Personale tecnico e contabile dell'artiglieria e « genio » dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1889-99. (235)

11. Autorizzazione di maggiori assegnazioni nella somma di lire 92,900 e di diminuzioni di stanziamenti per una somma equivalente su diversi capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1882-93. (229)

12. Approvazione dell'eccedenze d'impegni su capitoli di spese obbligatorie e d'ordine del bilancio di previsione pel 1890-91, risultanti dal Rendiconto generale consuntivo dell'esercizio stesso (184).

13. Approvazione della spesa di lire 1,752. 60 sull'esercizio 1891-92 per provvedere al saldo delle contabilità relative al capitolo n. 56 « Fitto di locali non demaniali per le tesorerie « provinciali » dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1889-90. (232).

PROF. GIACOMO VENIALI
per il Direttore dell'Ufficio di Revisione.

Roma 1892. — Tip. della Camera dei Deputati.

