

## LIV.

## TORNATA DI MARTEDÌ 28 FEBBRAIO 1893.

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANARDELLI.

## INDICE.

## Disegni di legge:

Sovrimposte comunali ( <i>Presentazione</i> : ROSANO) . . . . .	Pag. 1800
Precedenza del matrimonio civile sul religioso ( <i>Presentazione</i> : BONACCI) . . . . .	» 1800
Modificazione al titolo terzo della legge sulle Opere pubbliche ( <i>Presentazione</i> : LACAVA) . . . . .	» 1800
Convenzioni marittime ( <i>Seguito della discussione</i> ):	
Oratori:	
BRANCA . . . . .	» 1817
BETTOLO . . . . .	» 1823
COCCO-ORTU ( <i>relatore</i> ) . . . . .	» 1800
CUCCIA . . . . .	» 1831
FERRARIS MAGGIORINO . . . . .	» 1818
FILOPANTI . . . . .	» 1823
FINOCCHIARO-APRILE ( <i>ministro delle poste e dei telegrafi</i> ) . . . . .	» 1817-1831
GIUSSO . . . . .	» 1816
LACAVA ( <i>ministro di agricoltura e commercio</i> ) . . . . .	» 1814
LAZZARO . . . . .	» 1833
PALIZZOLO . . . . .	» 1830
PUGLIESE . . . . .	» 1830
SOCCI . . . . .	» 1830
TITTONI . . . . .	» 1827
VISCHI . . . . .	» 1830
<b>Interrogazioni:</b>	
DE FELICE GIUFFRIDA (Bombe e petardi in Roma):	
ROSANO, <i>sotto-segretario di Stato per l'interno</i> , (Risposta) . . . . .	» 1797
DE NICOLÒ e RAMPOLDI (Personale insegnante nelle scuole tecniche):	
MARTINI F., <i>ministro della istruzione pubblica</i> , (Risposta) . . . . .	» 1794
<b>Osservazioni del deputato GUERCI e del PRESIDENTE sull'ordine dei lavori parlamentari.</b>	» 1833
<b>Relazioni (<i>Presentazione</i>):</b>	
Residenza della legazione italiana in Cina (FERRARI) . . . . .	» 1800
Opere stradali ed idrauliche (NIGRA) . . . . .	» 1833

La seduta comincia alle 2 e 5 pomeridiane. **Miniscalchi Erizzo**, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

**Ruggieri Giuseppe**. Chiedo di parlare.

**Presidente**. Ne ha facoltà.

**Ruggieri Giuseppe**. Onorevole presidente, non mi permetterei di parlare sul processo verbale di ieri, se non avessi notato che, tanto nella seduta del 21 corrente, come in quella di ieri, si è stampato nei resoconti, in principio dei miei discorsi un nome diverso dal mio.

Sono ben sicuro che il mio omonimo Ernesto Ruggieri protesterebbe come faccio io, se fosse presente, perchè non vorrebbe certamente assumere la paternità di quelle poche e disadorne parole ed osservazioni, che io ho fatte nel merito delle Convenzioni; ed è perciò che io prego l'onorevole presidente, che per l'avvenire, quando mi concede di parlare, si compiaccia di chiamarmi non solo col cognome, ma anche col nome, perchè *unicuique suum*.

So bene che sono qui l'ultimo tra tutti, ma ciò non ostante non è giusto che il mio nome sia soppresso dai rendiconti.

**Presidente**. Dunque lei si chiama Ruggieri Giuseppe? (*Parità*).

**Ruggieri Giuseppe**. Precisamente.

**Presidente**. L'avverto che nel processo verbale Ella è indicato col suo nome, e se nei resoconti è scambiato il suo nome con quello del suo collega Ruggieri Ernesto l'assicuro che da ora in avanti non si ripeterà più l'equivoco, il quale è stato occasionato da un errore incorso nell'elenco dei deputati che serve per la chiama.

**Ruggieri Giuseppe.** La ringrazio.

**Presidente.** Con queste osservazioni il processo verbale si intende approvato.

(È approvato).

### Congedi.

**Presidente.** Hanno chiesto un congedo di 8 giorni per motivi di famiglia gli onorevoli Cambray-Digny e Sperti.

(Sono congedati).

### Interrogazioni.

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

La prima è quella dell'onorevole Rampoldi al ministro della pubblica istruzione « per sapere quali provvedimenti abbia studiato o stia studiando in conformità alle promesse da lui fatte nelle tornate parlamentari del 10 giugno e del 5 novembre 1892; — 1° circa le promozioni nel personale insegnante nelle scuole tecniche e negli istituti tecnici; — 2° circa il pareggiamento degli stipendi del personale medesimo a quelli dei professori di ginnasio e di liceo. »

Onorevole ministro, oltre questa, c'è una interrogazione sullo stesso argomento, a Lei diretta dall'onorevole De Nicolò.

**Martini, ministro della pubblica istruzione.** Sta bene, risponderò a tutte e due le interrogazioni nello stesso tempo.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Martini, ministro della istruzione pubblica.** Due sono le questioni alle quali accennano le interrogazioni dell'onorevole Rampoldi e dell'onorevole De Nicolò.

Quanto alla prima, che concerne le promozioni del personale insegnante negli istituti e nelle scuole tecniche, io credo che gli interroganti saranno facilmente soddisfatti quando io li assicuro che le promozioni si stanno facendo appunto in questo momento e saranno pubblicate in uno dei prossimi Bollettini.

L'altra questione è quella del pareggiamento degli stipendi del personale delle scuole e degli istituti tecnici a quelli del personale delle scuole secondarie classiche, i quali furono aumentati con la legge del febbraio 1892; e su questa le mie risposte saranno meno confortanti.

È indubitato, che, per le prescrizioni della legge del novembre 1859, gli stipendi del personale delle scuole classiche e del personale delle scuole tecniche debbono essere uguali.

Qui mi permetto di fare un'osservazione, la quale però non toglie nulla alle prescrizioni della legge e nemmeno a quei principii di giustizia distributiva che io sono il primo a riconoscere; la osservazione è questa: che il personale degli istituti tecnici è meno soggetto a trasferimenti, si raccoglie in parte fra la cittadinanza dei luoghi ove gl'istituti hanno sede; e gli è consentito l'esercizio di professioni libere: quella di avvocato, per esempio, per gl'insegnanti del diritto; quella d'ingegnere per molti insegnanti della facoltà fisico-matematica; esercizio di professioni che non è consentito agli insegnanti delle scuole secondarie classiche.

Ad ogni modo, ripeto, è un'osservazione che faccio di volo e senza pretendere che essa per nulla influisca nelle determinazioni che il Governo dovrà prendere su questo argomento.

Ma per parificare gli stipendi del personale degli Istituti tecnici a quegli degli Istituti classici, aumentato, ripeto, colla legge del febbraio 1892, ognuno intende che occorre una maggior somma. Ora nelle presenti condizioni dell'erario, avrebbe molta fortuna quel ministro che venisse a domandare alla Camera un maggior assegnamento sul suo bilancio per questo oggetto? Io penso che no.

Quali vie rimangono dunque?

Il metodo seguito colla legge del 1892, la quale del resto, di difficilissima applicazione, ha recato molto lievi benefizi al personale delle scuole classiche; vale a dire lo aumento delle tasse scolastiche. È una questione che per molte ragioni vuol essere ben ponderata.

Un altro metodo consisterebbe nella soppressione di alcuni Istituti. E anche questa è questione molto ardua e che io non credo sia opportuno a me di sollevare in questo momento.

Finalmente si potrebbe ricorrere ad una semplificazione didattica, la quale consentisse economie da riversarsi a beneficio degli stipendi del personale insegnante.

Ma corre il tempo favorevole alla presentazione di una legge simile?

Io lo dichiaro apertamente, aveva ed ho pronto, fino nei particolari più minuti, e colla relazione già stampata, una proposta di legge per un riordinamento delle scuole secondarie classiche, dalla quale avrebbero avuto beneficio se non gli stipendi degl'insegnanti degl'istituti tecnici, quelli degl'insegnanti delle scuole tecniche; e tuttavia ho creduto che mi convenisse di trattenermi dal presentarla alla Camera, perchè mi pareva che la Camera fosse occupata in questo momento da argomenti più urgenti; ed io non desiderava poi che la legge, o rimanesse seppellita negli archivi, o s'indugiasse troppo lungamente in mano di una Commissione.

Sicchè io posso dire agli onorevoli De Nicolò e Rampoldi questo: che riconosco la giustizia della domanda degl'insegnanti degli istituti tecnici; che riconoscendola giusta mi studierò di appagare la loro domanda; ma che il tempo propizio per fare di queste proposte alla Camera non dipende da me; che quando io giudichi arrivata l'ora opportuna, ed abbia poi considerato quale via convenga meglio di scegliere per arrivare al fine che si vuole raggiungere, presenterò una proposta di legge al Parlamento, ma per ora, ripeto, non mi pare che sia opportuno il pensarvi.

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

**Rampoldi.** Non vi spiaccia, onorevoli colleghi, che io in succinto vi indichi la origine della mia duplice interrogazione all'onorevole ministro della pubblica istruzione.

Codesta origine va ricercata in un ordine del giorno, che la Camera votò il 27 novembre 1891, allorquando fu discusso ed approvato un disegno di legge, presentato dall'onorevole Villari, allora ministro della pubblica istruzione, sugli « Organici, stipendi e tasse per gli Istituti dell'istruzione secondaria classica. »

Quell'ordine del giorno diceva: « Sarà provveduto con legge speciale al miglioramento del personale negli istituti tecnici, nelle scuole tecniche e nelle scuole normali. » L'onorevole Villari, in quel torno di tempo, prese formale impegno che avrebbe dato adempimento al voto espresso in tale ordine del giorno.

Ma l'onorevole Villari, dopo alcuni mesi, lasciò il Ministero e non se ne fece nulla; sicchè il 10 giugno dell'anno passato l'onorevole Bonghi interrogava l'onorevole Mar-

tini, successore dell'onorevole Villari nel Ministero dell'istruzione pubblica, per sapere; 1° quali fossero le sue intenzioni circa le promozioni del personale insegnante nelle scuole e negl'istituti tecnici; 2° quali i suoi intendimenti sopra un disegno di legge, che tendesse a parificare gli stipendii degli insegnanti nelle scuole ed istituti tecnici, agli stipendi dei professori dei ginnasi e dei licei. Delle scuole normali e del personale che in esse insegna non si fece allora parola.

L'onorevole Martini rispose, che, quanto alle promozioni su ricordate, egli dava sicuro affidamento che non le avrebbe indugiate. Quanto alla seconda domanda rivoltagli dall'onorevole Bonghi, rispondeva, che avrebbe studiato l'argomento, così come aveva risposto prima l'onorevole Villari. Io ho consultato i rendiconti parlamentari di quella seduta e ho trovato che, quando l'onorevole Martini fece questa promessa (l'onorevole ministro mi scuserà se ricordo questo particolare) la Camera rise; certo perchè prevedeva, che si sarebbe andati avanti dell'altro, prima che al desiderio espresso dalla Camera si fosse potuto in qualche modo soccorrere.

Tali dunque sono i precedenti parlamentari, che giustificano pienamente la mia duplice interrogazione.

Ora l'onorevole Martini mi risponde, che sta già attuando le promozioni del personale insegnante nelle scuole tecniche e negli istituti tecnici. Io prendo atto della sua dichiarazione e lo ringrazio.

Quanto alla riforma degli organici, o per stare alla precisa dizione della seconda parte della mia domanda, quanto al pareggiamento degli stipendi del personale delle scuole tecniche e degli istituti tecnici a quelli del personale delle scuole secondarie classiche, l'onorevole Martini, dopo averè nelle sue risposte detto, non parere a lui che ci sia una perfetta uguaglianza di diritto...

**Martini, ministro dell'istruzione pubblica.** L'ho riconosciuta!

**Rampoldi.** ... Tanto meglio. Allora dirò, che l'onorevole Martini, pure riconoscendo, che la legge Casati ha stabilito una parità di trattamento fra i professori che insegnano nelle scuole tecniche e negli istituti tecnici e i professori che insegnano nei ginnasi e nei licei e anche nelle scuole normali, ha portato innanzi alcuni fatti che, secondo lui, diminuirebbe alquanto codesta parità; e fra

altri, questo, che i professori di istituti tecnici hanno modo di occuparsi altrimenti, e inoltre che i loro trasferimenti sono più rari.

Ha poi soggiunto che, non volendo gravare il bilancio, occorrerebbe di allestire un disegno di legge, il quale fosse basato, come quell'altro pei licei e pei ginnasi, sull'aumento delle tasse; la qual cosa importerebbe nuovi studi. Quindi ha concluso che non può, così stando le cose, dare ora nessun sicuro affidamento di questa riforma.

Orbene, di tale sua conclusione non posso tenermi pago.

Perchè; sta bene, che le condizioni dell'erario non permettano di presentare ora come dice l'onorevole ministro, una legge, la quale gravi nei suoi effetti sul bilancio dell'istruzione; ma tale non può essere l'ultima parola; perchè io sono persuaso che l'onorevole Martini, con quella sollecitudine e con quell'ingegno che tutti gli riconoscono e che egli ha già avuto occasione di dimostrare specialmente a riguardo delle scuole secondarie, l'onorevole Martini, dicevo, non vorrà limitare l'opera sua a delle semplici circolari, ma vorrà ricordare, come la legge nostra fondamentale sulla pubblica istruzione tassativamente indichi la parità di trattamento degli insegnanti delle scuole secondarie, e vorrà in conformità quindi provvedere.

Voglio quindi sperare, che un disegno di legge egli presto porterà innanzi, e che, pur contemperandolo alle esigenze del bilancio, troverà il modo di far giustizia, perchè, non dirò per usare, ma per abusare omai d'una frase che ho udito ripetere più volte e che, forse perciò, pare sciupata, se il bilancio ha un fine, esso non deve tuttavia esser fine a sè medesimo, e una questione di giustizia non deve risolversi in una questione pura e semplice di cifre. Mi riprometto dunque dalla sollecitudine dell'onorevole ministro, che il già promesso disegno di legge venga presto innanzi a questa Camera, sicuro qual sono, che da questa verrà approvato con altrettanta sollecitudine.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'altro interrogante.

**De Nicolò.** Venuto fuori dall'insegnamento secondario tecnico, mi si consentirà di affermare, senza tema di essere contraddetto (anzi l'onorevole ministro mi potrà far buona giustizia) che il personale dell'insegnamento secondario tecnico non è per nulla inferiore, nè

per zelo, nè per diligenza, nè per amore del proprio dovere, al personale dell'insegnamento secondario classico.

Posso inoltre assicurare la Camera che all'avvento dell'onorevole Martini al Ministero della pubblica istruzione sorsero nel personale dell'insegnamento tecnico molte speranze, le quali fino ad un certo punto furono giustificate quando il ministro trovò il modo di manifestare al paese le sue lodevoli intenzioni, e fra le altre quella di introdurre riforme organiche.

Quindi è che io, pur dichiarandomi soddisfatto della risposta del ministro per quello che riguarda la prima parte della interrogazione, inquantochè egli ci assicurò che è già sulla via di attuare le promozioni nel personale dell'insegnamento tecnico, mi riservo di potere tra non molto dichiararmi anche soddisfatto per la seconda parte della interrogazione stessa.

Perchè, sarà forse la mia l'ingenuità di un uomo portato di recente agli onori di questa Assemblea, ma quando un ministro come l'onorevole Martini viene a riconoscere che in fondo nella nostra domanda ci è una questione di legittimità e di giustizia, io capisco che molte delle idealità dell'onorevole Martini abbiano dovuto dare nelle secche dei nostri bilanci, ma debbo confidare ed augurarmi che la parola e la promessa sua preceda di poco lo adempimento.

Quindi io finisco con questo augurio e mi riservo di dichiararmi pienamente soddisfatto quanto prima dell'opera del ministro circa questa questione di giustizia a favore dello insegnamento secondario tecnico.

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

**Martini, ministro dell'istruzione pubblica.** Desidero dire una sola parola.

Io non ho mai menomamente posto in dubbio quanto gli onorevoli Rampoldi e De Nicolò affermano, che cioè lo zelo e la dottrina siano pari negli insegnanti degli Istituti secondari tecnici e classici. Se ho accennato che gli insegnanti degli istituti tecnici sono meno soggetti ai trasferimenti e hanno altro modo di migliorare la loro condizione, l'ho fatto unicamente per giustificare l'opera del mio predecessore, il quale provvide agli stipendi degli insegnanti dei licei e dei ginnasi, prima che al miglioramento delle condizioni degli insegnanti delle scuole tecniche.

L'onorevole Rampoldi ha detto che quando io promisi in una tornata del giugno, di studiare l'argomento, la Camera rise. Onorevole Rampoldi il vocabolario parlamentare non corrisponde al vocabolario comune. (*Si ride*).

Ci sono delle parole che qui dentro hanno un significato diverso da quello che hanno fuori.

Ed è vero che, spesse volte (lo riconosco io stesso), quando un ministro dice: *io studierò*; la Camera intende: *io non ne farò niente*. (*Si ride*).

Di qui l'ilarità a cui l'onorevole Rampoldi accenna.

Ma, poichè io ho adoperato, anche oggi, questa stessa parola: *studierò*; desidero che la Camera l'accetti nel suo significato etimologico, non in un significato convenzionale. Io prometto di studiare; non solo, ma ho già detto all'onorevole Rampoldi, che avevo studiato; e che dallo studio fatto non erano venute fuori per ora che le difficoltà di scegliere il metodo migliore e più spiccio per arrivare alla meta.

D'altra parte, onorevole Rampoldi, è verissimo, che il mio predecessore prese impegno; è verissimo che la Camera votò l'ordine del giorno ch'ella ha ricordato; ma consideri che le Province concorrono (ecco un'altra difficoltà) negli stipendi dei professori degli istituti tecnici. Ora, è egli opportuno, e sarebbe fruttuoso, chiedere oggi alle Province un più largo concorso? È un'interrogazione che io faccio, ed alla quale, poi, mi riservo di rispondere, quando avrò compiuto i miei studi.

E, se le Province non debbono concorrere, può il Ministero della istruzione pubblica gravarsi di un nuovo onere, esso solo, per aumentare gli stipendi dei professori degli Istituti tecnici?

Bisogna che la Camera sappia una cosa, ed io colgo quest'occasione per dirla, perchè tanto, dovrò ripeterla fra pochi giorni. Il bilancio della istruzione pubblica ha una gran parte di capitoli in istato di fallimento. (Oh! oh! *al centro*). Proprio così! Mancano al bilancio di competenza le somme necessarie ad alcuni servizi perchè esse sono già impegnate, da lunga pezza. L'ho già dichiarato, l'altro giorno: per mantenere tutti gli impegni che il Ministero ha preso, rispetto ai sussidi per edifiizi scolastici, il bilancio ha bisogno di un rinforzo di 700,000 lire. Perchè il Governo

mantenga gli obblighi che gli sono imposti dalla legge sul concorso dello Stato per l'aumento degli stipendi ai maestri elementari, mancano da 500,000 lire ad 1 milione, non posso ora precisare la cifra.

In questa condizione si trova il bilancio dell'istruzione pubblica, e pur troppo io mi troverò costretto a domandare alla Camera nuovi fondi, non per ispese facoltative, ma per soddisfare obblighi derivanti da leggi, che neanche la Camera può fare che non siano mantenuti.

Ora vede l'onorevole Rampoldi che la mia buona volontà c'è tutta, ma che ci sono anche delle grandissime difficoltà da superare.

**Presidente.** Così è esaurita questa interrogazione.

Ora viene quella dell'onorevole De Felice-Giuffrida al presidente del Consiglio e ministro dell'interno « sui recenti spari di petardi in Roma; sulla condotta della polizia a tale riguardo e sugli arresti compiuti. »

Ha facoltà di parlare, in luogo dell'onorevole presidente del Consiglio, assente, l'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno.

**Rosano, sotto-segretario di Stato per l'interno.** Siccome l'onorevole presidente del Consiglio deve assistere ad una discussione che lo riguarda presso l'altro ramo del Parlamento, risponderò io all'interrogazione dell'onorevole De Felice-Giuffrida.

Non dirò alla Camera quello che essa sa assai meglio di me, cioè che dal 20 gennaio al 22 febbraio furono esplosi in Roma non meno di 10 fra bombe e petardi.

Dico che 10 tra bombe e petardi, furono esplosi, ma veramente da questo numero debbo sottrarne due che non arrivarono alla completa esplosione.

Tutte queste bombe, o petardi, avevano una costruzione speciale, ed erano fabbricate secondo una ricetta pubblicata da un giornale, che credo si stampi a Parigi, ma che porta un titolo italiano, il *Pugnale*.

In questo giornale si diceva che per fabbricare delle bombe le quali fossero assolutamente innocue tanto per colui che preparava il materiale, quanto per colui che le faceva esplodere, bisognava ricorrere ad un mezzo molto semplice. Bisognava prendere 250 grammi di clorato di potassa... (*ilarità*).

*Una voce.* Adesso ci dà la ricetta! (*Viva ilarità*).

**Rosano, sotto-segretario di Stato per l'interno...**

e 100 di zolfo, e mescolarli insieme. Questa miscela viene introdotta entro un involucro di tela e riempita di pezzi di ferro e chiusa con una rotina di cemento, ferro o altra materia. Per un foro praticato nella bomba s'introduce una provina di vetro a pareti sottili ripiena di acido solforico. Quando si vuole determinare l'esplosione si capovolge la provina: l'acido solforico produce la combustione del cotone, e viene a contatto della miscela, che esplose subitamente mandando in frantumi e lanciando a grande distanza i pezzetti di ferro o altra materia di cui è rivestita la bomba.

Tutte le bombe esplose in Roma erano fabbricate con questo sistema, meno una, che era stata fatta in uno stabilimento pirotecnico di Roma, il quale aveva fornito dei fuochi artificiali da incendiarsi, credo, in piazza del Popolo nell'ultimo giorno del carnevale. Per questi fuochi erano state preparate 20 bombe; 19 furono esplose, ed una fu portata avanti l'ufficio postale a porta Salaria, dove però non esplose.

Questo posso dire per ciò che riguarda la prima parte dell'interrogazione dell'onorevole De Felice-Giuffrida.

Ora risponderò su quanto concerne l'opera della polizia.

La polizia naturalmente ha fatto tutto ciò che doveva per scoprire gli autori di questi reati.

Gravi indizi gravavano su sei individui, i quali arrestati, furono immediatamente deferiti all'autorità giudiziaria, che si occupa della imputazione ad essi ascritta. Poi fu arrestato un altro individuo, il quale portava sotto il tabarro una bomba non esplosa, la quale aveva perfettamente i caratteri di tutte le altre bombe esplose.

Quest'individuo è stato anch'esso deferito all'autorità giudiziaria. E siccome si sono avuti indizii gravi che altri diciannove individui fossero complici nella preparazione e nella esplosione di queste bombe, anche questi individui, arrestati nella notte dal 21 al 22 del corrente mese, sono stati regolarmente deferiti all'autorità giudiziaria, innanzi alla quale pende il giudizio e che provvederà sulla condizione degli imputati.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole De Felice-Giuffrida.

**De Felice-Giuffrida.** Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno della ricetta che mi ha dato, per la fabbricazione

delle bombe. (*Si ride*). Fortunatamente qui non c'è nessuno che abbia intenzione di fare uso di altre bombe che non siano quelle del pensiero. (*Mormorio*).

Però mi permetto di osservare che il fatto che le bombe, o, meglio i petardi, sono stati lanciati in luoghi, in ore ed in circostanze speciali, ha fatto nascere in me un grave dubbio.

Se le bombe fossero state realmente, come voleva far supporre da principio la polizia, uso Ravachol, comprenderei il coraggio di colui che va a lanciarle sin sotto le finestre del Quirinale. Ma non comprendo affatto, onorevole sotto-segretario di Stato, come un individuo possa rischiare la sua vita o compromettere la sua libertà, per lanciare un semplice petardo, il quale non può produrre altro danno, che un po' di guasto nell'intonaco.

Nota, intanto, che coloro i quali sono stati arrestati, come autori o come complici delle esplosioni, sono cittadini già sottoposti alla sorveglianza speciale della sicurezza pubblica, ed avevano tutti l'obbligo di ritirarsi in casa, la sera, prima dell'ora in cui furono esplosi i petardi.

Ricorderò, per esempio, che il Lubrano, uno degli arrestati, aveva l'obbligo di ritirarsi a casa non più tardi delle ore sette precise, ed aveva avuto la grave sventura di perdere il lavoro, appunto perchè la pubblica sicurezza non gli volle mai permettere di rientrare a casa mezz'ora più tardi.

Ricorderò che il Troja aveva l'obbligo di ritirarsi alle otto e mezza, e mai la questura gli permise di rincasare più tardi; che il Faina non poteva star fuori al di là delle sette e mezza; e che altri avevano financo l'obbligo, uscendo dagli opifici in cui lavoravano, di seguire un dato itinerario per poter essere costantemente e rigorosamente sorvegliati dalla polizia.

Ora osservo che, o la polizia li sorvegliava realmente, ed allora è esclusa ogni responsabilità penale di costoro, perchè, essendo sorvegliati, non potevano contribuire alla fabbricazione delle bombe o perpetrare il reato per cui sono in carcere; o non li sorvegliava, ed allora una grave responsabilità pesa sulla polizia stessa.

Sarebbe una strana ipotesi quella di ammettere che dei giovanotti, i quali sanno di essere sottoposti a così scrupolosa sorveglianza,

perpetrassero questi reati e si facessero trovare immediatamente, quasi contemporaneamente, a casa, sicuri della visita della questura subito dopo lo scoppio.

L'ipotesi è tanto più inverosimile, quanto è più vero (e qui è il grave dubbio) che l'arrestato sorpreso con la bomba sotto il pastrano è un uomo, diciamolo così, stranissimo; un uomo, il quale, durante il processo del primo maggio, si dichiarò autore dell'assassinio della guardia Raco, senza dubbio per essere unito agli altri arrestati; un uomo il quale era stato a servizio di un delegato di pubblica sicurezza e viveva ancora in casa di costui, anche quando si divertiva a portare bombe addosso; un uomo il quale aveva dichiarato ad alcuni giovanotti, qui in Roma, ch'egli era un agente segreto della polizia e che era pagato a 30 soldi al giorno dal delegato Poli, che regge e dirige l'ufficio di gabinetto del questore Felzani.

Ora, onorevole sotto-segretario di Stato, mi permetta di dire che tutto questo fa nascere, nell'animo di chicchesia, un grave dubbio, cioè, che la polizia si sia voluta sbarazzare, alla vigilia del 1° maggio, di questi disgraziati e forti giovani, i quali non hanno altro torto che quello di nutrire idee che non sono le vostre, e che perciò abbia inventato uno di quei processi mostruosi che sono celebri nella storia politica d'Italia. E rafforzò ancora meglio i miei dubbi mettendo tuttocìò in rapporto a ciò che accadde a due giovanotti, venuti qui da Bologna per lavorare nella redazione di un giornale socialista. Essi furono arbitrariamente arrestati e, per colmo d'impudenza, dopo alcuni giorni di carcere preventivo, rimandati al loro paese.

Se questi due giovanotti erano colpevoli, voi dovevate sottoporli allo stesso procedimento degli altri; se non erano, come pare, colpevoli, con quale facoltà li rimandaste ai loro paesi, quando qui lavoravano onestamente?

Ma c'è qualche cosa di più, onorevoli colleghi.

Gli arrestati sono 26 e l'autorità giudiziaria, lo dicono i giornali, ha legalizzato l'arresto di 7 soltanto. E gli altri dove sono? Che cosa ne fate? Come li tenete in arresto, quando la legge lo vieta? Voi non sapete che l'autorità di pubblica sicurezza (anzi lo sapete assai bene, quando si tratta di certe persone), non sapete, dico, che l'autorità di pub-

blica sicurezza ha il dovere di deferire alla autorità giudiziaria, al più tardi entro due giorni dall'avvenuto reato, i verbali e gli oggetti sequestrati?

**Presidente.** Onorevole De Felice vegga quanto sono tollerante!

**De Felice-Giuffrida.** Sto per finire. L'onorevole Rosano non sa che l'autorità giudiziaria deve, entro un brevissimo termine, legalizzare l'arresto, o mettere in libertà gli arrestati?

Gli è perciò che io ho creduto onesto, giusto, doveroso di rivolgere una interrogazione al ministro dell'interno. Non dimentichi di rispondere anche su quest'ultima parte, vale a dire, sul diritto, che egli ha creduto di esercitare, mandando via due onesti operai, che qui lavoravano; e sul diritto, che ha creduto di esercitare l'autorità da lui dipendente, di non far ancora legalizzare l'arresto degli altri 19 individui, i quali si trovano sottoposti ad un procedimento, che non è affatto quello voluto dalla legge.

**Presidente.** L'onorevole sotto-segretario di Stato al Ministero degli interni ha facoltà di parlare.

**Rosano, sotto-segretario di Stato pel Ministero dell'interno.** Mi sbrigherò in poche parole.

L'onorevole De Felice-Giuffrida ci accusa di non voler eseguire la legge che ci impone di deferire all'autorità giudiziaria, entro il termine stabilito dal Codice di procedura penale tutti gli individui, che vengono arrestati. A quest'obbligo, onorevole De Felice, abbiamo puntualmente obbedito.

L'autorità giudiziaria emetterà i suoi provvedimenti, i quali saranno rispettati.

L'onorevole De Felice-Giuffrida si maraviglia poi perchè siano stati arrestati alcuni individui, i quali erano sorvegliati dalla pubblica sicurezza, e che avevano l'obbligo di ritirarsi a determinate ore della sera.

Ma l'onorevole De Felice-Giuffrida deve considerare che questi individui non sono stati deferiti all'autorità giudiziaria come esecutori materiali delle esplosioni, ma come complici nei lavori di preparazione e nella esecuzione di questo che è un reato preveduto e punito dalle nostre leggi. Spetterà al magistrato competente di giudicare se le prove raccolte contro questi individui siano o non siano sufficienti per condannarli. Ed io consiglierei l'onorevole De Felice-Giuffrida ad aspettare la risoluzione del giudice prima di rivolgere

censura all'opera dell'autorità la quale ha creduto di compiere niente altro che il proprio dovere.

L'onorevole De Felice vuole anche conoscere la ragione per la quale due individui sono stati fatti ritornare a Bologna. Ebbene io che non sono abituato ad improvvisare mai, debbo dirgli che, se questo fosse stato oggetto della sua interrogazione, mi sarei dato cura di portare alla Camera documenti che avrebbero perfettamente soddisfatto l'onorevole interrogante. Domani quei documenti possono essere a disposizione di lui e della Camera, se essa lo desidera. Debbo poi raccomandare all'onorevole De Felice di tenersi lontano dalla esplosione di questi ch'egli chiama petardi e che altri chiamano bombe, che egli ritiene innocue e che altri può ritenere nocive, perchè sono sicuro ch'egli dovrebbe in caso diverso modificare il proprio concetto sulla loro innocuità. (*Benissimo! — Klarità.*)

**De Felice-Giuffrida.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ma lo sa che il regolamento non consente che l'interrogante parli due volte.

**De Felice-Giuffrida.** Voglio dire semplicemente che converto la mia interrogazione in interpellanza, per dar modo all'onorevole sotto-segretario di Stato di dare tutti quegli schiarimenti che crederà, e per avere il diritto di rispondergli.

**Presidente.** Essendo passati i quaranta minuti destinati alle interrogazioni, procederemo nell'ordine del giorno.

### Presentazione di disegni di legge e di una relazione.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per il Ministero dell'interno per presentare una relazione.

**Rosano, sotto-segretario di Stato per l'interno.** Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per autorizzare le provincie di Lecce e di Piacenza e 162 Comuni ad eccedere l'aliquota della sovrimposta prediale.

**Presidente.** Ha facoltà l'onorevole ministro di grazia e giustizia di presentare un disegno di legge.

**Bonacci, ministro di grazia e giustizia.** Ai termini dell'articolo 47 del regolamento, mi onoro di presentare nuovamente alla Camera il disegno di legge sulla precedenza obbligatoria del matrimonio civile al religioso.

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

**Lacava, ministro d'agricoltura e commercio.** Mi onoro di presentare alla Camera, a nome del mio collega il ministro dei lavori pubblici, un disegno di legge che riguarda una modificazione della legge del 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche.

**Presidente.** Do atto agli onorevoli ministri di grazia e giustizia e d'agricoltura e commercio ed all'onorevole sotto-segretario di Stato per il Ministero dell'interno, della presentazione di questi disegni di legge che saranno stampati e distribuiti.

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

**Ferrari.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per la residenza della Regia Legazione in Cina.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

### Seguito della discussione delle Convenzioni marittime.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge sulle Convenzioni per la concessione dei servizi postali e commerciali.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore della Commissione.

**Cocco-Ortu, relatore.** Onorevoli colleghi! La mia prima parola dovrebbe essere, ed è, di ringraziamento agli autorevoli oratori che, quasi tutti, ebbero per la relazione della Giunta un giudizio tanto lusinghiero e benevolo. Ma, pur facendo professione d'ingenuità, con maggiore ragione del mio amico onorevole Bettòlo, non potrei possederne tanta da non intendere, che quelle lodi sono più che altro nuova testimonianza della tradizionale cortesia del Parlamento italiano, perchè la relazione non valse a spuntare le opposizioni al disegno di legge. Anzi dalla relazione stessa gli oppositori trassero argomenti per combattere il sistema delle Convenzioni, le modalità della sua attuazione, parecchi tra i patti secondari del contratto. Eppure io potrei quasi tacere, dopo che ai varii oppositori diede risposte tanto chiare e tanto precise il ministro delle poste e dei telegrafi nel suo analitico discorso di ieri; dopo



le risposte date da parecchi degli oratori che presero a parlare, fra i quali ricordo l'onorevole Paternostro, il quale le Convenzioni difese a viso aperto. Senonchè io debbo difendere l'operato della Giunta parlamentare, poichè se le Commissioni hanno sempre importanza e grave responsabilità, le hanno massime in materia di convenzioni, nelle quali esse sole possono vedere e valutare tutti quei particolari, che facilmente sfuggono nella vivacità dei dibattiti di una grande Assemblea.

Io quindi, dopo aver nella relazione, a nome della Giunta, reso conto dei lavori compiuti, debbo difendere l'opera della medesima dalle critiche e dalle censure che ad essa furono mosse, e lo farò lanciando la mia nave con una velocità maggiore di quella desiderata da parecchi oratori, per quanto il tempo contrario e lo scirocco possano permetterlo ai miei nervi infiacchiti e alla mia mente turbata. (*Bravo!*)

Nè potrei tacere, anche perchè m'importa rassicurare l'onorevole Giusso, cui sembrò che la Giunta fosse stata circondata dall'assedio di non so quali interessi; concetto che egli raccolse dal discorso dell'onorevole Bettòlo, il quale a sua volta affermò che intorno allo stato di cose creato dalle Convenzioni del 1877 si sarebbero formati ed aggruppati gli interessi di una Società, forte per numerosi ed influenti azionisti.

Onorevole Giusso, onorevole Bettòlo, mi permettano di dire loro che codesti dubbi non sono opportuni neanche come armi d'opposizione, in momenti nei quali il sospetto ammorba l'atmosfera e possono offrire facile credibilità, dare pretesto ad ogni malignazione. Porre innanzi tali dubbi, se non è pericoloso, è quanto meno ingiusto, dopo la diligenza posta dalla Giunta nello studio delle Convenzioni a fine di renderle migliori e più proficue; è soprattutto inutile poichè, come non sono privilegio e monopolio di uno o di pochi il sentimento del dovere e lo zelo del pubblico bene, così è vano rammentarli alla Camera, cui è offesa solo l'accennare al timore che possa dimenticarli o posporli ad interessi di qualunque specie essi siano, che non siano quelli del paese. (*Benissimo!*)

E se ad un oratore, parve opportuno intorno a queste Convenzioni ripetere:

« Lasciate ogni speranza, o voi, ch'entrate »

a me pare che al divino poeta dovremmo do-

mandare un migliore consiglio, quello che ci vien dato nei versi:

« Qui si convien lasciare ogni sospetto,  
Ogni viltà convien che qui sia morta. »

(*Bravo!*)

E perchè io non posso temere che questa prevalga qui nell'animo d'alcuno, nessuna viltà ingombrando gli animi vostri, permettemi che io anzitutto sgombri la via dai sospetti che si vollero gettare nella Camera in questa discussione.

L'onorevole Tortarolo, grande ricercatore di peccati originali nelle Convenzioni, vi disse che, quando si trattò di dare gli appalti, si erano imposte tali e così gravi condizioni, che per esse, in specie per la forte cauzione, si era reso impossibile a qualunque Società di concorrere. Difatti egli ci ricordava come con quegli appalti si fosse chiesto, o di presentare a garanzia dell'offerta una flotta corrispondente a quella necessaria per i servizi che si dovevano esercitare, o una cauzione di tanti milioni quanti potevano corrispondere al valore di quella flotta; e, sottolineando la sua osservazione, l'onorevole Tortarolo lasciava intendere che evidentemente con quelle condizioni impossibili si era preclusa la via a qualunque offerta e si era data la possibilità di farne soltanto alla Società, la quale possedeva già la flotta domandata in garanzia. L'onorevole Tortarolo non tacque, ma senza soffermarvisi molto, che queste condizioni erano state mutate, ma egli avrebbe dovuto pur ricordare e portare qui le modificazioni pubblicate e ampiamente diffuse introdotte nei quaderni d'oneri. Invero, riusciti vani i primi incanti, compiuti, lo noti la Camera, con capitolati formulati secondo le norme suggerite dalla Commissione Reale del 1887 — la quale ebbe nei suoi intendimenti e nei suoi fini quello di affidare i servizi a parecchie Società, perchè una sola non ne avesse il monopolio, ma si potessero ampiamente svolgere le forze della nostra marina — quei capitolati furono nel 12 ottobre dello stesso anno modificati con una clausola la quale stabiliva la cauzione in limiti più che modesti, modestissimi.

Mi pare opportuno dare lettura di cotesta clausola quale si trova nei capitolati a stampa:

« Le offerte per servizi modificati dai capitolati A e B dovranno essere garantite con un deposito di lire 100,000 per ciascun ca-

pitolato e di lire 25,000 pei servizi del capitolato C, da versarsi in denaro nella Cassa depositi e prestiti. »

Ben vede la Camera che, per un servizio il quale importava parecchi milioni e pel quale sarebbe occorsa una flotta numerosa, si domandava, anche da chi non avesse avuto questa flotta, una cauzione di 100,000 lire per essere ammesso a presentare un'offerta. Onorevole Tortarolo, di questo peccato originale può dichiarare immuni le convenzioni, senza bisogno di alcun Concilio ecumenico!

La Giunta dunque non si ingannò, nè ingannò affermando nella relazione che vani fossero riusciti i tentativi di far sorgere altre compagnie, e di ottenere una divisione nei servizi.

Ma l'onorevole Tortarolo non è stato soltanto acuto ricercatore di peccati originali. Egli ha voluto anche essere il precursore, preparare la via ai colleghi oppositori che dovevano, dopo di lui, parlare contro le Convenzioni, e che preannunziò come competenti.

Lo studio delle Convenzioni fatto da tre Ministeri usciti da opposti banchi; gli studi delle varie Giunte parlamentari; quelli modesti ma, oso dirlo, coscenziosi del relatore non debbono valere a rassicurare la Camera, alla quale le Convenzioni giungono viziate, dalla mancanza dello studio e della preparazione dei competenti! Questi soli avrebbero saputo darci contratti che non sembrassero, secondo disse nel concludere il suo discorso l'onorevole Bettòlo, « discussi con zelo eccessivo per interessi che devono solo essere tutelati in quanto hanno di legittimo. »

Ed io non avrei nulla a ridire sull'opera degli specialisti e dei competenti, che, un arguto scrittore di precetti parlamentari, definì una grande utilità delle Assemblee, inquantochè sono tra i pochi che sappiano quello che dicono e lo dicano bene. Ma lo stesso scrittore li ammonisce che non si devono lasciare inorgogliare dalle loro cognizioni speciali per invadere il campo altrui e per crederci in tutto sapienti, quasi che gli altri non sappiano nulla, perchè non sanno quello che essi sanno. Ed è questo che avviene. Se il Ministero della marina e i tecnici possono darci un giudizio ed un parere autorevole sopra le condizioni e la qualità che deve avere una nave perchè risponda alla prescritta velocità e dia garanzia di solidità; se l'onorevole Bet-

tòlo e l'onorevole Martorelli intrattengono la Camera di quel che debba essere un naviglio perchè renda utili servizi come ausiliario alla marina da guerra, sono sicuro che essi competenti, dicono quello che sanno e lo dicono bene.

Ma, quando i competenti, come l'onorevole Bettòlo, vengono a discutere dei patti giuridici o a commentare gli effetti giuridici di questi patti quali sono scritti nei quaderni d'oneri; quando, con l'onorevole Martorelli, pronunziano un giudizio sopra la concorrenza soffocata dal privilegio, o sopra le linee commerciali infeconde, allora la Giunta reputasi quanto meno competente al pari di loro; ed io, relatore, al minore ingegno credo di aver supplito con lo studio e con l'amore che ho posto ad un argomento tanto vitale per le sorti d'una nazione, la quale, dopo la produzione agricola, deve nelle vie del mare trovare una delle più sicure sorgenti della sua prosperità e del suo benessere. (*Benissimo!*)

La Giunta, poi, nulla trascurò di quanto l'adempimento del mandato ricevuto le imponeva, anzi vi pose la cura e la diligenza che per lei si potevano maggiori.

E quando si trattò di accettare le disposizioni, che dirò tecniche, dei quaderni d'oneri contenute negli articoli ieri ricordati dal ministro delle poste, non contentandosi delle ragioni svolte nella relazione ministeriale, con quesiti speciali, con un suo questionario, volle avere dichiarazioni esplicite, notizie precise, il parere autorevole del Ministero della marina.

E del resto se una prova occorresse della cura, più che diligente minuziosa, posta nell'esame di tutti e singoli i patti dei quaderni d'oneri, noi mal sapremmo addurne una migliore di quella che nella sua leale dichiarazione fornì qui, l'altro ieri, l'onorevole Branca; il quale disse alla Camera che molte modificazioni, molte concessioni, tutte a vantaggio dello Stato contraente, aveva potuto ottenere dalla Compagnia in grazia dello studio, delle osservazioni ed anche delle opposizioni e delle insistenze della Giunta.

L'impronta, la dimostrazione della critica coscenziosa della Giunta stanno inoltre nei numerosi miglioramenti introdotti nei contratti a sua iniziativa ed a sua proposta; miglioramenti che modificano sostanzialmente alcuni patti ed altri rendono più chiari, assicurando

maggiori vantaggi allo Stato od al pubblico, aggravando gli oneri delle Società.

Fino, dirò così, all'ultima ora, non contenta di quanto s'era fatto, la Giunta volle ed ottenne che si facesse un altro notevole emendamento. Con l'ultimo capoverso dell'articolo 16 si era pattuito che la Compagnia avrebbe continuato a percepire la sovvenzione intera, se dopo i tre anni non avesse potuto destinare ad una o ad altra linea i piroscafi prescritti nelle nuove Convenzioni.

Questo patto erasi fin dalle prime Convenzioni stabilito quasi a compenso dell'obbligo di costruire nei cantieri nazionali, concedendo la sovvenzione intera anche quando quei cantieri non ultimassero entro un triennio il nuovo materiale nautico. La Giunta insistette perchè questo patto fosse tolto; e col toglierlo si evitava che la Compagnia avesse interesse a che i servizi marittimi non siano fatti con un materiale nautico migliore. Le insistenze della Giunta valsero ad ottenere la voluta modificazione.

Non abbia quindi l'onorevole Tortarolo tanta sfiducia nella competenza dei componenti la Giunta.

Ma se incompetenti gli piacque dirci nel senso di non pratici, perchè tra i componenti la Giunta non vede alcuno dei grandi armatori, o dei rappresentanti delle Camere di commercio, io posso anche da questo dubbio liberarlo.

Ed innanzi tutto, già aveva risposto ieri l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi, ricordando che le Commissioni le quali studiarono il progetto di legge, si confortarono dei pareri e dei giudizi dati in risposta ad un ampio questionario della Commissione nominata dall'onorevole Genala, quando fu la prima volta ministro dei lavori pubblici, il 1877. Quella Commissione domandò a tutte le Camere di commercio, a tutti gli uomini competenti, alle associazioni commerciali marittime, ai consoli italiani all'estero, suggerimenti intorno al grave problema della navigazione sussidiata, perchè tornasse utile agli scambi, senza che ne soffrisse la marina libera.

Le risposte sono a tutti note, come sono note le conclusioni della Commissione Reale, perchè le ricordai diffusamente nella relazione, in favore del sistema oggi preferito intorno ai servizi marittimi. Non mi fermo, quindi, a ripetere tutto quanto si è detto. Piacemi però richiamare l'attenzione della Camera sopra una

manifestazione delle Camere di commercio, le quali erano riunite a Congresso qui in Roma nel 1891, dopo che era stato distribuito il disegno di legge intorno alle Convenzioni firmate dal Ministero presieduto dall'onorevole Crispi. Or bene, quelle Camere di commercio, riunite solamente per deliberare intorno ai servizi marittimi, erano siffattamente convinte che giovasse il sistema delle sovvenzioni all'espansione dei traffici, che proposero di estenderle a nuove linee oltre quelle proposte. Quindi chiedevano al Governo che se ne istituissero: una mensile tra Genova e Cadice, toccando Napoli e Livorno; una tra Venezia e New-Orleans, toccando Barletta, Bari ed altri porti dell'Adriatico; e dal Tirreno al Plata. Raccomandavano, in modo speciale, la linea Magellanica, proposta dalla Camera di commercio di Genova; una da Palermo a New-York, toccando Lisbona; e ciò oltre parecchie linee interne, tra le quali una diretta tra Cagliari e Civitavecchia. E dopo aver chiesto che si attuasse tutto il progetto della Commissione Reale del 1837, col quale si sarebbero spesi quasi 17 milioni, per dare una grande espansione alle nostre linee mercantili, così conchiudevano i rappresentanti di quasi tutte e certo di tutte le più importanti Camere di commercio del Regno:

« Ben maggiori desiderî avrebbe il Congresso sentito il bisogno di manifestare, in specie sull'estensione delle linee di navigazione, onde favorire i traffici dell'industria e dell'agricoltura, ma non volendo allontanarsi da quel principio di economia che prevale nei Consigli della Corona, si è solamente limitato a presentare al Governo quelle proposte, la cui attuazione esso riconosca indispensabili al benessere economico della nazione. »

E sapete, onorevoli colleghi, chi fu iniziatrice di quel Congresso autorevole delle più importanti rappresentanze commerciali del Regno? Fu la Camera di commercio di Genova, la quale, rappresentante degli interessi, non di una classe di armatori, ma di tutto il commercio della Liguria, intese quanto era giovevole mantenere e sistemare più ampiamente i nostri servizi di navigazione.

Sgombrata così la via dei sospetti e dei dubbi sull'incompetenza della Giunta, posso venire all'esame delle ragioni onde furono mossi tanti oratori a pronunciarsi contro il

disegno di legge e contro i contratti dei quali con esso è chiesta l'approvazione.

Tre gruppi di oppositori ci stanno dinanzi. In prima linea stanno schierati coloro i quali movendo da opposte vie, arrivano allo stesso risultato, cioè, i liberisti, con l'onorevole Giusso, i protezionisti con gli onorevoli Tortarolo e Bettòlo; poi vengono quelli che, con l'onorevole Palizzolo giudicano l'ordinamento dei servizi monco ed impari ai suoi fini; ed infine la numerosa falange degli scontenti, dall'onorevole Galli all'onorevole Ruggieri, dall'onorevole Pugliese agli onorevoli De Felice e Garavetti, ai quali sembra che non si provveda, sufficientemente, ai bisogni dell'una o dell'altra delle varie contrade, o dei vari porti del Regno per la mancanza di linee e di approdi; o quegli, come gli onorevoli Manganaro, Colajanni ed altri che non approvano alcuni patti.

Ma io quasi dimentico uno dei più gagliardi oppositori, l'onorevole Maggiorino Ferraris, il quale, però, non saprei in quale dei tre gruppi classificare. E non potrei ometterlo senza taccia d'ingratitude, dopo la commiserazione da lui mostrata per le condizioni fatte con le nuove Convenzioni alla Sardegna, sacrificata, evidentemente, per l'insipienza del relatore della Giunta. (*Si ride!*)

Volendo assegnare un posto all'onorevole Ferraris non potrei classificarlo poichè egli è oppositore eclettico. Liberista e protezionista, contrario e favorevole alla navigazione sussidiata, confidente nella ardita iniziativa privata e pavido dell'impotenza di essa a sostenere la concorrenza straniera, spaventato dalla decadenza della marina nazionale e sicuro del rifiorimento di essa, egli, con molta arte, ha voluto fare appello a tutte le opposizioni per volgerle contro il disegno di legge. E mentre il sì ed il no nel capo gli tenzona, abilmente conclude con uno di quei temperamenti pericolosi perchè rispondono all'indole ed all'ingegno italiano, amante di uscire dalle difficoltà, come suol dirsi, per il rotto della cuffia, che, in questo caso, sarebbe la proposta della riduzione del termine dei contratti a cinque anni.

Naturalmente, in una questione dell'indole di questa che discutiamo, non m'aspettava certo che tacessero le opposizioni. E quindi non mi sorprendo, al pari dell'onorevole Garavetti, perchè fra tanti oratori siano *rari nantes* quelli che si pronunziarono del

tutto favorevoli alle Convenzioni, nè temo al pari di lui che questo fatto costituisca una manifestazione quasi unanime contro il disegno di legge.

In affari di questa natura, accade sempre che i sodisfatti stanno zitti come olio, mentre tutti gli insodisfatti, coloro ai quali par giusto od utile chiedere di più o di meglio, parlano e protestano; e ciò spiega perchè siano numerosi gli oratori contrari, anche astraendo dallo stato degli animi nel presente momento storico in cui è più simpatica, ed oso dire più popolare l'opposizione, più gradito il non difficile mestiere del critico per osteggiare concessioni di servizi a Società private.

I dissensi e le manifestazioni di malcontento trovano, inoltre, facile spiegazione solo che si pensi all'indole speciale del servizio pubblico, cui devesi provvedere; ai molteplici e diversi bisogni ed interessi di indole generale e locale, ai quali quel servizio è legato, alle tradizioni delle varie contrade e alle stesse egemonie commerciali dei nostri grandi, o secondari centri marittimi. Sicchè, quando le contraddizioni si accentuavano, quando i desiderii si facevano più vivi, a me veniva in mente il concetto espresso da uno scrittore italiano, il quale disse che noi intendiamo ancora i nostri interessi comuni, ispirandoci a idee di poco discoste dal modo in cui li consideravano le città del medio evo.

Intendiamo tutti il patriottismo nazionale in ciò che concerne l'esistenza politica, la difesa, l'onore della nazione; ma non ancora lo intendiamo in ciò che concerne gli interessi economici, la futura prosperità e grandezza della patria unificata. In tutto ciò torniamo ad essere spesso i cittadini dei nostri Comuni, i cittadini dei tempi passati.

Certamente ciò è utile in quanto giovi a svolgere le attività locali, a mantenere e rinvigorire la vita delle singole parti del Regno; non lo è di sicuro, quando generi grettezza di vedute, renda la nazione improvvida dei suoi grandi interessi; poichè non dobbiamo dimenticare che è necessario si crei e si ravvivi un patriottismo nazionale previdente, di vedute larghe, anche quando trattisi degl'interessi economici. (*Bravo!*)

Questa diversità d'interessi, di bisogni, di tendenze non potrebbe essere minore in ciò che attiene alle nostre relazioni marittime che importano direttamente a circa un quinto

delle popolazioni, dimoranti lungo il litorale del mare politicamente italiano. Ed ecco quindi come si spiega, che mentre da una parte si protesta contro pretese larghezze, dall'altra gli oratori i quali conoscono più da vicino i bisogni del litorale Adriatico, o di quelli di altri centri secondari del litorale del Tirreno o dello Jonio; reputano monchi i servizi quali vengono proposti e limitati. Ed ecco come d'altra parte noi vediamo alcuni dei deputati della Liguria, eco ed interpreti dei grandi armatori, insorgere contro le sovvenzioni e domandare la protezione dei premi, o che i servizi siano concessi e ripartiti per linee separate, affine che possa ciascuno utilizzare le poche sue navi e rendere proficuo il capitale in esse impiegato. Essi però dimenticano la condizione degli altri, di coloro dei quali si fecero interpreti i colleghi Galli e Pugliese nei loro eloquenti discorsi, ed in nome dei quali l'onorevole Tecchio, rivolgendosi ai deputati oppositori della Liguria, potè dir loro: « voi siete forti; voi che fino dai tempi di Cavour avete domandato le sovvenzioni per i servizi marittimi; voi che avete domandato i capitali per costruire una flotta sovvenzionata; noi siamo deboli, lasciate che siamo forti anche noi. » Questi non a torto invocano l'intervento dello Stato in aiuto della deficiente industria privata. È del resto la riprova del concetto da me poc'anzi ricordato, ricordo di interessi di altri tempi, ma che per fortuna non potranno, nè far rosse di sangue civile le acque della Meloria, nè far risuonare ostili in Chioggia le grida di San Marco, o di San Giorgio. Il cuore di marinaio dell'onorevole Bettòlo non sia sordo all'appello dei deputati del Veneto che afferma doversi esser larghi ed aiutare con l'intervento dello Stato la geniale città, vanto della mariniera italiana, perchè possa riprendere nell'Adriatico quell'attività e quel primato che le consentano di riacquistare, se non tutta l'influenza, almeno una parte dell'influenza dei giorni gloriosi della nobile potenza veneziana. (*Bravo!*)

L'onorevole Tecchio alla Giunta, la quale con affetto per gli interessi legittimi di Venezia ed obbedendo ad un sentimento di giustizia, ampiamente e con evidenza di ragioni parlò delle condizioni e patrocinò le ragioni dell'Adriatico, l'onorevole Tecchio disse: voi non ci date che parole, parole, parole.

Mi permetta che io gli risponda col poeta:

Quel che vi debbo posso di parole  
Pagare... e d'opera d'inchiostro.  
Nè che poco io vi dia da imputar sono  
Che quanto io posso dar tutto vi dono.

(*Si ride*).

Non è la Giunta che abbia a disposizione i cordoni della borsa, ma il ministro delle finanze.

La Giunta però ha accolto con animo lieto le dichiarazioni fatte ieri dall'onorevole ministro delle poste; dichiarazioni le quali ci assicurano che gl'interessi delle popolazioni dell'Adriatico potranno esser sodisfatti.

Permetta, onorevole presidente, che riposi per qualche minuto.

**Presidente.** Riposi pure.

(*La seduta è sospesa alle 3.25, e ripresa alle 3.35*).

**Cocco Ortu, relatore.** Io sarei ingiusto verso i miei colleghi della Giunta se non aggiungessi, che per ciò che si attiene agl'interessi dell'Adriatico non si volle dare semplici parole, ma qualche cosa di più utile e concreto, poichè all'articolo 5° del disegno di legge ministeriale, col quale si propone che venga istituita la linea delle Indie qualora il movimento commerciale dell'Adriatico all'estremo Oriente la mostri necessaria, la Giunta ne sostituisce, con l'adesione del Governo, un altro in cui si contengono due sostanziali modificazioni. La prima sopprime la condizione della quantità dei traffici, condizione che sembrava contraddicesse al pensiero che presiede al sistema delle sovvenzioni. poichè le sovvenzioni non sono date per le linee dove i traffici sono già avviati e che sono remunerative, ma per le linee dove, rispondendo ai supremi interessi locali, agricoltori o manifatturieri, si possono coi traffici avviare e creare forti correnti di scambi con vantaggio dell'economia nazionale. Ma si fece di più: si volle che l'articolo fosse modificato in guisa che il Governo avesse piena la facoltà di concludere il contratto senza più venire a domandare l'approvazione della Camera.

Altro avrebbe voluto la Commissione ottenere, fedele al suo concetto di dare la più grande espansione possibile ai servizi marittimi, tanto per sodisfare i desiderî espressi da parecchi nostri colleghi, sia per la linea che unisce i due opposti litorali dell'Adriatico, sia per altri servizi; ma dovette cedere

di fronte alla considerazione delle necessità finanziarie. E questa anche impose che, per rendere migliori alcuni servizi, in ciascun gruppo di essi, si sacrificasse qualche cosa nell'estensione delle linee, perchè tutte le popolazioni litoranee egualmente fruissero del vantaggio del servizio sovvenzionato, e che si stabilisse quella parità di trattamento che la Giunta, giusta osservatrice degl'interessi generali, voleva rispettata; quella parità di trattamento che a me meritò il rimprovero di un collega della Deputazione dell'isola di non avere abbastanza tutelato gl'interessi della Sardegna, ma che io mi prendo come titolo di aver adempiuto ad un dovere; di fronte al concetto della giustizia distributiva ed all'interesse generale, devono cedere tutti gli interessi particolari. (*Bravo! Bene!*)

Ed ora, o signori, l'ordine logico tenuto anche nella relazione della Giunta mi porterebbe ad esaminare la dibattuta questione se convenga o no dare sovvenzioni alle linee soltanto marittime postali, od anche estenderle alle commerciali; se tra queste debbansi distinguere le interne dalle transmarine; questioni intorno alle quali si manifestò tanta difformità d'opinioni e di criterii.

Però io preferisco di venire prima all'esame delle obiezioni che furono mosse alle singole disposizioni dei quaderni d'oneri, sia perchè a me non pare che le assemblee politiche siano fatte per fare sterili proclamazioni di astratte teorie, sia perchè le maggiori obiezioni contro le Convenzioni furono desunte dai vari patti dei quaderni d'oneri, col facile sofisma del *post hoc ergo propter hoc*; dando quasi ad intendere che, posto il sistema delle sovvenzioni, non si potevano ottenere patti diversi da quelli che avrebbero creato gl'inconvenienti criticati dagli oppositori. E qui tra gli oratori avversarii io debbo ringraziare l'onorevole Bettòlo del quale potrei ripetere: *salus ex inimicis*. Infatti quando un avversario così reciso, qual'egli è da parecchi anni, non trova tra le numerose clausole che quattro o cinque da censurare, bisogna concludere essere le Convenzioni migliori del giudizio da lui datone.

Il primo tema su cui si aggirarono le osservazioni e le opposizioni, il tema che certamente interessa maggiormente quando si tratta di Convenzioni marittime le quali servono ad attivare gli scambi, fu quello delle tariffe.

Intorno a questo argomento l'onorevole

Ferraris ha citato alcuni brani della mia relazione. Ed è vero che io scrissi che per confessione di produttori e mercanti, in specie nella Sardegna, e dovunque non si ebbe e non si ha prospettiva di una larga concorrenza, le tariffe furono alte; è vero che in altre linee subivano le subite oscillazioni di rialzi e di ribassi; è vero che le polizze di carico (e non lo dissi soltanto nella relazione, ma altre volte ne feci oggetto di rimostranze nella Camera) contraddicono alle disposizioni del Codice di commercio che governano i rapporti tra vettore e mittente; che, contro le tariffe, sorsero le più vive doglianze dalle rappresentanze commerciali, dai numerosi esportatori delle varie Province del Regno. Ma se ricordai questa condizione di cose del passato, se accennai agli inconvenienti, lo feci per mettere meglio in evidenza quanto si fece con le nuove Convenzioni, a fine di impedire che si rinnovino.

Così, infatti, per parlare della Sardegna, della quale si è con tanto amore occupato l'onorevole Ferraris, noi abbiamo che le tariffe della linea principale, la quale serve a congiungere con quotidiane relazioni l'isola al continente, debbono esser tali da non eccedere le tariffe di fatto della linea dove sono rese più miti dalla concorrenza; intendo dire la linea Napoli-Palermo.

La Giunta inoltre non omise di notare la disparità di trattamento di altre tariffe, fra le quali erano quelle delle coste delle Calabrie, che non valsero a richiamare la benevola attenzione dell'onorevole Ferraris, tanto tenero per le tariffe della Sardegna, in grazia del relatore. Ora quelle tariffe, in confronto d'altre, erano anch'esse, più che non convenisse, elevate.

A togliere tali disparità, la Giunta espresse il desiderio che le tariffe interne fossero, quanto più possibile, ordinate in guisa che tra le une e le altre, a uguali percorrenze, non ci fosse nessuna differenza di noli. Io però non posso accettare senza beneficio d'inventario il concetto dell'onorevole Ferraris sul regime delle tariffe conformi nelle linee internazionali. Ad un economista quale egli è, non dovrebbe sfuggire una considerazione che neppure i giovani degli anni domini, in cui si studiavano le lezioni del Garnier, avrebbero potuto ignorare senza farsi boccia all'esame; che cioè i noli non potrebbero sfuggire alla legge dell'offerta e della

domanda, e che la concorrenza è uno de' tanti fattori che concorrono a determinarli nelle linee internazionali.

La regola soffre un'eccezione per le linee interne, in specie, dove la sovvenzione crea un unico servizio. Nelle medesime, per la stessa ragione per cui l'onorevole Ferraris combatte le sovvenzioni ed io le sostengo, non ci dev'essere diversità di trattamento tra le Province marittime, alle quali si debbono i trasporti alle condizioni che li hanno le Province terrestri con le ferrovie. (*Bravo!*)

Io ho detto che gl'inconvenienti da me lamentati concernono il passato e non l'avvenire. Già in materia di tariffe siamo andati progredendo. Le Convenzioni del 1877, abbandonando il concetto che ad imitazione dell'Inghilterra aveva prevalso in Italia, cioè di non regolare le tariffe nella speranza che le regolasse la concorrenza, le Convenzioni del 1887 avevano invece voluto stabilire il limite dei massimi. Questo limite, come la esperienza dimostrò, non bastando a reprimere gli inconvenienti e gli abusi, le Convenzioni nuove hanno introdotto questo grande miglioramento, che le Compagnie di navigazione non sono più le arbitre delle tariffe. E non hanno più il *ius vitae et necis* delle industrie e dei commerci. Le tariffe devono essere regolate da una Commissione formata con preponderanza dell'elemento governativo, della cui opera è sempre giudice la Camera, secondo notò giustamente il ministro; laonde non dobbiamo temere che non sappia, nei limiti dell'equità, tutelare i legittimi interessi del commercio e del pubblico.

Il ministro ieri diede a questo riguardo tali e così esplicite assicurazioni alla Camera sul lavoro compiuto dalla Commissione incaricata di fare la revisione delle tariffe, che noi non possiamo avere prova migliore dei risultati che dobbiamo augurarci da un sistema, che mutò radicalmente quello per cui l'arbitrio delle tariffe era lasciato alle Compagnie sovvenzionate. Ma all'onorevole Bettòlo e all'onorevole Ferraris non piacciono i patti in ciò che concerne questa materia, perchè non contengono due disposizioni che essi vorrebbero: cioè perchè non sembra loro sia abbastanza impedito il subito rialzo delle tariffe, dopo che fossero state ribassate per eliminare la concorrenza; perchè non si stabiliscono quelle che essi chiamano tariffe

fisse. Intorno ai subitanei rialzi delle tariffe provvedono abbastanza i quaderni d'onori, nei quali si prescrive che le tariffe debbano essere quali risultarono approvate dalla Commissione governativa, e che quando un ribasso di tariffe sia stato adottato per sei mesi, ossia quanto tempo basta, onorevole Bettòlo, per una seria concorrenza, non possano più elevarsi senza l'approvazione del Governo. Alcuno avrebbe voluto che i sei mesi fossero stati ridotti a meno, ma non dobbiamo dimenticare che se da una parte vi sono Società libere, le quali intendono stabilire seriamente la concorrenza, ve ne possono essere altre, le quali la concorrenza la pigliano a pretesto e mezzo ad avere un compenso, affine di allontanarsi da una od altra linea marittima. Invece le Società libere, che intendono veramente esercitare il traffico anche là dove vi sia una linea subsidiata, possono affrontare la lotta della concorrenza, sapendo che la Compagnia non si indurrà a ridurre i noli che sappia di non poter restituire quali erano prima, senza l'approvazione del Governo.

Ed ora pochi cenni intorno alle tariffe fisse, domandate in specie per un'altra ragione. Si dice: voi imponete dei vincoli alle Società nei vostri quaderni di oneri, ma coi vostri quaderni di oneri non potete impedire il favore speciale che le Compagnie facciano all'uno o all'altro speditore, consentendogli dei ribassi con danno d'altri.

Ora io non credo che si potrebbe anche con le tariffe fisse ottenere il risultato che gli oppositori se ne ripromettono.

Già la tariffa fissa sarebbe un errore. L'onorevole Tortarolo notava che non si debbano fissare patti per quindici anni in un servizio dove per forza delle cose si rendono indispensabili trasformazioni e mutamenti continui, secondo le correnti del commercio.

Ora mi domando: come volete stabilire la tariffa fissa per 15 anni in trasporti nei quali tutto influisce a modificarla, dal costo del carbone a quello della nave, dal valore della merce alla concorrenza nei diversi mercati?

Io quasi direi che la tariffa dei trasporti marittimi dev'essere, più che la stessa nave, *mobilis in mobile*.

In quanto poi alle frodi non ho mai udito che un contratto sia cattivo perchè non riesce nell'impossibile, cioè a impedire tutte le frodi eventuali che può commettere la mala

fede di uno dei contraenti; e nella specie il rimedio della tariffa fissa non sarebbe certo un ostacolo a che si faccia un nolo di favore anche al disotto di essa.

Contro le frodi provvedono i precetti e le garanzie del diritto civile comune. Nè mi sorprende che a ciò non abbia pensato l'onorevole Bettòlo. Sebbene l'onorevole Ferraris gli abbia dato la patente di essere quanto esperto navigatore dei mari, altrettanto esperto nel navigare tra le difficoltà delle quistioni giuridiche, non gli fa torto l'ignorare i rimedi che la legge offre al contraente di buona fede; è un punto giuridico che l'onorevole Bettòlo non trova segnato nel portolano della sua nave. (*Harità*).

Si tranquillizzi quindi il mio amico Maggiorino Ferraris, non sarà la questione delle tariffe che potrà minacciare, secondo egli dice, la più grande libertà dei nostri tempi, quella dei mari. Pur troppo ben altre limitazioni la offendono, con le protezioni degli alti premi da lui ricordati, dei trattati di navigazione, delle alte tasse, delle forti sovvenzioni date da altre nazioni.

Ma in cambio della patente giuridica che l'onorevole Ferraris piacque spedire all'onorevole Bettòlo, questi d'altra parte gli ha comunicato la competenza speciale nelle questioni tecniche del tonnello, del naviglio e della velocità, ed insieme combattono le disposizioni che regolano questa materia nei quaderni d'onere.

I tre oratori che costituiscono il nucleo della falange oppositrice delle Convenzioni, gli onorevoli Tortarolo, Bettòlo e Ferraris, i quali in questa parte ricevono il rinforzo dell'onorevole Martorelli, hanno lamentato le disposizioni sopra la velocità del naviglio e sopra il tonnello.

Ricorderò, anzi tutto, che delle norme dirette a regolare la velocità iniziale la Giunta fece oggetto di uno speciale quesito al Ministero della marina, ossia a quel Ministero competente che, secondo l'onorevole Tortarolo, avrebbe dovuto formulare i capitoli.

Il Ministero della marina ci diede la formula, che è quella riprodotta nei quaderni d'onere.

Ma all'onorevole Ferraris sa di amaro l'articolo da noi accettato, nel quale si prescrive che la prova della velocità delle navi facciasi a mare calmo. Egli vorrebbe, a quanto pare, che lo sperimento, o come dicesi, la prova

della velocità delle navi si facesse invece col mare mosso.

*Una voce a sinistra.* Ela vorrebbe col carico intero.

**Cocco-Ortu, relatore.** In ciò l'amico Ferraris è più severo del Tiberio di Schiller, che l'ammiraglio reduce, dopo distruttagli dal mare agitato l'armata, confortava dicendogli: io v'ho spedito a debellar nemici, non già venti e tempeste.

Anche le penalità pare che non costituiscano una garanzia sufficiente per avere la velocità domandata dai capitoli.

E, certamente, se questa garanzia fosse sola, non la troverei sufficiente, al paro degli onorevoli Bettòlo e Tortarolo. Ma nei contratti le clausole s'intendono quali debbono essere, in buona fede applicate: perchè nella ipotesi della mala fede, sulla quale ha richiamato l'attenzione della Camera l'onorevole Bettòlo, nell'ipotesi, cioè, che per risparmiare carbone diventi permanente il ritardo della velocità, provvede il diritto comune, provvedono i quaderni d'onere con le amplissime facoltà concesse al Governo, per avere quei servizi fatti in modo che rispondano alle condizioni del contratto. E certamente non troverà il suo tornaconto la Società contraente di mettersi nella condizione, o d'incorrere nelle conseguenze della clausola risolutiva, o di veder allontanata dal servizio una nave dalla quale potrebbe trarre profitto.

Sulle velocità poi si fecero altre considerazioni dagli onorevoli Bettòlo e Ferraris, alle quali in parte rispose nel suo discorso d'ieri l'onorevole ministro. Essi però si fermarono specialmente sul fatto che le Società straniere, non solo hanno l'obbligo di avere navi con una velocità contrattuale maggiore delle nostre, ma superano anche quella stabilita nei rispettivi contratti.

Noti la Camera che i patti con le Società straniere portano, per le linee sovvenzionate, per quasi tutte, tranne qualche rarissima eccezione, una velocità pressochè eguale alla nostra.

Ma se si fossero discussi, invece che nel Parlamento italiano, in un altro Parlamento quaderni d'onere uguali press'a poco ai nostri, e si fosse voluto combattere quei quaderni d'onere, anche là si sarebbe potuto fare una osservazione identica a quella dell'onorevole Ferraris, e si sarebbe potuto dire: badate,



in Italia si esercitano le linee con una velocità maggiore della contrattuale.

E la prova l'abbiamo nel timore dell'onorevole Palizzolo, che con le nuove Convenzioni cessassero le velocità, assai superiori alle contrattuali, delle navi che fanno la linea Palermo-Napoli.

Si è voluto, a provare la inferiorità nostra ed impressionare la Camera, ricordare il tempo che impiegano le navi del Lloyd austriaco nei viaggi di linee internazionali, parallele alle nostre; ma si è dimenticato che noi, per studio di economia, invece di far esercitare linee dirette costringiamo i nostri piroscafi a fermarsi in numerosi approdi.

Ed è anche la ragione delle economie che ci vieta di possedere, nella nostra flotta sussidiata, quelle navi dalle grandi dimensioni, di gran tonnellaggio delle nazioni estere che l'onorevole Ferraris ammirò nel porto di Genova e che offendevano il suo orgoglio patriottico, pel paragone col naviglio italiano.

Nobile sentimento, generoso orgoglio, onorevole Maggiorino Ferraris! Ma orgoglio la cui soddisfazione si paga non con la retorica, ma coi quattrini iscritti nel bilancio dello Stato.

**Ferraris Maggiorino.** La Germania spende lo stesso.

**Cocco-Ortu, relatore.** Aspetti un momento, verrà anche la volta della Germania. Lei raccoglie dati e notizie, ma ne raccolgo anch'io.

L'Inghilterra nel 1872 spendeva 30 milioni per il suo naviglio sovvenzionato. La Francia ne spendeva 26. Un economista, qual'è l'onorevole Maggiorino Ferraris, sa che cosa valga il lavoro accumulato da tanti anni e che basterebbe a spiegare la superiorità altrui, l'inferiorità nostra. Noi, infatti, per un naviglio come il nostro, per cui nel 1872 spendevamo appena 7,200,000 lire nei servizi interni, con le Convenzioni del 1887 abbiamo fissato la spesa ad otto milioni compresi i servizi interni ed internazionali.

E se questo non bastasse, poniamo a confronto la spesa delle varie linee estere, e vedremo che in quella delle Indie da Brindisi a Bombay l'Inghilterra spende cinque milioni, mentre noi nella nostra linea dal Tirreno alle Indie spendiamo 827,000 lire.

La Francia spende 6,200,000 lire per le tre linee dell'estremo Oriente, nè minor somma spende la Germania, ricordata dall'onorevole

Ferraris poc'anzi. E certamente noi possiamo invidiare ed ammirare il naviglio di quelle nazioni, ma sarebbe necessario facessimo, per metterci alla pari, sacrifici pecuniari maggiori di quelli che non abbiamo voluto sostenere. Noi vogliamo provvedere ai servizi internazionali come quando ci piacque evocare i ricordi e le tradizioni dei tempi passati, il giorno in cui si varò nel Mare Adriatico la *Sicilia*. Volendosi imitare la festa delle nozze del mare col Bucintoro, si gettava nelle onde, non un anello d'oro ma d'ottone, e neppure quello abbiamo voluto lasciare al mare, perchè fu tenuto sospeso alla prua della nave. Triste confronto fra la grandezza passata e la grettezza presente! (*Bravo! — Ilarità*)

L'onorevole Palizzolo ha anch'egli, ma con fini e concetti diversi, discorso di quella inferiorità, ma lo fece ricordando opportunamente che la Commissione Reale del 1887 concepì un vasto piano d'ordinamento, con il quale si aumentava la spesa a circa 17 milioni, specialmente perchè le grandi linee internazionali rispondessero per la velocità ed altre qualità del materiale nautico a tutte le necessità del traffico, e su quelle ci trovassimo in condizione di sostenere la concorrenza straniera.

Invece, dopo le mutate proposte, e tenuto conto di quello che le condizioni presenti ci permettono, altro non ci restava, se non accontentarci di quello che è possibile ottenere. Ed è perciò che la Giunta ha creduto, dal momento che non si potevano ottenere servizi transmarini uguali a quelli delle altre nazioni, che convenisse almeno mantenerli quali sono, per non far sparire la nostra bandiera dai mari lontani. Essa è venuta in quel concetto che fu, con una frase giusta, espresso l'altro giorno dall'onorevole Branca, quando disse che altro è il parlare ed altro è l'operare.

L'uomo politico non può essere come i retori della scuola d'Isocrate, nella quale i discepoli suoi insegnavano a gonfiare le cose piccole, ad alterare la verità per servirsene ad opposizione, od a sostegno delle tesi le più contraddittorie; retori di cui fu uno degli ultimi esempi quell'Elio Aristide che raccoglieva gli applausi dal gusto depravato del mondo latino, ma che forse ispirava al contemporaneo suo Cornelio Tacito l'aureo libro della « Perduta eloquenza. » (*Ilarità*).

Io dovrei ora rispondere alle obiezioni mosse intorno a parecchie altre disposizioni

dei quaderni d'oneri, alle proposte ed alle nuove domande fatte sopra alcune materie in essi regolate. Ma siccome vedo che si sono già presentati vari emendamenti, mi riservo di parlare quando, dopo chiusa la discussione generale, si discuterà sui medesimi.

Ora non mi resta che a discorrere di quella che dirò vessata questione di sistemi e di metodi, che da oltre quattordici anni divide coloro che sonosi occupati dello studio delle condizioni della marina e dei servizi marittimi, e che fu sollevata di nuovo con vivace polemica dagli oratori contrari alla navigazione sovvenzionata.

La Giunta espose già ampiamente, nella relazione, gli argomenti tutti, favorevoli e contrari al sistema delle sovvenzioni, alle modalità della sua attuazione.

Quindi non mi resterebbe se non di rispondere (poichè non voglio tediare la Camera, con una lunga sintesi di quelle ragioni) alle nuove obiezioni che qui udimmo ripetute nei giorni scorsi.

I due principali oppositori, gli onorevoli Bettòlo e Tortarolo, non contrastano l'utilità dell'intervento dello Stato.

Anzi, l'ultimo va più in là e non è ostile alle sovvenzioni, ma le vorrebbe sminuzzate in piccoli servizi, ripartite tra numerosi armatori, e date, non in ragione della percorrenza per leghe, ma della merce trasportata.

L'altro, cioè l'onorevole Bettòlo, non cela la preferenza e le simpatie per il sistema dei premi.

Quindi per l'onorevole Tortarolo è un pregiudizio quello di sovvenzionare linee per la sola ipotesi che valgano a dar vita ed incremento alle correnti degli scambi; pregiudizio sovvenzionarle obbedendo al concetto che le linee marittime debbano essere la continuazione delle ferroviarie.

Egli ci diceva che è errore e pregiudizio, quello di sovvenzionare le navi che debbono battere le onde, invece di sovvenzionare la merce; e l'onorevole Bettòlo aggiunse: con questo sistema, a voi costa 17 lire ogni tonnellata di merce, che trasportate nei mari interni.

Io vorrei domandare all'onorevole Bettòlo, quanto costerebbe agli esportatori ogni tonnellata di merce, se non ci fossero le linee sovvenzionate.

E gli domanderei qualche cosa di più.

Quanto cioè costi ogni tonnellata di merce, che viaggia nella lunga rete di strada ferrata che percorre lo stivale d'Italia e si prolunga per lo stretto di Messina fino allo estremo limite della Sicilia?

Poichè avete trovato giusto di spendere somme dieci volte maggiori, per dare comunicazioni facili ad una parte delle popolazioni italiane, io vi domando se potete, senza commettere una grave ingiustizia, non usare uguale trattamento alle popolazioni circondate per ogni lato dal mare; alle popolazioni le quali non hanno che il mare che le unisca con le altre parti del Regno, che le metta in comunicazione con le grandi vie dei traffici internazionali (*Benissimo!*) Ed ecco in qual modo, quello che all'onorevole Tortarolo sembra un pregiudizio, diventa ed è atto di giustizia distributiva, poichè il piroscavo sovvenzionato, con l'obbligo degli orari e delle partenze fisse, mantiene periodiche e facili relazioni tra i diversi porti ai quali fanno capo i treni delle linee di strade ferrate, e così diventa una utile continuazione, di questi nelle vie del mare.

All'onorevole Tortarolo, che ci domanda la sovvenzione per le merci, dirò che se il suo concetto dovesse essere inteso com'egli lo intende e logicamente attuato, la giusta parità di trattamento tra le Provincie marittime e le altre sarebbe negata; se poi dovesse applicarsi con un concetto contrario, io domanderei a qual risultato pratico o finanziario potrebbe condurre. Perchè, o egli vuol dare la sovvenzione soltanto dove ci sia la merce, ed allora questa non ha bisogno di sovvenzione, perchè il trasporto va a cercarla da sè; o egli vuol dare la sovvenzione, dove la merce non sia tanta da compensare l'esercizio dell'industria del trasporto, ed allora dovrà dare quella sovvenzione che gli rappresenti il nolo ed il costo del trasporto stesso. I fattori sono gli stessi, la spesa non potrà essere che identica. Quindi non vale disputare di metodi, se non mutano le conseguenze finanziarie e i risultati.

Le stesse considerazioni potrebbero addursi intorno alle grandi linee internazionali.

Ma v'ha di più. Si ammette che debbano essere pagate le linee postali e le politiche, ed in conseguenza quelle che toccano i principali centri commerciali dello Stato, nei quali si svolgono con maggiore attività i commerci, e più forte è lo scambio di prodotti.

Le linee che sarebbero tolte perchè commerciali, sarebbero quelle dove, senza i viaggi delle navi sussidiate, si dovrebbe ritornare ai metodi di trasporto anteriori alla scoperta della navigazione a vapore.

E del resto che cosa accadrebbe di questo sistema, e quale influenza politica, e quali effetti produrrebbe nel paese? Noi lo possiamo argomentare dagli ordini del giorno presentati da parecchi nostri colleghi; lo deduciamo dalle molte domande e dai molti desideri espressi, perchè si stabiliscano altre linee e maggiori approdi.

Mi dicano gli oppositori delle linee commerciali, che cosa accadrebbe se domani si sopprimesse quella Palermo-Cagliari? Accadrebbe che la Sicilia trarrebbe il bestiame per le carni che servono, al suo consumo, non dalla larga produzione nazionale che offre la Sardegna, ma come avveniva altre volte, dai porti del Danubio con danno della ricchezza nazionale e ad un maggior prezzo... (*Interruzione: È vero!*) che sarebbe pagato dai consumatori.

Ritornando agli ordini del giorno, ve ne ha uno di parecchi nostri colleghi dell'Adriatico i quali ci propongono una linea che partendo da quel mare, costeggiando il mare Jonio, si spinga all'estremo litorale italiano del Tirreno; ed essi, con le Camere di commercio di Porto Maurizio e di Bari, ci dicono che senza quella linea, la quale permetterebbe di trasportare con notevole economia di spesa, i prodotti agrari del Mezzogiorno, non potranno sostenere la concorrenza di quelli della Francia nell'Alta Italia, e che le manifatture delle provincie nordiche non potrebbero sostenere la concorrenza dei prodotti similari che dai luoghi più vicini potrebbero essere importati nel Mezzogiorno.

Rammento che Ubaldino Peruzzi, parlando proprio da questo posto, con quella acuta mente di osservatore e di economista che tutti gli consentivano, quando si discussero i trattati di commercio del 1881, ai produttori di bestiame e di vari prodotti agricoli, i quali si dolevano che nel trattato con la Francia quelle voci fossero rimaste escluse sicchè essi sarebbero rimasti in balia delle barriere protettrici e lo furono, il Peruzzi rispondeva: « e noi abbiamo un rimedio; facilitiamo i mezzi di trasporto fra Provincia e Provincia del Regno e riusciremo a equili-

brare i mercati italiani con vantaggio dei consumatori e della produzione nazionale. »

E non basta.

Un ordine del giorno domanda che il Governo provveda con aiuti ad una linea speciale di navigazione destinata a facilitare la esportazione dei vini delle Puglie, affinchè, compensando coi noli bassi e col minor costo dei trasporti, i dazii elevati d'entrata della Francia, ivi rompano le barriere della protezione e possano sostenere la concorrenza.

Quanto si è discusso in rapporto alle nuove obiezioni basta a porre in evidenza una cosa; ed è che per lo Stato diventa necessità indeclinabile dare le sovvenzioni nell'interesse di quelli stessi produttori agrari, in pro dei quali vorrebbe un oratore risparmiare la spesa delle linee marittime; poichè senza di esse in molti luoghi, non vendendo essi i loro prodotti, troverebbero difficoltà a pagare anche le imposte ridotte, ed in minime proporzioni, per le modeste economie derivanti dalla soppressione di alcuni servizi.

Ma insorgono gli oppositori e ci dicono: voi potete col vostro sistema giovare alla produzione italiana, voi potete giovare alla esportazione dei prodotti agricoli, ma voi precipitate a decadenza le sorti della marina mercantile.

Anzi uno degli oratori volle trarre argomento in favore di questa tesi da alcuni brani della mia relazione che lesse alla Camera. Egli, ricordando di aver io notato che nella Francia e nell'Austria la marina aveva negli ultimi anni di poco progredito, ne trasse delle deduzioni contro il sistema delle sovvenzioni imperanti in quelli Stati. Egli però dimenticò che io aveva citato le cifre statistiche della progressione delle marine mercantili nei varî Stati, per mostrare che in Italia la marina a vapore era salita da 10 mila tonnellate che era il 1862, a 186 mila nel 1890; e quindi che, nonostante la crisi dei noli e la depressione di tutte le industrie ricordata dall'onorevole Garavetti, le sovvenzioni non impedirono che progredisse.

Del resto non s'accorgono gli stessi oppositori che nella gara di addurre fatti ed argomenti, ne forniscono a favore del disegno di legge. La marina sovvenzionata, secondo essi, soffocando ogni concorrenza, chiude le vie allo svolgersi delle libere attività. Sicchè l'onorevole Ferraris esclama: « Ci troviamo di fronte a convenzioni che preparano la decadenza del

paese, e a tale decadenza non mi adatterò giammai ».

Quasi parrebbe che tutti i porti nostri e forastieri non veggano sventolare altra bandiera tranne quella inalberata sulle navi della flotta sovvenzionata, che tutte le vie del mare siano da essa percorse, sicchè torni vana ogni libera iniziativa. È proprio così? Gli oppositori rispondono con l'onorevole Bettolo: il nostro traffico è quasi tutto monopolio della bandiera estera, e lo afferma confortando i suoi detti con i dati statistici altra volta qui addotti; e con l'onorevole Tortarolo: appena un quarto del movimento verso l'Oriente è dovuto alla marina nostra. Prima di loro io aveva ricordato che nel movimento di importazione e di esportazione dei nostri porti, non compreso il cabottaggio, le navi estere figurano per 5,277 mila tonnellate e rotti, le italiane per 1,607,817.

Ciò vuol dire che non è la flotta sussidiata che tutto assorbe, e che vi è ancora un campo vasto nel quale potrebbe abbondantemente raccogliere la marina libera.

Nel *Bollettino consolare* del 1890 lessi i rapporti dei nostri consoli di Amburgo, di Dublino, di Anversa e di altri empori commerciali del Nord, i quali pensano che in quei paesi, dove essi rappresentano il nostro, si potrebbe avviare una forte importazione di prodotti del suolo.

L'Inghilterra importa due milioni di prodotti agrari, e l'Italia vi figura in minima proporzione; nè maggiori sono i prodotti agrari pel consumo degli altri porti del Nord.

Perchè la nostra marina non tenta quelle vie?

Nessuna linea sovvenzionata lo contrasta. Ben altri sono quindi gli ostacoli, che noi dobbiamo rimuovere, dai quali viene impedito lo svolgimento della marina italiana. Ben altre le cagioni della sua decadenza.

Forse rimangono le stesse che risultarono dall'inchiesta parlamentare sopra le condizioni della marina, ordinata e compiuta il 1882. Se i premi bastano o giovi sopprimerli od ordinarli con diversi criteri; se le tasse sono, come non v'ha dubbio, soverchie, si provveda, con la sollecitudine e con l'amore che Governo e Parlamento devono ad una delle nostre industrie primarie, affinché possano svolgersi le feconde iniziative private. Ma è ingiusto ed errato osteggiare uno

dei mezzi col quale, non foss'altro, l'inferiorità nostra diventa meno grave nel movimento marittimo. La marina sovvenzionata ci dà questo risultato, che almeno nella gara della marineria del mondo non scompare affatto la nostra bandiera, che sarebbe soffocata del tutto dalla marina straniera.

E questo per ora ci basta; poichè non intendiamo illuderci con grandi speranze, ma non vogliamo neppure fare opera di regresso.

Almeno l'onorevole Giusso ci richiama a più alti ideali, sorgendo in nome delle teorie di libertà, oppositore ed alleato dei protezionisti, contro le sovvenzioni. Egli attribuisce a queste la responsabilità, la cagione prima di tutto il sistema protettore che pur troppo domina ed invade l'Europa. E ammettendo una generazione, che non sarebbe accettata nel libro della genesi nè provata, anche se diventasse legge la proposta del mio amico Gianturco sulla ricerca della paternità (*Ilarità*), vorrebbe far risalire fino al tanto condannato sistema della navigazione sussidiata le protezioni tutte esistenti, da quella delle tariffe doganali alla protezione data alle Società edilizie, che egli disse rovinarono le Banche, alla protezione della riscontrata data alle Banche stesse.

L'onorevole Giusso ci chiama ad imitare l'esempio del Conte di Cavour, di quell'eminentissimo statista il quale arricchì il Piemonte con le teorie liberali e con quelle del libero scambio. Ma l'onorevole Giusso avrebbe dovuto ricordare che appunto il Conte di Cavour intorno alle sovvenzioni la pensava al pari di noi, poichè stabiliva la navigazione sussidiata! Ed è inesatto che il servizio delle linee sovvenzionate rappresenti un sistema di protezione, poichè è anzitutto un compenso di servigi che si domandano nell'interesse dello Stato e del pubblico e che naturalmente debbono essere retribuiti. Dirò di più, o signori, poichè il sistema dell'onorevole Giusso, secondo il debole giudizio della Giunta, cioè la rinuncia alle sovvenzioni, condurrebbe a stabilire la prevalenza, il predominio sui nostri mari della marina forestiera. Il Conte di Cavour, che nel 1855 aveva accolto con favore la proposta di sussidiare un servizio di navigazione che da Genova doveva andare a Costantinopoli, Trebisonda, Egitto, Suez, si rifiutò di dare quel sussidio quando seppe che doveva partecipare all'impresa una Società forestiera, perchè, egli disse: mai e poi mai consentirò a convalidare un trattato che metta in

ballia dello straniero una Compagnia nazionale.

Quindi il principale fautore delle idee liberali e del libero scambio nel Piemonte, sussidiava le linee marittime e non voleva compagnie straniere di navigazione.

E del resto, in fondo, c'è meno dissenso che non paia tra noi e l'onorevole Giusso, il quale non contrasta che si debbano sovvenzionare le linee postali, ammette per ragioni politiche la sovvenzione alle linee delle coste italiane, delle isole, a quelle che partendo dal Tirreno e dall'Adriatico fanno capo ad Alessandria d'Egitto. La protezione si eserciterebbe, quindi, sopra ben poche linee, delle quali, del resto, si può ripetere che la retribuzione non rappresenta se non il compenso di un servizio, per i molti obblighi che si impongono agli armatori nell'interesse dello Stato e del pubblico. Io quindi credo che si inganni l'onorevole Giusso, e che a torto c'inviti a battere quella che egli chiama la via maestra delle idee liberali.

Io vorrei non meno di lui sciogliere il voto e l'inno alla libertà intorno alle linee marittime internazionali, se non temessi di fare quello che, ben disse l'onorevole Paternostro, sarebbe un salto nel buio; col quale invece di preparare la via alle opere feconde della libertà, non si desse mano a rinforzare il monopolio forastiero.

L'onorevole Giusso ci ha rammentato lo esempio dell'Inghilterra, ci ha ricordato Roberto Peel. Io non voglio fare il raffronto tra le condizioni economiche dell'Inghilterra e dell'Italia. Ma creda, onorevole Giusso, non solo nella questione che ci divide, ma in altre io vedrei senza timore il mio paese lanciarsi nell'ardita avventura, se come l'Inghilterra, quando abbandonò le pastoie dell'Atto di Navigazione di Oliviero Cromwell, noi avessimo quella marina potente, dalle antenne delle cui navi pendevano ancora gli allori di Aboukir e di Trafalgar; se con le fortune navali avessimo esteso le colonie, acquistato vasti possedimenti, e con essi estesi i commerci e l'influenza in tutti i mari del mondo.

Invece, nelle condizioni del nostro credito, e delle industrie marittime, in quelle difficili di tutta l'economia nazionale, quando, come giustamente notò l'onorevole Galli, non abbiamo insieme con l'indipendenza della nostra terra riconquistata quella del

nostro mare, può essere bello ed ardito l'ideale dell'onorevole Giusso, ma non è senza pericolo in un periodo in cui tutti s'adoprano con la guerra di chi compra e di chi vende, con ogni mezzo, a conquistare i mercati del mondo. Bisogna aspettare che il sistema protettore descriva intera la sua parabola e che la rinnovata esperienza insegni ancora una volta, che è grave errore economico il credere che una nazione non possa arricchire se non con l'impovertimento delle altre.

Se l'onorevole Giusso fa appello alla nostra fede nella libertà, l'onorevole Martorelli ha parlato alla Camera in nome di un sentimento, nel quale non può trovare dissenzienti tra noi, poichè non credo siavi chi non pensi di provvedere alla tutela del nostro litorale, alle necessità di una valida difesa navale.

Ma egli ci domanda che siano a questo alto fine sacrificati i servizi marittimi, sopprimendo le linee commerciali da lui dette infeconde, per volgerne la spesa alla costruzione del naviglio ausiliario.

Mi sarà agevole dimostrargli che tale proposta non solo non è pratica ma inattuabile con le Convenzioni marittime limitate come sono, e che contiene due termini contraddittorî.

A lui pare che sopprimendo le linee commerciali, noi potremo imporre alle Compagnie di costruire per le altre linee un naviglio, il quale risponda alle condizioni di tonnellaggio e di velocità volute per le navi ausiliarie. Ora, le linee commerciali che vorrebbe sopprimere sarebbero le linee transoceaniche, per le quali principalmente è riconosciuta la necessità delle navi grosse e molto veloci.

Quando cessassero queste linee mancherebbe il bisogno di costruire ed avere quei piroscafi i soli che potrebbero e dovrebbero avere le condizioni per il naviglio ausiliario, quale l'onorevole Martorelli lo desidera; poichè non pretenderà che si costruiscano per i servizi interni, o per linee che conducono dai porti nostri agli altri del Mediterraneo preso nel suo confine geografico.

Ma a parte ciò, non si può convenire nel concetto di abbandonare le linee così dette commerciali per aumentare i mezzi di difesa marittima, a scapito della sorgente della prosperità economica della nazione. Non conviene

dimenticare che la potenza militare d'un popolo è, si può dire, in ragione diretta con la sua potenzialità economica.

Guglielmo Pitt, salutato dalla ammirazione dei contemporanei il *nocchiero durante la tempesta*, poté dire nel Parlamento inglese: al popolo che noi con le nostre leggi, coi buoni ordinamenti e con un saggio e provvido governo abbiamo arricchito, abbiamo ragione di chiedere i più grandi sacrifici per la difesa nazionale. Ma noi alle popolazioni litoranee che rappresentano un quinto dell'Italia, potremo domandare questi sacrifici, il giorno in cui la difesa dello Stato lo rendesse necessario, dopo averle immiserite togliendo loro insieme con le facili comunicazioni, i mezzi di esportare i loro prodotti e di avvantaggiare la ricchezza del proprio suolo? Io credo di no.

All'onorevole Martorelli soggiungerò: non è giusta l'accusa di contraddizione da lui fatta alla Giunta, perchè nonostante l'inefficacia dei mezzi prescelti, abbiamo rinunciato a tre navi, delle sei proposte, e contribuito così a diminuire la forza del naviglio ausiliario.

La Giunta non è caduta in contraddizione; essa dichiarò, e ne ha convenuto l'onorevole Martorelli, che le condizioni di queste navi non essendo tali da rispondere alle necessità della difesa e ai servizi che deve prestare un naviglio ausiliario, diventa anche inutile spendere ogni anno 150,000 lire di più.

Inoltre sarebbe stato necessario eccedere la cifra prevista per i servizi marittimi, tentativo vano di fronte all'ostacolo di quello che, con una frase della relazione, l'onorevole Martorelli chiama il Dio Termine delle finanze, oppure ridurre linee. E perchè? Per avere delle navi che a giudizio suo non rispondono alle qualità tutte richieste per le ausiliarie.

Del resto, non è qui, nè lesinando sui bisogni, nè disseccando le sorgenti del benessere di questo o di quello tra i nostri centri marittimi, che si otterranno i mezzi per una forte difesa navale.

A momento opportuno, quando verrà il bilancio della marina, l'onorevole Martorelli mi avrà suo alleato in qualunque proposta miri a salvaguardare il nostro litorale da straniere offese, ed a preparare gli eventi d'una guerra navale, poichè la spesa che si farà a tal fine non sarebbe economicamente improduttiva per un paese, che ha bisogno di tenere

alto e rispettato il proprio nome nei mari lontani, nell'interesse della sua espansione commerciale.

All'onorevole Martorelli auguro che le proposte che egli potrà fare in questo senso producano i frutti che, come le storie ricordano, raccolse Temistocle quando ottenne dagli Ateniesi che rinunziassero alla distribuzione della rendita delle miniere del Laurion, per impiegarla a creare quella flotta, che salvò in Salamina l'indipendenza della Grecia e preparò ad Atene i giorni fortunati di grandezza e di potenza di cui restano tali tracce luminose che possono fare invidia di ogni popolo civile. Ma non è contrastando una spesa modesta domandata a prò de' commerci, delle popolazioni e delle industrie marittime che la Camera mostrerebbe d'intendere i bisogni e le aspirazioni del paese. Noi infatti abbiamo il dovere di ricordare agl'italiani che ritemperanno il carattere nazionale a novella energia, se seconderanno il destino e la natura che li fecero marinari, se con ardimento degno delle antiche tradizioni si lanceranno nel mare e ad esso affideranno provvidi ed animosi la nave della loro futura prosperità. (*Bene! Bravo! — Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore.*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

**Lacava, ministro d'agricoltura e commercio.** Prendo a parlare per un fatto personale, a cui mi danno occasione alcune osservazioni fatte dall'onorevole Ferraris.

Veramente avrei potuto anche dispensarmene, poichè a quelle sue censure, fatte, con splendida ed arguta forma, hanno già risposto tanto il ministro delle poste e dei telegrafi quanto il relatore. Ad ogni modo dirò pochissime parole.

L'onorevole Ferraris dichiarò di essere contrario a tutte le Convenzioni marittime, ma nel fare questa dichiarazione aggiunse che le ultime Convenzioni, quelle che ora sono sottoposte al vostro giudizio, avevano un vizio d'origine, cioè quelle del 21 gennaio 1891 firmate dall'onorevole Lacava, quale ministro delle poste e dei telegrafi nel Gabinetto dell'onorevole Crispi, le quali costituivano il monopolio d'una sola società!

L'onorevole Ferraris deve sapere, e lo sa, che prima di stipulare quelle Convenzioni, sin dal 1° aprile 1890, furono pubblicati i Capitoli, ed ebbero la maggiore pubblicità.

Quei Capitolati restarono nel dominio del pubblico per quattro mesi e furono mandati a tutti i membri del Parlamento, a tutte le prefetture, a tutte le Camere di commercio, alle Società di Navigazione grandi e piccole, ai principali giornali, ed anzi i prefetti ebbero incarico di darne copia anche alla stampa locale, come furono inviati ai consoli di Trieste e di Marsiglia, nonchè a coloro che ne fecero richiesta.

Intanto per quelle aste che durarono quattro mesi quali furono i concorrenti? Nessuno. La *Veloce* inviò una domanda al Ministero in data 21 luglio facendo una offerta solo per le linee dell'America meridionale, il Chili ed il Perù. Poscia ne mandò un'altra per tutti i servizi il 30 luglio dichiarando però nella lettera, la quale si conserva negli atti del Ministero, che si riserbava di trattare verbalmente in merito alle modificazioni da introdursi nei Capitolati.

Il Ministero doveva ritenere come non avvenuta tale offerta, tuttavia accordò alla *Veloce* il tempo fino al 31 agosto per presentare un'offerta concreta, ma essa il 29 agosto fece sapere che si trovava nell'impossibilità di fare proposte concrete e faceva solamente preghiera di tenerla presente nel caso si sovvenzionassero linee per l'America.

Vedendo quindi che le aste andarono deserte, bandii il secondo appalto, e qui debbo far rilevare all'onorevole Ferraris che i capitolati non erano immutabili, anzi io lo dichiarai espressamente nelle avvertenze ai capitolati stessi pubblicati nel 1° aprile.

Ecco infatti come dice il n. 2 delle avvertenze sopradette: « le offerte saranno fatte in base alle condizioni del presente quaderno d'onori per linee oppure in una somma fissa per tutti i servizi. In via subordinata, e nel caso che le Società intendessero di ribassare sensibilmente la sovvenzione richiesta, purchè venissero modificate alcune condizioni del quaderno d'onori, si dovrà nel documento specificare siffatte modificazioni, cambiando gli articoli relativi. » Tale avvertenza dimostra che i capitolati non erano immutabili.

Aggiungerò che, siccome fu detto che, nei primi capitolati, la cauzione era grave e che allontanava i concorrenti, così fu modificata anche, e non lievemente, la somma della cauzione, quando furono bandite le seconde aste, assegnando al gruppo che dirò insulare la somma di un milione di lire; ed al gruppo

internazionale la somma di lire 1,500,000; onde, anche questa difficoltà fu eliminata.

Potrei dire lo stesso di tante altre modificazioni che furono introdotte ad agevolare le condizioni dei concorrenti.

Bandite le seconde aste, pel gruppo insulare, si presentò sola la Società di Navigazione Generale; pel gruppo internazionale, nessuno; tanto vero, che io fui obbligato a pregare quella Società, perchè accettasse anche il gruppo internazionale. E tutto ciò, dopo avere esaurite tutte le premure che io avevo fatto alla Società *Puglia* (e qui ci sono molti nostri colleghi alla cui lealtà potrei appellarmi), perchè assumesse il servizio del gruppo internazionale.

Ma, dice l'onorevole Ferraris, perchè avete diviso malamente le linee in due gruppi? Potevate farne più gruppi, e darli a tante piccole Società.

Verrò a parlare delle piccole Società. Per ora, vi dirò che i due gruppi, cioè l'insulare del Mediterraneo ed oltre Gibilterra, e quello internazionale che da Genova e Venezia si estendeva al Levante, ed oltre Suez, corrispondevano alle idee della Commissione d'inchiesta del 1887.

Io son dolente che qui non ci sia più (lo dico a cagion d'onore) il compianto Maldini, che ne fu il relatore, ed in quella relazione sono predisposti quei gruppi, secondo le tradizioni nostre, e secondo la logica; poichè uno di essi comprendeva tutti i servizi insulari del Mediterraneo, e quelli al di là dello stretto di Gibilterra; e viceversa l'altro gruppo comprendeva i servizi internazionali al di là del canale di Suez.

L'onorevole Ferraris dice: ma perchè non avete diviso i servizi in piccole concessioni linea per linea?

Io gli rispondo anzitutto che per quei servizi minori, per i quali si erano fatti anche dei capitolati speciali da affidarsi a piccole Società, cioè il servizio dell'Adriatico, del Golfo di Napoli, dell'isole Eolie, dell'Arcipelago Toscano, quali furono i concorrenti?

Tranne la Società della Puglia, per l'Adriatico, ed all'ultima ora una Società pel servizio del Golfo di Napoli, nessun altro vi concorse.

Ma, a prescindere da ciò, com'è possibile frazionare questo servizio tra tante piccole Società che non esistono. E come possibile il controllo, con organismi microscopici, dei

quali il paese non potrebbe servirsi in casi di grave pericolo e bisogno che possono accadere?

Ma poi l'onorevole Ferraris conosce meglio che altri che il sistema delle piccole concessioni non è seguito in alcuna delle nazioni d'Europa.

La stessa Inghilterra, che egli cita ad esempio, e dove trovansi società di navigazione ad ogni piè sospinto, ha concesso il servizio di uno dei suoi gruppi importanti alla *Peninsular*, alla quale dà 350,000 lire sterline, cioè 8,750,000 lire italiane, quante se ne dà attualmente alla Navigazione Generale.

E la Francia ha diviso i suoi servizi in due grandi gruppi, le *Messageries maritimes* e la *Transatlantique*.

L'Austria non ha che una sola società, quella del *Lloyd*. Ed ora che ha aumentati i servizi l'Ungheria dà sovvenzioni anche alla società *Adria*.

Nella stessa Germania vi troviamo la grande Compagnia del *Norddeutsche Lloyd*, alla quale corrisponde circa cinque milioni di marchi.

Come vedete da noi si è seguito il sistema adottato dalle altre nazioni.

Io non mi dilungo di più, perchè non è mio compito difendere le Convenzioni, già così ben difese dall'onorevole ministro e dall'onorevole relatore. Ho preso la parola soltanto per rispondere ad alcuni appunti, fatti con molta cortesia dall'onorevole Ferraris, e credo di avergli risposto.

Termino dicendo che le Convenzioni da me firmate erano certamente più complete e comprendevano più servizi, ma queste però hanno il vantaggio di farci spendere circa due milioni di meno. Contentiamoci dunque di queste, ed auguriamoci che in un giorno non lontano le condizioni del nostro bilancio siano tali da permetterci di migliorare ed aumentare i servizi marittimi.

**Presidente.** L'onorevole Giusso ha facoltà di parlare per fatto personale.

**Giusso.** Ho chiesto di parlare per fatto personale, perchè, in una delle tornate passate, l'onorevole Branca cercò di mettermi in contraddizione, ed, in ultimo, si compiacque di rilevare che io aveva cambiato di opinione e mi era convertito alla libertà economica. Ma prima di rispondere all'onorevole Branca,

sento il debito di rivolgere una parola all'onorevole relatore ed all'onorevole ministro.

All'onorevole relatore farò osservare che dopo quanto ho detto nel principio del mio discorso, intorno alla nessuna volontà che io aveva di parlare di persone, e tanto meno di offenderle (anzi ricorderà la Camera che dissi che non intendevo di fare la benchè menoma allusione ad alcuno); non posso che ripetere quelle stesse parole cioè, che nessuna allusione io intendeva fare nè al relatore nè al ministro.

Pel resto, onorevole Cocco-Ortu, la differenza grande fra lei e me sta in ciò: che Ella crede all'artificio delle convenzioni (parlo per le linee di navigazione puramente commerciali) ed all'artificio costoso, perchè costano cinque milioni, mentre io credo più alla libertà, alla posizione geografica ed all'esplicarsi delle forze naturali.

Quanto all'esempio da Lei citato dell'Inghilterra, dirò questo: che Ella attribuisce la potenza commerciale dell'Inghilterra al sistema coloniale ed all'atto di navigazione, mentre io l'attribuisco alla sua posizione geografica, alla corrente del Gulf Stream, ed in ultimo al sistema della libertà.

E poichè non posso fare un discorso, perchè il regolamento me lo vieta, all'onorevole ministro dirò che egli, nel calore della sua orazione, si è scordato perfino di me. Ciò potrebbe far parte del sistema, che io ho deplorato; ma, sapendolo uomo cortese, non voglio crederlo.

Vengo all'onorevole Branca.

Egli ha dimenticato che il Banco di Napoli non ha azionisti; e che quando dà il suo danaro, non lo toglie dalle tasche di nessuno.

Egli ha dimenticato che il Banco di Napoli ha, per abitudine, di mettere da parte ogni anno sugli utili una buona somma che distribuisce a scopi di pubblica utilità.

Egli dimentica le condizioni nelle quali fu fatta quella sovvenzione. Quando il compianto Notarbartolo, direttore del Banco di Sicilia, ed io fummo chiamati a Roma dal Governo, per conoscere se volevamo concorrere alla sovvenzione di questa linea; entrambi, dopo maturo esame, accettammo. Ed accettammo perchè, non lo dimentichi l'onorevole Branca, pel mancato trattato con la Francia il paese, ed in ispecie il Mezzogiorno, era più che abbattuto, prostrato, sotto il peso di quella



catastrofe; ed il Banco di Napoli sempre pronto a lenire le sventure, o nazionali, o speciali delle regioni, nelle quali ha le sue sedi, concorse volentieri a quella sovvenzione.

È l'onorevole Branca non dimentichi altresì che il Banco, sovvenendo la Società Italo-Britannica, non faceva che i suoi interessi, perchè quella sovvenzione migliorando la condizione non solo materiale, ma anche morale di tutto il Mezzogiorno, veniva a portare un vantaggio anche a sè stesso.

In ultimo dimentica un'altra cosa l'onorevole Branca; che il grande errore di non aver allora concluso il trattato con la Francia, va in grandissima parte attribuito proprio a lui, che fu il terzo dei nostri delegati.

Egli aveva il diritto, e doveva esercitarlo, di dire...

**Branca.** Chiedo di parlare per fatto personale.

**Giusso.** ... di dire al Governo: badate, non vi ostinate a volere che le trattative si facciano sulla base della tariffa del 1887, ma bensì sul trattato del 1881, come era desiderio della Francia.

Se questo fosse stato fatto, il trattato si sarebbe concluso; se questo fosse stato fatto, quella enorme catastrofe non sarebbe avvenuta, e non si sarebbe parlato di quella Società di navigazione cui egli allude, cioè dell'Italo-Britannica.

In ultimo se l'onorevole Branca, che è stato anche egli autore di una legge sulle convenzioni marittime, si fosse compiaciuto di leggere gli atti della Commissione, della quale io faceva parte, che, per ben due anni, studiò, profondamente, la questione; non avrebbe riscontrato in me alcuna contraddizione; ma poichè questo l'onorevole Branca non ha fatto, lo faccia ora; studi quei verbali e vedrà da essi che posso dire alla Camera di non aver mutato bandiera. (*Bene!*)

**Branca.** Ho domandato di parlare per fatto personale.

**Presidente.** Prima ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle poste e telegrafi.

**Finocchiaro-Aprile, ministro delle poste e dei telegrafi.** L'onorevole Giusso, attribuendolo a non so qual sistema ch'egli deplorava, si dolse che nel mio discorso di ieri non avessi ricordato il suo nome.

I sistemi e i metodi ai quali l'onorevole Giusso ha accennato, non hanno niente a che fare con la nostra discussione.

Sarà, poichè l'onorevole Giusso lo afferma, che il suo nome, ieri, non fu da me pronunziato; ma egli ricorderà che, rispondendo a tutti gli oratori, rilevai le idee ch'egli aveva sostenute in opposizione al sistema delle sovvenzioni, rivolgendogli direttamente la parola.

Se non pronunziavi il suo nome, ciò non potè avvenire, per lui come per altri colleghi che hanno preso parte alla discussione, che involontariamente, per la molteplicità dei nomi dei vari oratori.

**Giusso.** Ringrazio l'onorevole ministro delle poste e telegrafi.

**Presidente.** L'onorevole Branca ha facoltà di parlare per un fatto personale.

**Branca.** Ho un fatto personale semplicissimo.

L'onorevole Giusso ha detto che fui uno dei maggiori responsabili della mancata conclusione del trattato di commercio con la Francia. Non posso, come negoziatore, esporre alla Camera quali furono le trattative e per quali ragioni il trattato non fu concluso, perchè dovrei rompere il segreto professionale.

Però l'onorevole Crispi, da cui ebbi l'onore di essere nominato negoziatore, sa se io fui dei più caldi o dei più tiepidi nella conclusione di quel trattato; e non dico altro.

All'onorevole Giusso, poi, debbo dire anche che la mia meraviglia è grandissima, perchè la teoria, che egli ha espresso, oggi, sugli utili del Banco di Napoli, condurrebbe a questa conclusione, che tutti i denari del Banco di Napoli si possono gettare impunemente dalla finestra.

**Giusso.** Niente affatto!

**Branca.** Egli ha detto: il Banco di Napoli non ha azionisti, i denari non sono di nessuno, dunque gittiamoli via; come si sono spesi per una beneficenza, spendiamoli anche per questa.

Ma, onorevole Giusso, qui non si trattava di beneficenza, si trattava di creare...

**Giusso.** Si è creata.

**Branca.** ...no, non si è creata; perchè quali siano le condizioni di quella Società sarà noto in breve al Parlamento; a me del resto, ha giovato di provocare le dichiarazioni d'oggi dell'onorevole Giusso. Poi debbo aggiungere, che quando si parla di utili del Banco, bisogna tener conto delle sofferenze.

Ora non so se, nel periodo in cui furono dati quegli assegni, esistevano utili netti, ov-

vero se gli utili non dovevano servire per colmare le sofferenze; e non aggiungo altro.

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

**Ferraris Maggiorino.** La simpatica parola dell'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi e l'eloquente discorso del mio amico Cocco-Ortu mi obbligano a brevi ed amichevoli repliche.

L'onorevole Cocco-Ortu mi ha classificato come eclettico in questa discussione. Io non ho avuto la fortuna di scegliere il terreno pel combattimento; come semplice soldato mi sono trovato in dovere di combattere di fronte alle posizioni altrui; andai all'assalto contro valenti campioni.

Fra me e lui c'è, però, questa differenza: egli, innamorato, per l'indole dei suoi studi e per la cultura dell'ingegno suo, dell'antichità classica, l'ama anche nella marina, dal *Bucintoro* alle navi della Società Generale di Navigazione: (*Ilarità*) mentre io amandole solo come cose preistoriche mando il *Bucintoro* e le navi della Società di Navigazione ad un Museo patriottico (*Si ride*) e preferisco le grandi navi moderne che sono l'espressione del movimento economico e del progresso tecnico.

Non rileverò la parte dei discorsi dei miei contraddittori, se così mi consentono di chiamarli, che si riferisce alla difesa del sistema delle sovvenzioni. Io accetto le sovvenzioni; dichiaro, semplicemente, che, a mio modesto avviso, il problema dev'essere posto in questi termini pratici: dalla somma di 10 milioni all'anno che noi spenderemo con queste Convenzioni, aggiunta a quella dei 5 milioni che già spendiamo per la marina libera, il commercio, la marina e la navigazione ritrarranno i vantaggi che il paese ed i contribuenti giustamente aspettano? La risposta mia fu, allora, negativa: duolmi dover dire che, anche dopo i discorsi dell'onorevole ministro e dell'onorevole Cocco-Ortu, come accade in molte dispute, ognuno mantiene la propria opinione. Io e l'onorevole Cocco-Ortu siamo come due innamorati: ognuno di noi crede la propria donna più bella dell'altra. Contentiamoci ciascuno della nostra e ci troveremo felici. (*Interruzioni dalla tribuna dei giornalisti*).

**Presidente (con forza).** Ma chi è che dalla tribuna della stampa, quasi fosse un deputato, si prende la libertà d'interrompere?

Mi rincresce molto, ma se un'altra volta interrompono, farò sgombrare quella tribuna.

**Ferraris Maggiorino.** Esaminiamo, brevemente, onorevoli colleghi, gli argomenti pro e contro le sovvenzioni, che furono adottati. Io sostenni che la quantità dei servizi che, come trasporti, la Navigazione Generale rende al Paese, è inadeguata alle sovvenzioni: l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi è venuto, interamente, in aiuto della mia tesi, allorquando vi disse quanto sia piccola la quantità dei trasporti che la navigazione sussidiata fa in Italia in confronto di quelli che fa la navigazione libera ed in confronto di quelli che fanno da noi le bandiere estere.

Quindi sul fatto siamo d'accordo. L'onorevole ministro vorrebbe soltanto dedurne che bisogna continuare, e se fosse possibile, aumentare queste sovvenzioni per mantenere e accrescere la parte della bandiera sovvenzionata; mentre io invece, ritengo che il principio della sovvenzione può essere buono, ma che la Società cui è accordata non sa e non può cavarne l'utile che il paese dovrebbe attenderne.

Sul punto delle costruzioni io dissi che durante dieci anni, la Società Generale di Navigazione, pur aumentando di oltre 34 tonnellate nette il suo naviglio, non aveva dato che lo scafo di un solo piroscampo ai cantieri nazionali, quello del *Birmanja*. L'affermazione mia è esattissima e potete convincervene prendendo in esame l'elenco dei nuovi piroscafi della Navigazione Generale, dal 1881 in poi.

Il punto più controverso è quello della velocità, rispetto specialmente alle sovvenzioni. L'onorevole ministro mi ha rimproverato di aver confuso la velocità di servizi tra loro diversi. Prego l'onorevole ministro e la Camera, a voler bene considerare che mi attenni sempre a confrontare servizi possibilmente analoghi.

Io confrontai il servizio italiano della Sardegna con quello francese per la Corsica. La analogia è evidente. Confrontai il servizio di Genova e Venezia con Costantinopoli e il servizio di Marsiglia e Trieste con Costantinopoli: confrontai le linee di Genova, Marsiglia e Trieste con le Indie. Orbene, mi consenta la Camera di leggere pochissime cifre, e di tenermi soprattutto alle cifre, perchè delle molte censure, che furono rivolte agli oratori, quella di aver basato piuttosto gli

argomenti loro sulla retorica che sulle cifre non mi colpisce affatto; perchè se ebbero qualche esagerazione fu quella di citare troppe cifre e di annoiare con esse la Camera.

Linea dell'Indo-Cina e dell'Australia. Per le messagerie francesi, velocità prescritta: 13 nodi all'ora, velocità effettiva conseguita in servizio 13.98 all'ora. Per la Navigazione Generale 11 nodi. Differenza 2 nodi nel contratto della Navigazione Generale. Sovvenzioni: lire 32 per lega per la Francia, 30 per noi; due lire di meno per noi. Tonnellaggio: le *Messageries*, nuovi piroscafi, 6428 tonnellate, 7000 cavalli vapore. Piroscafi della Navigazione Generale: 4579 tonnellate, 2800 cavalli vapore al massimo! Ne viene dunque questo: che le *Messageries*, sulla linea dell'Indo-Cina, hanno in servizio piroscafi che stazzano 2000 tonnellate e che sviluppano 4000 cavalli vapore in più del massimo dei nostri.

Ciò spiega perchè noi camminiamo a undici nodi, mentre quelli vanno già a 14. Aggiungerò che i piroscafi francesi recentemente costruiti per l'Indo-Cina danno una velocità ancora superiore; ed uno di essi, nella corsa di prova da Algeri a Napoli ha filato con una velocità continuata ed effettiva di 17 nodi e mezzo all'ora. Ecco dunque come noi ci troveremo con piroscafi lentissimi in confronto dei piroscafi celeri delle *Messageries*.

Uguale trasformazione si osserva nei piroscafi del *Lloyd* germanico. Il *Lloyd* aveva su quella linea piroscafi che filavano 12 a 13 nodi all'ora, com'era prescritto dai capitoli d'onori. Il ministro delle poste e dei telegrafi di Germania dichiarò, in un rapporto, che, in seguito all'aumentata velocità dei piroscafi francesi ed inglesi, il *Lloyd* ha dovuto ritirare le sue vecchie navi e sostituirne delle nuove. Ed è appunto per la linea del canale di Suez che il *Lloyd* ha fatto costruire dei piroscafi del tipo dell'*Imperatore Guglielmo II*, di quasi 7000 tonnellate e che filano 16 nodi all'ora.

Servizio del Mediterraneo e del Mar Nero: *Messageries*, 13 nodi all'ora, sovvenzione lire 14,80; Navigazione Generale Italiana: velocità 9 a 10 miglia all'ora per il Mar Nero, 11 a 12 per l'Egitto, sovvenzione da 16 a 17 lire per lega. Quindi sulla linea di Salonicco e d'Egitto, le *Messageries* hanno da 2 a 4 nodi all'ora più di noi e 3 a 4 lire di sovvenzione per lega di meno!

Sicché è evidente che il confronto è tutto a nostro disfavore.

La linea della Corsica (e questa la cito appena di volo, perchè la convenzione francese è molto antica e non dubito che fra poco sarà rinnovata e migliorata) è esercitata dalla Compagnia Fraissinet: la velocità è di 10 nodi e mezzo nella traversata, 8 a 9 nodi bordeggiando. Noi, tranne che per la linea diretta Civitavecchia-Golfo Aranci, andiamo con 9 a 10 nodi all'ora; la Compagnia Fraissinet ha da 6 lire e mezza a 7 lire e mezza per lega di sovvenzione e noi diamo 14 lire. Cosicché la Compagnia Fraissinet fa il servizio della Corsica con una sovvenzione, che è la metà di quella che noi accordiamo alla nostra Società di navigazione.

Ora io desidero porre il problema in termini molto equi. Io credo che a parità di velocità e di tonnellaggio si potrebbe da noi accordare qualche piccola sovvenzione di più; ma credo di aver dimostrato, che, con sovvenzioni maggiori o eguali a quelle degli altri paesi la nostra Compagnia sovvenzionata ha navi di un tonnellaggio e di una velocità molto inferiore.

Ma v'ha di più; le convenzioni degli altri paesi o datano già da parecchi anni o furono stipulate per periodi dai cinque ai dieci anni e sono prossime a scadere; mentre le nostre, hanno quindici anni davanti a sé e preparano quindi una grande inferiorità alla nostra marina. Perchè se ci troviamo già oggi in una condizione peggiore degli altri Stati, che cosa accadrà, fra dieci, fra quindici anni?

E passo oltre.

Rispetto alle tariffe sono lieto che il mio amico, l'onorevole Cocco-Ortu, abbia perfettamente compreso il significato delle mie parole, per quanto riguardavano la Sardegna. L'onorevole Cocco-Ortu non può essere responsabile di tariffe, che devono ancora esser fatte da una Commissione, o che per lo meno non ci son note, perchè non ci furono ancora presentate. Io ho semplicemente rilevato come per lo passato la Società Generale di Navigazione, avendo eliminato ogni concorrenza per la Sardegna esigeva, o poteva almeno esigere e può, in molti casi, esigere effettivamente, come risulta dalle sue stesse dichiarazioni, l'intera tariffa per la Sardegna, mentre lungo le altre coste ribassa le sue tariffe. Il commendatore Laganà, nella sua memoria vi

dichiara che, in molti casi, è costretto dalla concorrenza italiana ed estera a fare una riduzione sulle tariffe del 1887, che va dal 5 al 60 per cento, cioè, oltre la metà di quello che potrebbe percepire.

Questa riduzione, come egli dimostra, si fa essenzialmente lungo la costa dell'Adriatico, dove la concorrenza delle ferrovie e la concorrenza del Lloyd austriaco e della marina libera impediscono il monopolio; si fa lungo le coste del Tirreno dove vi è ferrovia e marina libera: non mi risulta che si faccia per la Sardegna. Ora nell'invocare che anche la Sardegna si possa giovare di queste facilitazioni, non ho che un intendimento: quello di accorrere in aiuto ai deputati sardi, tra cui ha un posto eminente l'onorevole Cocco-Ortu, e che prendono così a cuore gli interessi dell'isola.

Spero che queste mie parole varranno a dimostrare all'onorevole Cocco-Ortu come abbiamo un intendimento comune anche se possiamo non andare d'accordo sui mezzi.

Per le tariffe, mentre ringrazio l'onorevole ministro delle poste per le spiegazioni che mi ha fornito, ritengo che se ha giustamente creduto opportuno di sottoporle alle Camere di commercio non dovrebbe rifiutarsi di presentarle al Parlamento.

Non potete ritenere che la competenza delle Camere di commercio sia maggiore di quella del Parlamento, nè questa presentazione produrrà ritardo alcuno perchè, il Parlamento le potrà esaminare forse con maggiore sollecitudine delle Camere di commercio. Ma ciò che io credo essenziale è la pubblicità delle tariffe, perchè da molte lettere ricevute vedo che i caricatori si lagnano di non conoscere le tariffe. Così pure è necessario stabilire eguaglianza di trattamento fra tutti i caricatori che spediscono colla stessa nave, nello stesso tempo, quale condizione molto importante. Voi vedete che nei nuovi capitolati del Lloyd austriaco fu appunto stabilito che si debbano pubblicare non solo le tariffe ma anche gli abbuoni.

Soprattutto invoco che, con un articolo del Capitolato, redatto diversamente da quello di oggi, si impediscano i rapidissimi sbalzi di tariffa, che sono fatti per eliminare certe concorrenze. Quando vi è pericolo di concorrenza si fanno dei forti ribassi, ed appena il concorrente, che non ha le sovvenzioni, è eli-

minato, si fanno dei rialzi coi quali la Società si rifa del momentaneo ribasso.

Per cui io credo che quando la Società ribassa le sue tariffe debba ribassarle per un periodo di tempo lungo; e questa mobilità della tariffa a scopo esclusivo di escludere la concorrenza della marina libera non deve essere permessa nè dal Governo nè dal Parlamento.

Non entrero affatto nella questione della flotta ausiliaria. Tanto il ministro che il relatore vi hanno appena accennato. E veramente quando io ho presente lo specchio della flotta ausiliaria dell'Inghilterra indicata nel capitolo 8 del bilancio della marina di quel paese e vedo che la nave ausiliaria più piccola ha 6258 tonnellate di spostamento e 7000 cavalli a vapore, mentre noi in tutta la nostra flotta sussidiata abbiamo appena qualche nave di 4579 tonnellate e 3,044 cavalli a vapore, debbo convenire che siamo troppo inferiori per potere competere in qualunque modo.

La flotta ausiliaria inglese si compone di navi, che filano persino 21 e 22 nodi all'ora. La *Città di Parigi*, una delle maggiori navi ascritte alla flotta ausiliaria inglese con una portata di 10,499 tonnellate ed una forza di 18,000 cavalli, durante quattro giorni consecutivi, ha fatto più di 500 nodi al giorno, ossia 21 nodi all'ora. Quando, dunque, le flotte estere hanno di queste navi ausiliarie, che corrono 21 o 22 nodi, non potete, per carità di patria, contrapporvi delle navi che vadano fra i 12 ed i 15 nodi: sarebbero infallibilmente catturate e distrutte.

Così pure bisogna notare che le spese che la marina inglese sostiene per questa flotta ausiliaria non sono notevoli: perchè la spesa annua è di 42,000 lire sterline all'anno, per dieci navi di grande velocità e 18 piroscafi ausiliari: vedete che è una spesa relativamente piccola.

L'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi mi ha mosso quasi un appunto perchè accennai al sistema della anticipazione di capitali, fatta dallo Stato alle Società di navigazione; or io, invece, quel sistema ho pienamente approvato. Anzi, ho dichiarato che il sistema di concorrere, coi capitali dello Stato, alla rinnovazione della marina mercantile, è sistema prettamente italiano; e mediante le Convenzioni del 1862 e del 1869, noi abbiamo dato alla nostra marina mercantile 11

milioni, senza interesse, perchè potesse rinnovare il suo materiale. Per la sola linea Genova-Alessandria d'Egitto, Rubattino ebbe 4 milioni, cifra superiore al piccolo prestito di 3 milioni e mezzo, che la Società del Lloyd riceve ora dal Governo austriaco. Per parte mia, avrei assai minori obiezioni alla spesa di 10 milioni, inscritta nelle presenti Convenzioni, se, per esempio, fosse ripartita così: 7 milioni per sovvenzioni; 3 milioni per materiale nuovo. Allora, in 15 anni, si avrebbero 45 milioni di materiale nuovo; e capirei un sacrificio dello Stato, per creare una flotta. Ma pagare 150 milioni, in 15 anni, per poi trovarci senza flotta, questo lo credo il maggiore degli errori economici e finanziari che possiamo commettere. E badi bene il Governo che 9 milioni e mezzo, all'anno, che diamo alla Navigazione Generale, se fossero ridotti al valor capitale, oggi rappresenterebbero 104 milioni regalati, senza interessi e senza ammortamento, alla stessa Società!

Comprende benissimo il Governo che è un notevolissimo sacrificio che noi facciamo, e che, di fronte a questo notevole sacrificio finanziario, noi dobbiamo anche esigere che il materiale sia completamente rinnovato.

Questa questione del materiale si collega intimamente alla questione del bilancio della società, sulla quale, mi perdoni l'onorevole ministro delle poste, debbo ritenere insufficienti le sue risposte.

Ho avvertito che il bilancio della Società Generale di navigazione mi desta serie preoccupazioni, perchè temo che esso non risponda alla realtà. A sostegno della mia tesi ho potuto raccogliere anzi dei fatti, che hanno prodotto in me un'impressione piuttosto grave.

La relazione dei sindaci della Navigazione Generale, dell'anno 1883-84 così si esprime:

« Il vostro materiale marittimo, se non presenta a rigore il valore reale di stima, *il che sarebbe troppo presumere*, pure vi offre la misura giusta con la quale è possibile di determinarlo colle facoltà che vi accorda lo statuto sociale. »

Questo è molto grave: è molto grave che una grande società sovvenzionata dallo Stato dichiararsi ufficialmente che il valore del materiale che essa iscrive nel suo bilancio non è conforme alla realtà. E lo trovo grave per due ragioni; per i rapporti, che passano tra lo Stato

e la Società, e per la trasgressione di disposizioni tassative del Codice di commercio.

Quanto ai rapporti che passano tra lo Stato e la Società, già l'onorevole Boselli, nel suo discorso sulle Convenzioni marittime del 1877, aveva nettamente dichiarato che la Commissione del 1875 ritenne necessario che lo Stato avesse diritto d'indagare la veridicità dei dati economici e finanziari della Società; perchè, per quanto si potessero muovere delle obiezioni a questo sistema, bisognava non dimenticare che queste Società sovvenzionate non costituiscono un'industria libera, ma una industria collegata con pubblici servizi, e che in sostanza è lo Stato che le regge e le mantiene.

Ora, o signori, contrarre con una Società delle convenzioni per la durata di quindici anni, quando abbiamo fondata ragione per credere che il bilancio che essa ci presenta non sia conforme alla realtà, mi pare cosa molto grave.

Il primo dovere del Governo e del Parlamento, in questa condizione di cose, è quello d'invitare la Società a ricostituire immediatamente il suo bilancio.

Permettetemi che rammenti un fatto.

Già vi dissi che mentre il dividendo ha variato fra il 4 e il 5 1/2 per cento sul capitale nominale di 500 lire, che figurerebbe effettivamente versato, il valore delle azioni oscilla sulle 300 lire, il che significa che gli azionisti hanno un dividendo del 6 o 7 per cento sul valore di borsa delle azioni. In una parola le loro azioni sono deprezzate di circa due quinti e mentre la Società figura di aver un capitale effettivo di 55 milioni, alla Borsa di Genova c'è stato un momento in cui con 27 milioni voi potevate comprare tutta la Società. Ma più grave ancora è il metodo con cui la Società compila il suo bilancio e fa il suo inventario. Nel 1888 la Società aveva 102,000 tonnellate nette di piroscafi inventariati per 68 milioni, al prezzo di lire 660 per tonnellata netta.

Nello stesso anno comperò 3 piroscafi che furono pagati lire 401 per tonnellata. Cosicché i piroscafi inventariati, molti dei quali risalgono ad epoche molto antiche, sono valutati per 660 lire, e i piroscafi comprati 401 lire. Differenza 259 lire per tonnellata.

Nel 1891 la Società inventariava il suo materiale a 571 lire per tonnellata netta. Comperava 3 piroscafi, di cui due relativa-

mente recenti, uno anzi recentissimo del 1887, e li inventariava a lire 352 per tonnellata. Differenza 219 lire in meno. Per conseguenza o la Società compra a prezzi vili materiale inservibile od ha l'inventario della sua flotta su di una base del tutto fittizia.

Se voi supponete che il materiale vecchio della Società generale di navigazione abbia lo stesso valore di mercato che il materiale che essa acquista, voi trovate che nel suo bilancio vi è un ammanco di 22 a 28 milioni. Ora, o signori, di fronte a questa cifra ingente, le preoccupazioni devono crescere in noi, perchè siamo stati duramente ammaestrati da quanto è accaduto in materia di Banche; devono crescere, perchè se la Navigazione generale si serve delle sue entrate per pagare i dividendi sopra un capitale in parte fittizio, è evidente che le mancano i mezzi per mantenere in buono stato il materiale vecchio, e per rinnovarlo con nuovi acquisti.

E prima che le Convenzioni sieno finite, se la Società Generale di navigazione non muta completamente il suo indirizzo amministrativo (cosa che io le auguro ed allora essa avrà, se sarò ancora in questa Camera, il mio appoggio) essa si troverà in condizioni molto serie e gravi. Il Governo avrà speso un altro centinaio di milioni e noi resteremo senza marina e senza Società Generale di navigazione.

Ora questo stato di cose è gravissimo di fronte alle disposizioni precise del nostro Codice di commercio. L'onorevole ministro ha detto: questa è una materia che non ci riguarda, ma concerne gli azionisti.

Io vorrei pregare l'onorevole ministro di dare un'occhiata ad alcune pubblicazioni e ad alcuni discorsi fatti in questa Camera specialmente dagli onorevoli Randaccio e Berio all'epoca della fusione Florio e Rubattino.

Secondo gli articoli 20 e 28 degli statuti della Società di navigazione Generale, coi quali essa fu fondata, l'azionista per intervenire all'Assemblea doveva avere cento azioni, il che dopo l'aumento del capitale equivaleva a 50 mila lire di azioni. (*Interruzioni*).

**Finocchiaro-Aprile**, ministro delle poste e dei telegrafi. Sono stati modificati. Bisogna che nelle Assemblee ci sia un quinto degli azionisti.

**Ferraris Maggiorino**. Mi fa piacere che siano stati modificati, ma per diversi anni, questo

fu lo Statuto in vigore. E per di più, la ripartizione dei voti era fatta in modo che pochi azionisti erano permanentemente padroni della Assemblea. E se, come succede tutti i giorni, e come è anche succeduto alla Banca Romana, i grossi azionisti sono elettori ed eletti essi medesimi, io domando quale affidamento noi potremo fare sul controllo che gli azionisti esercitano sugli amministratori?

Ora il Codice di commercio prescrive nettamente agli articoli 22 e 23 che i commercianti e le Società anonime abbiano un libro degli inventari e che tutti gli anni debbano fare l'inventario dei loro beni mobili ed immobili, ed agli articoli 147 a 176 è prescritto che il bilancio presenti il capitale sociale realmente esistente; proibisce che si diano utili, se prima non siano coperte le perdite; dichiara che gli amministratori sono solidariamente responsabili, della reale esistenza dei dividendi pagati.

Ebbene signori, o io m'inganno completamente (ed in tal caso s'ingannerebbero i sindaci stessi della Società generale di navigazione, i quali hanno asserito che l'inventario non corrisponde ai prezzi reali) o io m'inganno completamente. o la Società generale di navigazione è in completo disaccordo, anzi in violazione aperta e flagrante col Codice di commercio. Ed io ritengo che basti appellarsi al senso morale del Parlamento per far rilevare la gravità di questo fatto; gravità, che è maggiore in un momento in cui il Parlamento deve sentire altamente la necessità di mantenere il rispetto della legge e delle disposizioni fondamentali del Codice di commercio di fronte alle grandi Società economiche d'ogni specie. Parmi quindi che basti appellarsi al senso morale del Parlamento per far comprendere che quando anche il bilancio della Società, non mi suggerisse delle gravi preoccupazioni d'ordine economico, il rispetto che tutti dobbiamo alle leggi dello Stato, impone al Governo come impone a noi, che queste leggi sieno pienamente mantenute.

Spero quindi, che qualunque possa essere il dissenso sopra altri argomenti, ci sarà un punto in cui l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi, la egregia Commissione così bene rappresentata dal suo presidente e dal suo relatore, e la Camera intera vorranno essere concordi, nel volere che se un dubbio ci possa essere, sulla sincerità e solidità del bilancio della Società Generale di

navigazione di fronte al Codice di commercio, questo dubbio sia prontamente ed interamente cancellato.

Così facendo io credo che miglioreremo notevolmente le Convenzioni che ci stanno dinanzi; e se non otterremo tutto quello che desideriamo, avremo almeno posto sopra una base solida questa grande Società, i cui difetti di Amministrazione sarebbero un danno gravissimo non solo per essa ma anche per il pubblico interesse. (*Bravo!*)

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

**Filopanti.** Con pace e con rispetto ai valenti oratori, che hanno finora parlato su quest'argomento, a me pare che non si sia prestata sufficiente attenzione ad un generale principio di meccanica idraulica.

È principio inconcusso d'idraulica che la resistenza dei liquidi al movimento di un corpo solido in essi immerso, è proporzionale non alla semplice velocità, ma al quadrato di essa; e la forza motrice presa in un dato tempo è proporzionata non al quadrato solo della velocità, ma al cubo di essa.

Se vi è, per esempio, una nave che cammina con una velocità di 10 nodi all'ora, con una macchina di mille cavalli, se io voglio che cammini con una velocità doppia, cioè con 20 nodi all'ora, dovrò consumare non mille chilogrammi di carbone, ma quattromila.

*Voci.* Otto.

**Filopanti.** Quattromila all'ora, e ci vuole una macchina della forza di 8000 cavalli.

Ora la macchina più forte è ancora più pesante, e quanto maggiore è il peso della macchina e del combustibile, tanto minor peso rimane disponibile pel carico utile.

È malsana questa gara di velocità. Noi dobbiamo a questo riguardo fare più che possiamo, ma avere anche riguardo all'economia.

Se, i poveri nostri emigranti, che sono trattati così inumanamente, possono spendere meno ed essere trattati meno male, poca differenza loro farà il giungere da Genova a Buenos-Ayres in un mese ed una settimana, piuttosto che in un mese solo.

**Presidente.** Poichè non vi sono altri oratori iscritti passeremo alla discussione degli ordini del giorno:

Ve ne è uno sottoscritto dagli onorevoli

Tortarolo, Bettòlo ed altri deputati, che è così concepito:

« La Camera:

avuto riguardo agli interessi stabiliti da un sistema di sovvenzioni marittime vigente da trent'anni,

avuto riguardo alla legittima aspettativa d'una continuazione del sistema, per impegni contratti già da due precedenti Ministeri, salvo l'approvazione del Parlamento,

riconoscendo necessario un tempo non breve per liquidare gli interessi suddetti e preparare il paese ad un ordine migliore di cose,

avendo fiducia che il Governo del Re saprà organizzare la sovvenzione di Stato nelle comunicazioni marittime, in modo che sodisfaccia alle buone leggi della pubblica economia e della libera concorrenza,

« Delibera

limitare a cinque anni la durata dei patti stabiliti nel presente disegno di legge, ed, in relazione a questa durata, intraprenderne la discussione degli articoli. »

Non essendo presente l'onorevole Tortarolo, l'onorevole Bettòlo ha facoltà di parlare per svolgerlo.

**Bettòlo.** Mi conceda la Camera che, prima di svolgere quest'ordine del giorno io sodisfi ad un grato dovere che incombe all'animo mio, ringraziando quegli egregi colleghi, i quali ricordando il mio modesto nome ebbero per me parole lusinghiere e cortesi. Pur non essendo con alcuni di loro all'unisono circa alla grave questione che riguarda l'ordinamento dei nostri servizi marittimi, sono sicuro di aver con loro comune l'amor vivissimo pel nostro paese ed il desiderio di riconquistare all'Italia quella prosperità e quella grandezza marittima, che le spetta.

Alleati in questo fine supremo, io spero che noi potremo procedere concordi; e di questa concordia, checchè ne dica l'onorevole relatore, a me sembra di vedere già un sintomo, quando ricordo i discorsi che furono pronunziati in questa discussione. Oratori favorevoli e contrari, nessuno è sodisfatto di questi nuovi contratti.

Senonchè i numerosi interessi, ed anche legittimi interessi, che nacquero e crebbero da un regime, che vige da oltre 30 anni, vogliono come già dissi, essere tutelati e liquidati con prudenza e senza perturbamenti, così che, al

punto in cui ci troviamo, io son sicuro che pochi di noi vorrebbero decisamente respingere queste nuove Convenzioni.

Da ciò la opportunità di stabilire un periodo di transizione, che possa maturare sani e migliori ordinamenti e che possa dar tempo ad una liquidazione equa e legittima.

Vedete dunque, onorevoli colleghi, che il nostro ordine del giorno trova ragione della sua opportunità sia dal punto di vista delle mie idee, sia da quello degli oppositori; di guisa che io potrei svolgerlo, così prendendo argomento dalla calda e smagliante parola del mio amico l'onorevole Maggiorino Ferraris come ponendomi nei panni dell'egregio amico Cocco-Ortu.

La questione risiede nella durata che bisogna assegnare al periodo di transizione. Sono sufficienti i cinque anni rispetto gli oneri che ai concessionari vengono imposti?

Voi sapete, onorevoli colleghi, che la durata di una concessione è dipendente dalla maggiore o minore spesa d'impianto che si richiede per l'esercizio dell'impresa. Ora, come io già vi dissi, si comprende la concessione di 15 ed anche di 20 anni quando si tratta d'impresе per le quali si debba provvedere in larga misura a nuove costruzioni e ad ingenti spese d'impianto, cosicchè sia necessario favorire l'ammortamento con una lunga durata dei contratti; ma non è certamente questo il caso, imperocchè bisogna che consideriate che sopra 35,000 tonnellate nette di piroscafi, che su per giù sono richieste per l'esercizio delle nostre linee sovvenzionate, appena 1,500 tonnellate se ne richiedono per nuove costruzioni, cioè all'incirca 1/24, le quali corrispondono ad una spesa di circa 3 milioni.

Ora supponiamo pure che si voglia concedere l'annualità di ammortamento proporzionale ad un periodo di 5 anni, cioè che il valore di questi 3 piroscafi sia ammortizzato alla fine del quinquennio; la quota annuale per l'ammortamento sarà uguale a poco più di 500,000 lire.

Come si giustifica questo maggiore aggravio, che, per la riduzione della durata dei contratti, peserebbe sul bilancio dei concessionari? Allorchè fu discussa la prima concessione di proroga all'esercizio sovvenzionato, io, con dati di fatto che non vennero mai smentiti, ebbi a dirvi che la misura della sovvenzione era tale che la Società, per le

sole linee interne, fatto il debito rapporto fra attivo e passivo, doveva realizzare un utile netto superiore al 20 per cento sul capitale investito nell'impianto richiesto dall'impresa.

Questo implicitamente vi diceva testè il mio amico Maggiorino Ferraris, del quale invidio la vivace intelligenza, nonostante la sua precoce calvizie. (*Si ride*) Lo stesso Maggiorino Ferraris vi faceva poco fa osservare che, sia che noi paragoniamo le nostre linee oltre Suez con le linee similari, sia che le paragoniamo con le linee nel mare interno, nel mar Nero, troviamo sempre come conseguenza che noi paghiamo una sovvenzione unitaria maggiore di quella che pagano altrove, quantunque altrove le velocità siano superiori.

Ma io non mi arresto a questa affermazione, onorevoli colleghi, e con permesso del mio amico Maggiorino Ferraris, voglio andare un poco più oltre. La misura della sovvenzione, è facile comprenderlo, non deve essere riferita semplicemente alla lega, ma alla lega, al tonnellaggio che si fa muovere lungo la linea ed alla velocità con la quale si percorre la linea medesima.

Messi in equazione questi tre fattori e considerata la produttività dell'esercizio, voi avrete, ciò che si dice la condizione economica d'una determinata linea; ben inteso però che, trattandosi di fissare la misura della sovvenzione unitaria, voi dovete pure tener conto dell'età del piroscafo che esercita quella linea.

Istituito il confronto in base a questi criteri, voi troverete che la misura della sovvenzione che noi paghiamo supera dal 7 al 12 per cento quella concessa dagli altri Stati.

Ora, al punto in cui siamo, sarebbe assai difficile studiare un nuovo ordinamento delle sovvenzioni; ho voluto solamente richiamare la vostra attenzione sul fatto, che noi accordiamo una sovvenzione superiore di circa 800,000 lire all'anno a quella misura che sarebbe equamente dovuta per gli oneri che si impongono con questi nuovi contratti.

Ma che la misura della sovvenzione sia superiore a quella che sarebbe equamente consentita, noi lo ricaviamo anche da altre investigazioni. Vedo, per esempio, in questo contratto che la Navigazione Generale italiana, che esercita fino al 30 giugno un viaggio settimanale fra Ancona e Zara, riceve la sovvenzione di lire 16 per lega; mentre to-



stochè quel servizio verrà assunto dalla Società della « Puglia » la sovvenzione per lega sarà di circa 11 lire.

Osservo inoltre che fino a ieri il servizio per le Eolie era pagato 19 lire per lega. Oggi è passato alla Navigazione Siciliana ed è pagato 7 lire e centesimi.

Ciò posto, io spero di avervi dimostrato come l'eccesso della sovvenzione che si concede, compensi largamente quella maggiore spesa di ammortamento, che noi imponiamo alla Società perchè esaurisca il valore del nuovo materiale in cinque anni.

E se così stanno le cose, io credo che la Camera vorrà accogliere la riduzione della durata dei contratti che noi proponiamo, e che vi sottoponiamo come emendamento all'articolo 1, dopo che l'onorevole Cuccia ha creduto di presentare il suo ordine del giorno.

Qui avrei finito se non dovessi due parole di risposta all'onorevole ministro ed al relatore. Premetto che il mio simpatico amico Cocco-Ortu, navigando in un mare del quale non aveva nè carte nè portolano, ha attribuito a me ciò che aveva detto l'onorevole Ferraris, all'onorevole Tortarolo ciò che io aveva detto e viceversa, generando una confusione di proprietà.

Meno male che in questa confusione, io non ci ho perduto; del resto io sono solidale coi miei egregi amici, per quanto riguarda questa questione.

L'onorevole ministro come l'onorevole relatore, affidarono la tesi delle sovvenzioni, concesse ai servizi commerciali, all'autorità di eminenti statisti. Fu citato Cavour, fu citato il compianto Baccarini, fra i morti; e fra i vivi, vennero in campo le incontrastate autorità degli onorevoli Crispi e Zanardelli. Ora, per quanto io abbia ammirazione, deferenza, rispetto, ed anche amore, per questi egregi uomini, certo è che, se dovessi giudicarli solamente dalle benemeritenze che essi acquistarono per averci regalato questo regime, io dovrei per lo meno dire che non furono molto fortunati nel prevedere i risultati che si sono ottenuti, dopo tutte le speranze che essi avevano manifestate; imperocchè i risultati che si sono avuti vi furono ricordati dallo stesso onorevole ministro delle poste e dei telegrafi, e dallo stesso relatore. Noi abbiamo la nostra marina commerciale che non è capace di soddisfare ai bisogni economici del traffico; tanto è vero, che quasi

tutto il nostro movimento commerciale è monopolizzato da bandiera straniera; nei traffici internazionali, lungo le linee sovvenzionate, il nostro trasporto sussidiato non ha che il sette per cento dell'esportazione; nella navigazione interna l'esercizio sovvenzionato serve circa l'otto per cento degli scambi commerciali fra i nostri porti.

Ma, si dice, tutte le nazioni marittime concedono sovvenzioni a linee marittime.

Io ho già risposto, diverse volte, a questa obiezione; e l'onorevole relatore, nella lealtà della sua coscienza, dichiarava che sovvenzioni a linee veramente commerciali non ne concedono che la Francia e l'Austria. L'Inghilterra sovvenziona servizi postali; e si capisce che i servizi postali sono anche utilizzati dal commercio; nè converrebbe ciò impedire per il riguardo che la misura d'una sovvenzione dipende pure dalla produttività dell'esercizio.

La Francia ha molto allargato il regime delle sue sovvenzioni. E difatti io citai questo fatto come una delle cause che ha potuto influire sulla decadenza di quella marina. Nel 1885 la Francia possedeva una marina a vapore che raggiungeva le 500,000 tonnellate circa.

La Germania era press'a poco alla pari.

Oggi invece la Germania è salita a 750,000 tonnellate, mentre la Francia è rimasta sempre press'a poco stazionaria.

E la Germania segue i principî della libertà, giacchè da soli sei anni ha concesso una sovvenzione per istituire una linea verso l'estremo Oriente, ove ha forti clientele commerciali e coloniali.

È stata pur posta in campo l'autorità della Commissione reale istituita nel 1887, di cui mi compiaccio veder presente uno dei più autorevoli membri.

Ed a questo riguardo è curioso un fatto.

Effettivamente, di Commissioni, che studiarono la questione dell'ordinamento dei nostri servizi marittimi, ce ne furono due. Giacchè è stata pure istituita nel 1882 una Commissione parlamentare (notate che non era reale, ma parlamentare) per un'inchiesta sulla nostra marina mercantile, la quale Commissione ha largamente sviscerata la questione delle sovvenzioni marittime.

Ebbene, di questa Commissione non si è quasi parlato quando si vollero in questa discussione appoggiare i propri argomenti su-

gli studi fatti precedentemente in ordine ai rapporti fra lo Stato e la marina.

Si sono prese le mosse dalla Commissione del 1887.

E perchè? A me pare evidente la ragione. Perchè la Commissione parlamentare del 1882 aveva espresso il parere di non concedere sovvenzioni all'infuori di quelle dovute per i servizi postali. Ora questo parere non garba a chi vuole seguire altro indirizzo ed altri metodi.

**Cocco-Ortu, relatore.** Legga la relazione.

**Finocchiaro-Aprile, ministro delle poste e dei telegrafi.** L'ho nominata io ieri nel mio discorso.

**Bettòlo.** La relazione l'ho letta, e nel discorso dell'onorevole ministro non ho sentito che egli abbia appoggiato i suoi argomenti sul parere della Commissione parlamentare del 1882; del resto non poteva farlo.

Ora queste due notevoli Commissioni traevano i loro criteri dalle Camere di commercio, dai consoli e da altre autorevoli competenze. Ma come si spiega che, a distanza di cinque anni, la maggioranza di questi sodalizi ha così mutato opinione? Perchè la Commissione parlamentare, in base a questi giudizi, concludeva: niente sovvenzione, fuorchè ai servizi postali; mentre, dopo cinque anni, sorgeva un vasto progetto di linee marittime sovvenzionate, importanti la spesa annua di diciassette milioni?

Si spiega facilmente, o signori. La Commissione Reale fu inaugurata col criterio deliberato di dare le sovvenzioni. E ricordo che l'onorevole Genala, allora come oggi ministro dei lavori pubblici, inaugurando la costituzione di quella Commissione, diceva che le sovvenzioni sono l'unico mezzo per espandere i nostri prodotti e per aprire nuovi traffici.

Si capisce quindi, o signori, come tutte le Camere di commercio, tutti i sodalizi abbiano detto: c'è una mensa imbandita, date un bocconcino anche a noi.

**Cocco-Ortu, relatore.** Non è esatto tutto questo.

**Bettòlo.** È esattissimo, e questo fatto spiega anche all'onorevole ministro quell'apparente incoerenza, che a lui è sembrato di trovare in un armatore genovese.

Quell'armatore aveva gridato contro chi sfrutta l'erario col monopolio e col privilegio. Ma quando ha visto che di questo monopolio,

di questo privilegio se ne vuol fare quasi un dogma, allora ha dovuto pensare; giacchè la consegna è di sfruttare, non conviene a me di rimaner fuori, tanto più che, dopo tutto, io chiedo di sfruttare a condizioni più modeste.

E qui mi preme di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi, sopra alcune parole troppo severe, che forse ebbero a sfuggirgli accennando al Comizio marittimo tenutosi pochi giorni fa in Genova. Egli disse che quel Comizio aveva poca importanza; ora a me corre l'obbligo di fare osservare all'onorevole ministro che a quel Comizio hanno fatto adesione molti deputati che seggono in questa Camera, che a quel Comizio hanno fatto adesione quasi tutti i sodalizi e gli armatori marittimi d'Italia, che di quel Comizio facevano parte uomini che hanno speso la metà della loro vita nelle imprese marittime, sul mare, e che conservano nelle loro famiglie le più gloriose tradizioni della nostra marina.

Ora, onorevole ministro, se la voce di quel Comizio ha poca importanza, dovrà averne molta quella dei banchieri e degli avvocati?

Mi perdoni l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi, Ella fu poco generoso, poco giusto verso il nostro ceto marinaresco.

Passo ad altre due questioni, inquantochè a me pare che nè l'onorevole ministro, nè il relatore vi abbiano dato risposta soddisfacente.

Io accennando alle multe ho detto che esse non sono efficaci, perchè stabilite in misura tale da incoraggiare la Società a mancare ai patti, che sono concordati circa le velocità.

Ho poi accennato alla forma delle penalità, affermando che forma più equa e di applicazione più generale è quella che vuole che la sovvenzione venga a subire, in caso di ritardo non giustificato, una riduzione proporzionale alla deficienza di velocità verificatasi rispetto la velocità regolamentare.

Sono due parti separate della questione.

Circa quest'ultima, l'onorevole ministro ha risposto che presso tutti gli Stati si usa comminare le multe rispetto al ritardo computato in ore.

Ora io lo prego di volere solamente ricordare le convenzioni contrattate dalla Francia con le *Messageries maritimes*, ed allora vedrà che, in quelle Convenzioni, le multe sono fissate in base alla deficienza media

delle velocità. Ciò che, del resto, è anche più logico, come io m'ingegnai di dimostrare.

Ma la parte sostanziale della questione rifletteva l'efficacia delle multe; ed in ordine a questa parte, che mirava a correggere la misura delle penalità, elevandola perchè essa non sia di stimolo a mancare ai patti del contratto, l'onorevole ministro non mi ha risposto.

Però, l'onorevole relatore diceva che, per ritardi ripetuti, vi sono delle clausole speciali, in forza delle quali il Governo può escludere dall'esercizio d'una linea quei piroscafi che non corrispondessero più ai patti contrattuali.

È verissimo questo, ma io non tratto della potenzialità dei piroscafi; ma di quei piroscafi che potrebbero sviluppare la velocità regolamentare, ma che non la esplicano, appunto perchè non esplicandola possono, pur pagando le multe, averne un vantaggio.

Come vede, onorevole Cocco-Ortu, la cosa è ben differente.

Circa le tariffe ne ha parlato con molta competenza l'onorevole Maggiorino Ferraris; è mi associo a lui nel pregare l'onorevole ministro di poste e telegrafi, di voler presentare alla Camera la classificazione delle merci, tosto che la Commissione avrà soddisfatto all'obbligo suo; e mi associo anche all'egregio amico nel ritenere più opportuno, che quella classificazione sia discussa alla Camera anzichè dalle Camere di commercio; non escludendo però che anche le Camere di commercio, possano esprimere in proposito il loro parere.

Ed ora ho finito.

Nell'ordine del giorno, che io raccomando ai miei colleghi per tutte le considerazioni che ho svolte e che hanno svolte i miei egregi amici, noi abbiamo voluto esprimere il concetto che pur modificando una parte sostanziale dei contratti, non veniva meno in noi la fiducia che avevamo nel Governo, nel senso che esso possa provvedere ad un ordinamento più conforme alle leggi della economia e della libertà.

Ora, io credo d'interpretare il pensiero dei miei amici, affermando che ove, in questa questione speciale, avessimo individualizzato la nostra fiducia nella persona dell'onorevole ministro Finocchiaro, avremmo risposto ad un sincero convincimento dell'animo nostro. (*Bravo! Bene!*)

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

**Tittoni.** Se io credessi che la discussione sui concetti generali che informano queste Convenzioni marittime non fosse esaurita dopo i poderosi discorsi che abbiamo ascoltato in un senso o nell'altro, io non mi permetterei d'intrattenere la Camera sopra una questione speciale; ma poichè è giunto il momento di venire ai particolari del disegno di legge, e l'onorevole presidente mi dà la parola per svolgere un ordine del giorno da me presentato, io ne dirò brevemente le ragioni, e dirò anche le ragioni dell'emendamento da me proposto all'articolo 1° che con lo stesso ordine del giorno è strettamente collegato. In tal guisa non dovrò prendere a parlare due volte; e consento a parlare oggi verso la fine della seduta, in un'ora che generalmente non riesce gradita agli oratori che mirano a fare effetto sulla Camera ed a riscuotere applausi.

Mi affido alla bontà della causa che difendo, più che all'efficacia della mia parola.

Le condizioni che le presenti Convenzioni fanno a Civitavecchia sono le medesime che già si contenevano nelle Convenzioni proposte e non discusse nel 1891.

L'articolo 1° del quaderno di oneri *A* stabilisce che il servizio da eseguirsi dalla Società di Navigazione comprende:

*b)* Sei viaggi alla settimana tra Golfo degli Aranci e Civitavecchia;

*i)* Un viaggio quindicinale fra Cagliari e Civitavecchia, toccando Muravera, Tortoli, Dorgali, Orosei, Siniscola, Terranuova, Golfo degli Aranci.

Detto viaggio dovrà essere prolungato, senza sovvenzione di andata e ritorno, a Portoferraio, Livorno e Genova.

Coll'articolo 4 è fatta facoltà al Governo di portare delle modificazioni a questi servizi, e specialmente di sopprimere il viaggio di cui alla lettera *i)*, quando si verificherà l'apertura della linea ferroviaria Mandas-Tortoli.

Finalmente, all'articolo 6 si dice, che quando il porto di Civitavecchia sarà in condizione di permettere l'entrata e l'uscita ai piroscafi con ogni tempo ed in qualunque ora del giorno e della notte, il Governo potrà elevare la velocità dei piroscafi adibiti alla linea di cui alla lettera *b)* da 12 a 15 miglia all'ora.

In sostanza vi è l'aumento di una linea

settimanale da Civitavecchia a Cagliari da una parte e da Livorno a Genova dall'altra, in corrispettivo della diminuzione di un viaggio alla settimana tra Civitavecchia e Golfo Aranci.

L'onorevole Cocco-Ortu, nella sua elaborata relazione, si è amorevolmente occupato dei servizi che riguardano Civitavecchia, cui tutti riconoscono una duplice importanza, come il porto della capitale e come testa di porto delle linee per la Sardegna. Egli ha giustamente osservato come fosse improvvido consiglio di sopprimere la linea diretta per Cagliari, quando cominciava a portare buoni frutti, e come la nuova linea che ora s'introduce per il litorale sardo, da Cagliari a Civitavecchia, sia una riparazione all'errore che fu commesso; ha insistito ed hanno insistito con lui altri deputati sardi, sulla necessità di ripristinare, quandochessia, la corsa giornaliera fra Civitavecchia e il Golfo degli Aranci; ha invocato un miglioramento delle tariffe, delle velocità, del materiale; ha finalmente deplorato il ritardo frapposto dal Governo nella sistemazione del porto di Civitavecchia.

Prima di commentare gli apprezzamenti del relatore io devo rivolgere una domanda a lui ed all'onorevole ministro. L'articolo 9 del disegno di legge stabilisce opportunamente che qualsiasi modificazione alle linee contemplate negli articoli primo e secondo delle Convenzioni dovrà essere approvata per legge.

Ora io domando: quando si aprirà all'esercizio la ferrovia Muravera-Tortoli, ove il Governo vorrà sopprimere la linea per Cagliari, potrà valersi dei poteri che l'articolo 4 gli conferisce, ovvero dovrà portare la questione alla Camera? (*Cenni affermativi del relatore*).

Il relatore mi fa cenno che la seconda delle ipotesi da me fatte è la vera, ed in tale intesa io mi acquieto completamente, perchè ritengo che così gl'interessi della Sardegna e di Civitavecchia saranno garantiti.

Io prevedeva in certo modo la risposta che il relatore si è affrettato a darmi.

Egli ha dimostrato con troppa eloquenza l'utilità della linea Civitavecchia-Cagliari, perchè io pensi che possa acconciarsi all'eventualità di vederla sparire. Nè vi si acconterebbe alcuno dei deputati sardi poichè questa linea reca grandissimo vantaggio al commercio evitando il trasbordo delle merci a Golfo Aranci, offrendo una maggiore garanzia pel

condizionamento delle merci stesse e producendo una notevole economia della spesa.

Ma una grave lacuna io devo rilevare nelle Convenzioni che ci vengono presentate. La linea *2*) mette in comunicazione Civitavecchia con Portoferraio, Livorno e Genova e completa le comunicazioni con la Sardegna. Ma Civitavecchia, e quindi Roma della quale Civitavecchia è il porto, si trova completamente isolata dal commercio di Napoli, della Sicilia e del Levante.

Esiste attualmente la linea commerciale *B* da Genova a Napoli per Civitavecchia con fermata facoltativa a Civitavecchia, ma di questa facoltà la Società di Navigazione si vale raramente. Ciò porta grave danno al commercio, e mi basti citare un esempio: l'imbarco delle merci destinate alla Sicilia, invece che per la via diretta di Napoli, si fa per la via di Genova.

Questo stato di cose è intollerabile. Non è tanto questione della spesa, poichè la Società non fa pagare il maggior nolo; ma essa impone ai commercianti una condizione onerosissima pretendendo di essere esonerata da qualsiasi responsabilità per il maggior percorso: questa condizione unita alla necessità dei trasbordi ed al deterioramento delle merci fa sì che malgrado il maggior dispendio sia spesso preferita la via di terra.

Io non domando nuovi approdi, poichè il ministro ed il relatore facendo rilevare i miglioramenti delle nuove Convenzioni, hanno fatto appello al patriottismo di tutti, perchè ciascuno faccia qualche sacrificio. Quindi non domando una fermata obbligatoria a Civitavecchia, ma domando almeno che rimanga la fermata facoltativa, ed in questo senso ho presentato un emendamento che spero venga accettato. Domando anche che l'approdo facoltativo sia effettivo, non derisorio come è adesso; che la Società di navigazione non si tenga lontana studiosamente dal porto di Civitavecchia segnato sul suo itinerario tra Livorno e Napoli; che non eviti quella spiaggia come il malfattore evita i luoghi abitati. Se io non avessi a questo riguardo dichiarazioni pienamente rassicuranti dal Governo, dovrei votare contro l'intero disegno di legge. Devo ricordare che le condizioni del porto di Civitavecchia quando vigevano le Convenzioni marittime con la Francia, erano molto più floride che non ora, perchè allora regolarmente approdavano a Civitavecchia

ogni settimana quattro piroscafi delle Compagnie francesi, due della Compagnia Fraissinet e due della Compagnia Valéry, e tanto per il modo come il servizio era ordinato quanto per la tenuità delle tariffe e la mitezza dei noli, rispondevano alle esigenze del commercio molto meglio che non faccia oggi la Società Generale Italiana.

E vengo alla questione delle tariffe alla quale consacro due sole parole. Ho inteso diffusamente parlarne in questa discussione e tutti convenire sulle anomalie che presentano. Nel giudicarle severamente, si sono trovati d'accordo gli avversari delle Convenzioni e quelli che le difendono. Tanto il ministro quanto il relatore non hanno dissimulato la enorme sperequazione e gravezza delle tariffe attuali. Soltanto hanno cercato di dimostrare che con la Commissione istituita per la revisione delle tariffe stesse si provvederà a questo sconcio e si farà questa perequazione e questa riduzione che gli onorevoli Bettòlo e Ferraris hanno imperiosamente reclamata.

Su questo punto mi parrebbe inutile prolungare la discussione. La risolveremo piuttosto con maggior frutto quando il ministro ci presenterà, come ha promesso, i risultati degli studi della Commissione da lui istituita.

Intanto io lodo la Giunta parlamentare di aver ottenuto che le tariffe della linea Civitavecchia-Golfo Aranci non possano mai eccedere le tariffe di fatto, qualunque siano, che verranno attuate nella linea ugualmente postale tra Palermo e Napoli.

Vorrei però rivolgere alla Commissione ed al Governo un'altra domanda.

Nelle Convenzioni presentate alla Camera il 25 maggio 1891 dal ministro Branca, per le tariffe che riguardano la linea Civitavecchia-Golfo-Aranci, si leggono queste parole:

« Quando si stabiliranno le tariffe procureremo di convenire con la Società che la linea fra Civitavecchia ed il Golfo degli Aranci sia considerata come un tratto di congiungimento delle ferrovie continentali alle ferrovie sarde, applicando alla percorrenza chilometrica fra i detti due punti le tariffe ferroviarie. Basta l'accennare a questo provvedimento per rendersi ragione del beneficio che esso sarà destinato ad arrecare ai trasporti da e per la Sardegna. »

Ora tanto nella relazione ministeriale quanto in quella della Commissione io trovo

affermata la necessità di stabilire un servizio cumulativo tra le ferrovie e le linee marittime, e questa affermazione io ripeto senza addentrarmi a dimostrarla perchè di evidenza palmare, ma l'affidamento che dava allora l'onorevole Branca non lo vedo riprodotto.

Domando quindi al Governo chiarimenti in proposito.

Un'ultima parola dirò per quello che riguarda le condizioni del porto di Civitavecchia, che hanno una stretta attinenza con le Convenzioni.

Infatti, come già ho detto, all'articolo 6 del quaderno di oneri si dichiara che alla linea Civitavecchia-Golfo Aranci non sarà applicata la velocità di 15 nodi, finchè nel porto di Civitavecchia non potranno entrare i piroscafi in qualunque ora ed in qualunque tempo.

Il relatore della Commissione consacra alla sistemazione del porto di Civitavecchia un periodo significantissimo. Egli dice:

« Nelle Convenzioni del 1877, prevalse il pensiero di stabilire la diretta comunicazione tra la capitale del Regno e la Sardegna, e la Commissione parlamentare e la Camera vi aderirono, perchè si sperava che in un avvenire non lontano si sarebbe sentita la necessità di provvedere perchè si avesse non lungi da Roma un porto sicuro per le relazioni di essa con le Provincie litoranee e specialmente con le insulari. Molti anni sono trascorsi e finora è rimasta soltanto la speranza, e, se altro non dovesse aversi, a nulla gioverebbe l'aumentata velocità, a nulla la spesa per ottenere con la linea Golfo Aranci-Civitavecchia facili e pronte comunicazioni, le quali per un terzo dei viaggi sono diventate un mito ».

L'onorevole relatore non poteva tratteggiare con maggiore efficacia la situazione attuale.

Io debbo, però, completare quel che egli ha detto ricordando che i mezzi non mancano: perchè già con la legge del 1889, pel porto di Civitavecchia, furono stanziati dieci milioni. Ora per metterlo in quelle condizioni che l'articolo 6 della legge vuole, basta una somma molto minore; credo che basterebbe il quarto di questa somma. Ci vuole soltanto un po' di buona volontà da parte del Governo.

Civitavecchia si trova in una curiosa posizione, poichè la larghezza usata dal Parlamento a suo riguardo, minaccia di tornare a

suo danno. Ed invero, mentre pei piccoli porti, pei quali erano stanziati somme modeste, sono state subito spese, per Civitavecchia non si è ancora potuto iniziare questo grandioso progetto dei dieci milioni che rimane come un lontano miraggio in cui il fascino è pari alla delusione.

Ma perchè rimandando le opere più grandiose, non si attuano intanto quelle più modeste e urgenti?

Già, per mio mezzo, la Camera di commercio, il Municipio, l'intero ceto dei commercianti ed uomini di mare, hanno fatto presente al Governo che la città si appagherebbe del rinvio ad altri esercizi di una parte dei milioni stanziati dal Parlamento, purchè s'iniziassero e si recassero a compimento, senza indugio, l'approfondimento del porto della darsena, la costruzione delle banchine e del binario dal porto alla stazione ferroviaria, poichè altrimenti l'istituzione del servizio cumulativo a nulla varrebbe. Civitavecchia rimarrebbe in uno stato d'inferiorità rispetto agli altri scali e la maggior parte delle agevolazioni fatte ai traffici della Sardegna rimarrebbero sterili ed infeconde.

Siccome non posso dubitare che, su questo punto, le intenzioni del Governo non corrispondano perfettamente alle mie, e siccome credo che non gli sarà discaro di ricevere anche un incoraggiamento, uno sprone da parte della Camera, io ho presentato un ordine del giorno, così concepito:

« La Camera confida che il Governo eseguirà con la massima sollecitudine nel porto di Civitavecchia quei lavori che, a termini dell'articolo 6 del quaderno d'onori A annesso alla Convenzione con la Società della Navigazione generale italiana, dovranno render possibile l'entrata e l'uscita ai piroscafi con ogni tempo ed in qualunque ora. »

Spero che il Ministero e la Commissione vorranno accettarlo, e spero soprattutto che all'accettazione seguirà prontissima l'esecuzione.

**Presidente.** Ora viene il seguente ordine del giorno dell'onorevole Palizzolo.

« I sottoscritti confidano che il Governo faccia opera perchè venga istituita una sola Cassa di pensioni ed una sola Cassa di soccorso in favore del personale addetto ai servizi delle Società marittime assuntrici dei

servizii postali-commerciali marittimi del Regno.

« Palizzolo, Paternostro, Di Trabia, Nasi, Colajanni N. »

Intende l'onorevole Palizzolo di averlo già svolto col suo discorso?

**Palizzolo.** Io, ed altri egregi colleghi, abbiamo presentato quest'ordine del giorno per colmare una lacuna che, a parer nostro, abbiamo rilevato nei nuovi contratti, come ebbi l'onore di provare nel non breve mio discorso su questi nuovi contratti.

In essi non si è fatto parola alcuna di tutto il personale ai servizi delle Società sovvenzionate; eppure, se nulla si fece nei precedenti contratti, che hanno avuto 30 anni di vita, giustizia vuole che si provveda ad assicurare l'avvenire di più che 6000 individui.

Ma dopo che l'egregio ministro delle poste e dei telegrafi ci ha date le più ampie dichiarazioni ed assicurazioni, ed anzi ci ha detto che la Società assuntrice, la Navigazione Generale, fra un anno, ha deliberato di voler attuare il nostro progetto, a noi non resta altro che di dare all'asserzione del ministro il valore del più formale impegno, di prenderne atto, e quindi di ritirare il nostro ordine del giorno.

**Presidente.** È presente l'onorevole Bovio?

*Voci.* No! no!

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Socci, che è anche uno dei firmatari dell'ordine del giorno.

**Socci.** Essendo assente l'onorevole Bovio dichiaro, per mio conto, che svolgerò l'ordine del giorno come emendamento all'articolo 1.

**Presidente.** Viene ora quello dell'onorevole Vischi.

**Vischi.** Io pure lo svolgerò all'articolo 1.

**Presidente.** L'onorevole Pugliese intende svolgere il suo ordine del giorno?

**Pugliese.** Lo ritiro per ora e lo svolgerò anche io come emendamento all'articolo 1°.

**Presidente.** L'onorevole De Felice è presente?

*Voci.* No, non è presente.

**Presidente.** Trattandosi anche dello stesso argomento rimanderemo lo svolgimento dell'ordine del giorno dell'onorevole De Felice, pure all'articolo 1°.

Dunque, visto che gli onorevoli Tortarolo,

Bettòlo ed altri hanno rimandate come emendamenti all'articolo 1° le deliberazioni da essi proposte sotto forma di ordini del giorno, si potrà svolgere l'ordine del giorno dell'onorevole Cuccia così concepito:

« La Camera udite le dichiarazioni del ministro, passa alla discussione degli articoli. »

È presente l'onorevole Cuccia?

**Cuccia.** Eccomi qua, ai suoi ordini.

*Voci.* A domani!

**Cuccia.** Dichiaro francamente che pur di arrivare questa sera alla votazione del passaggio agli articoli, rinunzio allo svolgimento del mio ordine del giorno.

**Presidente.** Se vuole può rimandarne lo svolgimento a domani.

**Cuccia.** Se si vota ora il passaggio agli articoli rinunzio allo svolgimento dell'ordine del giorno.

**Finocchiaro-Aprile, ministro delle poste e dei telegrafi.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**Finocchiaro-Aprile, ministro delle poste e dei telegrafi.** Dopo la larga discussione fatta in questa Camera, è desiderio comune di passare allo esame degli articoli della legge. Non è mio proposito di ritardare questo voto della Assemblea, che spero unanime, dopo le dichiarazioni dei vari oratori che, avendo presentato degli ordini del giorno in sede di discussione generale, aventi attinenza colle materie contemplate negli articoli, li hanno rimandati agli articoli stessi. Domando però alla cortesia dei miei egregi colleghi di fare alcune brevi considerazioni, premendomi di dare senza indugio alcune risposte agli oratori che hanno replicato su taluni argomenti che ebbi l'onore di sottoporre alla Camera nella tornata di ieri, e più specialmente all'onorevole Ferraris.

*Voci.* Domani! domani!

**Finocchiaro-Aprile, ministro delle poste e dei telegrafi.** Sono agli ordini della Camera, ma del resto sarò brevissimo.

Debbo anzitutto notare che le osservazioni anche oggi ripetute a proposito dell'inferiorità delle nostre velocità e della maggior misura delle nostre sovvenzioni in proporzione di quelle degli altri Stati, non hanno alcun fondamento, essendo basate su calcoli e confronti parziali.

Guardando al complesso dei servizi, le conclusioni sono interamente diverse da quelle nelle quali gli onorevoli oratori sono venuti.

Infatti, esaminando da questo punto di vista le linee francesi, noi possiamo rilevare che costano in media lire 25 per lega; i servizi contemplati nelle nostre convenzioni costano invece lire 14.50 per lega.

Si può venire a conclusioni che impressionano, considerando la cosa da un solo aspetto; ma i risultati complessivi, che possono soltanto servire per un confronto utile ed efficace, sono quelli che ho indicato alla Camera.

Infatti, pur limitandosi ai soli servizi coloniali abbiamo che la Francia paga 32 lire a lega, l'Italia 27 per Bombay e 25 per Singapore.

Le considerazioni svolte da diversi oratori non spostano quindi le affermazioni dell'onorevole relatore e mie. Per contraddirle si è dovuto variare la base della discussione e dei confronti, ed esaminare una parte sola dei servizi, generalizzandone gli effetti. Ciò che, come ho notato, è ingiusto e fallace.

Non rilevo poi quanto fu osservato pel servizio francese della Corsica in confronto a talune linee italiane. La società Fraissinet fa il servizio fra Marsiglia e la Corsica con lire 8.05 per lega. Questo servizio può corrispondere a quello che si fa in Italia per l'Arcipelago toscano e per le Eolie, essendo retribuito in una misura quasi identica. Quello francese per la Corsica ha un largo contingente di traffico, mentre il servizio delle nostre isole minori manca di traffico quasi assolutamente. Si cade quindi sempre, o si vuol cadere, nello stesso equivoco.

Si è anche detto quanto al sussidio che, meno la linea Civitavecchia-Golfo Aranci, per la quale non è il caso di far confronti colle linee interne francesi, i servizi tra la Francia e la Corsica costano meno di quelli tra il continente e la Sardegna.

L'affermazione è infondata. Infatti, dei nostri servizi per la Sardegna, alcuni sono sovvenzionati a lire 14, altri a lire 10 a lega, ed uno è eseguito gratuitamente; e ciò oltre i prolungamenti obbligatori Civitavecchia-Genova e Livorno-Genova. Tutti questi servizi presi insieme misurano annue leghe 45,206, per le quali si corrisponde la sovvenzione annua complessiva di lire 338,507 e quindi quella di lire 7,48 per lega, inferiore sempre al sussidio pagato dalla Francia per le linee della Corsica in lire 8,05 a lega, come ho già accennato.

Si sono citati poi per la velocità e per la stazzatura i piroscafi delle linee transoceaniche, mentre invece, come più volte ho osservato, bisogna guardare alle nostre linee da un punto di vista complessivo per fare un paragone che sia logico e concludente.

Ma basta di ciò. Ormai di questo argomento la Camera ha discusso ampiamente. Mi preme soltanto di tornare alla questione delle tariffe.

Ho già dichiarato che alle nuove tariffe il Governo si impegna di dare la maggiore pubblicità, e che sarà presentata alla Camera una relazione, la quale varrà a rendere informato il Parlamento ed il paese dei criteri in base ai quali la nuova tariffa è stata formulata. Ciò costituisce un'importante garanzia.

E poichè l'onorevole Ferraris si è specialmente intrattenuto delle tariffe, aggiungerò alcuni dati che è bene la Camera abbia fin da ora presenti.

Per la prima classe, i massimi della tariffa del 1877 segnavano 3 lire, i massimi preveduti nelle nuove Convenzioni 2,55, quelli della nuova tariffa 2 lire. Per la seconda classe rispettivamente 2,25; 1,91; 1,60; per la terza classe, 1,75; 1,48; 1,20. Questo per le merci; la stessa proporzione si ripete per quanto si riferisce ai passeggeri.

Dunque da questa tariffa avremo un notevole miglioramento; ed io sono certo che la pubblica opinione non potrà che applaudire all'opera dalla Commissione, la quale ha cercato di correggere le asprezze e le anomalie della tariffa del 1887.

L'onorevole Ferraris si è occupato nuovamente dell'amministrazione della Società di Navigazione Generale Italiana. È un argomento sul quale diedi già risposte esplicite.

Non ripeterò quello che dissi, cioè che, in ordine all'andamento interno amministrativo della Società, giudici principali sono coloro che ne hanno le azioni. Il Governo non può sostituirsi ad essi.

Il Governo deve esercitare, per l'esecuzione del contratto, tutta quella vigilanza e sorveglianza che i capitolati impongono. Viva tranquillo l'onorevole Ferraris; chiunque sia a questo posto, non mancherà di curare con ogni diligenza l'adempimento degli obblighi che i contratti impongono ai concessionari.

Debbo poi dare all'onorevole Ferraris alcuni schiarimenti, a proposito del modo come

l'assemblea degli azionisti della Società funziona; perchè la disposizione dello statuto sociale, alla quale egli accennò, e che richiedeva per potere intervenire alle assemblee il possesso di un numero di azioni pel valore complessivo di 50 mila lire, è stata recentemente modificata.

L'articolo 26 del nuovo statuto sociale ha stabilito per la regolarità dell'assemblea la presenza di non meno di 30 azionisti, rappresentanti almeno un quinto del capitale sociale versato, corrispondente a 55 milioni.

E vi è anche questa disposizione importantissima, cioè che *una sola azione* basta per aver il diritto di intervenire all'assemblea e votare. Così gli azionisti tutti, anche quelli che posseggono una sola azione, potranno esercitare nel modo più largo quella vigilanza, che è loro diritto, e che spetta ad essi principalmente. Il Governo deve tenersi nei confini che la legge e i contratti gli assegnano, onde assicurarsi che gli obblighi dalla Società assunti siano sempre osservati regolarmente.

Non mi trattengo sulle osservazioni che ha fatte anche oggi l'onorevole Bettòlo sulla questione delle multe e sul Comizio di Genova, con le quali egli ha cercato di rispondere ai rilievi fatti da me, perchè a quelle osservazioni (che nulla mutano alle cose che ebbi l'onore di dire alla Camera, e che confermo), potrò, se ne sarà il caso, rispondere più tardi, avendo l'onorevole Bettòlo rimandato alla discussione degli articoli alcune delle sue proposte.

E poichè la Camera desidera che la discussione generale di questo disegno di legge sia chiusa, nulla aggiungo per ora, riservandomi nella discussione dell'articolo 1° e degli altri articoli della legge di dimostrare ancora una volta che le proposte fatte dal Governo col presente disegno di legge sono state, e nel concetto loro fondamentale e nei loro particolari, ispirate al desiderio di assicurare il regolare ed ordinato funzionamento dei servizi marittimi, che tanto interessano alla economia generale del paese, e all'avvenire dei suoi commerci, ponendo termine, lo ripeto ancora una volta, al lungo periodo di proroghe che ha recato così rilevante danno ai pubblici interessi. (*Bravo! Bene! — Vive approvazioni*).

**Presidente.** L'ordine del giorno dell'onorevole Palizzolo è già stato ritirato.



Dunque l'ordine del giorno dell'onorevole Tortarolo e colleghi è stato sostituito da un emendamento all'articolo primo, e così quello degli onorevoli Bovio, Socci e Caldesi.

Lo stesso si dica per l'ordine del giorno degli onorevoli Pugliese, Pansini, Cafiero e colleghi; per quello degli onorevoli Vischi ed Episcopo; e per l'altro dell'onorevole Tittoni, i quali tutti si sono cambiati in emendamenti che si riferiscono all'articolo primo.

**Tittoni.** Perfettamente.

**Presidente.** Ora, a parte l'ordine del giorno dell'onorevole Cuccia, ve ne è ancora uno dell'onorevole Lazzaro.

L'onorevole Lazzaro lo mantiene o lo ritira?

**Lazzaro.** Io interpretando il desiderio della Camera di por termine alla discussione generale, mi riservo di prendere la parola quando verrà in discussione l'articolo primo, e quindi ritiro il mio ordine del giorno.

**Presidente.** Allora non rimane che quello dell'onorevole Cuccia, il quale dice:

« La Camera, udite le dichiarazioni del Ministero, passa alla discussione degli articoli. »

Il Ministero accetta dunque quest'ordine del giorno?

**Finocchiaro-Aprile, ministro delle poste e dei telegrafi.** Il Governo non ha difficoltà di accettare quest'ordine del giorno dell'onorevole Cuccia.

**Presidente.** E la Commissione?

**Cocco-Ortu, relatore.** A nome della Commissione dichiaro di accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Cuccia. Mi riservo di rispondere domani quando si discuterà l'emendamento dell'onorevole Bettòlo, alle osservazioni che egli ha fatto sulle considerazioni svolte dalla Commissione ed alla proposta di modificare altri articoli del capitolato.

**Presidente.** Prego di prender posto.

Chi approva l'ordine del giorno dell'onorevole Cuccia, accettato dal Ministero e dalla Commissione, voglia alzarsi.

(È approvato).

Quindi, siccome esso stabilisce che si passi alla discussione degli articoli, domani passeremo alla discussione degli articoli.

## Interrogazioni.

**Presidente.** Do comunicazione alla Camera di una domanda d'interrogazione dell'onorevole Guerci presentata alla Presidenza durante la discussione.

Ne do lettura:

« Il sottoscritto domanda di interrogare il ministro d'agricoltura e commercio se e come intende provvedere ai dazi d'entrata, delle tele, che contengono concimi chimici.

« Guerci. »

Sarà posta nell'ordine del giorno.

## Osservazioni sull'ordine dei lavori parlamentari.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Guerci sull'ordine del giorno.

**Guerci.** È da un mese, anzi da più di un mese, che è stato presentato un disegno di legge della massima importanza, dal Ministero dei lavori pubblici, rinviato alla Commissione del bilancio. Io mi appello a Lei, onorevole presidente, affinché faccia istanza presso la detta Commissione perchè presenti la relazione e quel disegno di legge possa essere posto nell'ordine del giorno.

**Presidente.** Mi farò un dovere di sollecitare l'onorevole relatore, che è già stato nominato, perchè voglia presentare al più presto possibile la relazione alla quale allude l'onorevole Guerci.

Essendo stata presentata dalla Giunta delle elezioni la relazione sulla elezione contestata del collegio di Lagonegro, sarà messa nell'ordine del giorno per la seduta di sabato.

## Presentazione di una relazione.

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

**Nigra.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Modificazioni alla legge 23 luglio 1881 relativa alla costruzione di opere stradali e idrauliche.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita e posta nell'ordine del giorno.

La seduta termina alle 6.40.

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

Discussione dei disegni di legge:

4. Conversione in legge di 6 Reali Decreti per autorizzare Province e Comuni ad eccedere il limite legale o la media triennale 1884-85-86 della sovrimposta ai tributi diretti, e autorizzazione a varie Province e

Comuni all'eccedenza suddetta. (101) (*Urgenza*).

5. Interpretazione dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1892 sui provvedimenti per la città di Roma. (138)

---

**PROF. AVV. LUIGI RAVANI**  
*Direttore dell'ufficio di revisione.*

---

Roma, 1893. — Tip. della Camera dei Deputati.

---

---