

## XLVII.

## TORNATA DI LUNEDÌ 20 FEBBRAIO 1893

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANARDELLI.

## INDICE.

Commemorazione del deputato DE ZERBI.		
Oratori :		
BOVIO . . . . .	Pag. 1543	
CAMAGNA . . . . .	» 1543	
CASALE . . . . .	» 1541	
CHIMIRRI . . . . .	» 1543	
COLARUSSO . . . . .	» 1542	
GIOLITTI ( <i>presidente del Consiglio</i> ) . . . . .	» 1541	
PRESIDENTE . . . . .	» 1540	
QUINTIERI . . . . .	» 1542	
TRIPEPI . . . . .	» 1541	
Disegni di legge :		
Eccedenze d'impegni ( <i>Approvazione</i> ) . . . . .	» 1549	
Esposizione Colombiana di Chicago ( <i>Presentazione</i> : LACAVA) . . . . .	» 1548	
Convenzioni marittime ( <i>Discussione</i> ) :		
Oratori :		
PALIZZOLO . . . . .	» 1558	
TIEPOLO . . . . .	» 1551	
TORTAROLO . . . . .	» 1567	
Interrogazioni :		
BERTOLINI (Autonomie locali) :		
GIOLITTI, <i>ministro dell'interno</i> , (Risposta) »	1545	
COLOSIMO (Stazione dei carabinieri in Decollatura) :		
GIOLITTI, <i>ministro dell'interno</i> , (Risposta) »	1545	
COSTANTINI (Stipendio dei maestri elementari) :		
MARTINI F., <i>ministro della istruzione pubblica</i> , (Risposta) . . . . .	» 1544	
LEVI (Palazzo di giustizia in Roma) :		
SANI, <i>sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici</i> , (Risposta) . . . . .	» 1548	
PIOVENE (Stazione ferroviaria di Vicenza) :		
SANI, <i>sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici</i> , (Risposta) . . . . .	» 1543	
Osservazione del deputato CHIMIRRI sul processo verbale . . . . .		» 1539

**Presidente.** L'onorevole Chimirri ha facoltà di parlare sul processo verbale.

**Chimirri.** Sabato aveva chiesto di parlare per dar pronta e categorica risposta alla domanda rivolta all'onorevole Nicotera ed a me dal deputato Bovio; se la mia risposta viene in ritardo, ne incolpi le esigenze del regolamento al quale dobbiamo tutti inchinarci.

Come accennò sabato l'onorevole Nicotera, nell'ottobre del 1891 era corsa voce che fossero in giro serie duplicate di biglietti della Banca Romana.

Sospettavasi di falsificazioni commesse a danno della Banca non già d'irregolarità riferibili ai suoi amministratori. Le duplicazioni ordinariamente sono l'opera di falsari estranei, avvegnachè chi può emettere a suo talento serie successive non ricorre a simili ripieghi. Trattandosi di siffatte indagini, ne fu dato incarico all'ufficio speciale che esiste presso la Direzione generale di pubblica sicurezza.

L'ufficio, come suole, se ne occupò con lodevole diligenza, ma non si rinvennero tracce della sospettata duplicazione. Gli agenti che facevano codeste ricerche richiamarono l'attenzione del ministro dell'interno sopra alcuni biglietti del taglio di 50 lire, che presentavano questa anomalia, apparivano cioè creati al tempo del Governatore Guerrini del quale portavano la sigla, e circolavano colla firma del nuovo cassiere.

Il ministro dell'interno ne fece parola al presidente del Consiglio ed a me, anzi a me furono da lui personalmente consegnati due di questi biglietti. Udite dall'onorevole Ni-

La seduta comincia alle 2.5 pomeridiane.  
Di Sant'Onofrio, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente.

cotera, come, fatte le debite indagini, fu constatato che quei biglietti non erano nè falsi nè duplicati, ma erano in tutto regolari meno in ciò, che creati al tempo del Governatore Guerrini, erano stati messi in circolazione dopo la sua morte, e perciò portavano la sigla del primo e la firma del nuovo cassiere.

Ecco a che si riduce l'incidente che, ingrossato e svisato dai soliti novellieri, trovò eco anche in quest'Aula.

Nel corso di quelle indagini era venuto a nostra conoscenza che persone di dubbia fama e qualche straniero avevano frequenti relazioni col Governatore della Banca Romana.

Dovendo noi vigilare non solo sulla circolazione, ma anche sul retto funzionamento degli Istituti di emissione, era nostro dovere chiarire l'indole di quelle relazioni sospette e degli affari, che si trattavano.

Fu allora istituito quel servizio di sorveglianza che durò oltre un mese; servizio di sorveglianza, che si faceva qui a Roma, in ferrovia, ed a Napoli, dove quelle persone spesso si recavano.

Del risultato delle indagini il ministro dell'interno soleva informarmi verbalmente, ma quando furono compiute, egli stimò opportuno comunicarmi due relazioni del questore di Napoli ed una relazione del commendatore Ramognini, accompagnandole, come si suole tra ministri, in materia così delicata, non con note di protocollo, ma con questo biglietto confidenziale:

« Caro Bruno,  
« Eccoti delle altre informazioni.

« *Tuo*  
« Nicotera. »

Lessi le relazioni comunicatemi, dalle quali risultava che le persone le quali avevano eccitato i nostri sospetti, erano agenti di affari e di negozi particolari del Tanlongo, e restituii i documenti al Ministero che me li aveva cortesemente comunicati.

Per la qual cosa, se l'onorevole ministro di agricoltura e commercio ha vaghezza di consultare quei documenti, non li cerchi nel suo Ministero, dove non si devono trovare, ma nel Ministero dell'interno, dove si trovano.

E, per facilitare le sue ricerche, tenga bene a mente che quei rapporti hanno la data del novembre 1891. Leggendoli, vedrà fino a qual punto e con quanta diligenza i

suoi predecessori spingevano la loro vigilanza sulle Banche, adoperando non solo i mezzi scarsi e inefficaci, ch'erano in loro potere, ma ricorrendo al sussidio della pubblica sicurezza. (*Commenti*).

Vedrà del pari che dalle indagini allora fatte, per quanto lunghe e minuziose, non si raccolse il più lontano indizio dei disordini colposi che vennero in luce con l'ultima inchiesta.

Questo volevo dire in risposta all'onorevole Bovio, e per dissipare l'equivoco al quale potevano dare appiglio, certo senza sua intenzione, le parole dell'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

**Presidente.** Nessuno facendo altre osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

(È approvato).

### Omaggi.

**Presidente.** Si dia lettura dell'elenco degli omaggi pervenuti alla Camera.

**Di Sant'Onofrio, segretario, legge.**

Dal signor marchese Carlo Ginori deputato al Parlamento — Rassegna di scienze sociali e politiche. (Anno X, volume II, primo febbraio 1893), una copia;

Dalla Deputazione provinciale di Arezzo — Atti di quel Consiglio provinciale pel 1892, copie 2;

Dal signor Giulio Ricordi — *Falstaff*. Commedia lirica in 3 atti di Arrigo Boito, musica di Giuseppe Verdi. (Edizione da bibliofili), una copia.

### Commemorazione del deputato De Zerbi.

**Presidente.** (*Segni d'attenzione*) Onorevoli colleghi! (*con parola commossa*) Pochi istanti prima di entrare in quest'Aula, mi è giunto il funebre annunzio che, questa mattina, alle ore 4, è morto, in età di 49 anni, il nostro collega Rocco De Zerbi, deputato del collegio di Palmi.

Innanzi a questa notizia ferale, tutti i miei pensieri si son rivolti all'ardente patriota, al prode soldato di Garibaldi e dell'esercito nazionale, all'oratore splendidissimo, all'eminente scrittore; e non ho osato chiedermi se e quanto il dolore, questa massima realtà della vita, abbia avuto parte nella tragica fine. (*Approvazioni*).

Inchiniamoci, onorevoli colleghi, innanzi alla maestà di un'immensa sventura; e poichè la presunzione dell'incorpabilità è benefico e sacro canone del diritto e della giustizia, le recenti vicissitudini nulla possono togliere al nostro sincero, e profondo, al nostro commosso compianto. (*Vivissime approvazioni*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

**Giolitti, presidente del Consiglio.** Davanti ad una tomba, il Governo non può ricordare altro che i servizî resi al paese sui campi di battaglia e nel Parlamento, dal compianto nostro collega, e si associa con animo commosso alle parole dette dall'illustre presidente. (*Approvazioni*).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Tripepi.

**Tripepi.** Non l'ossequio dell'amico soltanto io mando alla memoria di Rocco De Zerbi, ma il saluto della patria sua, della sua terra natale, che nella buona e nella cattiva fortuna lo vigilava da lungi con affetto e trepidanza di madre.

Uom di lettere e d'armi, niuno più di lui ebbe aspre contese e combattè più ardenti battaglie. Dotato d'indomito coraggio, d'invincibile resistenza, andava incontro eroicamente a pericoli e ad avversarii, senza spaventarsi degli uni, o numerare questi altri.

Quando si combattè l'epica lotta del nostro risorgimento, Rocco De Zerbi fu in prima fila, e coll'ardire dei suoi diciassett'anni fu artigliere di Garibaldi al Volturmo. Ma ad altre battaglie era serbato quel biondo giovanetto.

Cessata la guerra, sdegnò gli ozî infecondi della caserma. Lasciò la spada per la penna, ma questa brandì come spada, e scelse come posto di combattimento la stampa e il giornale.

Ebbe senza dubbio vittorie e trionfi, ma per queste vittorie, quante amarezze, quante calunnie, quante perfidie non si addensarono sul suo capo! Combattè e fu combattuto audacemente, ma dopo le battaglie più aspre venne sempre coi suoi avversari una benefica riconciliazione.

Uomo di lettere, non si sa precisamente, dove abbia studiato, chi sieno stati i suoi maestri, e quali le scuole. Egli s'era fatto da sè. Aveva tratto dalla sua forte natura i mezzi d'istruirsi e d'educarsi come la quercia

trova fra le sue fibre la forza di salire in alto e di espandersi.

Degli uomini che pur dovevano fargli tanto male, egli trasse sempre, riamandoli, nobile vendetta. Quando a Napoli la moria inferiva, egli si trovò in mezzo ai morenti, sfidando i pericoli del morbo e quelli del pregiudizio, e creando in mezzo alla desolazione e allo sconforto un'armata di pietosi e di prodi. (*Approvazioni*).

Ma più tristi giorni non gli dovevano mancare! E come ogni suo passo nel mondo gli fu aspramente contrastato e sbarrato, così arrivato all'apice della sua fortuna politica, la più tremenda dell'accuse, che possano un uomo colpire, gli ricadeva sul capo.

Altri sarebbe stato subito annientato, ma egli trasse dalla sua coscienza anche qui il coraggio e la forza di affrontare l'accusa. (*Mormorio*).

La morte però non gli concesse di dar termine alla più aspra delle sue battaglie; il suo cuore s'è spezzato davanti all'ultima prova!

Eppure mai come oggi avrebbe voluto vivere Rocco De Zerbi. Morente disse al figliuolo: « Ch'io viva ancora sol quanto basti per difendere il mio onore ed il tuo! » Generoso sempre! Ma fu più generosa la morte, che, strappavalo dal mondo, forse per non fargli sentire più a lungo gli oltraggi e il veleno delle accuse degli uomini! (*Mormorio*).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Casale.

**Casale.** Amico sin dall'infanzia di Rocco De Zerbi, fratello d'armi e di fede politica nei tempi in cui le armi servivano per la unità della patria e la politica per consolidarla, potrei oggi dire di lui lungamente, se la profonda commozione ed il convincimento che egli fu ucciso da dolori procuratigli ingiustamente (*Rumori — Mormorio*) non facessero velo all'intelletto mio.

Rocco De Zerbi, garibaldino, ufficiale dell'esercito, soldato della carità, pubblicista, deputato, ebbe mente eletta, cuore ed attività prodigiosa.

Le medaglie al valore militare e civile ed i ricordi indimenticabili dell'opera eminente prestata in pubbliche calamità stanno lì a dimostrare se e come egli intendesse il suo dovere di cittadino, di patriota, di uomo generoso.

Volgono giorni assai tristi. Il Parlamento italiano che racchiude in sè tanti uomini che

sono pagine viventi della gloriosa epopea italiana; il Parlamento nostro che ha veduto e vede tutti i giorni sparire i suoi migliori, e la maggior parte di essi poveri, perchè oltre la vita esposta a mille pericoli... (*Rumori*).

**Barzilai.** Non esageriamo! L'onorevole presidente ha parlato come doveva; ma non esageriamo!

**Casale.** Nulla rispettano! nulla!

*Voci.* Parli! parli!

**Presidente.** Mi pare che in una commemorazione, questi rumori non dovrebbero esser permessi.

**Casale.** Poche parole ancora, signor presidente...

**Presidente.** Non dico a Lei, dico alla Camera.

**Casale.** Grazie... Il patrimonio spesero pel bene e la grandezza d'Italia. Il Parlamento oggi pare sia stato messo in istato d'accusa... (*Rumori*).

Mi lascino finire!... da chi nulla per il paese compì, e che tradizioni, istituzioni ed uomini tenta distruggere, sperando legare il suo nome ignoto alla storia contemporanea. (*Interruzioni*).

**Presidente.** Facciano silenzio!

**Casale.** Del resto un'ultima parola ed ho finito.

Si è voluto una vittima... (*Vivi rumori*).

Auguriamoci almeno che se ne risenta il rimorso!

**Colajanni Napoleone.** Catoni! Catoni!

**Casale.** Che Catoni! Non avete nemmeno cuore! Ho finito.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Colarusso.

**Colarusso.** Onorevoli colleghi... (*Rumori*).

*Voci.* Basta! basta!

*Altre voci.* Parli! parli!

**Colarusso.** Prendo a parlare per la prima volta in questa Camera e per ragioni di lutto; eppure se ciò non facessi, se mi lasciassi vincere dall'accasciamento prodotto dalla morte rapida ed inattesa del mio amico De Zerbi, tacendo oggi mi confesserei grandemente colpevole.

Dirò dunque poche parole, quali me le detta il cuore, facendo assegnamento sulla benevolenza della Camera, la quale comprenderà dalla mia commozione la condizione di animo in cui mi trovo.

Dire dunque in mezzo a voi dei pregi che

adornavano l'onorevole De Zerbi è un fuor d'opera perchè voi tutti avete potuto apprezzarli. (*Rumori*).

Ricordo ch'egli, il povero morto, all'apertura di questa Camera da quel banco (*Accennando a destra*) nel commemorare un altro valoroso, l'onorevole Saint-Bon, disse che quella morte non doveva avvenire, come avvenne, sibbene su di una nave e nel calore di una battaglia.

Ebbene, consentite anche a me, onorevoli colleghi, che io, ricordando quelle sue parole, dica che questa morte non era quella che all'onorevole De Zerbi si conveniva; egli avrebbe dovuto cadere fra le rovine di Casamicciola o fra i colerosi di Napoli.

E da stamane una sola cosa mi ferisce l'animo, ed è lo sconforto straziante dei suoi e del suo figliuolo specialmente, per l'accusa feroce che lo ha colpito, e perchè non ha avuto il tempo di provare la sua innocenza.

Ebbene, oggi, mentre io fo voti ardenti che da quell'accusa esca illeso il nome dell'onorevole De Zerbi, prego la Camera di unirsi al cordoglio della povera famiglia, che in questo giorno non solamente lamenta la perdita dolorosa di un tenero padre e marito, ma soggiace ad una accusa che colpisce il suo onore.

**Presidente.** L'onorevole Quintieri ha facoltà di parlare.

**Quintieri.** Se l'animo mio non fosse sopraffatto dal dolore, troverei parole per commemorar degnamente il perduto amico. Ma la fine improvvisa, quasi fatale, di un uomo che ebbe tanta genialità di mente, e che s'impose a tutti e dovunque per irresistibile simpatia, mi toglie la serenità di cui avrei bisogno per ricordare l'opera del cittadino ed il pensiero del patriota, che seguì coi più ardenti entusiasmi la nostra redenzione politica, consacrando ad essa la mente ed il cuore.

Rinnovando a lui morto il tributo di affetto e di ammirazione, che gli ho reso mentre era vivo, più che adempiere ad un dovere di convenienza e di amicizia, sento di essere interprete del lutto profondo, che si è fatto nell'animo nostro per la fatalità dei casi che ne affrettarono la morte.

Ma se le visioni, che avea carezzato per tanti anni nella sua mente d'artista, non gli furono accanto nell'ora dell'agonia, e gli negarono, anch'esse, l'ultimo conforto, io ho fede che, passate le ansie e le preoccupazioni, che

doveano luttuosamente accompagnarlo nel sepolcro, quando avremo innanzi a noi piena ed intera la luce, la sua immagine ci apparirà più bella ed il ricordo di lui ci sarà più caro nell'aureola di dolore che lo circonda. (*Approvazioni*).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Chimirri.

**Chimirri.** (*Segni d'attenzione*). Con l'onorevole De Zerbi si spegne un poderoso ingegno, un oratore affascinante, un prode soldato. La sua perdita è resa più acerba dalle circostanze, che l'hanno tragicamente affrettata. Quell'animo altero che aveva sostenute tante lotte senza mai tremare dinanzi al pericolo, che aveva con fronte serena fatto prodigi di carità e di valore a Napoli durante il cholera e a Casamicciola, non resse al cumulo dei sospetti che si aggravarono in questi giorni sopra di lui. Il suo cuore sensibilissimo ne fu straziato ed infranto: la morte fu verso di lui più pietosa degli uomini!

Possa l'opera imparziale e riparatrice della giustizia, che tutto purifica, riabilitare la sua memoria; perchè alla moglie ed al figliuolo derelitti sia lecito, senza arrossire, spargere di pianto la tomba sconsolata che raccoglie i resti mortali di un uomo, segno d'immensa invidia e di pietà profonda, a cui la morte restituisce l'aureola di giorni migliori. (*Approvazioni*).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Camagna.

**Camagna.** Avversario politico dell'onorevole De Zerbi, io ho il dovere di dire una sola parola la quale nulla aggiungerà a ciò che di lui stupendamente fu detto, ma significherà l'adempimento di un dovere per parte di chi, rappresentando il Collegio di Reggio di Calabria in quest'aula, si ricorda ch'essa è la terra natale di Rocco De Zerbi, e s'inchina riverente sulla sua tomba. (*Approvazioni*).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Bovio.

**Bovio.** Nessuna esagerazione, o signori. Conviene solo innanzi ad una tomba evitare la viltà del silenzio. Io desidero e faccio voti che dinanzi alla morte la giustizia questa volta non si fermi, sicchè luce ne emerga ed irradii pietosamente la pietra che chiuderà il sepolcro di Rocco De Zerbi, si che plachi l'afflitto con la certezza ch'egli avrà trasmesso al bene amato figliuolo suo il nome innocente; giacchè gli antichi dicevano: Se

non ti ho potuto trasmettere il regno di Crise io ti trasmetterò l'innocenza del nome. Chè non si spezzano, o signori, improvvisi gli uomini che non ebbero mai domestichezza col maleficio. E la morte alcune volte è il solo testimone inaspettato.

Faccio voti per l'Italia nostra, che i cittadini i quali la difesero nei campi di battaglia e nella carità pubblica possano morire nelle braccia della patria stessa, consegnando immacolata la bandiera, come fu da Marsala a Mentana, come dovrà essere per volere di popolo da Roma al Quarnero. (*Approvazioni*).

**Presidente.** Dichiaro vacante il Collegio di Palmi. In fine di seduta poi farò l'estrazione a sorte dei nomi dei nostri colleghi che dovranno intervenire, insieme colla Presidenza, ai funerali del compianto collega.

### Interrogazioni.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Piovene al ministro dei lavori pubblici « sui suoi intendimenti per provvedere di un doppio binario lo scalo merci nella stazione ferroviaria di Vicenza. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

**Sani, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.** L'onorevole Piovene a ben giusta ragione s'interessa del collocamento di un doppio binario nella stazione di Vicenza e chiede al ministro dei lavori pubblici quali siano i suoi intendimenti a questo proposito.

Io, a nome del ministro dei lavori pubblici, posso dirgli che le intenzioni del Ministero sono le migliori che si possano immaginare, perchè esso riconosce non soltanto l'utilità, ma la necessità di dotare di un secondo binario lo scalo merci di quella stazione.

Ed in prova di ciò, assicuro l'onorevole Piovene che fu già dato incarico alle ferrovie adriatiche di presentare un progetto, e che questo è già pervenuto al Ministero dei lavori pubblici.

Soggiungerò che, se si fosse trattato di collocare esclusivamente un secondo binario, l'opera a quest'ora sarebbe stata compiuta; ma, oltre al binario, è necessario stabilire una piattaforma, una bilancia a ponte, prolungare un tombino e spostare altri binari;

di maniera che la spesa complessiva del secondo binario e delle opere addizionali ammonterà a 63,000 lire.

Ora, la Camera sa e l'onorevole Piovene non ignora quali siano le condizioni delle nostre casse degli aumenti patrimoniali. Malgrado ciò, io spero che quest'opera, se non con lo stanziamento delle 500,000 lire, del capitolo 303 esercizio 1892-93, si potrà fare con lo stanziamento dell'esercizio successivo, perchè, ripeto, il Ministero ne ha riconosciuto non solo l'utilità ma anche la necessità.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Piovene.

**Piovene.** L'urgenza del provvedimento, a cui si riferisce la mia interrogazione, fu confermata anche da una recente istanza prodotta dalla Camera di commercio di Vicenza; e perciò mi sono permesso di richiamare l'attenzione del ministro dei lavori pubblici su quest'argomento, del quale è stato già parlato durante la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Prendo atto delle dichiarazioni fattemi dall'onorevole sotto-segretario di Stato, e mi auguro di veder presto cominciato qualche lavoro per il compimento di quell'opera, che è assolutamente indispensabile per la stazione di Vicenza, poichè lo scalo merci di quella stazione si trova ora nelle medesime condizioni in cui era quando quella stazione fu costruita mentre il movimento della stazione stessa è stato accresciuto anche per l'allacciamento avvenuto delle linee interprovinciali e provinciali.

Io confido molto nell'operosità e nello zelo dell'onorevole ministro, il quale vorrà prendere in seria considerazione, per quanto sarà possibile, al più presto, quest'opera che è di tanta importanza pel commercio della città, e provincia di Vicenza.

**Presidente.** Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Costantini al ministro della pubblica istruzione « sopra un punto controverso della legge 11 aprile 1886, vale a dire se la promozione assorba l'aumento sessennale dello stipendio dei maestri elementari delle scuole classificate. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica.

**Martini, ministro della istruzione pubblica.** L'applicazione della legge 11 aprile 1886 dette occasione e ragione a parecchie dubbiezze, e tra esse a quella alla quale l'onorevole Costan-

tini accenna. La dubbiezza era tanto più ragionevole, inquantochè per gli altri ufficiali dello Stato veramente la promozione assorbe il sessennio. Ma per gli insegnanti elementari è parso equo che essi avessero lo stesso trattamento che l'articolo 215 della legge del 1859 fa agli insegnanti delle scuole secondarie. Di guisa che si deve ritenere che la promozione per i maestri elementari non assorbe il sessennio. Anzi, conformemente al trattamento che si fa agli insegnanti delle scuole secondarie e secondo una deliberazione della Corte dei conti a sezioni riunite aggiungo che il sessennio deve essere computato non sullo stipendio iniziale o precedente che voglia dirsi, ma sullo stipendio che i maestri percepiscono al momento in cui il sessennio si matura.

Spero che l'onorevole Costantini sarà soddisfatto di queste mie dichiarazioni.

**Presidente.** L'onorevole Costantini ha facoltà di parlare.

**Costantini.** Le dichiarazioni dell'onorevole ministro della pubblica istruzione sono tanto esplicite che io non ho nulla da ripetere e me ne dichiaro completamente soddisfatto.

**Presidente.** Viene ora la interrogazione dell'onorevole Colosimo al presidente del Consiglio, ministro dell'interno, « sulla temporanea soppressione della stazione dei carabinieri in Decollatura (Catanzaro) ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'interno.

**Giolitti, ministro dell'interno.** La stazione dei carabinieri in Decollatura non è stata soppressa, ma è stata solo temporaneamente chiusa; e la chiusura temporanea di quella stazione dipende da questa circostanza di fatto: che, cioè, nell'Arma dei reali carabinieri oggi mancano 2500 uomini all'effettivo normale del Corpo.

Questa circostanza ha costretto a chiudere in alcuni luoghi definitivamente alcune stazioni, perchè inutili, ed in altri a chiuderle temporaneamente.

Ora si stanno prendendo provvedimenti per fare che l'Arma dei carabinieri raggiunga presto il suo numero ordinario; ed assicuro l'onorevole Colosimo che, appena sarà possibile, la stazione di Decollatura sarà riaperta e spero non passerà lungo tempo che il suo desiderio sarà soddisfatto.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Colosimo.

**Colosimo.** Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio. La mia interrogazione non era mossa da considerazioni locali ma dal fatto che il paese di Decollatura, per la sua posizione, è uno di quelli ai quali non è possibile togliere la stazione dei carabinieri. L'onorevole ministro dell'interno saprà che in Calabria usciamo da un periodo pericoloso di brigantaggio. Ora Decollatura è posta in un sito nel quale è necessario, per la tranquillità dei paesi vicini, che vi sia una stazione di carabinieri.

Prendo quindi atto della promessa del presidente del Consiglio che, appena si potrà, la stazione verrà riattivata, e lo ringrazio.

**Presidente.** Viene l'interrogazione dell'onorevole Bertolini all'onorevole presidente del Consiglio « per conoscere se il Governo studi il riordinamento delle autonomie locali e se nel procedere a riforme nei singoli dicasteri esso segua un piano armonicamente concordato ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

**Giolitti, presidente del Consiglio.** L'interrogazione dell'onorevole Bertolini è di quelle alle quali è difficile dare una precisa e completa risposta non potendosi comprendere i limiti nei quali l'interrogante intenda contenerla.

Egli mi domanda se il Governo studia il riordinamento delle autonomie locali, e fin qui non è difficile la risposta. Cotesto è uno degli argomenti che il Governo studia ed a suo tempo porterà innanzi alla Camera le sue proposte.

Ma, quanto alla seconda parte della sua interrogazione, se, cioè, nel procedere a riforme nei singoli dicasteri, il Governo segua un piano armonicamente concordato, si potrebbe ravvisare una critica implicita.

Che un piano armonicamente concordato, come linee generali, ci possa e ci debba essere, è evidente; ma l'onorevole Bertolini mi ammetterà che le stesse norme non possono essere applicate in tutti i dicasteri.

Io, per esempio, ho, per antica convinzione, il concetto che le amministrazioni centrali, più che ad essere foggiate l'una a somiglianza dell'altra, debbono essere messe in armonia con la carriera esterna di ciascuna di queste amministrazioni.

Pregherei quindi l'onorevole Bertolini di concretare più esattamente il suo pensiero, e

mi riservo, se occorrerà, di dargli altri schiarimenti.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Bertolini.

**Bertolini.** L'onorevole presidente del Consiglio ha chiamate indeterminate le mie interrogazioni.

Eppure non sono dirette ad ottenere da lui dichiarazioni sul come egli intenda procedere ad un riordinamento delle autonomie locali, nè a sapere quale sia il piano armonicamente concordato delle riforme nei vari rami dell'amministrazione.

Io gli domando semplicemente, se il Governo abbia iniziato uno studio diretto a riordinare le autonomie locali, e se esista un piano armonicamente concordato tra i vari membri del Gabinetto; così che le riforme che essi vanno introducendo o che intendono introdurre nelle varie parti dell'amministrazione ne siano una logica e graduale attuazione.

Che il Governo debba seriamente pensare ad un riordinamento delle autonomie locali, non mi sembra dubbio, dal momento che lo stesso presidente del Consiglio ripetutamente dichiarò cattive le nostre istituzioni amministrative; dichiarò che queste istituzioni sono di origine straniera, copiate da paesi che, come egli disse, hanno consuetudini, tradizioni, tendenze, affatto diverse dalle nostre.

Codesto riordinamento delle autonomie locali è urgente, giacchè il paese nostro è in preda ad un profondo malcontento per il modo nel quale funzionano i nostri ordinamenti amministrativi e da questo malcontento alla disaffezione per le istituzioni politiche è assai breve il passo.

Nessuna riforma organica amministrativa, la quale sia razionale e duratura, potrà essere compiuta se non riordinando le autonomie locali; e solamente riordinando queste autonomie locali sarà possibile di procedere in seguito ad una sistemazione degli uffici governativi meglio proporzionata ai bisogni del paese, e quindi meno dispendiosa. Altrimenti, venendo innanzi, come si usa, con delle proposte di soppressione di uffici locali, non si fa altro che eccitare contro queste proposte l'opposizione di tutti i piccoli centri, che è a dire della maggioranza del paese. E questa opposizione non si può condannare; giacchè i piccoli centri si vedono espropriati senza compenso.

Egli è perciò che credo opportuna la mia interrogazione diretta a conoscere se questo studio, che l'onorevole presidente del Consiglio ha, fino dai primi giorni del suo Ministero, promesso, sia in corso, e se veramente egli abbia in animo di presentare prossimamente proposte concrete.

E tanto più io trovai conveniente di rivolgergli quest'interrogazione, in quanto che mi sembrò che le preoccupazioni elettorali prima e bancarie poi abbiano prodotto il vuoto circa a proposte governative di grandi riforme organiche.

La seconda parte della mia interrogazione è determinata dalla sconessione che mi sembra esista fra alcune riforme parziali che sono state introdotte, od è nei disegni del Ministero d'introdurre, nei vari rami dell'Amministrazione.

Così, per esempio, il ministro delle finanze annunziò nella sua esposizione finanziaria che avrebbe fra poco presentato alla Camera un disegno di legge diretto a ritoccare l'ordinamento dei tributi locali. Ebbene, prima ancora che questo avvenga, già il ministro dell'interno ha presentato alla Camera un disegno di legge relativo agli inabili al lavoro, nel quale si propone di stabilire delle addizionali ad alcuni tributi locali, addizionali le quali sono una novità della nostra legislazione tributaria, e che sarebbero destinate solo ad un dato ordine di spese.

Ma vi è di più. L'onorevole ministro dei lavori pubblici sta sostituendo in questi giorni dei compartimenti ai circoli d'ispezione del Genio civile.

E tutti i giornali, primi gli ufficiosi, riprodussero la notizia che dal ministro delle finanze s'intenda sopprimere le intendenze di finanza per concentrarne il servizio in 19 direzioni compartimentali, le quali corrisponderebbero alle Direzioni compartimentali delle poste e telegrafi, che il ministro di quel dicastero intenderebbe istituire.

Ora, dato il sistema fin qui prevalso, sarebbe forse da considerare come una ben fortunata combinazione questa, che almeno due ministri riescano a foggiare, per le loro riforme, una identica circoscrizione. Ma questa circoscrizione non coincide con quella adottata dal ministro dei lavori pubblici, non coincide con quelle che servono per l'amministrazione interna propriamente detta, per quella della giustizia, per i dicasteri del-

l'istruzione, dell'agricoltura, della guerra, della marina. Tutte queste circoscrizioni si avvilluppano, si accavallano, si intersecano le une con le altre, cosicchè, per un cittadino italiano, il sapere da quali autorità esso direttamente dipenda, secondo i vari rami dell'Amministrazione, è diventato, ed accenna sempre più a diventare, un problema di orientazione più difficile di quello che la bussola ha risolto.

Ora, il solo fatto dell'uniformità che occorre nelle varie circoscrizioni basterebbe a persuadere della necessità che i ministri procedano nelle riforme in base ad un piano armonicamente concordato.

Le dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio, se possono per la loro cortesia aver soddisfatto me, non soddisfano certamente la questione. Capisco però che una interrogazione non può dar luogo ad una trattazione sì ampia della questione, da risolverla.

Attenderò quindi ben volentieri le spiegazioni che l'onorevole presidente del Consiglio crederà di aggiungere a quelle che ha date; ma se egli non mi darà assicurazioni formali, che il riordinamento delle autonomie locali potrà essere tra breve tradotto in un disegno di legge, io mi vedrò costretto a tramutare la mia interrogazione in interpellanza, certo di far cosa grata anche a lui offrendogli più vasto campo di discussione e migliore occasione di esprimere i suoi intendimenti.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

**Giolitti, presidente del Consiglio.** La discussione sollevata dall'onorevole Bertolini è una di quelle che più volentieri si fanno in un Parlamento.

Egli mi ha domandato se il Ministero non abbia soverchiamente tardato a presentare proposte di riforma in tutti i rami dell'Amministrazione pubblica.

Ora io debbo ricordargli che ho dichiarato più volte, ed anche oggi è opinione mia, che non convenga in un Parlamento mettere innanzi contemporaneamente un grande numero di problemi senza avere la certezza che possano essere discussi e risolti.

L'onorevole Bertolini vede che oggi innanzi al Parlamento non mancano i problemi gravi ed urgenti. Il presentare oggi una lunga serie di riforme nelle diverse amministrazioni potrebbe dimostrare una grande operosità nei

Ministeri; ma certamente non gioverebbe a condurre presto alle riforme che egli desidera.

Quanto al modo di studiare queste riforme, il sistema che si segue è evidentemente il solo possibile.

Le linee generali sono determinate dal programma del Governo; ma ciascun ministro studia per conto proprio le riforme della sua Amministrazione, tenendo conto delle esigenze speciali di ciascun servizio. Il risultato di questi studi poi forma oggetto di discussioni complessive, nelle quali si fanno a queste riforme le modificazioni che valgano a renderle perfettamente conformi al programma complessivo.

Ma l'onorevole Bertolini, oltre alla parte generale, ha citato qualche esempio che, a suo modo di vedere, parrebbe indicare una sconnessione nel modo col quale nei diversi Ministeri le riforme si propongono e si studiano.

Egli ha citato due esempi: il primo di un disaccordo di concetti, relativamente al riordinamento dei tributi locali, tra il Ministero delle finanze e quello dell'interno che si manifesterebbe nel disegno di legge sugli inabili al lavoro.

A me pare, anzi, che quella parte del programma che fu indicata dal ministro delle finanze, relativamente al riordinamento dei tributi locali, concordi perfettamente con quella parte del disegno di legge sugli inabili al lavoro, che si riferisce ai mezzi coi quali i Comuni debbono fronteggiare le spese. Il ministro delle finanze accennò che giova far sopportare le spese comunali principalmente alle classi più ricche; ed accennò al concetto di organizzare alcune tasse locali sotto forma d'imposta progressiva. Il disegno di legge sugli inabili al lavoro, darebbe ai comuni, quando non bastino le risorse ordinarie, quando non bastino i redditi delle Opere pie; quando non basti la rivalsa sui parenti; la facoltà di sovraimporre sull'imposta fondiaria, la qual cosa produce precisamente lo stesso effetto, di una progressione d'imposta; perchè esoneri i contribuenti minori dal concorrere a codesta spesa, e vi chiama solamente i contribuenti maggiori.

Del resto l'onorevole Bertolini deve tener conto di quest'altra circostanza: che, mentre un riordinamento dei tributi locali è tale problema che richiede tempo; e non può esser considerato come un provvedimento

quasi direi di ordine, la legge degli inabili al lavoro è di assoluta urgenza, perchè quel servizio nel modo come attualmente procede, importa all'erario dello Stato un sacrificio assolutamente sproporzionato alle previsioni. Secondo la legge si riteneva che lo Stato potesse rivalersi sui comuni, di tutte le somme che anticipava; ma in effetto, una anticipazione di 1 milione e 200 mila lire, ebbe per contrapposto una riscossione di 24 mila lire; la qual cosa prova che gli effetti pratici della legge non corrispondono agli intendimenti del legislatore.

D'altra parte il principio stabilito dalla legge di pubblica sicurezza, che nessuno quando divenga inabile al lavoro, debba mancare del necessario alla vita è tale che non si può sconfessare.

L'onorevole Bertolini poi accennò ad un'altra contraddizione che gli faceva scorgere tra le proposte relative alla circoscrizione degli uffici dei lavori pubblici gli intendimenti del ministro delle finanze.

Ora io debbo dirgli che, ciò che egli può avere inteso dire sulla soppressione delle Intendenze, non corrisponde affatto agli intendimenti dell'amministrazione. Il ritornare al sistema delle Direzioni compartimentali divise per servizi, mentre non porterebbe un'economia, recherebbe un grave disturbo ai contribuenti; il passaggio dell'antico sistema delle Direzioni compartimentali delle gabelle, del lotto, del demanio, delle imposte e del tesoro, al sistema delle intendenze, fu un vero e reale progresso; il mantenere insieme raccolti i vari servizi finanziari, credo essere un concetto buono, che difficilmente un legislatore italiano s'indurrebbe a respingere.

Quindi per questa parte le informazioni sulle quali l'onorevole Bertolini ha fondato il suo ragionamento non corrispondono alla realtà.

Del resto, come l'onorevole Bertolini ben disse, i limiti di un'interrogazione non consentono nè a lui di svolgere largamente i suoi concetti, nè al Governo di rispondervi in modo adeguato. Se egli crederà di fare oggetto di un'interpellanza questa materia così interessante, il Governo l'accetterà, e sarà ben lieto di poter discutere con lui di un così importante argomento.

**Bertolini.** Chiedo di parlare. (*Oh! oh!*) Soltanto per ringraziare l'onorevole ministro e per dichiarare che, accettando il suo invito,

farò un'interpellanza su questo argomento; ed ho finito. (*Bene!*)

**Presidente.** Ora viene l'interrogazione dell'onorevole Levi al ministro dei lavori pubblici « per sapere che cosa siavi di vero nelle voci corse sulle condizioni statiche del palazzo di giustizia in costruzione. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato pel Ministero dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

**Sani, sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici.** Fino dai primi giorni del mese di dicembre, quando si ebbe conoscenza delle voci, relative alle condizioni statiche del palazzo di giustizia, il ministro ha conferito alla stessa Commissione, che fu nominata per proporre il programma delle opere edilizie della capitale, l'incarico di fare un'accurata visita al palazzo di giustizia e di riferirne al Ministero.

Non ho bisogno di dire che questa Commissione è composta di uomini, non solo eminenti, ma competentissimi in questa materia.

Essa non ha ancora mandato il suo rapporto ufficiale; ma però da particolari informazioni, che furono assunte, risulta fino da ora al Ministero che le lesioni, verificatesi nel palazzo di giustizia, non hanno l'importanza che ad esse si volle attribuire.

Fatta questa dichiarazione, soggiungerò che sarà cura del Ministero, appena ricevuto il rapporto ufficiale della Commissione, di comunicare alla Camera quelle notizie che potessero interessarla.

**Presidente.** Onorevole Levi, ha facoltà di parlare.

**Levi.** Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della cortese risposta, che ha voluto darmi.

Non essendo ancora giunto al Ministero il rapporto ufficiale della Commissione, e trattandosi di semplice interrogazione non è il caso di discutere oggi delle questioni tecniche e finanziarie relative al palazzo di giustizia.

Prendo atto delle sue assicurazioni non senza osservare che la responsabilità di chi dovrà innalzare una mole del genere di quella ideata sulla platea di calcestruzzo costruita ai Prati di Castello, è gravissima.

Oltre al danno enorme che verrebbe allo Stato, è mestieri tener calcolo di tutti coloro che nei pressi del palazzo che dovrebbe

sorgere costrussero e costruiscono. I miei dubbi non sono dissipati; auguro a me ed auguro al paese che i risultati della inchiesta ordinata possano rassicurar tutti completamente e che le speranze dell'oggi siano confermate dai fatti dell'indomani. (*Benissimo! Bravo!*)

**Presidente.** Ora verrebbero le interrogazioni dell'onorevole Colajanni e di tre altri colleghi al presidente del Consiglio sulle cose bancarie.

Sebbene sieno passati i 40 minuti riserbati alle interrogazioni, domando agli onorevoli interroganti se, anche fatta astrazione dal regolamento, credano, per altre delicate ragioni, di rimandare a dopo domani le loro interrogazioni.

Onorevole Colajanni, acconsente?

**Colajanni.** Acconsento ben volentieri al desiderio dell'onorevole presidente.

**Presidente.** Onorevole De Martino, acconsente?

**De Martino.** Acconsento.

**Presidente.** L'onorevole Costa?

**Costa.** Io pure.

**Presidente.** Anche l'onorevole Gavazzi?

**Gavazzi.** Anch'io.

**Presidente.** Allora rimane stabilito che le loro interrogazioni verranno iscritte nell'ordine del giorno della tornata di dopo domani.

### Presentazione di un disegno di legge.

**Presidente.** L'onorevole ministro di agricoltura e commercio ha facoltà di presentare un disegno di legge.

**Lacava, ministro d'agricoltura e commercio.** Mi onoro di presentare alla Camera, d'accordo col ministro degli affari esteri, un disegno di legge per concorso dell'Italia all'esposizione di Chicago.

Prego la Camera di volerlo deferire all'esame della Commissione del bilancio.

**Presidente.** Do atto all'onorevole ministro di agricoltura e commercio della presentazione di questo disegno di legge che sarà stampato e distribuito.

L'onorevole ministro chiede che sia inviato alla Commissione generale del bilancio.

Se nessuno si oppone, la proposta dell'onorevole ministro s'intenderà approvata.

(*È approvata.*)

### Discussione di sei disegni di legge per eccedenze d'impegni.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca la discussione di sei disegni di legge per eccedenze d'impegni sulle assegnazioni di vari capitoli degli stati di previsione di vari Ministeri per l'esercizio finanziario 1891-92.

Disegno di legge n. 77:

« *Articolo unico.* È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 2,453,526.03 verificatasi sulle assegnazioni del capitolo n. 41 « *Spese per distaccamenti d'Africa* » dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1891-92.

Disegno di legge n. 78:

« *Articolo unico.* È approvata la eccedenza d'impegni di lire 180,000 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 9 « *Spese di stampa e provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria* » dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1891-92.

Disegno di legge n. 79:

« *Articolo unico.* Sono approvati i seguenti stanziamenti nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1891-92, cioè:

a) lire 6,282.51 ad un nuovo capitolo col n. 195 bis e con la denominazione. « *Saldo dell'eccedenza di pagamento verificatasi sui residui del capitolo n. 71. Fitto di locali per le agenzie delle imposte dirette* »

b) lire 95,992.18 ad un nuovo capitolo col n. 195 ter e con la denominazione « *Saldo dell'eccedenza d'impegni verificatasi sui residui del capitolo n. 228. Costruzione di locali per l'impianto del servizio doganale in seguito all'ampliamento e alla sistemazione del porto di Genova* »

c) lire 455.41 ad un nuovo capitolo col n. 195 quater e con la denominazione « *Saldo dell'eccedenza di pagamento verificatasi sui residui del capitolo n. 32. Stipendi ed assegni al personale addetto alle proprietà immobiliari del Demanio* »

d) lire 21,961.30 ad un nuovo capitolo col n. 195 quinquies e con la denominazione « *Saldo dell'eccedenza verificatasi sui residui del capitolo n. 2. Annualità e prestazioni diverse* »

e) lire 1,529.53 ad un nuovo capitolo col n. 195 sexies e con la denominazione « *Saldo dell'eccedenza d'impegni verificatasi sui residui*

*del capitolo n. 1 Oneri e debiti ipotecari afferenti i beni provenienti dall'Asse ecclesiastico.* »

Disegno di legge n. 80:

*Articolo unico.* Sono approvati i seguenti stanziamenti nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1891-92, cioè:

a) di lire 6,256.75 ad un nuovo capitolo col n. 128 bis-d<sup>2</sup> e colla denominazione « *Saldo dell'eccedenza d'impegni verificatasi sui residui del capitolo n. 23 - Amministrazione provinciale - personale.* »

b) di lire 5,179.79 ad un nuovo capitolo col n. 128 bis-e<sup>2</sup> e colla denominazione « *Saldo dell'eccedenza d'impegni verificatasi sui residui del capitolo n. 24 - Indennità di residenza ai prefetti.* ».

c) di lire 6,315.23 ad un nuovo capitolo col n. 128 bis-f<sup>2</sup> e colla denominazione « *Saldo dell'eccedenza d'impegni verificatasi sui residui del capitolo n. 38 - Dispensari celtici e soppressi uffici sanitari - Fitto locali.* ».

d) di lire 11,523.51 ad un nuovo capitolo col n. 128 bis-g<sup>2</sup> e colla denominazione « *Saldo dell'eccedenza d'impegni verificatasi sui residui del capitolo n. 72 - Sicurezza pubblica - Fitto locali.* ».

e) di lire 2,278.73 ad un nuovo capitolo col n. 128 bis-h<sup>2</sup> e colla denominazione « *Saldo dell'eccedenza d'impegni verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 101 - Carceri - Fitto locali.* »

Disegno di legge n. 81:

*Articolo unico.* Sono approvati i seguenti stanziamenti nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1891-92, cioè:

a) lire 704.64 ad un nuovo capitolo col n. 248 quinquies e colla denominazione « *Saldo dell'eccedenza d'impegni verificatasi sui residui del capitolo n. 31, Opere idrauliche di 1<sup>a</sup> categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori* »

b) lire 3004.52 ad un nuovo capitolo col n. 248 sexies e colla denominazione « *Saldo dell'eccedenza d'impegni verificatasi sui residui del capitolo n. 35, Opere idrauliche di 2<sup>a</sup> categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori* »

c) lire 81.30 ad un nuovo capitolo col n. 248 septies e colla denominazione « *Saldo dell'eccedenza d'impegni verificatasi sui residui*

del capitolo n. 36, Opere idrauliche di 2ª categoria - Fitti e canoni. »

Disegno di legge n. 82:

« *Articolo unico.* Sono approvati i seguenti stanziamenti nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1891-92, cioè:

a) Lire 49,187.01 ad un nuovo capitolo col n. 58 *quater* e colla denominazione « *Saldo dell'eccedenza d'impegni verificatasi sui residui del capitolo n. 10, Corpi di fanteria* »

b) Lire 388,668.86 ad un nuovo capitolo col n. 58 *quinquies* e colla denominazione « *Saldo dell'eccedenza d'impegni verificatasi sui residui del capitolo n. 26, Indennità di viaggio per l'esercito permanente, pei personali civili, pei movimenti collettivi della milizia mobile e spese varie di trasporto* »

c) Lire 2,208,149.45 ad un nuovo capitolo col n. 58 *sexies* e colla denominazione « *Saldo dell'eccedenza d'impegni verificatasi sui residui del capitolo n. 41, Spese pei distaccamenti d'Africa.* »

Si farà la votazione a scrutinio segreto di questi sei disegni di legge.

**Quartieri, segretario, fa la chiama.**

*Prendono parte alla votazione:*

Adamoli — Aggio — Agnini — Andolfato — Anzani — Arbib.

Balenzano — Barzilai — Basini — Bastogi Gioachino — Bastogi Michelangelo — Beltrami Luca — Bertolini — Bertollo — Bettolo — Bianchi Emilio — Bianchi Leonardo — Bonacci — Bonacossa — Bonin — Borgatta — Borruso — Borsarelli — Bovio — Bracci — Branca — Brin — Brunetti — Brunialti — Brunicardi — Bufardecì.

Camagna — Cambray-Digny — Campi — Canegallo — Cao-Pinna — Capoduro — Cappelli — Carcano — Carenzi — Carpi — Catapano — Cavagnari — Cavalieri — Cavallini — Celli — Centurini — Cerulli — Chiapusso — Chiaradia — Chiesa — Chimirri — China-glia — Chironi — Cianciolo — Cimbali — Cirmeni — Civelli — Cocco-Ortu — Cocito — Colajanni Napoleone — Colarusso — Colpi — Comandini — Comin — Compagna — Contarini — Conti — Coppino — Costa — Costantini — Crispi — Cuccia.

D'Agata — D'Alife — Dal Verme — D'aneo — Danieli — Dari — D'Ayala-Valva — De Amicis — De Bernardis — De Giorgio —

Del Giudice — Del Balzo — De Luca Ippolito — Delvecchio — De Martino — De Nicolò — De Puppi — De Riseis Giuseppe — De Riseis Luigi — Di Belgioioso — Di Blasio Scipione — Di Broglio — Di Marzo — Di San Donato — Di Sant'Onofrio — Di Trabia — Donati.

Elia — Episcopo — Ercole.

Facheris — Faggioli — Fasce — Ferraciti — Ferrari Luigi — Ferraris Maggiorino — Fili-Astolfone — Filopanti — Finocchiaro-Aprile — Fisogni — Florena — Fortis — Fortunato — Franceschini — Frascara — Fulci Ludovico — Fusco.

Gabba — Galimberti — Galletti — Galli Roberto — Gallo Niccolò — Gamba — Garavetti — Garibaldi — Gasco — Gatti Casazza — Gavazzi — Ghigi — Ginori — Giolitti — Giordano-Apostoli — Giovagnoli — Giovanelli — Giusso — Grandi — Graziadio Grimaldi — Grossi — Guicciardini — Guj.

Lacava — Lagasi — Lanzara — La Vaccara — Lazzaro — Leali — Lentini — Lojodice — Lo Re Francesco — Lo Re Nicola — Lorenzini — Lucchini — Luciani — Lucifero — Luporini — Luzzatti Ippolito — Luzzatti Luigi.

Manganaro — Marazzi Fortunato — Marcora — Marinelli — Marsengo-Bastia — Martini Ferdinando — Martini Giovanni — Martorelli — Marzotto — Masi — Mazzella — Mecacci — Mel — Merlani — Mestica — Mezzacapo — Miceli — Miniscalchi — Miraglia — Mirto-Seggio — Mocenni — Modestino — Montagna — Monti — Monticelli — Mordini — Morelli Enrico — Morin — Murmura — Mussi.

Niccolini — Nicotera — Nigra — Nocito. Odescalchi — Omodei — Orsini-Baroni — Ostini.

Pais-Serra — Palberti — Palizzolo — Papa — Papadopoli — Pastore — Pelloux — Perrone — Peyrot — Piaggio — Picardi — Piccaroli — Piccolo-Cupani — Pierotti — Pinchia — Piovone — Pisani — Polti Giuseppe — Ponti — Pottino — Pozzi Domenico — Pugliese — Pullino.

Quartieri.

Riboni — Ricci — Rizzotti — Rizzo — Romanin-Jacur — Roncalli — Ronchetti — Rosano — Rossi Luigi — Rossi Rodolfo — Rubini — Ruggieri Ernesto — Ruggieri Giuseppe.

Sacchi — Salandra — Sanguinetti — Sani

Giacomo — Saporito — Scaglione — Scalini — Scaramella-Manetti — Schiratti — Senise — Serena — Serrao — Serristori — Silvani — Silvestri — Simeoni — Sineo — Soggi — Sola — Sonnino-Sidney — Sormani — Squitti — Stelluti-Scala — Suardo Alessio.

Talamo — Tasca-Lanza — Tecchio — Testasecca — Tiepolo — Torelli — Torlonia — Torielli — Tortarolo — Tozzi — Treves — Trompeo — Turbiglio Giorgio — Turbiglio Sebastiano.

Vacchelli — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Vastarini-Cresi — Vendemini — Vendramini.

Wollemborg.

Zabeo — Zecca — Zizzi.

*Sono in congedo:*

Afan de Rivera — Antonelli.

Badini — Berio — Boselli — Buttini.

Caldesi — Calpini — Calvi — Cambiasi

— Canzi — Cremonesi.

Gallavresi — Gallotti — Gorio — Guelpa.

Manfredi — Marazio Annibale — Merzario

— Mezzanotte.

Pace — Parpaglia — Pellegrini.

Quarena.

Reale — Ridolfi.

Sacchetti — Sperti.

Tabacchi.

Vaccaj — Vischi.

Zucconi.

*Sono ammalati:*

Barazzuoli.

Di San Giuliano.

Engel.

Faldella.

Gianolio.

Lugli — Luzzatto Riccardo.

Pignatelli.

Rava.

Solimbergo.

Toaldi.

Vitale.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Casana — Cucchi.

Franchetti.

Salemi-Oddo — Suardi Gianforte.

**Presidente.** Si lasceranno le urne aperte per i deputati che non avessero votato.

## Congedi.

**Presidente.** Hanno chiesto un congedo per motivi di famiglia gli onorevoli: Gallavresi, di giorni 30; Reale di 20. Per motivi di salute gli onorevoli: Pace, di giorni 10; Antonelli, di 10.

*(Sono conceduti).*

## Discussione sul disegno di legge: Convenzioni per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge: Convenzioni per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi.

Domando all'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi se accetti che la discussione si apra sul disegno di legge della Commissione.

**Finocchiaro-Aprile, ministro delle poste e dei telegrafi.** Accetto.

**Presidente.** Si dà lettura del disegno di legge.

**Di Sant'Onofrio, segretario, legge.** (Vedi *Stampato* n. 2-A).

**Presidente.** È aperta la discussione generale. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tiepolo.

**Tiepolo.** Onorevoli colleghi. Accingendomi a parlare contro le convenzioni marittime, nei riguardi, specialmente, dei servizi che sono stati preordinati nell'interesse dell'Adriatico, io non posso fare a meno di ringraziare anzitutto l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi per le buone disposizioni da lui dimostrate, nell'intendimento di emendare, in confronto del progetto precedente, i servizi medesimi e riconoscere che, se questo intento non fu raggiunto, è dovuto a ragioni superiori assolutamente alla sua volontà. Pagato così una specie di debito di coscienza, non posso non deplorare che, per infiniti segni, già dati in passato, e per quelli che dà anche presentemente, purtroppo, il Governo mostri di non riconoscere, e di non apprezzare degnamente gli interessi commerciali e politici nazionali che sono collegati con l'Adriatico o non sappia proporre provvedimenti sufficienti per tutelarli e promuoverli. È triste, o signori, il vedere lo stato di prostrazione in cui si trova il massimo porto dell'Adriatico. Ma è più triste ancora il pensare che

il depauperamento di quel porto fu, per un concetto politico a noi avverso, iniziato e compiuto dall'Austria nel tempo in cui essa ribadiva i vincoli delle sue catene ai polsi di Venezia e che l'Italia oggi assiste indifferente alla prosecuzione di quest'opera, quasi che provvedere alla difesa di Venezia non fosse suo dovere e tornaconto. Nessuno ha mai dubitato che l'Adriatico e il porto di Venezia sieno attraversati dalla via regia, che dall'Oriente conduce ai grandi mercati dell'Europa centrale. Ognuno si aspetterebbe, adunque, che ogni movimento tra quello e questi dovesse effettuarsi per questa via. Invece non è così, perchè le ferrovie austriache, senza che l'Italia se ne curi, hanno organizzato il loro sistema di tariffa ferroviaria in modo che tutte le maggiori distanze che separano Trieste da questa via sono assolutamente annullate, onde questo movimento commerciale, che è stragrande, è sottratto alla via di Venezia e portato in gran parte a Trieste. L'artificio pur troppo è riuscito. Nel 1882 Venezia importava dall'Egitto e dalle Indie 230,000 quintali di cotone, di cui 100,000 in transito per la Germania, la Svizzera, il Tirolo e l'Austria inferiore. Trieste ne importava 450,000 quintali, rappresentanti quasi esclusivamente il consumo austro-ungarico. E notate, o signori, che, nel 1882, la industria cotoniera, nell'Alta Italia, non aveva preso quell'incremento che prese dappoi, e che non esisteva ancora in Venezia il grande cotonificio veneziano. Ora, a sette anni soli di distanza, nel 1890, nonostante che, nel frattempo, le condizioni della industria cotoniera, nell'Alta Italia, abbiano preso il maggiore sviluppo, la importazione di Venezia scese a 137,000 quintali, e quella di Trieste si aumentò a 670,000; e questi 670,000, non più, come era prima, pel solo consumo dell'Austria-Ungheria, ma, per 121,000, in transito, pel consumo di Germania, e, 52,000, per quello della Svizzera, ambedue prima servite da Venezia. Eppure, mentre Trieste è distante da Zurigo 922 chilometri, Venezia ne è distante, invece, soltanto 648; e, mentre Trieste è distante da Mulhouse, in Alsazia, 1086 chilometri, Venezia invece n'è distante solo 724.

Com'è che avvenne questo singolare fenomeno? Avvenne perchè, mentre da noi la base chilometrica, via Venezia, dà, per tonnellata-chilometro, una media di centesimi 5

e mezzo, le ferrovie austriache ridussero la loro media ordinaria, via Trieste, fino a centesimi 2 e tre quarti, mediante sconti speciali a trasporto compiuto ed inoltre con la garanzia di un termine di resa, uguale a quello risultante dal percorso via Venezia.

Lo stesso avvenne per le uve del Levante, che prima erano un traffico esercitato esclusivamente da Venezia: oggi, 100,000 quintali all'anno passano per la via Trieste, diretti in Germania.

Lo stesso avvenne per le vallonee, di cui Venezia, quasi esclusivamente, faceva traffico con l'Europa centrale; ora Trieste ne importa circa 180,000 quintali per la Germania, e soltanto 26,000 quintali ne importa Venezia per servire alle industrie della propria Provincia e delle Provincie lombarde.

Ma, non solo si lasciano sviare tutti i traffici antichi, ma si trascura pure di attirare sopra Venezia i nuovi traffici che sarebbero chiamati da condizioni naturali, e quasi necessarie, a versarsi sopra di essa.

Cito ad esempio i cereali, dei quali la Svizzera ha bisogno per il proprio consumo, in 450,000 tonnellate all'anno, e che le provengono per un terzo dall'Ungheria, e per gli altri due terzi dalla Russia e dai paesi Danubiani. Questi due terzi dovrebbero, per ragione naturale, riversarsi sopra Venezia, per essere trasportati in Svizzera: e lo potrebbero, se riduzioni convenienti di tariffe ferroviarie fossero state concesse.

Ma ciò non avvenne perchè non si seppe, o non si volle accordarsi con la ferrovia del Gottardo per rendere possibili queste riduzioni.

Ed intanto Trieste, la quale, fino a questo momento, è stata esclusa interamente da questo traffico, Trieste, che è più fortunata in questi artifici di tariffe, ha già iniziato, e compirà necessariamente con buoni risultati, l'avviamento anche di questo traffico per il proprio porto.

E certo non può essere altrimenti, quando si vede che tutto il sistema delle tariffe ferroviarie da noi, pare ordinato appositamente per fare concorrenza alle nostre vie maritime; per fare allontanare, invece che avvicinare, ai nostri porti la merce diretta all'estero.

Infatti, mentre l'Austria-Ungheria sforza ogni suo traffico a riversarsi al mare, con speciali riduzioni alle tariffe ferroviarie, per

le merci dirette a Trieste ed a Fiume, da noi invece, soltanto per eccezione, si accordano riduzioni ferroviarie alla merce diretta all'estero.

Ma anche queste pochissime eccezioni si subordinano a tali condizioni da rendere impossibile nella maggior parte dei casi, che le merci ne approfittino. Una di queste condizioni è quella della minima percorrenza di 200 chilometri tassabili. Ora la maggior parte degli articoli contemplati dalla tariffa ridotta e facenti scalo ai nostri porti per essere diretti all'estero, si produce ad una distanza dai porti stessi che è inferiore di un terzo e talvolta di una metà al minimo dei 200 chilometri: per cui non possono approfittare della riduzione speciale.

È in questo modo, o signori, che l'Italia si difende dalla concorrenza atroce che le fanno nei suoi mari le nazioni vicine. Ma vi è di peggio ancora, perchè, a parte ogni gravanza di tariffe doganali e di dazi che sono giustificati da interessi pubblici prevalenti, da noi si lasciano sussistere i diritti dei facchini, i diritti di scorte doganali e comunali ed angherie fiscali e formalità burocratiche interminabili ed ogni altra sorta di difficoltà che incoglie la merce appena arriva nel porto. Per esempio i vini, per i quali l'esame alcoometrico deve farsi in caso di contestazione dal collegio dei periti che si raccoglie a Roma una volta al mese. Io non potrei domandare, per ragione della spesa, l'istituzione a Venezia come fu fatto a Genova di un gabinetto chimico governativo per l'esame di questi vini. So, per altro, che a Venezia esiste da poco per obbligo imposto dalla nuova legge d'igiene, un apprezzabilissimo gabinetto chimico comunale, il quale, con tutte le garanzie che il Governo volesse imporre potrebbe fare l'esame dei vini, e togliere quello che è massimo inconveniente di questo commercio la giacenza dei depositi doganali dei vini stessi in aspettativa del giudizio del collegio dei periti, il quale si unisce sì e no a Roma una volta al mese soltanto; tuttociò mentre a Trieste ed a Fiume viene usata ogni agevolezza alle merci, quasi ad allettarle. Da noi, invece, difficoltà di imbarco e di sbarco per mancanza di mezzi, difficoltà di approdi, mancanza di lavori.

In tutto l'Adriatico non esiste un bacino di carenaggio, tantochè le nostre navi e le straniere che veleggiano il mare Adriatico, pur dirette ai porti italiani, sono costrette di

ricorrere a Trieste per eseguire le loro riparazioni.

Il bacino di carenaggio che da parecchi anni venne concesso a Venezia fu per le condizioni attuali, rimandato al 1900; sicchè, fino a quest'epoca, noi dovremo aspettare l'istituzione di questo indispensabile mezzo di riparazione per le navi, se anche nel 1900 la parola della legge potrà dirsi che sarà mantenuta.

Dopo ciò non è a meravigliare se il movimento del nostro mare e di Venezia, che fino a qualche anno fa aveva dato segni di un risveglio promettentissimo, ora discenda; se i nostri capitali disertino le imprese marittime, sfiduciati di potervi ritrovare ragionevoli remunerazioni; se le nostre popolazioni abbandonino il mare, che non ha per loro più attrattive; se l'Adriatico non possiede altro che una flottiglia capace solo di esercitare il piccolo cabotaggio; se i nostri capitani marittimi sono costretti per trovare impiego alla loro attività e pane per la loro esistenza ad abbandonare la vita attiva della marineria elemosinando qualche impiego nei semafori, nella sorveglianza delle stazioni marittime, nelle stazioni di salvataggio, nel pilotaggio lagunare. Elemosina anche questa che viene rifiutata perchè a quegli uffici sono applicati e direi anzi sciupati gli addetti alla marina militare, sebbene anche la Commissione d'inchiesta del 1880 avesse fatto voti a favore degli appartenenti alla marina mercantile.

Tuttavia si sperava che, nella sistemazione dei servizi marittimi, dopo tanti studi che la avevano preparata, si sarebbe dato all'Adriatico ed a Venezia quell'aiuto maggiore che ad essa compete, in ragione della sua importanza, e della sua stremata fortuna. Bisogna però confessare, che ogni più legittima nostra aspettativa venne dal fatto delusa.

Rilevo anzitutto una frase della relazione ministeriale, ripetuta anche nella relazione della Commissione parlamentare, dove si dice che Venezia con i suoi reclami, domanda parità di trattamento con Genova, per non essere tenuta rimpetto ad essa in un concetto di inferiorità.

Ed io rilevo questa frase perchè tengo a dichiarare, interprete di un sentimento generale a Venezia, che da noi si riconosce la maggiore importanza del porto di Genova, ed i maggiori diritti che in ragione di questa importanza Genova ha sopra di noi. Però, se

facendo il riparto fra i due mari dei 9 milioni annui importati dalle sovvenzioni rileviamo sconfortati che all'Adriatico venne assegnato un milione e mezzo soltanto, lo rileviamo per dire, che se a Genova venne concesso quello che era giusto concedere, a Venezia ed all'Adriatico invece venne attribuito qualche cosa che è infinitamente al di sotto del giusto e del necessario.

Già l'aver rigettato il concetto della separazione dei servizi dell'un mare e dell'altro, per guisa che tanto l'uno quanto l'altro dovessero essere serviti da Società speciali e distinte, costituisce a mio avviso il vizio cardinale di queste Convenzioni.

Questo vizio feriva già le Convenzioni progettate dai Ministeri precedenti; eppure il concetto della separazione dei servizi, da attribuirsi a Società distinte, era un concetto che s'imponeva, specialmente dopo che per fortuna il nostro sistema ferroviario fu informato a questo stesso concetto della separazione in due linee secondo i due versanti dell'Appennino.

Se lo si fosse completato con l'adottare la stessa divisione anche nei riguardi dei servizi marittimi, si avrebbe che le vie marittime, lungi dall'essere, come necessariamente sono divenute, concorrenti alle linee ferroviarie, sarebbero il prolungamento ed il complemento delle linee ferroviarie stesse e la separazione fra le varie Società che si sarebbero applicate a distinti servizi, avrebbe prodotto fra loro l'emulazione ed una concorrenza, la quale non avrebbe potuto non produrre effetti salutari pel miglioramento del servizio.

Invece e in questo progetto di Convenzioni ed in quelli precedenti, tranne che per le isole e per alcuni speciali servizi di minor importanza, i servizi sono affidati tanto per l'un mare quanto per l'altro a una sola Società.

E vengono pure affidati alla Società sola quegli stessi servizi, specie gl'internazionali, i quali, a qualunque punto da teste di linea, che si considerasse, ma tuttavia hanno tratti lunghi ed percorrenze comuni e finiscono poi ad una meta identica. Quindi vien meno ogni emulazione, ogni concorrenza salutare, si ha il monopolio e tutti glianno alla navigazione italiana. Da questa condizione di cose è l'Adriatico che viene maggiormente pregiudicato, la navigazione di minor movimento e dei minor profitti che si ne-

cessariamente alla Società monopolizzatrice, il servizio dello Adriatico.

È naturale, che, se ci saranno miglierie ed agevolezze da fare alle merci, queste saranno fatte piuttosto al servizio del Tirreno e del Mediterraneo che a quello dell'Adriatico, anzi ci sarà una tendenza sempre prevalente nella Società monopolizzatrice di attrarre al Tirreno anche il movimento, dell'Adriatico, perchè questo movimento, qualunque esso sia, non può non essere meno remunerativo, di quello del Tirreno e del Mediterraneo.

L'abbandono del concetto della separazione dei servizi è tanto più ingiustificato, a mio credere, per il fatto che se la Navigazione generale italiana conta 76 piroscafi di portata superiore a 400 tonnellate con un complesso di tonnellate 147,392 e della età media di diciannove anni, la navigazione libera conta già 80 piroscafi, superiori a 400 tonnellate, con un complesso di tonnellate 143,000 circa e della età media di dodici anni.

Laonde, solo che si fosse voluto, i servizi si sarebbero potuti distribuire in modo che l'attribuirli a diverse Società sarebbe stato possibile.

I primi segni delle conseguenze disastrose che derivano dall'abbandono di questo concetto della separazione, noi li troviamo in questo, che nelle presenti convenzioni per adattarsi ai mezzi, non troppo larghi, della Società di navigazione generale italiana, si è voluto ridurre la velocità a dieci nodi all'ora, ciò che veramente è una velocità derisoria per qualunque battello postale del mondo.

Poi, mentre il progetto di convenzione precedente imponeva alla Società l'obbligo della costruzione di sei piroscafi di grande portata, i quali dovevano rispondere a determinate condizioni di sicurezza e di protezione, invece con la convenzione attuale s'impone l'obbligo alla Società di navigazione di costruire soltanto tre di questi piroscafi, diminuendo così il lavoro nei cantieri nazionali e rendendo illusoria l'istituzione della marina ausiliaria per i servizi di guerra; e tutto ciò per risparmiare 150,000 lire! È veramente doloroso il vedere come cifre di così poca importanza abbiano ad avere tanto peso nella risoluzione di problemi di così grave momento per il nostro

paese; il quale ha tanta estensione di coste, e conta a milioni i suoi emigrati all'estero, e che dalla vita commerciale marittima ripete una delle principalissime fonti della sua prosperità. Ed è ancora più doloroso il rilevare che se da un lato ogni progetto di Convenzioni marittime fino a questo momento ha economizzato quanto più è stato possibile sulla spesa da adibirsi a questi servizi, le economie maggiori anche nel progetto attuale si sono andate a cercare precisamente, o almeno principalmente, nei servizi dell'Adriatico, quasi che l'Adriatico fosse stato il più lautamente favorito. Infatti nella linea Venezia-Costantinopoli si sopprime l'approdo a Patrasso e si economizzano così 30,000 lire.

La linea fra le due coste dell'Adriatico, di nuova istituzione, quasi fosse poco l'avèrta istituita non di circumnavigazione ma a *zigzag*, per modo che lo stesso battello deve attraversare quattro volte il mare Adriatico, questa linea, che nel precedente progetto era proposta come settimanale, nell'attuale invece viene portata soltanto come quindicinale. Inoltre è soppresso l'approdo al porto di Spalato, che è il porto più importante che oggi si abbia la Dalmazia. Tutto ciò per guadagnare altre 100,000 lire, che io dico sono proprio tagliate sulla carne viva di Venezia.

Non si pensa che questo servizio è il solo il quale dimostri che esiste nell'Adriatico la bandiera Italiana ed una flotta che la faccia sventolare in faccia allo straniero. Non si pensa che non soltanto interessi commerciali sono collegati con questa linea ma anche le relazioni naturali e storiche che le coste dell'Adriatico hanno sempre avuto col litorale Istriano e col litorale della Dalmazia. Non si pensa che mentre l'Italia lesina così nei modi e nelle spese, l'Austria percorre l'Adriatico con 14 linee, allaccianti a Trieste ed a Fiume tutto il litorale Dalmata fino alle isole del Quarnero ed al Canale di Cattaro, e con altre tre linee settimanali dirette da Trieste a Venezia.

È adunque fin troppo evidente che nell'ordinamento della nostra marina mercantile, ogni concetto largo ed alto ed ogni obiettivo di finale floridezza è subordinato al gretto fine di risparmiare qualche diecina di migliaia di lire, senza che si pensi che alle migliaia di lire risparmiate sul bilancio odierno dello Stato corrisponderanno i milioni e milioni sottratti alla ricchezza del-

l'economia nazionale e centinaia di migliaia di lire sottratte al bilancio stesso dello Stato, sotto forma di proventi doganali, di diritti e di tasse.

Io non parlo del nessun servizio stabilito per collegare Venezia e gli altri porti dell'Adriatico più vicini a Venezia, come Ancona e Bari, coi porti della Sicilia e con quello di Napoli, malgrado che il movimento commerciale fra queste due parti nobilissime dell'Italia sia attivissimo. Non parlo nemmeno del nessuno servizio di comunicazione diretta fra Venezia, l'Adriatico e le Americhe, quantunque sia meraviglioso il vedere che Venezia manchi di questo servizio, mentre pur troppo la regione veneta ha il triste vanto di mandare in America a centinaia di migliaia i suoi cittadini emigranti. Però debbo occuparmi del servizio di comunicazione di Venezia e dell'Adriatico con le Indie Orientali e coll'Egitto.

Se Venezia e l'Adriatico non avessero mai avuto coteste comunicazioni, il male sarebbe ancora minore, ma quelle comunicazioni esistettero finora e nel modo migliore.

Le comunicazioni fra Venezia e le Indie orientali furono esercitate fino ad un anno fa dalla *Peninsulare*; da questa potente Società inglese, che ha una flotta grandiosa, capitali colossali, un'estesa rete di relazioni e di clientele nelle Indie orientali e nell'Australia, i cui prodotti vengono da essa sola portati all'Inghilterra, come da essa sola in quella regione vengono portati i prodotti dell'industria inglese. La *Peninsulare* metteva a disposizione della linea di comunicazione fra Venezia e le Indie Orientali questa grande corrente di traffico fra l'Europa e il Levante e l'Indo-China. Non era Venezia soltanto che approfittava di questa vantaggiosa e benefica condizione, ma tutto intiero l'Adriatico, perchè Ancona, Bari e Brindisi, porti importanti dell'Adriatico, si beneficiavano di questo servizio come stazioni postali e come luoghi di deposito. Prendendo il solo decennio 1880-1889 si vede che il movimento d'importazione e d'esportazione da e per Venezia fu in costante aumento, perchè l'importazione soltanto che nel 1880 fu di quintali 266 mila, nel 1889 fu di 441 mila. L'importazione complessiva di quel decennio rappresenta un valore di 353 milioni e l'esportazione di 70 milioni. Ciò senza tener conto del *Lloyd* austro-ungarico, che, artificiosamente al solito

annullando le distanze attrasse a sè una parte notevole anche di questo movimento.

Fino ad un certo momento parve che rimanesse indiscussa l'importanza di questa comunicazione e la necessità di provvedervi con un servizio apposito.

Infatti, quando con la legge del 1877, si provvide alla proroga di una Convenzione, che in quel momento andava a spirare per la continuazione del servizio della Peninsulare, venne stabilito con apposito articolo: che al cessare dei servizi della Peninsulare nell'Adriatico, il Governo provvederà ad un servizio settimanale da Venezia ad Alessandria toccando Ancona, Bari e Brindisi, e ad un servizio fra Venezia e Bombay toccando Ancona, Bari e Brindisi, Porto Said e Aden.

La Commissione parlamentare del 1883 istituita per il riordinamento dei servizi marittimi propose anch'essa una linea quindicinale fra Venezia e Bombay, toccando i nostri scali maggiori dell'Adriatico come anche Porto Said, Suez e Aden, ed una linea settimanale fra Venezia, Bari, Brindisi ed Alessandria, e mostrò di annettere a queste due linee tanta importanza che, prevedendo il caso che al suo progetto complessivo per ragioni di bilancio dovessero esser portate delle riduzioni, classificò per altro quelle due linee fra le sei alle quali non si sarebbe mai dovuto attentare non dico con la soppressione, ma nemmeno con una riduzione qualsiasi. Ma nel 1888 avvenne per parte del Governo un'altra solenne manifestazione. In quell'anno si discuteva l'altra convenzione fatta con la Peninsulare nella quale si diminuiva, per dir la verità, il servizio che prima si aveva, e si diminuiva nel senso che veniva convenuto con la Peninsulare il servizio limitato alla sola linea Venezia-Alessandria *per due volte al mese*. Però si stabiliva che questo servizio dovesse essere in coincidenza a Brindisi con la posta inglese oltre Suez. E si stabiliva inoltre che, occorrendo, la Peninsulare obbligavasi di prolungare a tutte sue spese una delle due linee Venezia-Alessandria sino a Porto Said. Si diminuiva lo stato primitivo, per dir la verità; ma si diminuiva provvisoriamente e dando un qualche supplemento. Allora nella tornata in cui si discusse il progetto di convenzione l'onorevole Galli, il quale, e mi piace di riconoscerlo e di proclamarlo, fu sempre di tutti gli interessi marittimi di Venezia il paladino valoroso, in quella

circostanza domandava al ministro dei lavori pubblici, onorevole Saracco, degli affidamenti per avere al più presto possibile questo servizio completo nei termini della legge del 1877.

Il ministro rispose con queste parole: « Poichè sta scritto nella legge che al cessare della Peninsulare il Governo debba provvedere ai servizi stessi anche più largamente di quello che non provvede ora, credo che sia affatto inutile che la Camera accetti un ordine del giorno sopra questo argomento. Non ci è ministro che a tempo opportuno non debba provvedere e nel miglior modo a questo servizio. So bene che anche io ed i miei colleghi avremmo dovuto provvedere anche oggi meglio di quello che abbiamo fatto... Ma debbo osservare che se questo non si potè fare in passato, non ci è dubbio alcuno che chi sederà su questi banchi, possa rinunciare a far sì che l'Adriatico sia trattato giustamente come tutti gli altri mari. »

Come si è adempiuto, o signori, a questi obblighi? Già fin nelle convenzioni progettate dal Ministero precedente, la linea di Bombay veniva soppressa. Nelle attuali convenzioni la linea Venezia-Alessandria, che per la legge del 1877 avrebbe dovuto essere settimanale, venne fatta quindicinale. E quanto alla Venezia-Bombay, nel progetto ministeriale, fu rimessa all'anno 1895, se ed in quanto il movimento commerciale dell'Adriatico suggerirà l'attuazione di essa. È vero per altro che in seguito a insistenze e reclami dei nostri paesi il ministro delle poste e dei telegrafi, d'accordo con la Commissione parlamentare, venne a stabilire una formula d'articolo di legge, per la quale questa linea Venezia-Bombay dovrebbe essere in modo assoluto istituita sempre nel marzo del 1895; ma ci sarebbe questa garanzia maggiore: che la convenzione da stipularsi con la qualunque Società che questo servizio, in quel momento dovesse assumere, sarebbe da approvarsi con solo Decreto Reale, e che il Governo, fin da oggi, sarebbe autorizzato ad inserire nel bilancio 1894-95 e seguenti la somma massima di cui, per questa linea, si dovrà caricare il bilancio dello Stato.

Io riconosco molto volentieri che questa formula, adottata, per la precisione e determinazione dell'obbligo e per le facoltà che vengono attribuite nella legge stessa al Governo, è una formula la quale dovrebbe assicurarci completamente che al marzo 1895 non avverrà, con questa legge del 1893, quel che

è avvenuto con e malgrado la legge del 1877; ma altra è quella coscienza che si forma qui in quest'Aula, ed altra è la coscienza che si forma tra le popolazioni.

Ora, io devo dire che questa maggior sicurezza, questo vincolo maggiore attribuito all'impegno che, con la presente legge, assumerebbe lo Stato nei riguardi di questa linea, dal momento che v'è la dilazione al 1895, non ha sufficiente carattere di serietà per le popolazioni nostre.

È questa una specie di pena che incoglie tutti coloro che sono mancati, una volta, alla propria parola, tanto nelle faccende private, quanto nelle pubbliche, e più specialmente nelle pubbliche.

Si dice che il Governo ha mancato all'impegno nel 1877, e che mancherà sicuramente all'impegno, anche nel 1895; e che vi mancherà tanto più facilmente, che le condizioni del bilancio, che non possono essere, da oggi a quel tempo, tanto mutate, serviranno di motivo, o anche di pretesto al Governo per mancare all'impegno, senza venir meno alla sua riputazione di onesto e di galantuomo.

Io dico che questo è il ragionamento che fra noi si fa, ed è un ragionamento che non può essere distrutto da alcuna dimostrazione.

Ma lasciando da parte tutto ciò, la somma massima di 820,000 lire, che sarebbe da impiegarsi nella istituzione di questa linea, è davvero così grave da non potersi inscrivere nel bilancio di quest'anno e del successivo?

Ma allora perchè la si iscrive per il 1895?

È mai possibile che nel 1895 le condizioni del bilancio siano migliorate di tanto da rendere in quell'anno tollerabile e possibile quello che oggi, a così breve distanza, si ritiene intollerabile ed impossibile?

Eppoi, o questa linea è utile, o non lo è. Ma se è utile, perchè la rimandate al 1895? E se non è utile, perchè la concedete pel 1895?

Si pensi che non si tratta già d'una linea che sia da istituirsi *ex novo*, si tratta d'una linea la quale fu interrotta ed è da ripristinare; fu esercitata per una lunga serie d'anni, creando una corrente di traffici, creando rapporti commerciali, creando clientele.

Dal momento che voi la rimettete al 1895, e che l'interruzione odierna, che è di un anno soltanto, voi la prolungate per altri tre anni, è evidente che questa corrente di traffici, que-

ste relazioni commerciali, che queste clientele vanno disperse, ed ognuno sa che le correnti commerciali, una volta sviate, non si ristabiliscono forse mai più. (*Bravo! Bene!*)

Dunque per servire ad una necessità formale e momentanea del bilancio, necessità che sarebbe in qualunque caso compensata dai proventi doganali che questa linea darebbe, se riattivata immediatamente, voi compromettete i buoni effetti della linea stessa, che vi proponete di reintegrare nel 1895.

E si noti che, se vi sono servizi, che giustificano in sè e per sè il sistema delle sovvenzioni, questi sono appunto i servizi transmarini; perchè ai servizi commerciali interni si prestano abbastanza le ferrovie e la navigazione libera. Ma i servizi transmarini hanno tali necessità di potenza di mezzi e di larghezza di relazioni, che solo alle Società grandi e forti sono consentiti e possibili senza sovvenzioni. Insomma anche questa è una prova dell'errore, che vizia tutto il sistema, errore che fa sì, che, per quantità assolutamente trascurabili nell'economia nazionale, l'Adriatico e gli interessi commerciali e politici che vi sono connessi sian posti in non cale. Dico anche gli interessi politici, perchè se dobbiamo impedire che il Mediterraneo diventi un lago francese, e dobbiamo impedirlo a qualunque costo, dovremmo, credo, impedire, anche a qualunque costo, che l'Adriatico diventi un canale austriaco o slavo. (*Bravo! Bene!*)

È colpa, è accecamento dell'Italia, contro del quale noi riteniamo che sia onesto e patriottico lo insorgere, di lasciare sprovvisto l'Adriatico di ogni movimento che basti a renderci possibile di combattere la lotta di concorrenza atroce, commerciale e politica che dall'altra parte viene esercitata contro di noi. È onesto e patriottico domandare che per l'Adriatico si dia quel tanto che è assolutamente indispensabile per dimostrare che l'Italia non si lascia cacciare senza lotta dal proprio mare.

L'Austria-Ungheria profonde tesori sui porti numerosi che possiede da Duino in Friuli a Trieste, nell'Istria, nel Litorale Ungarico, nel Litorale Dalmato, fino alle Bocche di Cattaro. Essa, spinta dietro ed ai fianchi dalla Germania e dalla razza Slava, ricche ambedue di forza d'espansione e di tendenze al mare, che ritengono campo aperto alle nuove loro energie, l'Austria con la sua ricca flotta mercantile fa convergere tutto il movimento

orientale a Trieste ed a Fiume, dove mettono e metteranno sempre più capo le ferrovie della Germania e dell'Ungheria.

Il sistema delle reti ferroviarie ed il sistema della navigazione fluviale in Ungheria hanno preso uno sviluppo straordinario.

In pochi anni, oltre le nuove strade che sono tutte convergenti a Trieste, vedemmo costruite anche quelle che dalla valle della Sava portano a Fiume, e quelle che da Belgrado portano a Spalato.

È dunque una tendenza, che si svolge con un lavoro assiduo e continuato diretto con amore e con intelligenza ed aiutato da mezzi potenti, e che ogni giorno più allarga nell'Adriatico le sue conquiste.

L'Italia che fa? Guarda e non provvede, o perchè non comprende il pericolo, o perchè, comprendendolo, crede che sia fatale il soggiacervi. Ma io credo, o signori, che questo sistema non possa essere assolutamente continuato, e credo che sia venuto il momento che l'Italia pensi e provveda a questo grande interesse commerciale e politico, così strettamente connesso al suo avvenire.

Io, come italiano e come veneziano, fino a che almeno da parte del Governo non si conceda a questo interesse dell'Adriatico qualche cosa di più di quello che con tanta ingiusta e non saggia parsimonia viene con le presenti Convenzioni concesso, dichiaro di non poter approvare queste Convenzioni. Non posso approvarle, perchè, si comprende che non si possa ritornare colle aspirazioni, alle glorie marinare del nostro passato; ma non comprendo come si possa per 15 anni ancora voler seppellire tutte le speranze del nostro avvenire! (*Benissimo! Bravo! — Vari deputati vanno a stringere la mano all'oratore.*)

**Presidente.** Spetta di parlare all'onorevole Palizzolo.

**Palizzolo.** Avendo avuto l'onore di far parte della Commissione, alla quale nel 1887 l'onorevole Genala affidava l'incarico di studiare il riordinamento dei servizi postali, commerciali e marittimi del Regno; ultimo dei rappresentanti della nobile città di Palermo, che nelle relazioni marittime con le altre più civili nazioni del mondo, ha riposta tutta la sua esistenza; io non ho creduto di mantenermi estraneo a questa discussione; e pur tributando le lodi maggiori all'egregio relatore per la sua splendida relazione, sono dolente di dovergli dire, che dal fugace studio

che ho fatto dei nuovi contratti, ho provato quella disillusione e quello sconforto, che si provano solamente allora quando si è costretti tutto ad un tratto, a rinunciare a desiderii ed a speranze da lungo tempo accarezzate con grande amore.

Signori, il problema che oggi siamo chiamati a discutere ed a risolvere è della maggiore importanza, ed è assai complesso. Risolvetelo bene, e voi avrete assicurata l'esistenza e la prosperità di quella grande industria nazionale; di quella grande forza del paese, che è la marina mercantile. In date circostanze voi renderete non solo possibile, ma efficace la difesa costiera del Regno; voi metterete l'Italia nostra in condizione di poter usufruire della sua splendida posizione sul mare, per servire come ponte pel commercio di transito tra l'Oriente e l'Occidente. Io non vi richiamerò alla memoria la dotta inchiesta sulla marina mercantile, nè le sapienti discussioni che ebbero luogo in questa Camera quando si approvarono i provvedimenti per la marina medesima. Vi ricordo solamente che tutte le volte in cui alla Camera ed al Governo, arrivavano domande di aiuti, o di provvedimenti della maggiore urgenza da parte delle popolazioni e del commercio marittimo, si rispose sempre: provvederemo alla scadenza delle Convenzioni marittime. Dei bisogni del nostro popolo e del nostro commercio si rese interprete fedele la Commissione del 1877, come ne fa fede la relazione dell'onorevole Maldini. Quella Commissione, alto tenendo il principio delle sovvenzioni, dava il più grande incremento alla navigazione di lungo corso, prevedendo per essa una maggiore percorrenza annua di 400 mila leghe.

Colle proposte di quella Commissione noi avremmo avuto non una ma due poderose flotte di piroscafi mercantili, per dividersi il commercio dei nostri mari, e l'una, toccata la Spagna, il Marocco per lo stretto di Gibilterra, si sarebbe spinta alla lontana America; l'altra pel canale di Suez all'Indo-China, al Giappone, all'Australia. Sette gruppi di piccoli armatori avrebbero provveduto nel miglior modo possibile al commercio delle nostre isole e delle coste dell'Adriatico di cui tanto si preoccupa l'onorevole Tiepolo; e dai nostri cantieri nazionali sarebbero venute fuori 178 mila tonnellate di nuovi piroscafi, con 168 mila cavalli di forza.

Signori, avremmo avuto il primato pel ser-

vizio postale celere nei nostri mari; avremmo avuto un materiale da poter far fronte a tutte le esigenze accresciute dei nuovi tempi.

Capisco che un programma così vasto e grandioso richiedeva dei sacrifici ed il nostro bilancio avrebbe dovuto sobbarcarsi ad una annua spesa maggiore di 5 milioni. Ma quelle proposte furono note alla Camera, furono note al paese; nessuno protestò, nessuno trovò cosa alcuna a ridire e per la prima volta, o signori, il fantasma del monopolio non si presentò dinanzi ad alcuno dei componenti la Commissione, per menomare la legittima soddisfazione che ognuno di loro provava per avere studiate e presentate quelle proposte.

Non sono trascorsi che due anni soli, e quasi ch'è l'Italia avesse subito un disastro nazionale; quasi ch'è da noi fosse scongiurato e per sempre ogni pericolo, ogni minaccia di nemica offesa, quasi ch'è negli italiani fosse venuto meno il fermo proponimento di voler occupare quell'alto posto, che è loro assegnato nel consesso degli altri popoli civili, signori, mi ingannerò forse, ma parmi che con questo nuovo progetto si rinunci alle nobili e gloriose tradizioni del passato; si faccia a meno di ogni speranza di migliore avvenire, e queste Convenzioni ad altro non mirano, che a continuare per altri 15 anni ancora uno stato di cose, che non contenta il commercio, non contenta il pubblico. In queste Convenzioni parmi che il Governo non abbia avuto che una sola preoccupazione, quella della povertà, della miseria nostra! (*Bene!*)

Io avrei compreso che il Governo ci avesse detto: le strettezze del nostro bilancio non ci consentono un aumento, noi però lasciamo le somme stanziato nel 1891; io avrei compreso una tale dichiarazione, ma non sarebbe stata senza offesa per quella giustizia distributiva che io sempre sento ricordare da questi banchi, e talvolta non invano.

Da 33 anni, o signori, noi abbiamo assistito alla più nobile gara da parte di tutti i ministri, che si sono succeduti al Governo della pubblica cosa, per migliorare i pubblici servizi, per soccorrere le principali industrie del paese.

Io, certamente, oggi non vorrei assumere di fronte a voi l'ingrato compito di passare in rassegna certe industrie, che taluno, troppo rigido giudice, potrebbe dire superflue o inutili.

E di fatto, chi potrebbe negarmi che lo Stato abbia costruite delle ferrovie non reclamate dal generale interesse, e che ora non rendono nulla? Non esistono forse microscopiche Prefetture e sotto-Prefetture, e Corti di Appello e Tribunali, e Preture, e scuole d'ogni genere che non avrebbero ragione di pesare sul bilancio dello Stato, perchè riconosciute completamente inutili?

Vi ricorderò solamente, che, da anni ed anni, nulla si è fatto in prò del commercio marittimo, nulla per le nostre popolazioni marittime! Si fosse almeno rispettata la somma stanziata dall'onorevole Lacava; ci sarebbe stato così facile oggi poterci intendere!

In un momento di serie e dolorose preoccupazioni pel bilancio dello Stato l'onorevole Branca fu costretto a portare la falce dappertutto e non ebbe pietà dei nostri poveri servizi marittimi, stremandone l'annua sovvenzione di non meno che due milioni!

L'onorevole Finocchiaro rincarò la dose, eppur desso è, come me, figlio del mare, e, più di me, dovrebbe essere geloso custode degli interessi marittimi del Regno!

Signori, io dissi che questo problema è assai complesso; sfiorerò alcune questioni, che lo rendono tale.

Ed anzitutto dovremo noi sussidiare le linee postali marittime del Regno?

Questa domanda potrebbe servire ad argomento di seria discussione presso altre nazioni, eppure tutte l'hanno risolto affermativamente. Io credo che all'Italia sia imposto di risolverlo in pari modo dalla sua posizione geografica. Io credo che non uno tra voi vorrà permettere che si interrompano per un giorno solo le comunicazioni tra l'Italia insulare e l'Italia continentale. Ma dovremo noi sussidiare linee commerciali marittime? Egregi miei colleghi dei quali io in questo momento invidio l'eloquenza e l'autorità, vi proveranno più tardi che non bisogna sovvenzionare industrie improduttive; vi proveranno, o si sforzeranno di provarvi, che le linee commerciali sovvenzionate impediscono l'esistenza e l'incremento della libera navigazione.

Vi consiglieranno forse a stanziar le medesime somme, ma destinandone gran parte a far sorgere in Italia quel materiale di cui noi difettiamo, e che sarebbe indispensabile per le cresciute esigenze dei tempi. Signori, se noi volessimo privare tutte le industrie improduttive dei sussidi che ricevono dal bi-

lancio dello Stato, noi, in un solo giorno, avremmo risoluto il problema finanziario di Italia; (*Benissimo!*) noi non avremmo bisogno di ricorrere a nuove tasse, a nuovi balzelli, o di escogitare nuovi monopoli; noi troveremo forse nel nostro bilancio dei milioni da impiegare con utile maggiore della nazione. Ma i servizi commerciali marittimi sono essi improduttivi? E, se lo sono, avete voi studiato le cause perchè sono tali? Avete voi cercato di eliminare tali cause per impedire che si rinnovino gli stessi sinistri effetti? Avete voi constatato se per avventura non sia vera quell'accusa che in questi ultimi giorni ho sentito ripetere su questi banchi, quando si discuteva la legge sui *probi-viri*, cioè che l'Italia dopo 33 anni di politico risorgimento produca poco? Avete voi visto se sia vero che le nostre Società ferroviarie siano state restie, ostili a volere adottare quelle tariffe differenziali che, con tanto accorgimento, sono state adottate dalla Francia, dalla Svizzera, dall'Austria-Ungheria, le quali, in tal modo solamente, si sono impadronite di tanta parte di quel commercio che, come ben diceva il nostro collega Tiepolo or ora, avrebbe dovuto, e per la minor percorrenza e per altre cause diverse, far capo ai due grandi emporii commerciali di Italia, Venezia e Genova?

Avete voi esaminato se i nostri porti si trovino in condizione da potere resistere a tanta e così spietata lotta di concorrenza che loro vien fatta dai porti di Marsiglia e di Trieste?

L'onorevole collega Tiepolo vi ha parlato del porto di Venezia ed ha detto cose inconfutabili. Vorrei anche io parlarvi del mio povero porto di Palermo, porto di prima classe, porto testa di linea, porto di armamento e sede d'un compartimento marittimo! Non vi sono calate, non tettoie, non grue, non binari, ed è ancora privo di un bacino, di quel bacino tanto sospirato, ad ottenere il quale dal 1886 ad oggi io ho stancato Governo e Camera, nè mi darò pace sino a quando non ne ordinerete la costruzione, e confido che il ministro delle poste e telegrafi vorrà rendere ragione ai lunghi reclami della città di Palermo, interponendo i suoi autorevoli uffici perchè l'annosa vertenza del bacino sia presto e con piena soddisfazione dei miei concittadini risolta.

Signori, mi pare che queste siano cause

sufficienti a giustificare perchè le nostre linee commerciali non sono molto produttive? Ed è poi vero che le linee commerciali impediscano l'esistenza, l'incremento della navigazione libera? Signori, io opino di no.

Voi certamente non vorrete privare l'Italia di quelle linee commerciali che possono avere un carattere politico. Voi non vorrete sopprimere la linea che mette in comunicazione l'Italia coi vostri possedimenti africani. Ed allora a che cosa si riducono tutte queste linee commerciali marittime?

A due solamente, l'una per Bombay e l'altra per gli scali del Levante. Che cosa si vorrebbe? Che sian soppresse! Ma il giorno in cui le avrete soppresse, pensate che pel Canale di Suez passano ogni anno più di 5000 piroscafi; che fra quei 5000 piroscafi ce ne sono 700 che appartengono a Società sovvenzionate! Badate che quelle Società non sono disposte a cedervi il passaggio e farsi da banda.

Noi ci ritireremo, e il nostro posto, l'umile posto di 18 piroscafi che mandiamo ogni anno a Bombay, e dei 20 piroscafi che mandiamo negli scali del Levante, sarà occupato dalle nazioni straniere.

Ma la linea di Bombay è sterile di guadagni, è improduttiva?

L'onorevole Branca l'aveva soppressa. Ma furono tante le querimonie, tante le proteste che levaronsi in questa Camera, che l'egregio uomo si affrettò a ripristinare quella linea.

E credete voi che quel mio rispettabile amico si sia indotto a far ciò senza prima studiare se il milione e le duecento mila lire che annualmente pagavansi pel mantenimento della linea tra l'Italia e Bombay, era una somma completamente perduta o se non era remuneratrice? Credete voi che l'onorevole Branca, il giorno in cui gentilmente accondiscendeva alla richiesta dei nostri colleghi, non doveva sapere che, se spendeva un milione e 200,000 lire, per lo meno due milioni rientravano nelle casse dello Stato, o sotto forma di diritti doganali e di quelle altre cento tasse che, come una cappa di piombo, gravano sulla nostra marina mercantile e ne impediscono l'esistenza e l'incremento?

Veniamo agli scali del Levante. Come vi dissi, noi non mandiamo in quegli scali che 20 o 23 navi in un anno. Il commercio marittimo però, ai giorni nostri, vive di continuità, di periodicità; non fa più assegnamento

sul mese, ma vuol sapere il giorno e l'ora dell'arrivo. Ora, quando si pensa che quei viaggi del Levante sono remuneratori solamente per quattro mesi, e che per otto mesi sono a pura perdita, dove troverete questa Fenice di armatore il quale vorrà collocare i suoi capitali a pura perdita per otto mesi, volgendo la prora dei suoi piroscafi verso lidi nei quali non avrà nulla da guadagnare?

Signori, fra gli entusiasmi generali, in Sicilia e con capitali siciliani, anni or sono, io vidi sorgere una Società, *La Trinacria*, che ebbe sovvenzioni, sebbene troppo modeste, dal Governo ed un'anticipazione di cinque milioni. Quella Società si prefiggeva di esercitare il commercio in certe grandi linee, in cui non aveva certo a paventare la concorrenza di altre linee sovvenzionate.

Dopo poco tempo (e badate a questa circostanza, o signori, e che non si ripeta per altre Società in questa Camera) il giorno appresso a quello in cui annunciava agli azionisti che avrebbero avuto un dividendo dell'8 o del 9 per cento, quella Società abbassava la bandiera, liquidava. Gran mercè che il suo ricco materiale restava in Italia!

Coi sussidi del Banco di Napoli e del Banco di Sicilia sorse, due anni or sono, l'*Italo-Britannica*; Società che dispone di uno splendido materiale, veloce e costruito con la maggiore accuratezza. Detta Società fa i viaggi da Palermo a Napoli e a Londra. E badate che dall'Inghilterra importiamo ogni anno quattro milioni di tonnellate di carbone e che su quei trasporti si pagano i premi.

Signori, l'*Italo-Britannica* non ha concorrenti, non ha Società marittime italiane rivali. L'anno passato però chiuse il primo esercizio con 50,000 lire sterline di perdita, ed oggi non naviga in buone acque. E potrei lo stesso affermare per molte altre Società, anche straniere, il di cui sistema d'amministrazione da taluno dei nostri vorrebbe prendere a modello; eppure da diversi anni quelle Società non danno verun dividendo ai propri azionisti! Ed allora se la decadenza della nostra navigazione libera è innegabile e quelle addotte non sono le cause vere della sua decadenza, vediamo, studiamo per iscoprire se non ce ne siano dell'altre.

E voi saprete che noi siamo in un'epoca di seconda completa trasformazione del materiale marittimo. La prima ebbe luogo quando alla vela si sostituì il vapore; oggi avviene

più che una trasformazione, una vera rivoluzione.

Il grande capitale dà ai suoi piroscafi capacità straordinarie, immense, e velocità prodigiose di cui prima non c'era esempio. Chi non ha assistito alla lotta spaventevole, che s'è ingaggiata fra le grandi Società marittime inglesi, la *Cunard*, la *Peninsulare*, l'*Inman Lin* e la *Wite Star*?

La *Inman Lin* dopo aver varato due immensi piroscafi, il *Teutonic* ed il *Majestic*; ha gettato in mare il *Campania*, piroscafo di 198 metri di lunghezza con 30,000 cavalli di forza e 22 nodi all'ora di velocità.

Credeva con quel piroscafo di avere completamente battuta la sua rivale, e di poter godere per molto tempo incontrastato il dominio dell'Atlantico.

Ma la *Wite-Star* non si dà per vinta: ricorre ai capitali americani, piega la fronte e si induce a costruire non più nei propri cantieri, ma nei cantieri americani. Pochi giorni ancora, e noi ne vedremo venir fuori due grandi colossi del mare, di 15 mila tonnellate di stazza, con 213 metri e 40 di lunghezza e 21 di larghezza, con 35 o 40 mila cavalli di forza e 24 nodi di velocità. Signori, in quei giorni l'Atlantico sarà attraversato da Southampton a New-York in soli 5 giorni! Ma vi ha ancora di più!

Noi dobbiamo accuratamente ricercare quale sia la causa vera e precipua della decadenza della marina libera, e la troveremo senza dubbio in quella facilità forse imposta dalle condizioni politiche, in cui ci siamo trovati, per la quale l'Italia ha sottoscritto dei trattati che accordavano alle bandiere dei principali Stati del mondo un'eguaglianza di trattamento che non è stata nè è corrisposta da nessuna reciprocità.

Ed infatti, tutte le nazioni del mondo nulla ci danno nei loro mari, tutto prendono in casa nostra. E voi vedete che nei nostri mari, dentro i nostri porti stessi e sotto i nostri propri occhi, esse si sono impadronite della maggior parte del commercio nostro d'importazione ed esportazione. Ed un dì più che l'altro con le numerose loro flotte stringono sempre più le loro spire e ci opprimono e ci soffocano!

Signori, queste purtroppo sono le cause vere alle quali dobbiamo attribuire i mali che deploriamo; e se avete aiutata l'agricoltura con speciali provvedimenti...

**Nigra.** In qual modo e quando?

**Palizzolo.** Coi dazi protettori sui grani, onorevole collega! ... ma perchè non vorrete fare altrettanto per le nostre industrie marinarie? Ci si dice: abbiamo i trattati! Non sarò certamente io che verrò a proporre di venir meno alla fede giurata alle altre nazioni! Ma i trattati un giorno avranno fine, intanto si ricorra a mezzi indiretti per alleviare le sventure della nostra libera navigazione, la quale non per la concorrenza delle nostre linee commerciali, ma per tutte le cennate cause unite insieme, si trova in condizioni infelicissime.

Ricordatevi, onorevoli colleghi, che i giorni della maggiore prosperità, ricchezza e potenza per l'Italia furono quelli in cui le sue navi altere, rispettate e temute solcavano i mari tutti dell'universo. Fate in modo che possano tornare tempi così belli!

L'Oriente non ha cancellato i ricordi e l'orma dell'operosità e del genio italiano, e dappertutto sorgono oggi colonie d'italiani; no, non manchi ad essi a quando a quando l'affettuosa vista della nostra bandiera, il saluto della patria lontana!

Ed ora mi sia concesso per poco di potermi intrattenere del servizio postale che tanto mi interessa.

Il precipuo requisito di un servizio postale è la velocità. Voi con questi contratti apparentemente venite in nostro soccorso perchè avete accresciuta la velocità della linea Palermo-Napoli e in proporzioni molto più modeste di quella delle linee tra la Sardegna e il Continente italiano, lasciando poi per tutte le altre linee una velocità di 10, 9 od 8 nodi all'ora.

Io ho detto « apparentemente » perchè è da sapersi che da parecchi anni su tutte le nostre linee postali e sulle commerciali ancora, la Società di *Navigazione Generale* ha destinati vapori di velocità maggiore sempre della contrattata. E di fatti vi ricordo solamente che sulla linea Palermo-Napoli, che coi nuovi contratti sarebbe la linea più celere, da gran tempo trovansi il *Candia*, il *Malta* e l'*Elettrico*, piroscafi tutti d'una velocità dai 14, 14 1/2 ai 15 nodi all'ora. Onde è, o signori, che siccome io so che coi nuovi contratti la *Florio-Rubattino* si atterrà fedelmente, rigorosamente alla esecuzione dei capitolati, e voi avete imposto che per tre anni dovrà durare la costruzione del nuovo materiale, la

conseguenza naturale che ne deriverà senza dubbio sarà questa, che per tre anni sulla Palermo-Napoli e per quindici anni sulle altre linee, le nuove Convenzioni non ci accorderanno un beneficio, ma forse ci faranno perdere quello che noi da tanti anni, non certo per magnanimità vostra o per generosità del Governo, godiamo. Per ciò, io sotto forma di proposta o di emendamento, prego il ministro e la Commissione di darmi le più formali assicurazioni che per tre anni sulla Palermo-Napoli e per 15 anni sulle altre linee non verrà diminuita la velocità che per avventura trovasi maggiore della contrattuale. Da qualcuno dei miei colleghi sentiva l'altro giorno darci il titolo d'incontentabili.

La Francia, infatti, non provvede, si è detto, al suo servizio del Mediterraneo, che con piroscafi di 10 nodi di velocità.

Signori, la Francia è padronissima di servirsi per il suo commercio di Marsiglia con i suoi arabi e beduini del deserto, o dei crumiri di Tunisi ai quali ha imposto il suo protettorato, di quelle biremi o triremi

con cui quel giusto

Figliuol d'Anchise a noi venne da Troia,

o con le caravelle sulle quali Cristoforo Colombo corse a scoprire il nuovo mondo. Io credo invece che le popolazioni marittime d'Italia abbiano diritto alle più affettuose e paterne cure del Governo e del Parlamento. Qui ho udito in cento occasioni da miei colleghi gridare e protestare contro il ritardo di pochi minuti nell'arrivo dei treni.

Qui si sono proposte ed approvate delle ingenti spese di milioni e milioni per *dirette* e *direttissime*, per il collocamento di doppi binari, per treni celeri e per treni lampi, e tutto ciò per accorciare certe distanze e renderne più breve la percorrenza; eppure siete in terra ferma! Degnatevi di riconoscere ben giustificata la nostra pretesa di vedere accresciuta la velocità dei piroscafi destinati ai nostri servizi postali, e pensate che quanto maggiore sarà la loro velocità, tanto più diminuiscono i pericoli, le sofferenze e i dolori di quanti ogni giorno sono obbligati per venire a voi di affidarsi al più instabile degli elementi. Se volete imitare le altre vicine nazioni, imitate il materiale che la Francia impiega per la traversata da Calais a Douvre, o quello che l'Inghilterra adopera per tenersi in continua relazione con le sue isole adia-

centi. Non troverete in quei servizi un piroscavo di una velocità inferiore ai 18 nodi e questa è la velocità che vi chiedo per la nostra principale linea, tanto più che ci troviamo a discutere dei contratti che avranno la durata di 15 anni! Gli esempi or ora invocati son quelli che meritano doversi imitare. Fatelo, e noi ve ne saremo riconoscenti e vi benediremo.

A rialzare le sorti dei cantieri nazionali ho visto che in questi contratti s'impone all'assuntore l'obbligo di dovere eseguire in Italia la costruzione del nuovo materiale ed ogni riparazione. Ed io ho voluto passare in rassegna fra di me stesso tutto il materiale di cui dispone la Florio-Rubattino, e, toltone un quarto od un terzo, che potrà essere alienato o distrutto, io credo che glie ne resti tanto da rappresentare una quantità doppia di capacità, e provveduta di tutte le virtù nautiche, che voi nei vostri contratti avete preveduto.

Eppure era con la rinnovazione delle Convenzioni marittime che noi sospiravamo di veder sorgere quel nuovo materiale richiesto dalle mutate condizioni del commercio e dagli accresciuti bisogni delle nostre popolazioni.

Si, con la rinnovazione in Inghilterra ed in Francia dei nuovi contratti si sono visti quei colossi di 8, 9 e 10,000 tonnellate, per cui quelle due nazioni destano, a buon dritto, l'invidia del mondo. La Germania è con l'ultimo contratto e con non scarse sovvenzioni che ha potuto creare una flotta di 1,250,000 tonnellate, e così superare di 250,000 tonnellate la sua avversaria, la Francia.

I migliori piroscavi del Lloyd austriaco datano dalla rinnovazione degli ultimi contratti.

Qual nuovo materiale voi ci date, o signori, con queste nuove Convenzioni? Tre piroscavi di 400 o 500 tonnellate e della velocità di quindici nodi all'ora; e poi qualche caldaia o lamiera nuova da sostituirsi a quelle vecchie e irrugginite.

Dal 1886, signori (è doloroso, ma certe verità non bisogna nasconderle), sono trascorsi sei anni, e la triste esperienza non ha giovato a nulla per noi.

Nel 1886 io vi provai, con dati statistici inconfutabili, che è follia sperare di rialzare le sorti dei nostri cantieri, fino a che voi non li metterete in grado di poter costruire a parità di condizioni dei cantieri di Francia e d'Inghilterra.

Allora, provai che, mettendo nel tempo istesso in costruzione in Italia, Francia ed Inghilterra un piroscavo, per esempio, di 3,000 tonnellate, con una macchina della stessa potenzialità, in Inghilterra l'armatore avrebbe una economia del 30 per cento, in Francia, con l'ultima legge del 1892, l'avrebbe del 35 o del 40 per cento. O dove volete trovar mai questo armatore che avrà tanto patriottismo, che, per poter ripetere a sè stesso: il mio piroscavo è opera italiana, vorrà rinunciare ad un guadagno del 30 per cento, che otterrebbe costruendolo in Inghilterra, o ad un guadagno del 40 per cento, che otterrebbe costruendolo in Francia? Imitate quelle nazioni, o signori; imitate quei provvedimenti che la Francia ha adottato e con cui è riuscita a far risorgere l'industria delle costruzioni navali, ed essa costruisce oggi anche per conto di altre grandi potenze; imitatela ed allora solamente potrete infondere nuova vita, e dare prosperità e ricchezza ai nostri cantieri navali. Ma questo non l'otterrete, facendo costruire tre piroscavi, in tre anni!

In principio del mio discorso dissi che, in certe circostanze, il naviglio delle marine sovvenzionate rende non solo possibile, ma efficace la difesa costiera.

Supponete, o signori, un naviglio militare, potentissimo per i suoi mezzi d'offesa e di difesa, e velocissimo, esso avrà bisogno di godere d'un'immensa autonomia; e perchè possa godere di questa autonomia, ha bisogno d'un altro materiale che lo rifornisca di carbone, di petrolio, di viveri e delle munizioni, ed anche lo serva con un perfetto sistema di informazioni.

Perchè un bastimento possa far parte di un naviglio ausiliario (e sono lieto che questo tema sarà più tardi trattato da persona più competente di me, l'onorevole Martorelli), un bastimento, dico, perchè possa far parte d'un naviglio ausiliario, dovrà avere 3,000 o 4,000 tonnellate di stazza, per lo meno, e dovrà possedere una velocità di 17 o 19 nodi all'ora.

Vedete cosa ha fatto la Francia, vedete cosa ha fatto l'Inghilterra.

La Francia non ha badato a spesa ed a sacrifici d'ogni genere, ed oggi ha una riserva navale con cui può imbarcare 80,000 uomini, per trasportarli ovunque; ed ognuno di quei piroscavi sa che il proprio armamento

è pronto sia a Brest, a Tolone, a Cherburgo, a Lorient o a Rachefort.

Negli ultimi giorni la Francia ha fatto una prova di mobilitazione navale ed è riuscita a meraviglia.

Vedete l'Inghilterra, la regina dei mari, che possiede i sette decimi di tutti i piroscafi dell'universo, che paga 18 milioni di sovvenzioni marittime; l'Inghilterra non ha guardato neppure a sacrifici per crearsi una potente flotta ausiliaria, ed oggi ne ha una che in 12 giorni per Suez, ed in 20 pel Capo di Buona Speranza, le permetterà di trasportare qualunque Corpo d'esercito alle sue più lontane colonie.

La Germania pure, le di cui coste trovansi così ben difese, non ha dimenticato che possiede delle colonie, ed ha oggi una flotta di 9 piroscafi da 4,000 a 9,000 tonnellate, con una velocità da 16 a 19 nodi all'ora.

Che cosa abbiamo noi? Poco o nulla. La Florio-Rubattino possiede molti piroscafi della capacità voluta, non uno però della velocità necessaria.

Ma quel che ha prodotto in me un senso certamente non piacevole si è che in questi contratti non è stato punto interpellato il ministro della marina. Ed a mio credere in essi l'accordo fra i ministri delle poste e della marina doveva essere intimo e completo, come lo fu quando erano allo studio le Convenzioni del 1887.

Però oggi vedo con piacere l'onorevole Racchia al suo posto ed è a lui che, con molta soddisfazione dell'animo mio, passo a rivolgere qualche parola.

Dopo 32 anni, onorevole ministro, noi ci troviamo nelle identiche condizioni in cui eravamo sotto i Borboni nel 1859, con la differenza che allora potevano infondere in noi qualche fiducia i forti di Siracusa o di Messina, e se in quest'ultima ai vecchi cannoni or non è molto ne furono sostituiti pochi ma più potenti, taluno ha insinuato che ciò fu fatto a rendere possibile al bisogno il ritiro sul continente italiano di tutte le truppe che alla scoppia della guerra si trovassero in Sicilia. E poi al 1859 non ci minacciava alcuno, ed oggi la guerra è all'ordine del giorno, può scoppiare da un momento all'altro, e scoppierà quando meno ci si pensa, l'ha detto il principe Bismarck.

Giorni sono qui, con apposite interpellanze, fatte da egregi miei colleghi, tra cui

il Dal Verme, di certo assai competente, si è parlato della difesa costiera, e delle fortificazioni di Biserta.

Non rientro nell'argomento che per poco, e quanto meno è possibile. Però non mi negherete che se la Francia con Tolone aveva una base di operazione che le permetteva d'abbracciare una parte del Mediterraneo, la sua base di operazione con Biserta si è allargata tanto che ora abbraccia tutti i nostri mari. Biserta, sia o no oggi la nuova Cartagine, sarà sempre una minaccia diretta contro l'isola di Sicilia.

Un tempo mi si ripeteva, che i destini d'Italia non si decidono in Sicilia. Sia pure, ma i destini d'Italia non si decideranno, per molto tempo ancora, nella valle del Po. E fino a quando lo scopo della guerra sarà quello di fare il maggior danno al nemico; se la Francia si trovasse (non venga mai questo giorno) in lotta con noi, il suo principale obiettivo sarà quello di ritardare per quanto è possibile la mobilitazione del nostro esercito, ed impedire che i nostri corpi vadano in Francia, in Germania, ai confini orientali dell'Austria-Ungheria, in quei campi su cui probabilmente avrà luogo il cozzo dei grandi eserciti d'Europa e saranno decise le sue sorti. La Francia quindi sentirà il bisogno di attaccarci dappertutto, e tentare di fare degli sbarchi.

Ma si è affermato che questi sono assai difficili e non da tentarsi. Ma anche le dimostrazioni o le minacce di sbarco vi obbligheranno ad accorrere coi corpi di esercito per opporvi ad ogni attacco sia pur serio o simulato e ciò potrà aver luogo tanto sui valichi degli appennini, quanto nel golfo di Napoli, tanto alla foce dell'Arno, quanto sulle coste della mia Sicilia.

Ed allora io sento l'obbligo di ricordarvi che tutte le nostre grandi e popolose città stanno in riva al mare e sono tutte indifese; e che non siamo più in quei tempi in cui si aveva la cavalleria di risparmiare le città aperte.

In questo secolo di progresso e di civiltà voi ben sapete, al cominciar delle ostilità, che cosa ci è riserbato. Ve l'han già detto e da gran pezza il Lamy nella *Revue des deux Mondes*, il *Journal des sciences militaires*, l'ammiraglio Aube nei suoi scritti e nei suoi discorsi nelle Camere francesi. Sottoporre ad angariche taglie, bombardare, distruggere le città marittime sarà uno dei precipui ob-

biettivi d'un potente numeroso naviglio militare nelle prime e forse non lontane guerre. E non è solo la Francia che promette queste carezze. Nel tema delle ultime esercitazioni navali inglesi la cattura di città indifese faceva parte non ultima di quelle esercitazioni. Dunque, voi dovete aspettarvi, dopo una dichiarazione di guerra, pur ammettendo impossibile uno sbarco, che le nostre città possano essere attaccate, bombardate, distrutte, o per lo meno sottoposte alle più angariche taglie.

*Navi, navi e navi!* esclamava, or non è molto, l'egregio ed illustre nostro ministro della marina. Sì, costruitene quante ne volete, ma le nostre navi, per quanto numerose e veloci, non avranno mai il dono dell'ubiquità. Per accorrere dalla Sardegna in Sicilia occorrono 15 ore, e il funesto ricordo di Alessandria è vivo ancora nella mente di tutti per dimostrarvi che non 15 ma 4 o 5 ore, coi potentissimi mezzi di distruzione di cui dispongono oggi le grandi flotte, bastano per distruggere barbaramente la più grande e popolosa città.

Signor ministro della marina, la discussione sulle fortificazioni di Biserta pria ed oggi questa sulle nuove convenzioni marittime han luminosamente provato come sia indispensabile che si provveda alla costruzione di quel materiale che deve servire come flotta ausiliaria al naviglio da guerra.

Voi non avete che due mezzi per provvedere a ciò: o farlo a spese del vostro Ministero, ed allora vi occorreranno 40 o 50 milioni, e quando sarà costruito dovrete essere alle spese di aumento del personale, di manutenzione, di riparazione, e via dicendo. Ma voi nel vostro bilancio, per quanto farete economie e ricerche non troverete che un milione e mezzo o due milioni tutt'al più. Quindi, non potrete costruirlo; ed avrete bisogno di 15 o di 20 anni, cioè, avrete anche voi un naviglio ausiliario in tempi in cui per la pace del mondo è a sperare che non si senta più il bisogno nè di navigli ausiliari, nè di flotte militari. Ed allora fate tesoro dello esempio che vi danno le altre nazioni; fatelo costruire dalle Società sovvenzionate, imponendo loro l'obbligo delle grandi linee marittime ed imponete quale materiale dovrà tenersi su di esse, e come e dove dovrà costruirsi. Questo materiale in caso di guerra vi sarà di immenso aiuto.

Signor ministro, non lasciate sfuggire così propizia occasione per colmare una lacuna fatale nel sistema nostro difensivo. Provvedete e presto, e non venga mai giorno in cui le nostre popolazioni dovessero imprecare a voi come a causa non ultima dei loro disastri, delle loro sventure.

Nel programma del presente Ministero io ho trovato, che parte non ultima di esso è la soluzione dei problemi sociali ed il venire in aiuto delle classi lavoratrici.

Ora come va, o signori, che in questi contratti io non veggio un cenno, una parola sola in favore degli impiegati delle nostre società sovvenzionate, che da 15 o 20 anni le servono e che per altri 15 anni sono chiamati a continuare l'onesta e proficua opera loro?

Signori, non si tratta di qualche centinaio di turbolenti infingardi, ma di 6000 laboriosi individui che danno pane a 6000 famiglie, a 25,000 persone!

Si è detto che essi pagano una tassa alla Cassa per gli invalidi della marina mercantile, che dà loro il diritto a ripetere una pensione nell'età cadente, od un sussidio in casi di sventura. A parte che la Cassa degli invalidi della marina mercantile non provvede in modo che risponda alle mutate condizioni ed agli accresciuti bisogni dei tempi, non è che un certo numero degli impiegati della Florio-Rubattino che paga quella tassa e che ha diritto a pensione.

Bisogna riflettere che c'è un esercito di impiegati nelle direzioni compartimentali, in quelle direzioni, che come i pani e i pesci della sacra scrittura, sono state raddoppiate. Avevamo prima il compartimento di Genova e Palermo; ed ora ho veduto, e con quale soddisfazione ben potete immaginarlo, aggiungersi Venezia e Napoli. Sieno esse le benvenute. Ma non si dimentichi un momento solo che Palermo ha diritto inconcusso ad essere davvero e non per mera forma *sede di Compartimento*. Menomare un tal diritto sarebbe una mostruosa ingiustizia, sarebbe la più vera ingratitudine. E confido che ciò non avverrà! Esistono centinaia di impiegati nello economato, nella ragioneria, nello ispettorato e sparsi in tutte le agenzie, in ogni parte del mondo: havvi uno stuolo immenso di camerieri, di cuccinieri, di *cabuzieri*, di mozzi e via dicendo, e poi 1200 operai della fonderia Oreteia, 500 dello scalo d'Alaggio. Ma è mai possibile che niuno voglia prendere a cuore

le loro sorti, e che per 15 anni ancora essi debbano vivere nella più amara incertezza del loro avvenire? No, o colleghi, non sarebbe degno del Parlamento italiano che alla scadenza dei nuovi contratti si ripeta agli impiegati tutti l'ingrato annunzio del novembre 1891: « se non si stipuleranno nuovi contratti, resterete tutti esonerati dal servizio! »

Signori, questo non deve avvenire, questo non avverrà. Io confido nella vostra giustizia, nella vostra alta moralità. Quello che avete fatto per le ferrovie fatelo per gli impiegati delle Società sovvenzionate; le linee dei piroscafi delle Società sovvenzionate non possono considerarsi se non come una continuazione delle ferrovie, e vogliate considerare che ben altri sono gli stenti ed i pericoli di chi vi serve sul mare. Io confido che l'onorevole ministro vorrà accogliere la mia formale proposta, che cioè: *sia creata una cassa pensioni per tutti coloro che trovansi ai servizi delle Società di navigazione sovvenzionate.*

Da ultimo dichiaro, che nel 1890, era allora ministro l'onorevole Lacava, io presentando la possibilità di una proroga, in una mia interpellanza, provai, quanto sarebbe stata dannosa al commercio ed ai pubblici servizi. Necessità che voi tutti sapete, imposero quella proroga; ma a quella ne tenne dietro un'altra, e di proroga in proroga oggi siamo venuti a dover discutere delle Convenzioni a sovvenzione troppo ridotta!

Io voterò contro qualunque altro differimento; contro qualunque altra proroga e contro nuovi studi; perchè si è studiato per 5 anni. Si è studiato anche troppo!

In coda alla relazione ho letto, non so se debbo chiamarla proposta od offerta, arrivata in questi ultimi giorni, e direi quasi con l'ultimo treno.

Lodo la Commissione che ve l'ha inclusa perchè ognuno di noi così ha potuto averne piena conoscenza.

Io non desidererei di meglio che ci fossero altre Società in Italia, le quali con un buon materiale, con forti capitali, volessero assumere, non i servizi della linea *A* o della linea *B*, ma di un intero gruppo.

Allora comprenderei ed avrei l'obbligo di prestar fede alla serietà dell'offerta; ma quando la veggio fatta senza un materiale efficace, o con materiale insufficiente, inadatto, antiquato e che forse fu noleggiato a mese; quando si presenta senza cauzione di sorta,

ed in essa si dice: concedetemi la linea *A* o la linea *B*, le più remuneratrici; ma, signori, è seria questa offerta?

Chi non sa che i servizi marittimi sono suddivisi ed appaltati a gruppi perchè gli utili d'una linea servono di compenso ad altra linea meno remuneratrice od assolutamente priva di utili?

Ma il contenuto della sedicente offerta e le circostanze tutte che l'hanno accompagnata, non debbono farci ritenere ch'essa altro non sia che un poco ingegnoso ritrovato, un espediente per giustificare la domanda di altri differimenti, di nuove proroghe?

E dopo ciò, atteso che il servizio postale è una necessità, imposta dalla posizione geografica dell'Italia nostra; e che non si possono interrompere le relazioni di qualsiasi genere un momento solo tra l'Italia insulare e la continentale, riflettendo che il 15 marzo scadrà il termine dell'ultima proroga e penso che non approvandosi questo contratto, si vedrebbero in un giorno solo 106 piroscafi abbassare la bandiera italiana, e seimila famiglie, vale a dire 24 o 25 mila individui restare senza pane, e milioni e milioni cesseranno dal circolare per la patria nostra; quando io penso quale danno apportò alla Sicilia la liquidazione della *Trinacria*, e che la liquidazione di questa immensa Società, una delle più poderose del mondo, sarebbe un disastro nazionale; come deputato e come cittadino io sento il dovere di votare a favore di queste Convenzioni che certamente nel mio discorso non ho molto benevolmente giudicate.

Ma se questo è il mio dovere oggi, mi conforta la certezza che ben altri saranno i doveri che sentiranno coloro che siedono a quel banco. (*Accennando i ministri*). Ed io reclamo da loro che mi sia data assicurazione la più formale che da domani in poi non si penserà ad aggravare il bilancio con nuovi stanziamenti, ma con le ricadenze che verranno dalla cessazione di taluni servizi appartenenti al Ministero delle poste, e dall'altra dipendente dal Ministero della marina per la scadenza della legge *sui premi*, si procederà a nuovi accordi, a nuovi patti. E da questi nuovi accordi e nuovi patti, io confido che sorga e presto quel nuovo materiale che risponda alle accresciute esigenze dei tempi; quel materiale che in pace ci dia il primato del servizio postale in tutti i nostri mari, ed in guerra un efficace aiuto al naviglio mili-

tare per difendere ogni città, ed ogni estremo lembo della patria nostra. (*Bravo! Bene! — Approvazioni — Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore.*)

**Presidente.** L'onorevole Tortarolo ha facoltà di parlare.

**Tortarolo.** Il disegno di legge ora in discussione sebbene abbia una vasta ed estesa portata non solo per gl'interessi che abbraccia, ma per la complicazione di tutti quei servizi dei quali è intessuta la sua compagine, tuttavia pare a me che possa esser espresso in una forma concisa, succinta e sintetica dalle seguenti frasi.

Si tratta di un contratto, nel quale il Governo accorda sovvenzioni di Stato ai suoi contraenti, i quali stanno per accettarle in corrispettivo di servizi da rendere, i quali tutti però si risolvono in trasporti marittimi.

Il concetto mi pare esatto ed anche la forma, con cui l'esprimo.

Ma, se vero è questo concetto, dovete ammettere che nella discussione di questo tema deve avere assoluto predominio la parte tecnica; e che non sarà risolto convenientemente tutto ciò, che vi si attiene, senza la luce, che possa provenire specialmente da coloro, che sono intendenti e nell'arte di costruire le navi, ed in quella di proporzionare le loro qualità allo scopo cui son destinate, da coloro insomma che possono vantare grande esperienza nella navigazione ed in tuttociò che costituisce il tecnicismo marittimo e marinaresco.

Il predominio del tecnicismo però non esclude che vi abbiano altri rapporti in questi medesimi contratti, sui quali anche da coloro, che, come me, sono destituiti di ogni competenza tecnica, possa essere portato un esame coscenzioso e un giudizio giustificato. Io perciò, intervenendo nella questione, dichiaro subito che seguirò la traccia, già stabilita dall'oratore, che mi ha preceduto; traccia, che si impone non solo per convenienza di metodo, tendente a conseguire maggiore chiarezza espositiva, ma si impone per la natura stessa delle cose. Occorre quindi separare profondamente ciò, che costituisce sovvenzione di Stato in rapporto ai servizi postali, da ciò, che costituisce sovvenzione di Stato in favore di servizi d'altra natura, chiamati commerciali e politici.

Consento coll'oratore che mi ha preceduto,

ed affermo io pure che quando si tratta di riunire punti fra i quali manchi ogni altro mezzo regolare e periodico di comunicazioni marittime atte a trasportare lettere e passeggeri, allora la sovvenzione dello Stato può essere non solo conveniente ed opportuna; ma spesso necessaria.

La necessità interverrà ogni volta che i centri da riunire siano degni di qualche considerazione sia per il loro numero di abitanti, sia per gl'interessi che si trovino aggruppati intorno ai medesimi centri.

In quanto dunque alla sovvenzione di Stato in ordine ai servizi postali, non è d'uopo di dimostrarlo, è accettata da tutti, è giustificata e qualche volta è imposta come sono frequentemente imposte molte misure d'ordine pubblico, nelle quali ogni ragione di economizzare la spesa deve essere sacrificata al supremo dovere di conservare inalterata l'economia generale dei rapporti sociali.

Su questo siamo tutti d'intesa.

Le ragioni però che mi portano a giustificare le sovvenzioni di Stato per il servizio postale, possono forse essere invocate per suffragare eziandio le sovvenzioni chiamate a proteggere servizi commerciali e servizi politici? Io non lo credo.

Raccogliendo l'interrogazione espressa nel discorso dell'eloquentissimo oratore che mi ha preceduto, noi tutti quanti quivi siamo stati dissidenti da lui, interrogati perchè diciamo se veramente abbiamo noi studiato le ragioni vere che suffragavano queste sovvenzioni commerciali e se possiamo noi produrre vevoli e non speciose obiezioni che ad esse si oppongano, risponderemo su questo tema; ma alquanto più tardi.

Per ora preferisco accennare a qualche cosa che, proiettando una luce poco favorevole sulle sovvenzioni postali e sulle commerciali indistintamente, a me non può piacere, e forse a molti non piacerà; la quale io anderò a ricercare intrattenendovi del modo stesso con cui il contratto ha assunto la sua forma, e dal suo primo periodo di gestazione attraverso alla lunga elaborazione successiva è poi venuto finalmente davanti al Parlamento. Alludo alla mancanza di quell'efficace correttivo compensatore di ogni eventuale errore, che consiste nella pubblica concorrenza.

Ho premesso che il tecnicismo predomina in tutta la congerie complicatissima di servizi, compensi, diritti ed obblighi, diluita nel grosso

volume che contiene il contratto. Onde i giudici più competenti, a mio credere, non sono veramente quelli i quali, nella dipendenza del Ministero delle poste e dei telegrafi, possono aver dato grande sussidio di consigli, di giudizi.

I più competenti, a parer mio, sono invece coloro i quali hanno consumato la loro vita studiando, indagando i fenomeni della navigazione, dell'industria marittima, dei commerci. Essi, per abitudine da lunga esperienza contratta, riescono a misurare con giusto intuito la equa corrispondenza che vi può essere fra tutti quei complicati ordinamenti di servizi da una parte, e tra un intero sistema di remunerazioni dall'altra.

Come si poteva interrogare il giudizio di questa gente, che è la più sperimentata, la più competente? Per me la traccia da seguire è segnata limpida e chiara negli ordinamenti dai quali è regolato ogni pubblico concorso; il quale del resto è prescritto obbligatoriamente in tutte quelle operazioni nelle quali lo Stato interviene per affidare ad altri l'esecuzione di opere fatte per suo conto, o la prestazione di servizi d'ordine pubblico pagati dal tesoro pubblico.

Voi mi direte: la pubblica concorrenza fu tentata e non rispose all'appello. È vero in parte, o signori; ma non è senza interesse rintracciare le cause del fatto.

Come si tentò provocare la pubblica concorrenza?

Si cominciò dallo ammettere a trattare della concessione dei servizi marittimi, coloro solamente, i quali potevano depositare la cauzione di venti milioni di lire in mano del Governo. È storia! Oppure era anche accettata, in sostituzione della cauzione di 20 milioni di lire, una flotta che potesse essere stimata pari in valore.

Poca nozione era necessaria intorno alle condizioni delle nostre industrie per sapere che nessuno, nel paese, era in grado di rispondere a quest'appello. Perciò a me pare che sia nostro dovere strettissimo di rifiutare ogni fiducia nella bontà di quelle Convenzioni che sono il parto male elaborato di gente così male informata ed ignara dello stato in cui versa la navigazione nazionale e l'industria marittima.

A questo sistema ne fu, più tardi, sostituito un altro.

Andato deserto l'appalto, si chiamò in-

vece a concorso per trattativa privata ognuno che volesse attendervi; ma vi fu, non mancanza assoluta di pubblicità, sibbene una pubblicità del tutto insufficiente.

Certo è che le persone, le quali potevano essere interessate, non conobbero questa seconda fase per cui passò l'appalto.

Ad ogni modo, se fosse stata data alla gara la più grande pubblicità, molti avrebbero potuto attendere all'appalto e corrispondere all'appello, purchè il contratto, cui erano chiamati, si fosse trovato in quelle condizioni che corrispondessero alle esigenze suggerite da una nozione esatta delle condizioni nelle quali versano le nostre industrie marittime.

Era necessario che fosse diviso il servizio di Stato, postale e non postale, in piccoli lotti, i quali fossero accessibili a coloro che possedevano navi più o meno numerose; era necessario che l'organizzazione del servizio fosse ripartita in gruppi indipendenti, con una distribuzione, studiata e preconcipita che scaturisse da una nozione esatta della quantità e qualità del naviglio nazionale.

Ora questo non fu fatto; e siccome non fu fatto, ne deriva che sarebbe grande temerità la nostra, e poco scusabile debolezza se ci lasciassimo condurre a sanzionare patti, condizioni e contratti sul valore e sulla portata dei quali ci manca l'apprezzamento della gente più sperimentata e più competente. La nostra responsabilità diventa tanto più grande in quanto che avvertiti della mancanza, avremmo, peccatori impenitenti, chiuso volontariamente gli occhi per non vedere la luce.

È notate un'altra avvertenza: se proprio il criterio marinaresco deve predominare in questa materia, come mai avviene che sono mancati a noi quei lumi i quali avrebbero potuto giovare moltissimo ed imprimere in noi qualche maggior incoraggiamento e fiducia, se, oltre al vedere il contratto firmato dal ministro delle poste e dei telegrafi, oltre al vederlo firmato anche da quello delle finanze, vi avessimo trovata, a nostro conforto, la firma eziandio del ministro della marina? — Si tratta essenzialmente di trasporti marittimi: noi non sappiamo che cosa ne pensi il ministro tecnico e speciale di questa materia.

Una opinione autorevolissima sul tema complicato era stata emessa dalla Commissione parlamentare creata nel 1882, la quale aveva

consigliato al Governo di non concedere sovvenzioni commerciali. Ma il consiglio venne posto in non cale.

Altra opinione autorevole era stata emessa dalla Commissione Reale creata nel 1887, opinione molto lodevole intorno ai sussidi postali. Furono consigli del pari posti da banda.

In una questione essenzialmente marinaresca si volle procedere con la guida della scarsa luce che poteva provenire dalla burocrazia dei Ministeri delle poste e delle finanze: si escluse il ministro della marina, si escluse il supremo correttivo che poteva, ad attenuare gli errori, essere apportato dalla pubblica concorrenza.

Per me è un cumulo di vizi gravissimi, il quale mi rende non solo sfiduciato, ma risolutamente oppositore; perchè i vizi voluti susciteranno giudizi eccessivi ed intemperanti nel pubblico; perchè, lo ripeto, tuttocìò diffonde una luce non favorevole sopra qualsiasi condizione del contratto, sia essa di natura postale, sia essa di natura commerciale.

Ora, venendo alla questione delle sovvenzioni commerciali, risponderò alle domande che dall'onorevole Palizzolo furono, come dissi più sopra, indirizzate a noi oppositori dichiarati e convinti.

Abbiamo cercato invano ragioni valedoli a giustificare la sovvenzione di Stato in favore dei servizi commerciali, e neanche abbiamo fede che il mezzo stia in proporzione dello scopo troppo indeterminato e sfuggibile, quando si tratta di sovvenzioni da accordare ad un sistema di navigazione politica.

Vi hanno invece obiezioni gravissime da produrre quando si tratta della navigazione commerciale: delle quali alcune possono essere o mitigate od aggravate a seconda delle disposizioni contrattuali. Di queste parleranno altri oratori che possedano tutta quella competenza tecnica, senza della quale è impossibile apprezzare, in giusta misura, la maggiore o minore bontà, il maggiore od il minore difetto delle cose essenzialmente relative.

Altre obiezioni vi hanno invece, le quali stabiliscono in modo assoluto i difetti; e queste, potendo essere prodotte e giudicate con la semplice guida del buon senso comune, non perderanno il loro valore per ciò solo che sieno trattate da chi non è marinaio. Le espongo categoricamente.

La sovvenzione di Stato nella navigazione

commerciale, inconciliabile sempre con i buoni principii di pubblica economia, assume la pessima di tutte le forme possibili, quando è regolata in proporzione del cammino da percorrere.

I contratti che ne nascono non potranno mai perdere il loro vizio originariamente congenito, qualunque possano essere le buone intenzioni del Governo che accorda, e la buona volontà dei suoi contraenti che ricevono la sovvenzione.

Il vizio congenito sta in ciò che la nave sovvenzionata ha adempiuto all'obbligo contrattuale quando ha battuto il mare sulla linea marittima prescritta. Poco importa che batta in pieno carico, poco importa che lo batta a vuoto, in zavorra.

Nessun stimolo coattivo nasce dal contratto, acciocchè la nave asporti od importi merci e derrate; la qual cosa potrebbe soddisfare a molti interessi nazionali. Nessun impedimento nasce dal contratto ad impedire che la nave da noi sovvenzionata serva invece a favorire l'espansione e l'ingrandimento degli interessi stranieri in detrimento dei nostri.

Perciò non è a meravigliare che di 160 mila tonnellate le quali rappresentano approssimativamente, per gli ultimi tempi, il movimento annuale tra l'Italia e l'estremo Oriente, appena la quarta parte sia stata trasportata dalle navi da noi sovvenzionate, ed i tre quarti rimanenti da navi libere. È una conseguenza del contratto: — era indifferente alle navi sovvenzionate navigare a vuoto od a pieno — avevano soddisfatto al contratto perchè avevano scrupolosamente flagellato le onde sul preciso itinerario contrattuale.

Non è a meravigliare se nel 1889 la sovvenzione italiana giovò all'espansione dei prodotti francesi fino al punto di permettere che le navi, cui era data, trasportassero da Marsiglia alle Indie 6100 tonnellate di merci: quantità poco inferiore alle 6500 tonnellate che nella stessa direzione furono trasportate da tutti i porti italiani presi assieme. E fu somma grazia dei sovvenzionati, d'aver favorito l'espansione dei nostri prodotti circa altrettanto che quella dei prodotti francesi. Potevano, a rigor di diritto, non trasportare una sola tonnellata delle nostre produzioni. Non erano pagati per questi intenti — erano pagati per correre sull'itinerario prescritto,

ed avevano religiosamente adempiuto alla loro obbligazione.

Non è a meravigliare finalmente se la sovvenzione italiana ha posto in grado le navi che ne erano beneficate, di trasportare dal levante e dall'India i semi oleosi a Marsiglia facendo pagare per ogni tonnellata un prezzo inferiore di dieci lire a quello imposto ai porti italiani molto più vicini all'origine. Adempievano al contratto perchè correvano sulla linea prescritta, anzi abbondavano nello adempimento poichè, aiutati dalla nostra sovvenzione, potevano correre fino a Marsiglia nello intento sopra indicato.

Dissi testè che, allo scopo di stimolare tra due determinati punti la estensione dei traffici o di premiare gli scambi intervenuti, male corrisponde il mezzo di premiare la nave che batta il mare in quella determinata direzione, senza che siavi stimolo coattivo a batterlo in zavorra anzichè in pieno carico.

Non vorrei essere frainteso parlando di stimoli coattivi: poichè la coazione che può entrare nel sistema di idee ch'io non divido, dovrebbe, per minorare gli inconvenienti di ogni sovvenzione, essere sempre un'azione indiretta; come sarebbe quella per la quale il Governo commisurasse la sovvenzione non al cammino percorso dalla nave, ma principalmente al peso della merce portata.

Contro vizi fondamentali di questa natura poco giovamento può derivare dalle migliori disposizioni che venissero stabilite ed in ordine alla bontà del materiale nautico, od alla maggiore o minore velocità ad esso prefissa, o dal numero più o meno frequente di viaggi o di scali da toccare, o finalmente da un congegno di tariffe saggiamente vagliato e studiato.

Questi temi assumono grande importanza, e devono essere presi in esame soltanto quando i principii del contratto sono sani. Quando vi è invece un vizio originariamente congenito, gli effetti ne saranno ripercossi in tutte le sue applicazioni; nè artificio alcuno varrà a cancellarne le conseguenze.

Ed ora vi segnalo un secondo ed analogo vizio, congenito ed inseparabile dalla forma delle proposte sovvenzioni commerciali.

Accenno alla loro grande durata. Si tratta di quindici anni.

Nell'ordine naturale delle cose, nulla è più mutabile dello indirizzo delle correnti commerciali. Oggì la convenienza può spingere

a Calcutta, domani a Rangoon, un altro momento alle Antille. Lo studio di questa instabile corrente, l'educazione dell'intelletto ad intuirne la tendenza prossima, forma la infaticata preoccupazione degli armatori più intelligenti, ed è spesso causa feconda di remunerazione fortunata ai più avveduti.

Ora non vedete voi in quale contraddizione di termini andiamo noi cadendo quando, per un indirizzo di sua natura variabilissimo, per un movimento essenzialmente instabile nella tendenza, nella direzione, noi pretendiamo che resti assegnata una strada rigidamente prestabilita ed invariabile durante lunghi periodi contati non per anni ma per più lustri?

Un terzo vizio congenito ai contratti di sovvenzione commerciale deriva dall'erronea opinione per la quale moltissimi credono essere le linee commerciali fonte e causa determinante di traffici, mentre nel fatto esse possono esserne soltanto l'occasione.

Egli è certo che l'attività dei mutui rapporti e degli scambi tra grandi centri commerciali, che si trovino già riuniti tra loro dalla più praticabile e dalla più economica di tutte le vie di comunicazione, che è la strada del mare, dipende essenzialmente dalla natura delle produzioni e dei consumi propri dei centri stessi. Nessun artificio può mutar questa legge.

E quando, approfondendo tesori per far correre navi tra l'uno e l'altro centro, crediamo stimolare gli scambi e spingerli al di là della misura determinata da detta legge, noi fabbrichiamo a noi medesimi molto assicurate le più grandi illusioni.

Così le vostre Convenzioni marittime alimentarono per lunghi anni comunicazioni regolari tra Livorno e Bastia. In qualcuno di questi anni le navi sovvenzionate non riuscirono a trasportare in Bastia una diecina di tonnellate di merci.

Potete voi immaginare prova più evidente ed atta a dimostrare l'assoluta impotenza delle comunicazioni sovvenzionate per aumentare la misura naturale nella corrente dei traffici?

Per abbondare negli esempi porterò l'attenzione vostra su quanto è avvenuto tra Venezia ed il mercato orientale.

Il movimento annuale medio di un quinquennio, sui vapori sussidiati della *Peninsula*, fu tra Venezia-Alessandria e Bombay di 1742 tonnellate.

Ripeto che io alludo al solo commercio portato nelle navi sovvenzionate, e che in detta cifra è compreso il movimento di andata e quello di ritorno. Il rimanente traffico, che fu certamente assai più importante, si svolse portato da navi non da noi sussidiate.

Le sovvenzioni durano da molto tempo sulla linea percorsa dalla *Peninsulare*: e se proprio la esistenza di comunicazioni regolari, periodiche e sovvenzionate avesse avuto mai il potere di promuovere, provocare lo sviluppo e l'aumento degli scambi, il traffico non sarebbe rimasto ai limiti di queste colonne d'Ercole segnate da 1742 tonnellate.

Io mi auguro che questo scambio si decupli; ma sono sicuro che quando questo bene auspicato augurio sarà per verificarsi esso sarà dovuto a cause ben più feconde ed efficaci che non l'esistenza o la mancanza di qualche linea regolarmente e periodicamente percorsa da navi sussidiate.

Non è inutile avvertire che se il traffico portato da queste navi continuerà a star nei limiti delle 1742 tonnellate, siccome noi daremo a quelle l'annuale sussidio di 800,000 lire, così il trasporto di ogni tonnellata su quella linea finirà per costare all'erario pubblico quattrocento settanta lire.

**Galli.** Lei non ha letto le statistiche.

Non si può lasciar passare una bestemmia simile.

**Tortarolo.** Può essere che non abbia letto le statistiche dell'onorevole Galli; leggo però la statistica più autorevole, che è quella pubblicata dalle autorità costituite o dalla Compagnia sussidiata. La fonte mi pare abbastanza autentica...

**Galli.** Lo vedremo domani. Non si combatte così una città.

**Presidente.** Ma non interrompa. Parlerà al suo turno.

**Tortarolo.** Dispostissimo a prendere lezioni sul modo con cui si combatte...

**Galli.** Dispostissimo a dargliela gratis e volentieri.

**Tortarolo.** Riconosco però che nell'ordine della discussione avendo io la precedenza nel parlare, l'onorevole Galli dovrà rinviare le sue prove didattiche ancora per qualche momento: fino a quando cioè egli avrà a sua volta facoltà di parlare.

Del resto, ho voluto segnalare queste cifre all'attenzione vostra con la certezza che ognuno di voi saprebbe organizzare la sconsigliata

spesa in forme più razionali, affinché venisse a ridondare in favor di Venezia e dell'Adriatico un premio più fecondo, ed un guadagno ben più largamente remuneratore.

La navigazione non sovvenzionata provide egregiamente al traffico considerevolissimo tra quel porto e gli scali orientali: la marina sovvenzionata, la quale non partecipò nel movimento che in parte assai minore, avrebbe dovuto assorbire il tutto o la maggior parte se fosse vera la tesi dei miei avversari; cioè, che la linea commerciale sovvenzionata costituisce non la semplice occasione, ma il movente e lo stimolo all'aumentare dei traffici.

Nella serie degli errati concetti con i quali è propugnata la tesi dei nostri avversari, segnalerò ora il pregiudizio di credere che sotto il regime delle sovvenzioni commerciali le navi sovvenzionate potranno tener più bassi i noli, di quello che non lo potrebbero senza la sovvenzione.

Lo scopo è certamente lodevole; ma il mezzo è assolutamente inadeguato a raggiungerlo. Per poco che vogliate meditare sulle leggi che determinano il prezzo corrente delle merci, derrate, servizi, trasporti, voi comprenderete che i noli marittimi non possono sfuggire alla legge generale che regola i valori delle cose.

Le sovvenzioni commerciali, date ad una gran Compagnia di navigazione, riusciranno a ribassare i noli marittimi non più e non meno di quello che, ad abbassare il prezzo del pane in Italia, riuscirebbe qualche milione di sussidio dato ogni mese ad uno tra i tanti panificatori del Regno.

Credete voi che il prezzo del pane abbasserebbe? O non credete invece che il panettiere sovvenzionato, messa in tasca la sovvenzione, continuerebbe a vendere il pane allo stesso prezzo che sul mercato italiano correbbe determinato dalla legge della domanda e dell'offerta?

Così è dei noli marittimi: nè i congegni di tariffe, architettate con sagacia e previdenza, possono guari mutare il fondo delle cose. Non possono questi artifici agir più oltre di quanto avveniva una volta con l'artificio di mete e calmieri. Potevano bensì questi provvedimenti stabilire prezzi convenzionali ed invariabili alla vendita del pane, ma non potevano fare sì che il pane, ad ognuno che amasse fabbricarselo, costasse nè più nè meno del suo prezzo naturale.

Del resto non riuscirà discaro alla Camera conoscere le opinioni che su questo tema furono enunciate dal commendatore Laganà; il quale, dirigendo una delle Compagnie sussidiate, anzi la maggiore, può reclamare autorità di studio e corredo di grande esperienza sui noli di tutti i mari.

Non essendo egli, come sono io, avversario delle sovvenzioni di Stato, non è per conseguenza sospettabile di voler favorire la mia tesi neanche in virtù di quell'interesse che nasce dalla comunanza di idee.

Il mio amico carissimo, l'onorevole Bettòlo, che ha nei tempi addietro trattato in quest'Aula con insuperabile competenza le Convenzioni marittime, e che ci farà sentire fra poco il risultato dei suoi studi ulteriori, riferì nella tornata dell'8 giugno 1892 le opinioni del direttore della Società Generale di navigazione. Io le trascrivo dal discorso dell'onorevole Bettòlo.

Dice adunque il commendatore Laganà che « *la concorrenza determinata da migliaia di piroscafi inglesi obbligati per ritornare in patria a traversare il Mediterraneo, fa sì che le merci vengono trasportate ai nostri scali a noli bassissimi.* » « *Ed è così,* soggiunge l'egregio autore di quella pubblicazione, *che poté determinarsi il disastroso ribasso dei noli da molti punti dell'Asia, non meno che dalle regioni del Mar Nero, Egitto e Levante in generale, verso tutti i porti continentali del Mediterraneo e dell'Atlantico.* »

Non potrebbe essere riconosciuta con termini più espliciti ed efficaci la verità della teoria che io testè enunciava.

Il prezzo dei noli sarà sempre determinato dalla domanda e dall'offerta sul mercato. La sovvenzione di Stato è impotente ad alterare la legge economica.

Chiamerò ora la vostra attenzione sopra un altro pregiudizio sfruttato con lo scopo di apportare giustificazione, favore e credito al sistema delle sovvenzioni commerciali. Consiste esso in uno specioso ragionamento formulato così:

Le ferrovie trovano la loro continuazione sul mare; e siccome si approfondono tesori per costruire ferrovie, così conviene approfondire tesori per sovvenzionare linee di navigazione commerciale.

« Il mare è la continuazione delle ferrovie » così diceva a me, discepolo convinto, nella tornata del 22 dicembre 1891 un eloquentissimo oratore patrocinante le sovven-

zioni: e ne deduceva poi la conosciuta conseguenza.

Sebbene sia passato molto tempo da allora in poi, confesso in verità di non essere ancora riuscito a comprendere qual nesso logico esista, tra l'essere il mare una continuazione delle ferrovie, e l'obbligo nel Governo di approfondire danari in sovvenzioni speciali. Per me v'è lo stesso logico legame che vi sarebbe tra queste altre due proposizioni: il mare è la continuazione delle ferrovie, dunque la moglie del portiere domani partorirà un maschio. (*Si ride.*)

Non ce n'è di più! Non sempre però il rigore della logica arriva nelle popolazioni a vincere le impressioni sbagliate.

I pregiudizi di questa natura hanno molta potenza di espansione.

Imperocchè molti, colpiti dalle ingenti spese fatte dal Governo allo scopo di creare tra due grandi empori terrestri una strada ferrata, colpiti da questo spettacolo ripetuto, e con frequenza ed in grandissima scala nel nostro paese, colpiti dai miracoli delle ferrovie, fatte quasi sempre a spese del Governo, sentono il bisogno di spingere quest'ultimo a far qualche cosa eziandio tra empori marittimi posti a distanze grandissime.

E siccome il Governo può bensì creare una strada di ferro, ma non può creare quella strada, che è la più facile, la più economica di tutte le possibili, cioè l'ampio mare, il quale già esiste a suo posto, così sembra razionale che il Governo qui pure faccia sentire la sua azione e dia sovvenzione e privilegio almeno a qualcuno tra i tanti che solcano in vario senso la facile e sconfinata via.

Segnalerò finalmente un ultimo pregiudizio evocato comunemente a favorire la tesi dei miei contraddittori. Esso è celato nelle seguenti proposizioni: Le altre nazioni accordano le sovvenzioni commerciali, dunque noi dobbiamo accordare sovvenzioni commerciali.

L'esempio altrui, che spesso è degno di imitazione nell'ordine morale delle cose, che sempre conduce a bene i destini umani quando si tratta di riprodurre alte manifestazioni di virtù individuale, raramente approda ad uguali risultati quando si tratta dell'ordinamento di interessi materiali.

L'imitazione ivi non è buona guida; ed io desidero che noi consultiamo nei nostri interessi, soprattutto la nostra storia.

Ora in materia di navigazione sovvenzionata, abbiamo la storia degli ultimi 30 anni, che avendo smentito tutte le previsioni, tutte le speranze, nessuna esclusa, le quali erano pomposamente enunciate in Parlamento e fuori, non danno ragione a coloro i quali persistono e continuano a dirci: « Tutte le altre nazioni danno sovvenzioni, dunque sovvenzioniamo. »

Finalmente però è venuto un documento ufficiale, la relazione redatta con tanto amore e con tanta competenza dal mio onorevole amico Cocco-Ortu; il quale vi dice invece che non tutte le nazioni danno le sovvenzioni d'ordine commerciale. Onde la prima parte della proposizione dei miei avversari è solennemente smentita.

Nella sua relazione (pagina 12) si legge che nè l'Inghilterra, nè la Germania, nè la Spagna (ed aggiungo io, nè la Grecia) danno sovvenzioni di quest'ordine; le danno invece la Francia e l'Austria.

E sapete voi quali sono le conseguenze di queste sovvenzioni? Sentite che ne pensa lo stesso relatore a pagina 10: egli afferma che dal 1881 al 1890 l'aumento della marina francese fu poco più di 2 mila tonnellate e quello della austriaca fu *minimo*.

La Germania che non dà sovvenzioni commerciali, aumentò in sei anni la sua marina a vapore di trecentomila tonnellate. L'Inghilterra, che neanche dà sovvenzioni commerciali, l'aumentò nello stesso tempo di un milione; e la Grecia, che si attiene al medesimo sistema, vede la propria marina a vapore progredire con sì rapido aumento da meritare l'invidia dell'Italia.

Io non dirò *post hoc, ergo propter hoc*: ma d'altra parte mi importa stabilire colla dimostrazione dei fatti che è un grave pregiudizio quello che si affaccia comunemente, quando si afferma che gli altri paesi accordando sovvenzioni commerciali, promuovono l'aumento della loro marina. La verità di fatto è che ogni dove esse non sono accordate ivi la marina libera fiorisce, dove sono accordate deperisce.

Ora, rimpetto ad un cumulo di errati pregiudizî, rimpetto ai più esiziali vizî originari e congeniti nel contratto, io affermo, ripetendomi, che le magagne non si potranno mai correggere con qualche modificazione ai capitoli. Finchè non muterete l'origine ed i principî generali del contratto, gli errori, le anomalie, l'insipienza faranno sentire i loro

effetti in tutte le sue ultime estrinsecazioni. Perciò stimo lavoro superfluo ed infecondo spingere l'esame critico sulle particolari modalità scritte nei capitoli. Quando il materiale destinato a costituire l'edificio, è tutto materiale di rifiuto, è inutile discutere sulla distribuzione della fabbrica.

Pria di finire desidero però intrattenere la Camera per pochi minuti, sopra un tema degno di molta attenzione.

Ho domandato a me medesimo quali furono le conseguenze finanziarie, quale fu la breccia lasciata nel tesoro dello Stato da un sistema di cose che dura ormai da 30 anni: e per conoscerne il vero e reale risultato, ho proceduto così. Se ho errato, voi mi correggerete.

È una quistione di storia e non di critica storica: essa esclude perciò, ogni elasticità d'interpretazione, ammette soltanto la cronologia dei fatti quali essi sono intervenuti.

Prendo le mosse da due considerazioni dalle quali è dominata tutta questa ricerca. L'una è, che il nostro bilancio attivo, in questo lungo periodo di tempo, non si è trovato mai nella condizione di provvedere alle spese del bilancio passivo con le sole risorse stabili e regolari, quelle cioè le quali ritornano, con periodico intervallo annuale, a figurare sempre nella entrata. Le porte del debito non furono mai chiuse; e sebbene venga di sovente spesa, come buona, la frase che dice essere chiuso il gran libro del debito pubblico, tuttavia la frase non ha impedito nè la emissione delle obbligazioni ferroviarie, nè altre operazioni che sotto diverso casato dissimulano i legami della più pura consanguineità. Facile ne deriva la dimostrazione che le sovvenzioni marittime furono pagate con danaro preso ad imprestito.

La seconda considerazione da cui prendo le mosse è questa. Lo Stato ebbe sempre a pagare ben alto l'interesse ai suoi creditori. In una celebre emissione al 5 per cento, siccome non riceveva più di 60 lire per ogni cento di debito contratto, così egli pagava e paga tuttora l'otto ed un terzo per cento. Non vi è esagerazione nell'ammettere che egli pagò e paga tuttora l'interesse del 6 per cento a coloro dai quali ebbe il danaro profuso nelle sovvenzioni.

Ciò premesso, ecco come sono intervenute le cose.

Quando lo Stato pagò la prima somma ai sovvenzionati egli si valse di danaro mutuato: e, appena trascorsi sei mesi, pagò ai mutuanti l'interesse con danaro proveniente a sua volta dalle fonti del debito. Dopo un altro semestre pagò puntualmente sulla somma primitiva, aumentata del relativo interesse, la pattuita annualità: e si valse di danaro avente la medesima origine. E così per ogni semestre successivo la cosa ha continuato fino ad oggi, e continuerà fino a che il debito pubblico non venga estinto.

Ciò che è successo per la prima rata di pagamento verso i sovvenzionati, è successo per la seconda, per la terza, e per tutte le successive.

In questa forma uscirono realmente dal tesoro dello Stato, in causa delle sovvenzioni, somme veramente enormi.

Questo è il risultato storico dei fatti veramente avvenuti: ed io non vorrei che, per menomarne il gravissimo significato, si venisse a confondere la realtà delle cose avvenute, con l'ipotetico calcolo prodotto spesso per ischerzo, col quale si dimostra che un centesimo di lira, messo a frutto composto, sarebbe convertito, dai tempi in cui venne costruito l'anfiteatro Flavio fino al secolo decimonono, in milioni e miliardi.

No, non è questo il calcolo da me proposto. Se così lo avessi fatto, pronte e facili sarebbero state le obiezioni per distruggerlo.

Basterebbe opporre che la sola custodia, attraverso ai secoli, di quel crescente capitale aumentato, avrebbe imposto la spesa di somme maggiori del presunto capitale. No, io non ho portato all'esame della Camera la puerilità di conteggi di tale natura. Ho conteggiato solo somme che effettivamente il tesoro dello Stato ha pagato in 30 anni, cioè dal 30 giugno 1862 fino al 30 giugno 1892.

Ho raccolto in apposito quadro, (*Vedi a pag. 1576*) che domando poter riunire nella stampa degli atti, tutte le particolarità del conteggio.

Così vi si trovano le somme pagate alle Società sovvenzionate quali risultano dai bilanci consuntivi dello Stato, gli interessi in ragione del 6 per cento conteggiati però al 3 per cento ogni semestre, poichè ciò corrisponde ai pagamenti fatti dal tesoro e finalmente l'ammontare di tutta la spesa.

Da questo conto risulta che lo Stato ha

pagato la somma di lire 677,701,899. Continuate per quindici anni ancora a pagare queste sovvenzioni, e voi arriverete al miliardo. Giustizia vuole però che io avverta che non si sarebbero potute sopprimere le sovvenzioni postali; nessuno potrebbe neanche pensarlo. Quindi è giusto detrarre da detta somma la corrispondente parte. Ebbene, fatta questa detrazione, ammesso che ne venga assorbita la quarta parte della spesa totale, rimane sempre da conteggiare fra le spese perdate più d'un mezzo miliardo.

È un'egregia somma che varrebbe a creare un'altra flotta da guerra, chè l'attuale non costa finora che 500 milioni.

È un'egregia somma che basterebbe a tentare, su linee migliori e più corrette, l'operazione che affrontò il Magliani, quando volle abolire una delle più acerbe piaghe nostre, quella del corso forzoso, ed a ripristinare perciò la circolazione metallica. Certo sarebbe bastata a prevenire infinite angustie della pubblica finanza ed a sottrarci più d'una volta a catenacci che si accumulano sopra catenacci, dai quali derivano tanti e così gravi sacrifici al paese.

Quando riconosco l'infecondo risultato ottenuto dalle sovvenzioni, sono inclinato a scusare, e scuso, coloro i quali, vedendo in altri tempi sereno l'orizzonte, speravano, promettevano e sussidiavano. Scuso quindi le sovvenzioni accordate nel 1862, e scuso ancora quelle accordate nel 1877; ma noi, edotti da un'esperienza che durante un terzo di secolo accumula risultati ognora più sfavorevoli a misura che si va protraendo la prova, se voteremo il disegno di legge, avremo meritato il destino di colui che s'illude d'aver rimosso il pericolo quando abbia chiuso volontariamente gli occhi per non vederlo.

La mia opinione è adunque ben stabilita. Il contratto è per me giudicato.

Non mi dissimulo però che le deliberazioni troppo rigide ed inflessibili non corrispondono forse alle tendenze, alle disposizioni della maggioranza della Camera, nè ai tempi.

Riconosco inoltre che trent'anni di esistenza, in un contratto di questa natura, non possono a meno di aver finito per creare estesissimi interessi, cresciuti bensì all'ombra del privilegio e del monopolio, ma cresciuti all'ombra di una legge che il Parlamento ha votata.

Riconosco che due successivi Ministeri hanno confermato i contratti, e con variazioni, di cui va dato loro lode, hanno notevolmente modificato le Convenzioni; onde essi hanno creato legittime aspettative sulla continuazione del contratto.

Riconosco finalmente che l'industria nostra non è ancora in quelle condizioni da potere affrontare un ordine nuovo di cose, un più razionale indirizzo dei servizi di Stato, un concorso bastevole a redimere da ogni mono-

polio, da ogni privilegio, ed ha bisogno di tempo sufficiente per prepararvisi.

Onde io darò il mio voto per respingere nudamente e semplicemente le Convenzioni; quando però non possa prevalere il partito di accordare loro una vita cortissima, limitata a quel breve tempo che è necessario perchè la liquidazione degli interessi stabiliti possa compiersi senza troppo gravi rovine. (*Bravo! Bene! — Approvazioni — Vari deputati si congratulano con l'oratore.*)

## Ammontare delle somme e relativi interessi composti al tre per cento ogni semestre che aggravarono il

1	1862	1° Semestre	Speso in capitale . . . L.	2,683,575. 42			Speso interessi per . . . L.	Semestri 61
2	»	2° Id.	Id. . . . .	2,683,575. 43	5,367,150. 85		Id. . . . .	Id. 60
3	1863	1° Id.	Id. . . . .	4,098,094. 68			Id. . . . .	Id. 59
4	»	2° Id.	Id. . . . .	4,098,094. 68	8,196,189. 36		Id. . . . .	Id. 58
5	1864	1° Id.	Id. . . . .	4,100,632. 78			Id. . . . .	Id. 57
6	»	2° Id.	Id. . . . .	4,100,632. 78	8,201,265. 56		Id. . . . .	Id. 56
7	1865	1° Id.	Id. . . . .	3,955,474. 76			Id. . . . .	Id. 55
8	»	2° Id.	Id. . . . .	3,955,474. 76	7,910,949. 52		Id. . . . .	Id. 54
9	1866	1° Id.	Id. . . . .	3,404,176. 71			Id. . . . .	Id. 53
10	»	2° Id.	Id. . . . .	3,404,176. 72	6,808,353. 43		Id. . . . .	Id. 52
11	1867	1° Id.	Id. . . . .	3,066,205. 80			Id. . . . .	Id. 51
12	»	2° Id.	Id. . . . .	3,066,205. 80	6,132,411. 60		Id. . . . .	Id. 50
13	1868	1° Id.	Id. . . . .	3,112,478. 14			Id. . . . .	Id. 49
14	»	2° Id.	Id. . . . .	3,112,478. 14	6,224,956. 28		Id. . . . .	Id. 48
15	1869	1° Id.	Id. . . . .	3,109,221. 66			Id. . . . .	Id. 47
16	»	2° Id.	Id. . . . .	3,109,221. 67	6,218,443. 33		Id. . . . .	Id. 46
17	1870	1° Id.	Id. . . . .	3,320,811. 67			Id. . . . .	Id. 45
18	»	2° Id.	Id. . . . .	3,320,811. 68	6,641,623. 35		Id. . . . .	Id. 44
19	1871	1° Id.	Id. . . . .	3,414,273. 65			Id. . . . .	Id. 43
20	»	2° Id.	Id. . . . .	3,414,273. 66	6,828,547. 31		Id. . . . .	Id. 42
21	1872	1° Id.	Id. . . . .	3,758,860. 44			Id. . . . .	Id. 41
22	»	2° Id.	Id. . . . .	3,758,860. 45	7,517,720. 89		Id. . . . .	Id. 40
23	1873	1° Id.	Id. . . . .	5,090,394. 57			Id. . . . .	Id. 39
24	»	2° Id.	Id. . . . .	5,090,394. 57	10,180,789. 14		Id. . . . .	Id. 38
25	1874	1° Id.	Id. . . . .	4,407,278. 01			Id. . . . .	Id. 37
26	»	2° Id.	Id. . . . .	4,407,278. 01	8,814,556. 02		Id. . . . .	Id. 36
27	1875	1° Id.	Id. . . . .	4,100,536. 13			Id. . . . .	Id. 35
28	»	2° Id.	Id. . . . .	4,100,536. 13	8,201,072. 26		Id. . . . .	Id. 34
29	1876	1° Id.	Id. . . . .	4,045,678. »			Id. . . . .	Id. 33
30	»	2° Id.	Id. . . . .	4,045,678. »	8,091,356. »		Id. . . . .	Id. 32
<i>Da riportare . . . L.</i>					111,335,384. 90			

## Tesoro dello Stato dal 30 giugno 1862 al 30 giugno 1892 in conseguenza delle sovvenzioni marittime.

13,601,243. 58	Spesa totale . . . . . L.	16,284,819	
13,126,931. 57	Id. . . . .	15,810,507	32,095,326
19,342,943. 32	Id. . . . .	23,441,038	
18,660,194. 32	Id. . . . .	22,758,289	46,199,327
18,008,477. 22	Id. . . . .	22,109,110	
17,364,526. 22	Id. . . . .	21,465,159	43,574,269
16,146,771. 24	Id. . . . .	20,102,246	
15,561,270. 24	Id. . . . .	19,516,745	39,618,991
12,903,187. 29	Id. . . . .	16,307,364	
12,428,218. 28	Id. . . . .	15,832,395	32,139,759
10,778,971. 20	Id. . . . .	13,845,177	
10,375,713. 20	Id. . . . .	13,441,919	27,287,096
10,134,874. 86	Id. . . . .	13,247,353	
9,749,028. 86	Id. . . . .	12,861,507	26,108,860
9,364,617. 34	Id. . . . .	12,473,839	
9,001,300. 33	Id. . . . .	12,110,522	24,584,361
9,237,121. 33	Id. . . . .	12,557,933	
8,871,355. 32	Id. . . . .	12,192,167	24,750,100
8,755,934. 35	Id. . . . .	12,170,208	
8,401,461. 34	Id. . . . .	11,815,735	23,985,943
8,870,500. 56	Id. . . . .	12,629,361	
8,502,656. 55	Id. . . . .	12,261,517	24,890,878
11,030,987. 43	Id. . . . .	16,121,382	
10,561,436. 43	Id. . . . .	15,651,831	31,773,213
8,749,418. 99	Id. . . . .	13,156,697	
8,365,215. 99	Id. . . . .	12,773,494	25,930,191
7,437,784. 87	Id. . . . .	11,538,321	
7,101,717. 87	Id. . . . .	11,202,254	22,740,575
6,684,798. »	Id. . . . .	10,730,476	
6,372,260. »	Id. . . . .	10,417,938	21,148,414
335,493,918. 10		L.	446,827,307

			Riporto . . . L.	111,335,384. 90			
31	1877	1° Semestre	Speso in capitale. . . . .	4,045,555. »	8,091,110. »	Speso interessi per. . . . .	Semestri 31
32	»	2° Id.	Id. . . . .	4,045,555. »		Id. . . . .	Id. 30
33	1878	1° Id.	Id. . . . .	4,192,177. 94	8,384,355. 88	Id. . . . .	Id. 29
34	»	2° Id.	Id. . . . .	4,192,177. 94		Id. . . . .	Id. 28
35	1879	1° Id.	Id. . . . .	4,148,598. 03	8,297,196. 07	Id. . . . .	Id. 27
36	»	2° Id.	Id. . . . .	4,148,598. 04		Id. . . . .	Id. 26
37	1880	1° Id.	Id. . . . .	4,271,015. 47	8,542,030. 95	Id. . . . .	Id. 25
38	»	2° Id.	Id. . . . .	4,271,015. 48		Id. . . . .	Id. 24
39	1881	1° Id.	Id. . . . .	4,351,628. 70	8,703,257. 40	Id. . . . .	Id. 23
40	»	2° Id.	Id. . . . .	4,351,628. 70		Id. . . . .	Id. 22
41	1882	1° Id.	Id. . . . .	4,410,342. 72	8,820,685. 45	Id. . . . .	Id. 21
42	»	2° Id.	Id. . . . .	4,410,342. 73		Id. . . . .	Id. 20
43	1883	1° Id.	Id. . . . .	4,477,201. »	8,954,402. »	Id. . . . .	Id. 19
44	»	2° Id.	Id. . . . .	4,477,201. »		Id. . . . .	Id. 18
45	1884	1° Id.	Id. . . . .	4,485,560. »	8,974,878. »	Id. . . . .	Id. 17
46	»	2° Id.	Id. . . . .	4,489,318. »		Id. . . . .	Id. 16
47	1885	1° Id.	Id. . . . .	4,489,318. »	8,978,636. »	Id. . . . .	Id. 15
48	»	2° Id.	Id. . . . .	4,489,318. »		Id. . . . .	Id. 14
49	1886	1° Id.	Id. . . . .	4,489,318. »	8,988,636. »	Id. . . . .	Id. 13
50	»	2° Id.	Id. . . . .	4,499,318. »		Id. . . . .	Id. 12
51	1887	1° Id.	Id. . . . .	4,499,318. »	9,061,677. 65	Id. . . . .	Id. 11
52	»	2° Id.	Id. . . . .	4,562,359. 65		Id. . . . .	Id. 10
53	1888	1° Id.	Id. . . . .	4,562,359. 65	9,634,762. 23	Id. . . . .	Id. 9
54	»	2° Id.	Id. . . . .	5,072,402. 58		Id. . . . .	Id. 8
55	1889	1° Id.	Id. . . . .	5,072,402. 58	10,249,368. 56	Id. . . . .	Id. 7
56	»	2° Id.	Id. . . . .	5,176,965. 98		Id. . . . .	Id. 6
57	1890	1° Id.	Id. . . . .	5,176,965. 99	10,731,313. 63	Id. . . . .	Id. 5
58	»	2° Id.	Id. . . . .	5,554,347. 64		Id. . . . .	Id. 4
59	1891	1° Id.	Id. . . . .	5,554,347. 64	11,100,019. 64	Id. . . . .	Id. 3
60	»	2° Id.	Id. . . . .	5,545,672. »		Id. . . . .	Id. 2
61	1892	1° Id.	Id. . . . .	4,711,741. 50	4,711,741. 50	Id. . . . .	Id. 1
Totali in capitale . . . L.				253,559,455. 86	Totali interessi . . . L.		

835,493,918. 10			446,827,307
6,068,640. »	Spesa totale. . . . .	10,114,195	19,933,864
5,774,114. »	Id. . . . .	9,819,669	
5,686,947. 06	Id. . . . .	9,879,125	19,470,509
5,399,206. 06	Id. . . . .	9,591,384	
5,066,623. 97	Id. . . . .	9,215,222	18,162,040
4,798,219. 96	Id. . . . .	8,946,818	
4,671,523. 53	Id. . . . .	8,942,544	17,624,626
4,411,066. 52	Id. . . . .	8,682,082	
4,236,677. 30	Id. . . . .	8,588,306	16,926,468
3,986,533. 30	Id. . . . .	8,328,162	
3,794,185. 28	Id. . . . .	8,204,528	16,170,090
3,555,219. 27	Id. . . . .	7,965,562	
3,373,589. »	Id. . . . .	7,850,790	15,472,919
3,144,928. »	Id. . . . .	7,622,129	
2,928,380. »	Id. . . . .	7,413,940	14,617,972
2,714,714. »	Id. . . . .	7,204,032	
2,504,888. »	Id. . . . .	6,994,203	13,784,696
2,301,172. »	Id. . . . .	6,790,490	
2,103,393. »	Id. . . . .	6,592,711	13,007,660
1,915,631. »	Id. . . . .	6,414,949	
1,728,788. »	Id. . . . .	6,228,106	12,359,534
1,569,068. 35	Id. . . . .	6,131,428	
1,390,483. 35	Id. . . . .	5,952,843	12,378,407
1,353,161. 42	Id. . . . .	6,425,564	
1,166,010. 42	Id. . . . .	6,233,413	12,419,979
1,004,600. 02	Id. . . . .	6,181,566	
824,555. 01	Id. . . . .	6,001,521	12,252,988
697,119. 36	Id. . . . .	6,251,467	
515,026. 36	Id. . . . .	6,069,334	11,953,787
338,731. 42	Id. . . . .	5,884,403	
141,352. 24	Id. . . . .	141,352	141,352
424,142,443. 90	Totale capitali ed interessi. . . L.		677,701,899

**Presidente.** Il seguito di questa discussione è rimandato a domani.

### Risultamento di votazioni.

**Presidente.** Dichiaro chiuse le votazioni, e prego gli onorevoli segretari di numerare i voti.

*(I segretari numerano i voti).*

Comunico alla Camera il risultamento della votazione a scrutinio segreto sui seguenti disegni di legge:

Approvazione dell'eccedenza di impegni sul capitolo 41 del bilancio della guerra per l'esercizio finanziario 1891-92:

Presenti e votanti . . . . .	293
Maggioranza . . . . .	147
Voti favorevoli . . . . .	236
Voti contrari . . . . .	57

*(La Camera approva).*

Approvazione dell'eccedenza d'impegni sul capitolo 9 del bilancio di agricoltura e commercio per l'esercizio finanziario 1891-92:

Presenti e votanti . . . . .	293
Maggioranza . . . . .	147
Voti favorevoli . . . . .	235
Voti contrari . . . . .	58

*(La Camera approva).*

Approvazione di maggiori assegnazioni per provvedere al saldo di spese residue da imputarsi al bilancio del Ministero delle finanze per l'esercizio 1891-92:

Presenti e votanti . . . . .	293
Maggioranza . . . . .	147
Voti favorevoli . . . . .	234
Voti contrari . . . . .	59

*(La Camera approva).*

Approvazione di maggiori assegnazioni per provvedere al saldo di spese residue da imputarsi al bilancio del Ministero dell'interno per l'esercizio 1891-92:

Presenti e votanti . . . . .	292
Maggioranza . . . . .	147
Voti favorevoli . . . . .	231
Voti contrari . . . . .	61

*(La Camera approva).*

Approvazione di maggiori assegnazioni per provvedere al saldo di spese residue da imputarsi al bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1891-92:

Presenti e votanti . . . . .	292
Maggioranza . . . . .	147
Voti favorevoli . . . . .	230
Voti contrari . . . . .	62

*(La Camera approva).*

Approvazione di maggiori assegnazioni per provvedere al saldo di spese residue da imputarsi al bilancio del Ministero della guerra per l'esercizio 1891-92:

Presenti e votanti . . . . .	292
Maggioranza . . . . .	147
Voti favorevoli . . . . .	230
Voti contrari . . . . .	62

*(La Camera approva).*

### Interrogazioni e interpellanze.

**Presidente.** Comunico alla Camera le seguenti domande d'interrogazione:

« Il sottoscritto, sebbene conosca le attuali condizioni del bilancio del Ministero della marina e la necessità di trasferire, per ora, da altri Arsenali a quello di Taranto, alcuni operai tecnici, pure desidera di sapere dall'onorevole ministro se sarà disposto a tener conto degli operai tarantini, per la loro assunzione in servizio a preferenza di altri.

« D'Ayala-Valva. »

« Il sottoscritto desidera di interrogare il ministro dell'interno sul fatto che nei congressi sedicenti cattolici, ed anche ieri nella Basilica di S. Pietro, da alcuni si gridò *viva il Papa Re*, e per sapere se il ministro voglia far conoscere solennemente il disprezzo dell'Italia per queste stolide ed anticristiane provocazioni.

« Filopanti. »

« A Firenze si commettono i furti più audaci nelle località più frequentate, senza che mai si giunga a scoprirne gli autori.

« Il sottoscritto desidera d'interrogare il ministro dell'interno, con quali mezzi intenda provvedere a far cessare questo stato di cose.

« Brunicardi. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro d'agricoltura e commercio sulle cause che produssero, dal 10 al 20 febbraio corrente, un aumento di circolazione di qualche milione nella Banca Romana.

« Conti. »

Queste interrogazioni seguiranno il corso stabilito dal regolamento.

Comunico ora le seguenti domande d'interpellanza:

« Il sottoscritto chiede di interpellare il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, circa gli intendimenti del Governo in argomento di riforme organiche amministrative, e circa il metodo, con cui esso prepara quelle riforme.

« Bertolini. »

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro del tesoro circa i provvedimenti, che intende prendere per ovviare alla deficienza di spezzati d'argento, che si manifesta specialmente nell'Alta Italia.

« Colombo. »

« Il sottoscritto chiede di interpellare gli onorevoli ministri per gli interni e per le poste e i telegrafi sugli abusi, che verificansi nell'esercizio della censura telegrafica preventiva, specialmente riguardo al servizio telegrafico della stampa.

« Comandini. »

**Giolitti**, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Dichiaro di accettare l'interpellanza dell'onorevole Bertolini e quella dell'onorevole Comandini, e chiedo che siano iscritte nell'ordine del giorno al posto che loro spetta secondo l'ordine di presentazione.

**Presidente**. Sta bene. Anche l'interpellanza dell'onorevole Colombo, essendo la riproduzione di quella, che doveva esser svolta ieri e ne decade per l'assenza dell'interpellante,

potrà essere iscritta nell'ordine del giorno, e prenderà il posto che le spetta secondo la data di presentazione.

L'onorevole Sanguinetti ha presentato due proposte di legge di sua iniziativa, che saranno trasmesse agli Uffici perchè ne autorizzino la lettura.

Estrarro ora a sorte il nome degli onorevoli deputati, che assieme con l'Ufficio di Presidenza rappresenteranno la Camera al trasporto funebre del compianto deputato Rocco De Zerbi.

(Segue il sorteggio).

La Commissione rimane composta degli onorevoli Sola, Piovene, Valli Eugenio, Bracci, Frascara, Chimirri, Pozzi Domenico, Episcopo e Cerulli.

Annunzio infine alla Camera che la Giunta delle elezioni ha presentato la relazione sulla elezione contestata del collegio di Nuoro.

Osservando i termini consueti, la discussione di questa relazione sarà iscritta nell'ordine del giorno di sabato.

La seduta termina alle 6.40.

*Ordine del giorno per la tornata di domani.*

1. Interrogazioni.
2. Verificazione di poteri.
3. Seguito della discussione sul disegno di legge: Convenzioni per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi. (2)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

*Direttore dell'ufficio di revisione.*

