

LV.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 1º MARZO 1893

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANARDELLI.

INDICE.

Disegno di legge:

Convenzioni marittime (*Seguito della discussione*):

Oratori:

CIVELLI	Pag. 1851
COMPAGNA	» 1865
D'ALIFE	» 1848
DE FELICE GIUFFRIDA	» 1868
DE MARTINO	» 1854
DE NICOLÒ	» 1875
DI SANT'ONOFRIO	» 1858
FASCE	» 1852
FINOCCHIARO-APRILE (<i>ministro delle poste e dei telegrafi</i>)	» 1873
GALLI	» 1855
GIUSSO	» 1864
LACAVA (<i>ministro di agricoltura e commercio</i>)	» 1872
LUZZATTO RICCARDO	» 1866
MANGANARO	» 1857
MARCORA	» 1877
MOCENNI	» 1865
NASI	» 1863
PALIZZOLO	» 1853
PUGLIESE	» 1860
SOLA	» 1865
TECCHIO	» 1877
TIEPOLO	» 1874
TORTAROLO	» 1868
TRIPEPI	» 1878
VALLE ANGELO	» 1866
VISCHI	» 1849

Giuramento del deputato WEILL-WEISS » 1836

Interrogazioni:

CALDESI (Linea Fagnola-Firenze):

GENALA, *ministro dei lavori pubblici*, (Risposta) » 1838

CELLI (Ospedali di Roma):

GIOLITTI, *ministro dell'interno*, (Risposta) » 1841

DONATI (Rimboschimento della Valle dell'Agno):

LACAVA, *ministro di agricoltura e commercio*, (Risposta) Pag. 1840

FULCI NICOLÒ (Iscrizione delle cause penali):

BONACCI, *ministro guardasigilli*, (Risposta) » 1839

OSTINI (Esportazione dei vini):

LACAVA, *ministro di agricoltura e commercio*, (Risposta) » 1837

VISCHI (Dogana di Gallipoli):

GRIMALDI, *ministro delle finanze*, (Risposta) » 1840Relazioni (*Presentazione*):

FASCE: Circoscrizione dei comuni di Mioglia e Pontinvrea » 1836

MESTICA: Istituti superiori di magistero femminile » 1878

La seduta comincia alle 2.5 pomeridiane.

Miniscalchi-Erizzo, *segretario*, dà lettura del processo verbale della tornata precedente.**Presidente**. L'onorevole Brunicardi ha facoltà di parlare sul processo verbale.**Brunicardi**. Ieri, in fine di seduta, il mio egregio amico Guerci pregò il presidente di raccomandare alla Giunta del Bilancio di sollecitare la relazione sul disegno di legge per la riforma del Genio civile, presentato dall'onorevole Genala.

Quella raccomandazione mi fa piacere perchè mostra tutto l'interesse che il collega Guerci ha per questa importante riforma e mi assicura che egli, come me, darà a quel disegno di legge la palla bianca.

Ma, d'altra parte, una raccomandazione

fatta in termini così recisi potrebbe essere interpretata come un rimprovero rivolto specialmente alla Sotto-Giunta del bilancio dei lavori pubblici.

Ora, come membro di essa, mi preme di assodare questo fatto, che quel disegno di legge fu presentato nella seduta del 31 gennaio e fu stampato e distribuito otto giorni dopo. La Sotto-Giunta si riunì immediatamente e formulò alcuni quesiti da sottoporre al ministro dei lavori pubblici. Appena avuta la risposta, chiamò il ministro nel proprio seno per avere da lui ulteriori schiarimenti.

Dopo di che la Sotto-Giunta si riunì nuovamente, discusse la legge e nominò pochi giorni fa a relatore l'onorevole Vaccelli.

Si tratta di una delle più importanti riforme organiche, e forse della prima riforma organica che il ministro Genala sottopone alla Camera: era quindi naturale che la Sotto-Giunta la studiasse a fondo.

Or bene il relatore, sebbene nominato pochi giorni fa, ha già compiuto e mandato in tipografia il suo rapporto, che tra pochi giorni potrà essere sottoposto alla Giunta generale del bilancio.

E poichè l'onorevole Guerci ha fatto a me una raccomandazione, come componente la Giunta generale del bilancio, mi permetta ch'io ne faccia un'altra a lui. Egli, che fa parte di una Commissione importante, quella che esamina il disegno di legge sul Sindaco elettivo, faccia valere la sua autorevole parola, e solleciti la relazione di quel disegno di legge.

Guerci. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Guerci. Io mi compiaccio che i lavori della Sotto-Giunta del bilancio, che ha preso in esame la riforma del Genio civile, siano finiti e che tra pochi giorni si possa discutere questa importantissima riforma.

Riguardo poi alla raccomandazione che ha fatta a me il collega Brunicardi, debbo dirgli che egli dimentica che io sono l'ultima ruota del carro in quella Commissione. (*ilarità*).

Ho rivolto infatti premure al presidente della Commissione, onorevole Tittoni, ed egli mi ha risposto che il ritardo dipendeva dal presidente del Consiglio. Siccome io sono fra i reprobì e l'onorevole Brunicardi è in grazia

di Dio (*ilarità*), si rivolga egli direttamente al presidente del Consiglio.

Presidente. Dopo queste osservazioni il processo verbale s'intende approvato.

(*È approvato*).

Petizioni.

Presidente. Ora si dia lettura del sunto delle petizioni.

Miniscalchi, segretario, legge:

5093. Tommaso Monteforte-Spanò, già maggiore nel corpo dei volontari dell'Italia meridionale nel 1860, chiede un provvedimento legislativo che, estendendo le disposizioni della legge 26 gennaio 1879, lo metta in grado di conseguire l'assegno vitalizio sancito da detta legge.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Filopanti di giorni 15; Miceli, di 3; Bastogi Michelangelo, di 8; Prinetti, di 4; Capoduro, di 10. Per motivi di salute, l'onorevole Ghigi di giorni 10.

(*Sono conceduti*).

Giuramento del deputato Weill-Weiss.

Presidente. Essendo presente l'onorevole Weill-Weiss, lo invito a giurare. (*Legge la formola*).

Weill-Weiss. Giuro.

Presentazione di una relazione.

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

Fasce. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge: Aggregazione dei comuni di Mioglia e Pontinvrea al mandamento di Sassello.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio, per rispondere

ad una interrogazione dell'onorevole deputato Ostini il quale desidera conoscere « se, a facilitare l'esportazione dei nostri vini fini, siano state iniziate trattative con la Svizzera per ottenere una riduzione sui dazi di entrata dei vini in bottiglia. »

Lacava, ministro di agricoltura e commercio.

Il commercio fra l'Italia e la Svizzera, per riguardo ai vini fini, veramente, non è molto importante; e, difatti, quando avevamo il regime di favore di lire 3.50 dal 1878 al 1881, la nostra esportazione di vini fini in Svizzera oscillò dai 790 ai 1414 ettolitri; mentre quella della Francia, nello stesso periodo, variò da 3984 a 6134 ettolitri.

Ho voluto dir questo all'onorevole Ostini perchè egli, produttore di vini fini (e vorrei che ce ne fossero molti in Italia), sappia che il commercio di questi vini con la Svizzera non ha per noi grande importanza. Ora che siamo sotto il regime di tariffe più elevate, paghiamo per l'introduzione di ogni ettolitro di vino fino in Svizzera 25 lire, mentre la Francia paga 40 lire; quindi vi è a nostro favore un margine di 15 lire.

Con ciò non intendo dire che noi non ci siamo occupati della questione dei vini fini.

Pendono trattative diplomatiche, come dissi altra volta, in risposta ad un'interrogazione dell'onorevole Niccolini, tra il nostro Governo e quello di Berna, dirette a migliorare ed accrescere i nostri rapporti commerciali con la Svizzera; ma naturalmente bisogna tenere in maggiore considerazione le merci che si esportano in più vasta scala.

E colgo quest'occasione per fare all'onorevole Ostini una dichiarazione che vorrei fosse apprezzata da tutti i nostri produttori, ed è questa: che più che affidarsi al regime daziario, essi facciano in modo di inviare all'estero buoni prodotti che possano essere preferiti, od almeno considerati alla pari di quelli delle altre nazioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ostini, per dichiarare se sia o no soddisfatto.

Ostini. Ringrazio l'onorevole ministro di agricoltura delle risposte che cortesemente mi ha date.

Debbo però dare una spiegazione sul significato vero della mia interrogazione.

Se io fossi stato mosso semplicemente dal desiderio di trovare un maggiore smercio in Svizzera dei nostri vini fini in bottiglia, la mia interrogazione avrebbe assolutamente

mancato d'opportunità. La nostra esportazione di vini fini in Svizzera non può essere, per ora, che molto limitata, e certo a noi non converrebbe il domandare una modificazione dei trattati di commercio recentemente stipulati con la Svizzera, perchè naturalmente altre modificazioni a nostro danno sarebbero comandate dalla Svizzera; e non ci converrebbe fare sacrifici per una merce che non può rappresentare ora, come titolo di esportazione, che poche centinaia di migliaia di lire.

Ma fui mosso a rivolgere questa interrogazione al ministro di agricoltura da un'altra considerazione.

Noi abbiamo bisogno di far conoscere in Svizzera i nostri vini di diretto consumo. E questi vini non li possiamo vendere su quel mercato, come possiamo vendervi i grossi vini da taglio.

È ben noto che i vini che non hanno un valore superiore alle 10, 15 o 20 lire l'ettolitro, possono facilmente vendersi su semplice campione e in grande quantità. Per la vendita dei vini di maggior prezzo, ancorchè di diretto consumo, è mestieri invece estenderne la conoscenza sul mercato al quale sono diretti.

E siccome noi in fatto di vini fini abbiamo un modello splendido da seguire, ed è quello della Francia, io credo che importi rendersi conto del modo col quale i francesi si adoperarono nelle trattative pel trattato di commercio con la Svizzera.

I francesi procurarono di diffondere una grande quantità di campioni di quei vini di nuovo tipo Bordeaux, che si vendono da lire 70 a 100 l'ettolitro. E vi riuscirono per mezzo del maggior peso concesso per i pacchi postali.

Credo che a tutti sia noto quale larghissimo sviluppo abbia recentemente preso in Svizzera il movimento dei pacchi postali, i quali veramente tengono luogo del fattorino che va a fare le piccole provviste.

Orbene, molte Case francesi mandano settimanalmente a molti privati in Svizzera, i loro vini, servendosi dei pacchi postali da cinque chili.

So che il Governo nostro con molto interesse si occupa di questa questione e che tra poco potremo anche noi avere i pacchi da cinque chili. Ma oltre a ciò io credo che sarebbe anche opportuno avere qualche facilitazione sul dazio d'importazione dei nostri vini; esso ora è di lire 25, ma al lordo, che corrisponde a

quasi 65 lire per ettolitro; ossia ogni bottiglia dei nostri vini mandata in Svizzera è gravata di un dazio di oltre 40 centesimi, dazio che rende assolutamente impossibile il diffondere in quel paese la conoscenza dei nostri vini col mezzo di queste piccole spedizioni.

Io mi sono permesso di rivolgere all'egregio ministro la preghiera di chiedere qualche facilitazione doganale perchè già sapeva che erano state aperte trattative preliminari in proposito, e sapeva anche che dal Governo svizzero erasi fatta la domanda di un corrispettivo.

Ora io, come ho già detto, non ardirei di domandare che si chiedesse molto, perchè so che si dovrebbero fare concessioni equivalenti; ma prego l'onorevole ministro di trovar modo di ottenere quelle facilitazioni che sono assolutamente necessarie per conseguire ora un beneficio, che ci potrebbe essere tolto da una ripresa delle trattative commerciali tra la Francia e la Svizzera.

Se queste trattative dovessero avere buon esito, per effetto della clausola della nazione più favorita, noi avremmo fatto il vantaggio della Francia; ma questo non avverrà certo, almeno per ora.

Ed è per questo che io nuovamente insisto nella preghiera che l'onorevole ministro voglia curare questo importantissimo interesse del paese.

È su tutto l'indirizzo da darsi alla nostra esportazione agricola, e soprattutto vinicola, che si deve portare tutta la nostra attenzione.

Nei trattati di commercio recentemente conclusi con la Germania e l'Austria si è avuto un apparente miglioramento nell'esportazione dei nostri vini.

Ma esso è puramente apparente perchè, se maggior quantità di vino noi potessimo esportare, specialmente per il trattato fatto con la Germania, avremmo oggi duplicata la esportazione dei nostri vini a diretto consumo; ma non abbiamo ancora organizzati i mezzi per creare coi nostri prodotti una grande industria; seguitiamo a vendere i prodotti del nostro suolo; e disgraziatamente il prodotto è di così scarsa remunerazione al capitale, che per la bassa media della nostra produzione, e per il bassissimo prezzo che da noi si realizza, lo sviluppo della nostra industria enologica, è più apparente che reale; e non costituisce un vero

elemento di ricchezza pel nostro paese. Ma noi abbiamo elementi preziosi, tali da sviluppare una grande ricchezza; e per questo io chiedo che non si trascuri nessuno dei mezzi per i quali sia possibile far rivivere l'esportazione dei nostri prodotti, e prego il Governo di volere anche in queste materie cercare di favorire i veri interessi del paese.

Presidente. Verrebbe ora l'interrogazione dell'onorevole Martini Giovanni, ma non è presente il ministro della marina al quale è diretta.

Martini Giovanni. Non avendo la mia interrogazione carattere d'urgenza, si può rimettere ad altro giorno.

Presidente. Sta bene; verrà iscritta nell'ordine del giorno di domani.

Viene ora quella dell'onorevole Caldesi al ministro dei lavori pubblici « per sapere se sia vero che una nuova frana sia avvenuta fra le stazioni di San Martino e di Marradi e come intenda provvedere alla stabilità di quel tratto di strada prima che l'intera linea Faenza-Firenze venga aperta al pubblico esercizio. »

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Caldesi chiede se sia vero, che una nuova frana sia avvenuta fra le stazioni di San Martino e di Marradi, ed io rispondo che è vero; chiede inoltre se intendo provvedere alla stabilità di quella strada, e rispondo che il Ministero non solo intende di provvedere, ma che ha già provveduto.

Si farà una leggiera deviazione della strada, con una spesa di 40 a 45 mila lire, in guisa da porla al sicuro da qualunque frana.

Presidente. Ha facoltà l'onorevole Caldesi di dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

Caldesi. Io debbo dichiararmi soddisfatto della risposta che ha voluto darmi l'onorevole ministro; in quanto che mi pare che egli abbia riconosciuto con me la necessità di provvedere in modo stabile, e non come si fece l'anno scorso, al troppo frequente rinnovarsi di questi franamenti; e gliene debbo perciò un sincero ringraziamento.

Già da molto tempo la Società Adriatica, che deve esercitare quella linea, aveva insistentemente fatto conoscere al Governo, la necessità di un radicale provvedimento, e, credo, ne aveva anche fatto compilare apposito progetto dai suoi ingegneri, ed ora mi

compiaccio che il Governo abbia finalmente riconosciuta la opportunità di adottarlo.

Dichiaro poi d'avere fatta questa interrogazione anche per richiamare l'attenzione del signor ministro sulle infelici condizioni nelle quali sta per aprirsi al pubblico esercizio questa nuova linea. Non ho bisogno di dire in quali condizioni si trovi la stazione di Firenze, perchè tutti i miei colleghi le conoscono; e per la stazione di Faenza non solo non si è cominciato a mettere mano ai lavori delle costruzioni stabili, ma non si sono fatti neppure quei piccolissimi lavori, che importavano la spesa di 30 o 40 mila lire, per aggiungere qualche binario o per fare qualche baracca di legno, necessaria ad esercitare la linea anche in via provvisoria.

Io dunque richiamo l'attenzione del signor ministro sulle infelici condizioni in cui si va ad aprire la linea Faenza-Firenze, affinché voglia colla sua autorità e colla sua energia provvedere in tempo. Perocchè egli sa di certo che noi dobbiamo sostenere la concorrenza di altre linee parallele, o quasi, e dobbiamo lottare con altre città, che hanno interessi opposti ai nostri; quindi egli deve stare, come è il dover suo, vigile custode degli interessi legittimi di tutti.

Presidente. Ora viene l'interrogazione dell'onorevole Fulci Nicolò al ministro di grazia e giustizia « per sapere se e come intenda provvedere contro l'uso invalso di iscrivere molte cause sul ruolo di ogni udienza dei tribunali; e ciò con grave danno della giustizia e dell'erario. »

L'onorevole ministro di grazia e giustizia ha facoltà di parlare.

Bonacci, ministro di grazia e giustizia. L'interrogazione non lo dice, ma suppongo che l'interrogante si riferisca al ruolo dei tribunali penali e non dei tribunali civili, giacchè, se alludesse al ruolo dei tribunali civili, la interrogazione si intenderebbe poco.

Quanto ai ruoli dei tribunali penali debbo notare che derivano inconvenienti dall'iscrivere poche cause, e inconvenienti derivano dall'iscriverne troppe.

Inscrivendosene poche, si ha lo sconcio di far accumulare molti arretrati, e di dare lo spettacolo, poco edificante, di udienze che finiscono appena cominciate per mancanza di cause; inscrivendosene troppe, si ha l'inconveniente, non meno grave, che le cause iscritte non si esauriscono nella udienza, e

quindi aumenta l'onere delle spese per i testimoni, che debbono presentarsi ad un'altra udienza.

La verità è, che i presidenti, nel formare i ruoli, debbono guardarsi dall'eccedere in un senso e nell'altro; e curare di inscrivere il giusto numero di cause considerando attentamente la loro importanza.

Questo è il rimedio migliore che si possa apprestare al male lamentato dall'onorevole Fulci.

Tuttavia là dove questo inconveniente si verificava in notevole proporzione il Ministero ha provveduto dando istruzioni perchè dopo le cause contro detenuti, che hanno la precedenza, si spediscono quelle, nelle quali sono interessate come parti o come testimoni, persone residenti fuori del Comune ove ha sede il tribunale, perchè, quando per l'improvviso sviluppo di una causa rendesi certo di non poterne trattare altre nella stessa udienza, si licenzino al più presto possibile le parti ed i testimoni delle altre cause che non si possono trattare e perchè, quando una causa deve proseguire in udienze successive, se ne dia avviso alla presidenza in tempo utile per poter togliere le altre cause dal ruolo ed avvertire tempestivamente le parti ed i testimoni.

Queste istruzioni, che furono date a qualche tribunale, potranno essere estese ad altri tribunali, nei quali si verificassero gl'inconvenienti ai quali si riferisce l'interrogazione dell'onorevole Fulci.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fulci Nicolò.

Fulci Nicolò. Io desidererei che alle disposizioni date dall'onorevole ministro guardasigilli per evitare gl'inconvenienti accennati nella mia interrogazione, se ne aggiungesse un'altra, che cioè i ruoli delle cause penali non fossero fatti unicamente dal presidente capo del tribunale, con l'intervento del procuratore del Re; perchè quei signori se ne stanno ne' loro gabinetti e non sanno nulla di quel che avviene ne' tribunali; ma fossero fatti con l'accordo dei presidenti di sezione; i quali sanno effettivamente quanto tempo sia necessario per esaurire ogni causa.

Reputo tale questione di grande importanza perchè l'uso invalso cagiona gravi danni alla giustizia, sia che, per esaurire in fretta molte cause, si abborraccino le sentenze, sia che, rimandando alcune cause, si

debbano licenziare molti testimoni con grave scapito dell'erario.

Presidente. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Vischi al ministro delle finanze: « Circa le ragioni per le quali l'ufficio di dogana di Gallipoli è stato degradato dalla seconda alla terza classe. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

Grimaldi, ministro delle finanze. Sono lieto di poter assicurare l'onorevole Vischi che la degradazione della dogana di Gallipoli, alla quale egli accenna, non ha avuto nè avrà luogo. La dogana di Gallipoli, con l'organico approvato con Decreto del 24 dicembre del 1891, è segnata alla prima classe del secondo ordine, ed oggi si trova precisamente alla prima classe del secondo ordine. Dunque non le è toccata degradazione di sorta; ed aggiungo che non è nei miei intendimenti di degradingarla; perchè non vi è alcuna ragione di farlo.

Suppongo che la sua interrogazione sia stata mossa unicamente da un provvedimento di ordine interno; quello cioè di concentrare le contabilità e le statistiche della dogana di Gallipoli in quella di Brindisi. Evidentemente questo provvedimento, che ha per unica ragione la semplificazione del servizio, nulla toglie alle funzioni, che aveva ed ha quella dogana, in rispetto al pubblico ed al commercio.

Con questo credo di aver risposto in modo esauriente, per quanto breve, all'interrogazione del collega Vischi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vischi.

Vischi. L'onorevole ministro ha indovinato perfettamente la ragione per la quale si è suscitato qualche allarme in Gallipoli per le condizioni di quell'ufficio di dogana, vale a dire quel tal mutamento del servizio interno nell'ufficio della dogana ch'egli ha accennato.

Dopo le sue dichiarazioni, delle quali io lo ringrazio immensamente, mi dichiaro soddisfatto.

Presidente. Ora verrebbe una interrogazione del deputato Ghigi al ministro dei lavori pubblici; ma siccome l'onorevole Ghigi non è presente, la sua interrogazione s'intende ritirata.

Viene quindi l'interrogazione dell'onorevole Donati al ministro di agricoltura e com-

mercio, « sul progetto di rimboscamento della Valle dell'Agno. »

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

Lacava, ministro di agricoltura e commercio. Sino dal febbraio del 1892 il Governo promise che avrebbe fatto degli studi sul bacino dell'Agno, di cui è oggetto l'interrogazione dell'onorevole Donati; anzi la provincia di Vicenza ha già stanziato un fondo di 4000 lire, come prima compartecipazione a questi studi.

Ora il Ministero non ha nessuna difficoltà di cominciare detti studi. Ma debbo far noto all'onorevole Donati, che la spesa per il rimboscamento e rinsaldamento dei bacini finora studiati supera due milioni e mezzo, e lo Stato dovrebbe concorrervi per un milione e 38,000 lire.

L'onorevole Donati sa poi che il capitolo del bilancio relativo al rimboscamento ed al rinsaldamento non consentirebbe ora questa spesa; ma io non mi rifiuto di cominciare gli studi sopradetti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Donati.

Donati. Ringrazio l'onorevole ministro di agricoltura e commercio delle promesse cortesi, ma non posso dichiararmene completamente soddisfatto. Io debbo ricordare, come fin dal 1891 il Governo promise alla Deputazione provinciale di Vicenza di occuparsi del rimboscamento della Valle dell'Agno con tutta sollecitudine; ma non se ne fece niente, sebbene le provincie di Verona e di Vicenza, che sono le maggiormente interessate, abbiano fatto nei loro bilanci dei considerevoli stanziamenti.

È quasi superfluo ch'io ricordi, come il bacino dell'Agno sia uno dei più importanti del Veneto. L'Agno, che nel suo rapido corso prende, con lusso veramente spagnuolo, i nomi di Guà, Fiume Nuovo, Frassine, Gorzone, porta spesso nelle ville e nei paesi ridenti che bagna, la desolazione, e talvolta la morte.

Chi non ricorda le rotte terribili del 62 e dell'82, e gli incalcolabili danni che ne derivarono? Nel 62 fu perfino esportata dall'onda furente una parte dell'argine ferroviario presso Montebullo, che è sempre esposto a nuovi pericoli, e a Recoaro il letto del torrente fu rialzato di sette metri, in causa delle frane delle montagne circostanti, e in particolare del *Rovolone*. Urge adunque opporsi sollecitamente alle furie dell'Agno, che pro-

durrebbe danni sempre maggiori, e perciò io confido che l'onorevole ministro saprà trovare nelle raschiature del suo magro bilancio la somma che potrà appagare i giusti desiderî delle Provincie interessate.

Presidente. Verrebbe ora un'interrogazione dell'onorevole Antonelli al presidente del Consiglio, ministro dell'interno ma, non essendo presente l'interrogante, essa s'intende ritirata.

Ne segue una dell'onorevole Celli allo stesso ministro « sugli inconvenienti che si verificano nell'amministrazione straordinaria degli ospedali di Roma. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Giolitti, presidente del Consiglio. I termini dell'interrogazione sono tali che non mi riesce di dare una risposta concreta e precisa.

L'onorevole Celli m'interroga sugli inconvenienti che si verificano nell'amministrazione straordinaria degli ospedali di Roma. Io non so a quali inconvenienti egli alluda, e colgo l'occasione per pregare gli onorevoli deputati, i quali vogliono rivolgere qualche interrogazione al Governo, d'indicare in modo preciso l'oggetto della loro domanda, perchè il ministro interrogato sappia a che cosa deve rispondere.

Gli ospedali di Roma soggetti all'Amministrazione straordinaria sono otto: in quale di essi si saranno verificati gl'inconvenienti? Io non lo posso sapere. Pregherei quindi l'onorevole Celli di voler precisare un po' più codesta sua domanda.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Celli.

Celli. Rispondo ben volentieri all'invito fattomi dall'onorevole presidente del Consiglio, denunciando alcuni dei fatti, secondo me assai gravi, che si verificano da quando vige l'Amministrazione straordinaria degli ospedali di Roma. Si è cominciato col vendere un ospedale fruttifero, perchè a pagamento, a quella stessa corporazione religiosa, cui era stato tolto con molti stenti dalla passata Amministrazione. Si è abolito un istituto importantissimo, che c'era invidiato anche dagli altri paesi, quello cioè della convalescenza, senza nulla sostituirvi in vantaggio dei poveri malati. Si sono fatte spese eccessive nei vecchi ospedali, e così è aumentato di molto il *deficit*. Si era istituito un ospedale pei bambini, e si era speso molto per

impiantarli; un bel giorno quest'ospedale si chiude, e si mettono sul lastrico i bambini; e se alcuni di questi non fossero stati raccolti da un Comitato di buone signore, sarebbero essi rimasti senza assistenza.

Al Manicomio poi si commettono arbitrii anche più gravi. Si è inventato un posto di commissario dell'industria. Si è risuscitato un soppresso posto d'ispettore al Brefotrofo, ambedue bene retribuiti, per disoccupati, arbitrariamente, senza concorso, come era la regola nella passata amministrazione.

L'onorevole Antonelli avrebbe dovuto oggi parlare sopra un altro fatto grave, la chiusura di un istituto importante qual'è quello di maternità di San Rocco. Io non entrerò in particolari su questo argomento, ma se l'onorevole presidente del Consiglio lo desiderasse potrei dargli utili schiarimenti.

Ritornando al Manicomio, dirò che vi si commettono, secondo me, cose indegne. Niente meno che, per assistere i poveri malati, si sono assunti degli ex carabinieri, quasi che il Manicomio ancora fosse un carcere, come un secolofa. Le malattie infettive poi vi fanno strage.

Ora si minaccia l'impianto di un ufficio d'ingegneri, il quale verrà a costare parecchie migliaia di lire, mentre la passata Amministrazione non ha speso mai nulla per questo servizio. Si dice (ed io non lo credo vero) che le condizioni del concorso per il posto d'ingegnere siano stabilite in modo da favorire una persona cara a un pezzo grosso del Ministero dell'interno.

Si minaccia anche un altro fatto grave. Pochi giorni fa si volevano mettere sul lastrico una settantina di cronici e si pretendeva che li accogliesse la Congregazione di carità.

Se fossero stati semplicemente vecchi e non malati il provvedimento avrebbe potuto essere discutibile, ma alcuni erano ciechi e parecchi altri malati, e quindi non si potevano riversare negli ospizi già molto affollati della città.

Io avrei anche altro a dire, ma mi fermo in omaggio al regolamento; e termino con una preghiera al presidente del Consiglio. Egli è stato una volta e per lungo tempo lustro e decoro della amministrazione degli ospedali di Roma, ne conosce quindi meglio di ogni altro il meccanismo ed è meglio di ogni altro in grado di porre un termine all'anarchia che

ha invaso in questi ultimi tempi gli ospedali di Roma; faccio, quindi, al più presto cessare il presente stato di cose, che rovina le più vecchie e benemerite istituzioni ospitaliere dal mondo civile.

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

Giolitti, ministro dell'interno. In verità, la quantità dei fatti enumerati, quasi a guisa d'indice, dall'onorevole Celli, dimostrerebbe una cosa: che, più che con una interrogazione, sarebbe questo argomento stato opportunamente trattato in una interpellanza, la quale si sarebbe potuta svolgere più lungamente dei cinque minuti che il regolamento consente per una interrogazione.

Io gli risponderò sopra quei fatti dei quali ho conoscenza più esatta, riservandomi di assumere informazioni sopra gli altri, intorno ai quali, siccome non erano indicati dalla interrogazione, non ho potuto assumere informazioni. E comincerò dal parlargli della questione del concorso per direttore del manicomio...

Celli. Non ne ho parlato.

Giolitti, ministro dell'interno. ... Se disse che era stato fatto per favorire qualche persona cara ad un pezzo grosso del Ministero dell'interno?...

Celli. No. Domando perdono.

Giolitti, ministro dell'interno. Siccome sapevo che si era fatta una questione pel limite di età, volevo giustificare la determinazione di questo limite, ma se egli non ne ha parlato, tanto meglio.

Egli si lamenta che, al manicomio, come assistenti di malattie, siano stati presi anche ex-carabinieri. Egli sa che si son dovuti allontanare dal manicomio i frati, e l'amministrazione prese ciò che poté trovare di meglio.

Non credo che *a priori* un ex-carabiniere debba considerarsi come un cattivo infermiere; e trovo naturale che, per un manicomio, si ricerchino infermieri sani e robusti; la qualità di ex-carabiniere non esclude quelle qualità di cuore, che occorrono in chi assiste infermi.

E vengo alla questione dell'ospedale di San Rocco, intorno alla quale più specialmente mi aveva interrogato l'onorevole Antonelli.

Per l'ospedale di San Rocco, le condizioni erano queste: si trattava di un piccolo ospedale in cui la media delle persone ricoverate era di nove. Il tenere un ospedale speciale per una media di nove persone, produceva questo effetto: che la retta giornaliera saliva a lire 4.50; ad una misura quindi assolutamente eccessiva.

Di più l'assistenza era insufficiente; mancava il materiale, e non c'era che un chirurgo il quale non poteva restar lì permanentemente.

Ora l'ospedale non è stato chiuso, è stato trasportato in un locale speciale di proprietà dell'ospedale di San Giovanni, dove è più facile ottenere quell'isolamento completo e mantenere quel segreto, che sono una necessità per siffatti istituti. L'assistenza, invece di essere stata data ad un chirurgo, che non istà lì permanentemente, è affidata al direttore della clinica ostetrica, che presenta garanzie migliori. E per assicurare il segreto si sono chiuse perfino delle botteghe che erano vicine alla porta d'accesso.

Del resto, considerando la questione in generale, io ritengo che convenga rientrare nella piena regolarità in materia di ospedali della capitale, e credo conveniente di trattare colla Provincia perchè essa assuma i servizi dei manicomiali e dei brefotrofi.

Credo poi che sarebbe opportuno, per gli altri ospedali, ritornare qui alle stesse condizioni che si hanno per le altre città, tornando a dare al relativo servizio carattere locale non trattandosi di funzione propria del Governo.

In questo senso io intendo di studiare il problema, perchè ritenga l'onorevole Celli che porre gli ospedali a carico dello Stato, è una cosa assolutamente contraria ai nostri ordinamenti e non può produrre che inconvenienti assai gravi.

Presidente. L'onorevole Celli ha facoltà di parlare.

Celli. Mi dichiaro soddisfatto soltanto delle ultime dichiarazioni dell'onorevole ministro. Del resto devo pregarlo di voler prendere subito le necessarie informazioni intorno agli altri inconvenienti da me indicati e rimediarmi al più presto possibile, per far rientrare nell'ordine l'amministrazione degli ospedali di Roma. Ora, lo ripeto, si è in piena anarchia.

Verificazioni dei poteri

Presidente. Essendo trascorsi i quaranta minuti destinati dal regolamento alle interrogazioni, procediamo nell'ordine del giorno il quale reca: Verificazione dei poteri. — Elezione contestata del II Collegio di Pistoia.

Si dia lettura della relazione della Giunta.

Miniscalchi Erizzo, segretario, legge:

Nel collegio di Pistoia II, si presentarono due candidati: l'avvocato Roberto Rospigliosi e l'avvocato Cino Michelozzi. Il risultato dell'elezione fu il seguente:

Elettori iscritti	6240
Votanti	4928
Rospigliosi	2514
Michelozzi	2215
Schede nulle	72
Bianche	20
Schede contestate	assegnate 20
	non assegnate 86

Avendo l'onorevole Rospigliosi riportato un numero di voti superiore al sesto degli iscritti ed alla metà dei votanti, fu proclamato eletto.

Dai verbali delle singole sezioni del Collegio risulta che non fu elevata alcuna protesta durante le operazioni elettorali. Una sola ne fu presentata all'adunanza dei presidenti diretta ad infirmare la votazione della Sezione III di Montale. Pervennero però molte proteste alla Presidenza della Camera, confortate da varie dichiarazioni debitamente autenticate.

La Giunta ha trascurato alcuna delle proteste perchè i fatti adottati per sostenere le irregolarità dell'elezione erano di tale natura, da non mettere in pericolo l'elezione medesima. Richiamarono però seriamente l'attenzione della Giunta quelle che denunciavano fatti specifici di corruzione, ed altre che attaccavano specialmente di nullità la votazione avvenuta nella frazione di San Pietro d'Agliana (Sezione III Montale).

Dichiarata l'elezione contestata, si tenne avanti la Giunta la discussione pubblica; in seguito alla quale e più per alcuni documenti prodotti, la Giunta vide la necessità di nominare un Comitato inquirente allo scopo di accertare i fatti e con accurate indagini di scoprire la verità, che pareva si volesse nascondere.

E l'inchiesta, con l'esame di oltre 80 testimoni, ha dato i seguenti risultati:

Si constatò che la lotta elettorale in quel Collegio fu, più che viva, aspra e, meglio che dai candidati, vi fu sostenuta da due partiti che erano già in lotta per l'amministrazione del Comune.

E fu in questo periodo che avvennero le elezioni politiche ed i partiti del palazzo Municipale si trasformarono in partiti di carattere politico, portando in questa lotta tutte le ire ed i rancori della lotta amministrativa. Così non vi fu misura nei mezzi per riuscire a vincere nella elezione politica che preparava la vittoria nelle elezioni amministrative.

Ora la Commissione d'inchiesta constatò, con massimo dolore, che la elezione del Collegio di Pistoia II, nella persona dell'onorevole Rospigliosi, è inficiata di corruzione.

E dovere dichiarare subito che il nome dell'onorevole Rospigliosi risultò superiore ad ogni sospetto, che la mala arte fu opera di qualche partigiano, che certo, saputo, lo stesso Rospigliosi deplorò. L'onorevole Rospigliosi vive nella sua città rispettato ed amato — e la stima comune meritamente circonda la famiglia di lui.

I fatti più importanti e le circostanze raccolte nell'inchiesta, che determinarono il voto della Giunta, si riassumono in breve.

La corruzione ebbe in quel Collegio diversi centri d'infezione.

Nella sezione di Montale I, un noto sensale in elezioni (quantunque non elettore) la mattina del 6 novembre si presentava con dieci individui elettori di Montale, ad un gran fautore della candidatura Rospigliosi, in Porta San Marco, e vi fu la offerta e l'accettazione del voto di quegli elettori contro un pecuniario compenso che venne pagato o saldato giorni dopo l'elezione.

Questo fatto così sintetizzato di manifesto mercimonio del voto traspare in parte da quanto ammette il « sensale » intermediario, che è un fornaciaio operaio nei forni della Società pistoiese, di nome Vannazzi Cesare, ed in parte dal molto che il Vannazzi, manifestamente reticente, ha simulatamente taciuto. E si sgombra dall'animo ogni dubbio colle dichiarazioni dei testimoni Flavia Natale, Amos Natale e Cappelli Oreste.

Il Vannazzi era in buoni rapporti coi Natale, avendo i medesimi un negozio di commestibili in Vicofaro con una rivendita di

generi di privativa; il Vannazzi ricorreva a quella bottega per avere alcuni generi alimentari a credito, come pure tabacco e qualche bicchierino, ed in quel tempo il Vannazzi era in debito delle somministrazioni a lui fatte per oltre 15 giorni.

Presentatosi la mattina del giorno 7 (lunedì) alla bottega della Flavia le chiese un po' di spuntature ed un bicchierino, ma la Flavia fu sollecita di richiedere il pagamento di tutte le somministrazioni fatte perchè era già trascorso lungo tempo. Il Vannazzi, a tranquillare la Natale e suo figlio, assicurava che l'indomani avrebbe riscosso una buona somma in Pistoia per *sè e per 10 elettori che aveva fatto votare pel Rospigliosi in Montale*: dichiarò che il giorno dell'elezione era andato a Montale colla vettura del conte Righini, e che lo stesso conte Righini avea rilasciato a lui una lettera per riscuotere i denari in Pistoia. In effetto il giorno 9 o 10 venne alla bottega a dichiarare che avea riscosso la somma in Pistoia, pagò ogni suo debito, ed era così lieto di aver avuto i soldi dell'elezione che fu generoso al punto da invitare al bicchierino alcuni amici che erano nella bottega. E quei due testimoni madre e figlio Natale, persone dabbene, non ebbero alcun dubbio sulla provenienza di quei danari, i quali non potevano provenire dalla retribuzione quindicinale del suo lavoro alle fornaci, perchè mancavano alcuni giorni alla quindicina. Ma vi ha di più. Oreste Cappelli, caporale fornaciario nei forni della Società Pistoiese, depose che il Vannazzi, il quale lavorava sotto la sua direzione, gli fece leggere una lista di elettori che esso Vannazzi affermava aver accompagnato a Montale per votare per Rospigliosi ed *erano in numero di dieci*, e votarono contro promessa di una somma, e gli mostrò e fece leggere una specie di lettera credenziale del conte Righini allo stesso Vannazzi nella quale gli si diceva di portarsi in Pistoia da certo signor Gervasio per avere i denari e *se egli non pagasse, pagherebbe esso Righini quanto era dovuto agli elettori compresi nella lista*, che era unita alla lettera. Afferma il Cappelli che seppe poi che i denari li aveva avuti.

Posto a confronto il Vannazzi coi Natale e col Cappelli, si chiari manifestamente reticente, niègò la lettera del Righini nei termini indicati dal Cappelli, *ma ammise che una lista di persone* (dice ora lui non elettori) *egli presentò al Righini « allo scopo di aver qualche cosa »* ed il conte si limitò solo ad apporvi

il *visto* col suo nome. Questa ammissione toglie ogni dubbio sulla sincerità delle dichiarazioni specialmente del Cappelli, il quale, pur dichiarando essere il Vannazzi un millantatore, in questo caso non potea sorgere dubbio nell'animo suo di fronte ai documenti che aveva letto.

Resta così dimostrata la corruzione avvenuta nella 1ª sezione di Montale.

Le tracce di corruzione si palesano pure nella frazione di Piteglio.

Oreste Pellegrino ebbe l'offerta di lire 10 da certo Bondini Giovanni, possidente dello stesso Comune, offerta che il Pellegrino non accettò avendo precedentemente promesso di votare pel Michelozzi. Chiamati a confronto questi due individui, il Bondini negò ogni tentativo di corruzione e derideva quasi la condizione del Pellegrino che era un povero colono. Il Pellegrino mantenne sempre un contegno calmo e franco ed alle ultime invettive del Bondini rispose con queste parole scultorie: *Voi siete ricco, io sono povero, ma in faccia alla verità siamo tutti uguali*.

Si volle sospettare la deposizione del Pellegrino perchè colono del signor Gervasi fautore dell'elezione Michelozzi, ma il Pellegrino ammise di essere uno dei coloni e disse esser questo il motivo per cui rifiutò l'offerta; invece il Bondini persisteva nel dire che *non conosceva il Pellegrino*.

A toglier poi ogni dubbio che il Pellegrino avesse dovuto subire l'influenza di un grande elettore del Michelozzi concorre la circostanza che il Pellegrino la stessa mattina nel Collegio manifestò ad amici l'offerta a lui fatta dal Bondini.

Siccome alcuni testimoni dicono esser voce pubblica che anche in quelle sezioni *siansi pagati molti voti*, autorizza a crederlo il fatto della tentata corruzione che si è potuto provare.

Vi sono pure molti elementi per ritenere che anche in Torri allignò la mala pianta. Le deposizioni categoriche di Biolchi Faustino, Mattei Anselmo e Matteoni Giovanni palesano che anche in quel Comune vi fu il mercato dei voti, specialmente per parte di certo Gui, e si fanno nomi di elettori che ebbero del danaro in quella sezione.

In Pistoia Città la corruzione ha preso proporzioni maggiori: si direbbe che si consumava in modo quasi palese da avere la parvenza di cosa lecita. In un angolo di via

Palestro o Gore Lunghe, in due piccole camere a pian terreno, si stabilì la sede pel mercato dei voti. Tre individui pare che specialmente formassero il Comitato esecutivo; costoro avevano liste di elettori secondo le indicazioni antecedentemente avute, e mano mano che si presentavano, riscontrati gli elenchi, si dava la tassa fissata in cinque lire, apponendovi un segno al rispettivo nome.

Questo fatto venne a notizia della pubblica sicurezza, e verso le 11 e mezza antimeridiane un delegato, accompagnato da una guardia in borghese, si recò in quel locale.

Il delegato trovò alcune persone nella prima camera, ed aspettò qualche minuto prima che gli fosse dato accesso alla seconda camera ove era un Comitato, a capo del quale era il signor Tomesani Celestino, che aveva l'incarico, secondo quei signori dicevano, di provvedere alla sorveglianza *interna* ed *esterna* delle sezioni elettorali. Sul tavolo vi erano *cinque liste* di nomi che il delegato si contentò solo di vidimare colla sua firma, non avendo creduto necessario di ritirarle. Ritiratosi il delegato lasciò nella via, per sorveglianza, la guardia di pubblica sicurezza.

Delle cinque liste vidimate dal delegato *due sole si hanno negli atti* presentati dalla difesa del Rospigliosi nella pubblica discussione allo scopo, forse, di voler mostrare esser più che lecito quanto si faceva in quel luogo, limitandosi a provvedere alla sorveglianza delle operazioni elettorali, perchè appunto così è intestata la lunga lista che comprende oltre 240 nomi.

Alla Giunta l'esame di quella lista con certi segni che si vedono in molti nomi, destò gravi sospetti e forse fu uno dei motivi principali che determinarono la nomina di un Comitato inquirente.

Chiamati in esame i signori dell'agenzia alle Gore Lunghe, a dare spiegazioni, specialmente sulla lista che comprende maggior numero di nomi, si limitarono a dire che i nomi ivi segnati *dovevano essere persone incaricate della sorveglianza interna ed esterna*, senza saper affermare se fossero tutti o parte elettori.

Chieste spiegazioni di molti segni che si riscontrano di fronte a molti nomi, non seppero o non vollero darne, anzi *dichiararono d'ignorare chi avesse apposto quei segni ed avesse compilato quelle liste*. E giova pur notare che, mentre il delegato afferma che si rinvennero in quel tavolo *cinque liste*, che furono tutte da

lui vidimate, se ne *presentarono solo due* e negarono quei signori delle Gore Lunghe ne esistessero altre. Alle domande fatte per aver ulteriori schiarimenti si ebbero risposte inconcludenti. Questo contegno era non lieve indizio delle illecite operazioni che si facevano sotto l'apparenza di sorveglianza *interna ed esterna*.

Dal deposito di molti testimoni è dimostrato che quella specie di *bureau elettorale* si aprì alle Gore Lunghe verso le sette, che moltissimi elettori, specialmente contadini, si dirigevano a quel posto, si fermavano ad una prima camera e passavano nella attigua, ove era il Comitato, *uno per volta*, notando che sulla porta che dà accesso alla seconda camera, vi era un individuo di guardia. L'individuo nel presentarsi declinava il suo nome e giustificava la sua qualità di elettore e, fatta la promessa di votare pel Rospigliosi, riceveva le cinque lire in carta od in argento. Sette testimoni constatano questi fatti.

Tra le altre merita di essere ricordata la deposizione di Ranieri Corridori, fonditore in bronzo. Costui abita in una casa in via Palestro, e la mattina del 6, verso le 8, avendo udito chiasso di persone nella via, si affacciò alla finestra, e vide molte persone sulla porta della camera occupata dal Comitato ed un via vai di gente in quella strada. Avendo chiesto il motivo di quell'accorrere di persone, ebbe in risposta che erano elettori che andavano ove erano gli amici dell'avvocato Rospigliosi. Sceso sulla strada, s'incontrò con un giovane che aveva avuto tempo avanti impiegato nella sua officina, e chiesto a lui cosa stava a fare in quel locale, gli rispose che egli si era ivi recato per avere *cinque lire, come le ebbe*, per dare il voto al Rospigliosi, come avevano fatto molti altri. La dichiarazione di questo teste si mostrò franca e sincera come di persona onesta. Si volle attaccare la moralità del Corridori adducendo a motivo che era fallito e si aggiungeva anzi che curatore era il Michelozzi; ma dagli schiarimenti avuti dal cancelliere del Tribunale si accertò che il suo fallimento rimonta a molti anni addietro, e ch'egli avea ottenuto anche da tempo un concordato dai suoi creditori, anzi ultimamente ebbe dal Tribunale la riabilitazione come commerciante.

La prova più saliente del mercato che si faceva nelle Gore Lunghe si ebbe dalle dichiarazioni del testimone Natale Martinelli,

operaio muratore. Costui afferma che giorni prima dell'elezione, discorrendo col calzolaio Orsuni Tacito, questi gli fece capire che per la prossima elezione, vi era da lucrare qualche soldo, e gli diede appuntamento per la domenica mattina alle ore 7 1/2. Il Martinelli non mancò all'appuntamento, e l'Orsuni lo indirizzò all'ufficio del Comitato Rospigliosi alle *Gore Lunghe* e là avrebbe ricevuto 5 lire pur di votare per l'avvocato Rospigliosi. Il Martinelli andò a quel locale e dovette aspettare un pezzo nella prima camera attendendo il suo turno per passare al *bureau*. Entrato finalmente nella seconda camera, vide tre persone sedute attorno ad un tavolo e gli fu fatta richiesta del nome e della persona che l'aveva ivi indirizzato; gli furono consegnate 5 lire dopo aver apposto un segno a matita sul suo nome indicato nella lista. E precisamente in una delle liste che si trova in atti si riscontra il nome del Martinelli con una croce in matita, e proprio appresso a quello del Martinelli si legge il nome del suo amico calzolaio Orsuni Tacito, pur quello segnato con croce a lapis.

Giova pur notare che il Martinelli in una dichiarazione ricevuta dal notaio affermava di aver rifiutato le cinque lire, e richiamato a questa dichiarazione rispose: « Ora devo dire tutta la verità, devo confessare quello che allora ho taciuto per paura. »

Giunti a questo punto non è il caso di soffermarsi a discorrere di altri mezzi adoperati come somministrazione di cibi e bevande agli elettori per assicurare il voto al Rospigliosi, che pure risultarono pel deposito di qualche testimone.

In questo modo resta dimostrato, ed il Comitato inquirente unanime ha ritenuto, che la elezione di Pistoia 2° del 6 novembre 1892 è inficiata di corruzione, vizio questo che attacca ed infirma l'elezione senza tener conto del numero dei corrotti e corruttori, perchè offende la moralità della stessa elezione e rende il voto prezzolato, in luogo di essere l'espressione sincera e l'atto più nobile di un cittadino in un paese retto a libertà.

Prima di porre termine a questa parte sento il dovere di aggiungere che qualche testimone disse che pure corruzione ci fu per parte del partito Michelozzi; però non si è potuto raccogliere alcun fatto specifico; solamente si è accertato che il cassiere dell'*Associazione dell'Unione liberale*, la quale sosteneva

la candidatura Michelozzi, pagò 5 lire ad alcuni membri dello stesso partito Michelozzi, i quali avevano fatto parte dell'ufficio definitivo in alcune sezioni, e ciò dopo che il Commissario regio avea loro rifiutato una indennità, che il comune di Pistoia, nelle passate elezioni, dava agli scrutatori degli uffici definitivi specialmente se operai.

In ogni modo a mezzi di corruzione, se pur sussistessero, rimane estraneo il nome del Michelozzi, che è ritenuto persona onorata e di merito.

E per essere esatti, non si deve tacere che alcuni testimoni parlarono di ingerenza governativa per favorire la candidatura Michelozzi. Si lamentava l'azione spiegata dal sotto-prefetto coi sindaci e segretari comunali chiamati a Pistoia *ad audiendum verbum*; dall'ispettore delle scuole cogli insegnanti; dall'Economato dei benefizi vacanti di Firenze e subeconomato di Pistoia, valendosi specialmente di un impiegato allo stesso Economato per agire in favore del Michelozzi presso i parroci. Si parlò anche di forti somme di danaro mandate dal Ministero per sostenere le candidature del Michelozzi nel Collegio di Pistoia II e del ministro Martini nel Collegio di Pistoia I. Ma giova ripeterlo, nulla s'è raccolto ed accertato di concreto.

Occorrerebbe ora tener parola delle irregolarità commesse nella Sezione III di *Montale*, frazione di *San Piero d'Agliana*.

Nessun dubbio che la sala ove aveano luogo le operazioni elettorali non era regolarmente disposta. Il tavolo dell'ufficio era a contatto diretto degli elettori che stavano nella sala, e così mancava quel limite di cui parla l'articolo 54 della legge elettorale politica. La sala aveva un'altra camera attigua alla quale si accedeva da un'apertura nella parte che divide le due camere ed era senza imposte, e non si ebbe cura di impedire con un mezzo qualunque l'accesso alla seconda camera delle persone che si trovavano nella sala; cosa che sarebbe tornata assai facile.

L'importante era di accertare se gli elettori avessero scritta la scheda sui tavoli appositamente preparati nella sala, oppure nella camera attigua sopra banchi di scuola e fuori della sorveglianza dell'Ufficio elettorale o degli elettori.

Ed in questo punto le deposizioni raccolte sono in contraddizione tra loro, a cominciare dagli stessi membri dell'Ufficio. Il

presidente e tre scrutatori affermarono recisamente che gli elettori tutti hanno scritto la scheda nella sala e sui tavoli preparati; uno degli scrutatori ed il segretario dell'Ufficio, che è vice-cancelliere della Pretura di Pistoia, affermano che moltissimi elettori avevano scritto le schede nell'altra camera, anzi lo stesso scrutatore dichiarò che egli stesso scrisse la scheda nell'altra camera. Si esaminarono molti testimoni che pur si divisero in due campi.

Certo è che non si potrebbe dubitare che un numero maggiore o minore di elettori abbia scritto la scheda nella camera attigua, e ciò sarebbe avvenuto nei momenti di frequenza maggiore di elettori nella sala, ciò che avvenne dopo le due. Giova però notare che i due partiti aveano affidata la sorveglianza di quella Sezione a persone di fiducia, e si vuole anzi sia stata la Presidenza dell'Ufficio, che invocò tale sorveglianza, per garantire la regolarità delle operazioni. Si constatò che prima di iniziarsi la votazione, qualche elettore fece osservazioni sul punto in cui nella sala era collocato un tavolo di scrittura, ed a seguito della fatta osservazione, di accordo con tutti, fu quel tavolo cambiato di posto. Ma nessuna osservazione, e molto meno protesta, avvenne al momento della votazione; e quando appunto passavano gli elettori a scrivere nell'altra stanza. Si dice che vi era molta confusione e non si potevano fare nè osservazioni nè proteste, e si vuole dall'altra parte che fosse un mezzo in prevenzione preparato dai fautori del Michelozzi, per l'annullamento, lasciando votare gli elettori in quel modo.

Così il fatto sarebbe stato, se non espressamente approvato, certo tollerato da tutti.

È notevole la dichiarazione di un certo Santini, individuo che il presidente dell'Ufficio avea destinato a rimanere nella seconda camera, per vigilare che nessuna persona uscisse per una porta che di là metteva ai campi, chiusa solo a catenaccio, e per sorvegliare che nessun elettore passasse a scrivere nella seconda camera. Il Santini dichiarò che egli ebbe la consegna di tener d'occhio che nessuno passasse per la porta che mette ai campi, così egli si piantò in piedi, a breve distanza dalla porta medesima, e rimase sempre in quella posizione senza mai girarsi; così egli non poteva vedere e così non può dire se qualcuno sia entrato in quella camera per

scrivere. Non occorre osservare quanto sia strana questa deposizione, e potrebbe meglio dirsi che il Santini ebbe la consegna di russare.

Si dovrebbero vagliare tutte le deposizioni per numero e valore, esaminare quale influenza possa esercitare sulle operazioni totali di quella sezione l'essersi degli elettori introdotti nella camera attigua, per misurare in definitiva la influenza dei fatti sull'annullamento o convalidazione della elezione. Non crede la Giunta di venire a questo esame per un motivo di annullamento, quando v'è il motivo esaminato, che è quello della corruzione di cui si è parlato. Si crede perciò superflua ogni altra indagine.

Per tali considerazioni la Giunta propone:

1^o l'annullamento dell'elezione del Collegio di Pistoia II in persona dell'avvocato Roberto Rospigliosi, chiamandosi gli elettori a nuova elezione;

2^o ed a maggioranza propone l'invio degli atti al procuratore del Re pel procedimento penale.

PARPAGLIA, *relatore.*

Presidente. Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, pongo a partito le conclusioni della Giunta.

(Sono approvate).

Dichiaro vacante il Collegio II di Pistoia.

Seguito della discussione sulle Convenzioni marittime.

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

Essendo stata chiusa ieri la discussione generale, passiamo oggi alla discussione degli articoli.

L'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi consente che la discussione si apra sul disegno di legge della Commissione?

Finocchiaro-Aprile, ministro delle poste e dei telegrafi. Sissignore.

Presidente. Si dia lettura dell'articolo primo del disegno di legge della Commissione.

Miniscalchi, segretario, legge:

« Art. 1. Sono approvate le seguenti Con-

venzioni pei servizi postali e commerciali marittimi, con effetto dal 16 marzo 1893:

a) Convenzione in data 29 gennaio 1891, modificata colle dichiarazioni del 12 novembre 1892 e del 7 febbraio 1893, con la quale si affidano alla Società di Navigazione Generale Italiana i servizi con la Sardegna, la Sicilia, la Tripolitania, la Tunisia, Malta, la Corsica, il Levante, l'Egitto, il Mar Rosso e le Indie;

b) Convenzione in data 16 maggio 1891, modificata con dichiarazione del 24 ottobre 1892 con la compagnia « Nederland » per un servizio fra Genova e Batavia;

c) Convenzione in data 29 gennaio 1891, modificata con dichiarazione del 12 novembre 1892, con cui si affidano alla Navigazione Generale Italiana i servizi colle isole dell'Arcipelago toscano e con quelle di Pantelleria, Linosa e Lampedusa;

d) Convenzione in data 24 maggio 1891, modificata colle dichiarazioni del 12 novembre 1892 e del 3 febbraio 1893, colla quale si affida alla Società siciliana di navigazione il servizio fra la Sicilia e le isole Eolie;

e) Convenzione in data 24 maggio 1891, modificata con dichiarazione del 12 novembre 1892, con cui si affida alla Società napoletana di navigazione il servizio delle isole e dei golfi di Napoli e di Gaeta. »

Presidente. Su questo articolo ha facoltà di parlare l'onorevole D'Alife, primo iscritto.

D'Alife. Mi ha arrecato sgradevole sorpresa il non trovare segnato nei capitoli d'oneri lo scalo di Rossano, concesso con le Convenzioni Lacava del 1889, in soddisfazione di giusti, equi ed annosi voti ed aspirazioni della Calabria Citra, di quella regione, cioè, che, come bene ha osservato l'onorevole relatore (quantunque soltanto platonicamente), è tanta notevole parte del nostro litorale. Se è vero che le presenti Convenzioni equivalgono sostanzialmente ad una proroga a lunga scadenza data alle precedenti, che sono state migliorate, non comprendo come solo il Rossanese debba meritare il disinganno usatogli.

Lo scalo di Rossano non entra, onorevole ministro, nel novero di quelli di utilità problematica, di cui si parla nella relazione dell'onorevole Cocco-Ortu; è invece di quelli che non solo riparerebbero troppo tardi a deplorevoli dimenticanze, ma non riuscirebbero neppure d'aggravio nè allo Stato, che pure sussidia la navigazione per lo sviluppo delle

industrie e del commercio nazionale, nè alla Società assuntrice del servizio postale marittimo, che nello approdo stesso troverebbe non limitati guadagni. Stringe il cuore al vedere sostituito allo scalo di Rossano e di Metaponto quello di Cotrone, il quale, se può soddisfare ai bisogni di un'altra parte della Calabria, non giustifica in nessuna guisa la nessuna considerazione avuta per il Rossanese, che ha bisogni pari e più delle altre contrade.

Ed a base di quali dati avete potuto, onorevole ministro, trovare l'opportunità della sostituzione anzidetta? Io non li conosco, nè alcuno me li indica.

Si poteva discutere sulla opportunità di nuove concessioni, quando colle Convenzioni in discussione si mira notevolmente a fare delle economie. Si poteva addurre il pretesto di mancanza di dati precisi sull'importanza dello approdo, importanza che dovette essere riconosciuta, perchè nelle Convenzioni del 1889 si concesse. Ma dire che lo scalo di Rossano sia d'importanza commerciale problematica, e che in sua vece basti aver concesso quello di Cotrone, non è migliorare le Convenzioni precedenti, mi si perdoni; ma è peggiorarle, a danno sempre della nostra Provincia.

Dovete in questi trattamenti trovare la ragione, onorevole relatore, che certi viaggi presentano una deficienza di movimento e pochi noli alla Compagnia che li fa. Se voi togliete gli utili approdi, non dovete poi lamentare ciò che è l'effetto della causa da voi stessi creata.

Mi permetto perciò di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su tal proposito.

Che lo scalo di Rossano abbia per quella regione una grandissima importanza lo si rileva da chiunque gitti uno sguardo sulle coste del Golfo di Taranto. Le Calabrie sul versante dell'Jonio, tranne Cotrone e Catanzaro, non hanno altro approdo. Ora è da notare che i numerosi paesi chiusi tra il Crati ed il Neto e addossati ai gioghi del Pollino, trovano una naturale via a Rossano. Il Rossanese, così ferace di olii e di derrate ha sempre goduto d'uno sbocco di mare con profitto non lieve pel commercio.

Al Ministero Crispi non isfuggì tale importanza, ed accordò l'approdo, ora soppresso. Tale soppressione giustamente impressionò le popolazioni del Rossanese, ed in fede di ciò

stanno la delibera del Comizio Agrario di Rossano, della Giunta Municipale di Rossano, quella della Deputazione Provinciale, la delibera della Camera di commercio di Cosenza, i voti di tutta la stampa della Provincia, nonchè sforzi generosi di gente privata di quella regione. E badi l'onorevole ministro, non si tratta di spirito di campanilismo; non è quistione di amor proprio più o meno malamente inteso che spinge a quest'agitazione, ma sono considerazioni pratiche di valor rilevante.

Per la mancanza di uno sbocco locale il commercio della Calabria è monopolizzato da pochi. Invece se si concedesse lo scalo a Sant'Angelo Rossano, il commercio diverrebbe relevantissimo, perchè converrebbe non solo ai Comuni del Rossanese, ma a tutti gli altri della Calabria Citra ed anche a molti Comuni delle Provincie limitrofe di servirsi dello scalo di Rossano, piuttosto che mandare le merci agli scali di Taranto e Brindisi, per giungere ai quali occorre fare prima le spedizioni per ferrovia, ciò che importa perdita di tempo e non lievi spese, che si eviterebbero, senza dire dei pericoli a cui vanno incontro gli speditori.

Ed invero mantenendo la soppressione i ricchi paesi sul versante dell'Jonio da Cotrone a Taranto continuerebbero a non trarre alcun vantaggio reale dal mare presso cui son posti providenzialmente.

L'utilità pratica che deriverebbe al commercio del Circondario abolendo la soppressione, a tutto l'interno della Provincia, a tutta la vallata del Crati sarebbe assai benefica.

E d'altra parte, la rada di S. Angelo è di sua natura di sì facile accesso, che concesso lo scalo, diverrebbe in breve il punto più animato del commercio marittimo di tutta quella costiera, riuscendo così di grande sollievo a questi paesi un tempo ricchi, ed oggi purtroppo decaduti. Che la Compagnia di navigazione ne abbia a trarre profitto, è indiscutibile, lo dice la statistica che da 70 ad 80 mila quintali d'esportazione annui è salita sempre prosperando.

È per questo ch'io mi permetto pregare caldamente l'onorevole ministro di voler reintegrare nel disegno di legge lo scalo in discussione comprendendolo o nel viaggio settimanale fra Palermo-Brindisi e Venezia e tenerlo presente nella linea Venezia-Bombay di cui all'articolo 5 del progetto di legge.

Io mi auguro che dal banco del Governo, a queste mie franche parole, ne vengano altre ispirate al bene del nostro paese e che l'onorevole ministro trovi nella sua saggezza il modo come assicurare le popolazioni del Rossanese che il Governo del Re non lascia inascoltati i giusti lamenti. (*Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vischi.

Vischi. Dopo l'ordine del giorno dell'onorevole Cuccia, approvato ieri sera a grande maggioranza dalla Camera, nel quale ordine del giorno si diceva che la Camera, udite le dichiarazioni del ministro, passava alla discussione degli articoli, non è possibile, a parer mio, anche quando non si opponesse il regolamento, di rientrare in tutte quelle questioni d'ordine generale, per le quali noi abbiamo udito così competenti e valorosi oratori. Come parlare del sistema delle sovvenzioni o dei premi; come parlare ulteriormente della stessa durata del contratto, se l'onorevole ministro assai chiaramente disse ch'egli quelle credeva condizioni *sine qua non*; come parlare del numero e della direzione delle diverse linee, quando noi ben comprendiamo che esse furono nei prestabiliti criteri del Governo per le condizioni delle finanze; e del contraente nel formulare le Convenzioni delle quali ci occupiamo?

Se la discussione generale fosse stata ancora aperta, in verità, non per bisogno di ulteriori lumi, che non avrei mai potuto dare io, avrei aggiunto la mia modesta opinione; confidando nella gentilezza dei colleghi competenti, specialmente dopo il monito, ricordato loro dall'onorevole Cocco-Ortu, a nome di uno scrittore francese a favore degli incompetenti. Ma ora riassumo il mio pensiero, dicendo che, viste le condizioni del bilancio e visto che queste proposte sono frutto di un lungo studio di tre Ministeri in gara fra loro, darò il mio voto favorevole.

Ebbi l'onore di presentare alla Camera in compagnia dell'onorevole Episcopo il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a valersi, subito dopo che siano attuati i nuovi servizi marittimi, della facoltà datagli nell'articolo 67 dei quaderni d'onori *B* per facilitare l'esportazione da Gallipoli dei prodotti agrari, e specie dei vini e degli olii. »

Tale ordine del giorno avrei unito alle mie

osservazioni di ordine generale; ma ora sarà da me svolto a proposito dell'articolo 1 cui riguarda.

E questo dovere compio tantopiù volentieri in quanto che l'onorevole Cocco-Ortu disse che qui parlavano solamente gli insoddisfatti, mentre i soddisfatti rimanevano muti come olii. E poichè, come mi ricorda l'onorevole Ungaro, io, nel mio ordine del giorno, di olii parlo, va da sè, che o per la ragione degli olii, o perchè molto soddisfatto non sono, mi vedo costretto a parlare. (*ilarità*).

Se guardiamo la condizione fatta al porto di Gallipoli, certamente non potrei chiamarmi molto soddisfatto.

La condizione è la medesima, che vige dal 1877 che, dopo lunghe aspirazioni, e come atto di giustizia, ci venne fatta dall'onorevole Zanardelli allora ministro dei lavori pubblici, il quale dopo aver visitato quel porto, forse perchè in tal guisa aveva avuto diretta e piena conoscenza dell'importanza di esso, stipulò la Convenzione che poi fu sostenuta in questa Camera dal compianto Baccarini.

La Convenzione predetta, per la quale dirigo all'attuale nostro illustre presidente le espressioni della riconoscenza, stabiliva una linea fra Brindisi e Taranto. Oggi la linea 35^a delle Convenzioni proposteci non fa che, su per giù, conservare l'antico trattamento.

Noi ci diciamo non soddisfatti, perchè riteniamo che davvero a quel porto una diversa condizione direttamente si doveva fare; e perchè quella condizione certo è stata peggiorata dal trattamento fatto all'Adriatico.

Ed io, per amore di brevità, faccio mio qui tutto quello che è stato detto circa la necessità del servizio dell'Adriatico e la urgenza del servizio di allacciamento fra le varie linee fra l'Adriatico ed il Mediterraneo.

L'onorevole Cocco-Ortu, nella sua relazione, indiscutibilmente bellissima, ha avuto parole assai deferenti verso gl'interessi dell'Adriatico; ma ha dovuto egli stesso, ieri, rispondendo al nostro onorevole collega Tecchio, riconoscere che all'Adriatico non aveva potuto dare che parole scritte e parole orali. L'ha detto briosamente con i versi dell'Ariosto, ma il concetto suo è rimasto, spiacevolmente per noi, sempre quello; vale a dire vi diamo: *parole, parole e parole*.

Io mi auguro che, accettandosi dal Governo alcuni emendamenti, e qualche ordine

del giorno, come per esempio quello dell'onorevole Pugliese, dell'onorevole Tiepolo, dell'onorevole Tecchio, dell'onorevole De Nicolò, al quale ultimo ordine del giorno ho avuto l'onore di apporre anche la mia firma, la condizione possa mutarsi alquanto. Diversamente, per il porto di Gallipoli, non avremo che la condizione creataci dalle Convenzioni del 1877 indirettamente peggiorata.

Un compianto nostro collega, al quale io indegnamente succedo nella rappresentanza del Collegio, cioè l'onorevole Mazzarella, discutendo nel 16 maggio 1878 quelle Convenzioni, col brio che gli era proprio, ebbe a qualificarle con una parola che gli servì di tema per uno splendido e fosforescente discorso. Egli disse: a Gallipoli voi date soltanto una *toccatina*. E quando l'onorevole Baccarini gli domandava la ragione per la quale a Gallipoli dovevasi accordare un trattamento diverso, egli rispondeva ricordando, fra le altre cose, il commercio dell'olio, « che buona rendita (diceva egli, e diceva bene) dà alle finanze dello Stato. »

Ora se quelle condizioni permarranno senza miglioramenti meriterà Gallipoli tutta la considerazione del Governo. Se diamo uno sguardo ai risultati statistici della produzione degli olii, del circondario di Gallipoli e quando pensiamo che del porto di Gallipoli si serve quasi tutto il circondario di Lecce, troviamo che basta quella sola produzione per meritarsi, da parte del Governo, una larga considerazione; inquantochè l'olio di Gallipoli, usato, in gran parte, per la fabbricazione dei saponi, è spedito in Russia e in Inghilterra, epperò ha bisogno di pronta e sufficiente navigazione.

Ma, oltre quella ragione, ricordata dal compianto Mazzarella, un'altra, richiama tutta l'attenzione del Governo; voglio dire la immensa produzione dei vini.

Se poniamo mente alle risultanze della statistica vediamo che la produzione del solo circondario di Gallipoli e del circondario di Lecce, che del porto di Gallipoli si serve, è così immensa da farci per essa ripetere le stesse cose al Governo, specialmente per i porti della Francia.

E questo dico non badando soltanto alle cifre della produzione del vino e dell'olio, ma anche ai dati statistici, fornitimi gentilmente dal Governo, i quali dimostrano l'attività di quel porto, malgrado che esso versi

in condizioni materiali così deplorabili da meritare l'attenzione del ministro dei lavori pubblici.

Ecco perchè l'onorevole Episcopo ed io diciamo, col nostro ordine del giorno, e ripeto, che subito dopo che i nuovi servizi marittimi saranno attuati, il Governo si giovi dell'articolo 67 del quaderno d'onori *B* nel senso di agevolare la esportazione della produzione agricola; e di ciò si serva principalmente per Gallipoli.

Mi aspetto dal Governo una promessa esplicita, e di essa mi accontenterò, sicuro di vederla mantenuta interamente; malgrado la scherzosa e brillante distinzione che fece ieri il ministro Martini circa il significato della parola promessa, nel suo valore etimologico e nel valore del convenzionalismo parlamentare.

Quella promessa, dico, crederò non solo per quella fiducia che io ho nel Ministero, ma ancora perchè il Ministero ha dimostrato di essere precisamente nel nostro ordine d'idee, nel valutare le esigenze dell'attività economica delle Provincie meridionali.

Come la Camera sa, l'articolo 67 citato dice così:

« È riservata la facoltà al Governo di chiedere una riduzione di tariffe per agevolare la esportazione dei prodotti nazionali o per sviluppare il commercio di determinate Provincie. In questo caso la differenza fra la tariffa effettivamente in vigore presso i concessionari e quella ordinata dal Governo, sarà compensata ai concessionari stessi, qualora, prendendo a base il traffico dell'anno precedente, con la tariffa normale, risulti una perdita per essi nel periodo di tempo in cui sarà adottata la tariffa ribassata. »

Il Governo ha già per i vini creato dei servizi speciali, con tariffe anche ridotte. Cosa dovrebbero fare?

Giovarsi del citato articolo, e così rendere definitivo quello che ha compiuto in linea di esperimento.

E questo sarà facile non solo per la parola dell'articolo che ho ricordato, ma anche per lo spirito di esso, secondo ciò che ci disse ieri l'onorevole relatore. Dal momento che resta stabilito che quando le Società libere per sei mesi mantengono la concorrenza, facendo ribassare la tariffa delle Società sovvenzionate, queste per rialzare la tariffa hanno bisogno dell'assenso del Governo, il Governo aggiunga

qualche sua facilitazione prima di aspettare questo consiglio della concorrenza.

E la concorrenza esiste. Anzi devo dire che malgrado la buona volontà del Governo, la concorrenza ha quasi paralizzato la sua iniziativa, perchè dal Governo abbiamo avute tariffe non molto ridotte e condizioni assolutamente inapplicabili, come quelle di doversi toccare soltanto taluni porti senza obbligo di conservare per ciascuno una proporzionale capacità libera della nave.

È avvenuto soventi che dopo avere per molto tempo aspettato l'arrivo della nave, questa era piena, e perciò incapace di riceverci la merce, la quale, oltre al danno del perduto transito e forse anche della perduta vendita, aveva subito deterioramenti per esser rimasta lungamente esposta alle intemperie.

Ora il Governo farebbe opera savia se si giovasse di quell'articolo non solamente per le tariffe, ma bensì per un più perfetto servizio, specialmente per i vini e per gli oli.

Ho detto di limitarmi a brevi raccomandazioni, ed ho già finito. Aggiungo solo una considerazione che non teme confutazione.

Quando, onorevoli colleghi, vedete che noi, rappresentanti di una Provincia che è lungamente bagnata dai due mari che si uniscono al Capo di Leuca, siamo così modesti nelle nostre richieste, dovete, nel valutare le nostre preghiere, tenerci conto di tutto questo sentimento di sacrificio, che, per altro, abbiamo dimostrato sempre, pel bene generale del paese. *(Bene! Bravo!)*

Presidente. Ella ritiene di avere svolto il suo ordine del giorno?

Vischi. Sì, onorevole presidente.

Presidente. Sta bene.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Civelli.

Civelli. Devo fare all'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi una breve raccomandazione.

La Società di Navigazione Generale manteneva uguale il nolo del trasporto delle merci che, provenienti dalle Indie, erano dirette a Livorno, ma, con una recente disposizione, ha aumentato di circa il 3 per cento il nolo del trasporto delle merci che, provenienti dalle Indie, sono dirette a Livorno, mantenendo inalterato il nolo per tutte le merci che sono dirette agli altri porti del Mediterraneo.

Questa disposizione (lo comprenderà l'onorevole ministro) non è di solo danno a Li-

vorno, ma anche a tutta la Toscana, dove il commercio dei grani è fiorente, e dove i semi per l'estrazione dell'olio, che provengono dalle Indie, sono un ramo importante d'industrie.

La Camera di commercio di Firenze e quella di Livorno protestarono contro una così ingiustificata disposizione, e reclamarono presso il ministro di agricoltura e commercio, perchè fosse revocata.

Questa raccomandazione rinnovo al ministro delle poste e dei telegrafi. Come vede, non si domandano nè favori, nè protezioni, nè una riduzione di tariffe, che possa essere di svantaggio ad altre città, o ad altre provincie; si domanda solo che questa tariffa non sia lasciata in facoltà delle Società di modificarla.

E poichè nel quaderno d'oneri, per questa linea delle Indie, è stabilito che le tariffe devono essere approvate dal Governo, faccio questa raccomandazione, e spero che egli vorrà accettarla, che uguale sia il trattamento fatto a Livorno, come a tutti gli altri porti del Mediterraneo, poichè si tratta d'interessi dei commerci e delle industrie della Toscana, che, però, si collegano con quelli di tutta la Nazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Palizzolo.

Palizzolo. Signor presidente, dovrei svolgere un ordine del giorno, che riflette la conservazione della sede del compartimento alla città di Palermo.

Su questo articolo, però, sono molti gli iscritti. Se volesse consentire, parlerei dopo l'onorevole Fasce.

Presidente. Allora ha facoltà di parlare l'onorevole Fasce per svolgere la seguente aggiunta all'articolo 90 del quaderno d'oneri firmata anche dagli onorevoli Tortarolo, Bettolo, Colajanni N., Bertollo, Capoduro, Turbiglio Sebastiano, Cavagnari, Piaggio, Sanguinetti, Pellerano, Martorelli, Palizzolo, Morello, Farina E., Rossi L. Cirmeni, Nasi e Berio:

« Le sedi compartimentali di Palermo e di Genova conserveranno tutte le attuali attribuzioni di indole amministrativa e tecnica e quelle che furono stabilite in conseguenza dell'atto di fusione delle due Compagnie *Florio* e *Rubattino* approvato con la legge 23 luglio 1881. »

Fasce. Unitamente a varii miei onorevoli colleghi ho presentato questo emendamento.

« Le sedi compartimentali di Palermo e

di Genova conserveranno tutte le attuali attribuzioni d'indole amministrativa e tecnica e quelle che furono stabilite in conseguenza dell'atto di fusione delle due Compagnie *Florio* e *Rubattino* approvato con la legge del 23 luglio 1881. »

Veramente dopo le parole con le quali l'onorevole Colajanni chiudeva il suo discorso dell'altro giorno su questo tema, non avrei che da accogliere le sue conclusioni. Devo, però, aggiungere brevi osservazioni per meglio chiarire il concetto nostro.

In seguito all'atto di fusione delle due Compagnie *Florio* e *Rubattino*, approvato con la legge del 23 luglio 1881, vennero istituite due sedi di compartimento, una a Palermo, l'altra a Genova. Col successivo statuto della nuova Società, all'articolo, se non erro, 46, ne venivano stabilite le attribuzioni. Ora, coll'articolo 90 del capitolato A, è stabilito che le sedi di compartimento da 2 siano portate a 4 aggiungendone, cioè, una a Napoli, un'altra a Venezia. Per questo provvedimento non abbiamo che a tributar lodi, se, come non dubitiamo, è stato preso nell'interesse del buon andamento del servizio. Tuttavia da alcuni sintomi che si sono manifestati, da alcuni fatti che si sono prodotti, è potuta sorgere l'opinione e il dubbio in moltissimi che s'intenda di concentrare in un punto solo vari dei servizi, che sarebbero sottratti agli altri due compartimenti, i quali resterebbero tali soltanto di nome, ma di fatto verrebbero limitati a semplici agenzie.

Ora ciò sarebbe ingiusto. Sarebbe ingiusto ove si pensi all'importanza marittima dei due porti di Palermo e di Genova; sarebbe ingiusto ove si rammenti che la nuova Compagnia della Navigazione Generale è sorta mediante la fusione delle due Compagnie *Florio* e *Rubattino*, che avevano sede una in Palermo e l'altra in Genova. Noi non intendiamo che non si formino questi altri due compartimenti, che non siano ad essi assegnati i servizi che ad essi competono, ma non vogliamo che si turbino i servizi in queste due sedi di compartimento già esistenti.

Mi pare che codeste ragioni valgano a giustificare la nostra proposta.

Credo che il ministro, che pur è un degno figlio di Palermo, vorrà accettare questo nostro emendamento; e spero che la Camera vorrà approvarlo e si verrà così a scongiurare il pericolo che si possa, anche per l'avvenire,

recare danno ai legittimi interessi di due importantissimi centri del nostro commercio marittimo, a due grandi e laboriose città. (*Approvazioni*).

Presidente. Ora ha facoltà di parlare l'onorevole Palizzolo.

Palizzolo. Nonostante ciò che ho detto nel discorso che ho pronunziato il giorno in cui ebbe principio la discussione su questo importante disegno di legge, ho creduto di sottoscrivere, con altri miei egregi colleghi, l'ordine del giorno, di cui si discute; e mi sono iscritto a parlare su questo articolo perchè, a mio credere, la dizione di esso potrebbe dar luogo ad interpretazioni varie e diverse, e dalla varietà e diversità di questa interpretazione potrebbe derivare cosa non solamente ingiusta, come diceva, testè, l'onorevole Fasce, ma, per gli interessi della mia Palermo, che sono fiero di rappresentare, veramente fatale.

Palermo fu culla della Società Florio; fu centro e sede unica di tutti gli affari di quella Società per anni ed anni non pochi; fu ed è sede importante di un compartimento dopo avvenuta la fusione con la *Rubattino*.

Palermo, dunque, non può, non deve cedere i suoi diritti ad alcun'altra città.

E poi, signori, qualunque città, sia Napoli o Venezia, si avvantaggerebbe ben poco di quello che fosse tolto alla città di Palermo, mentre togliendo a questa città la sede del Compartimento, o menomandone le attribuzioni, i danni che ne verrebbe a soffrire sarebbero immensi, senza numero.

Noi abbiamo la fonderia Oritea, stabilimento di prima importanza, in cui lavorano 1300 operai; noi abbiamo uno *Scalo d'alaggio* che dà lavoro a 400 operai, e quello splendido istituto nautico *Gioeni* che un ministro della pubblica istruzione giudicava non è molto il primo del Regno, ed esso, con tanta sapienza ed avvedutezza, diretto da quell'egregio uomo che è il commendator Fileti, è stato il nobile vivaio da cui è venuta fuori quella pleiade di intelligenti ed intrepidi capitani di lungo corso, che o sui siculi velieri, o imbarcati sui cento piroscafi della Navigazione Generale, hanno fatto sventolare, con dignità e decoro, su tutti i mari del mondo la bandiera italiana.

Che ne sarebbe, o signori, di tutte quelle importanti e civili istituzioni il giorno che, sotto la parvenza di regolarizzare e migliorare i servizi, si volessero quelle istituzioni soppri-

mere, o ridurre a minime proporzioni? E dico sotto la parvenza del miglioramento del servizio, perchè, appunto, fu sotto questo pretesto, che or non è molto veniva tolta alla città di Palermo, la sede della ragioneria generale della Società di navigazione e ventidue famiglie furono costrette a portare le loro tende a Napoli.

Si confortino i miei egregi colleghi di Genova, checchè si tenti di fare o si faccia anche allo scopo di menomarne l'importanza, essa sarà sempre il più grande emporio commerciale marittimo d'Italia, ed essa, ad onta di tutto e di tutti resterà sempre tale. Per noi sarebbe ben altro il giorno in cui dovesse il porto di Palermo cessare dall'essere un porto di armamento, un porto *testa di linea*, una sede di compartimento marittimo d'una delle più grandi Società marittime del mondo.

E giacchè, con questo disegno di legge, non ci si dà nessun nuovo beneficio, almeno non ci si tolga quello che abbiamo avuto da tanti anni!

L'onorevole ministro, giacchè l'onorevole Fasce ha voluto ricordare, che è, come me, palermitano, sa quale agitazione siasi manifestata in tutte le nostre classi cittadine, ogni qualvolta il lontano pericolo, ed anco la più lontana minaccia si è affacciata, non contro l'esistenza, ma contro l'importanza del compartimento di Palermo. Ond'è che io, signor ministro, m'aspetto da lei una risposta, che valga a togliere tutte le dolorose apprensioni del momento; e giammai questa risposta è stata così febbrilmente attesa in quelle lontane Provincie, come in questo momento, in cui svariate e molteplici cause di dolorose e profonde perturbazioni contristano quel popolo generoso.

E non comprendo perchè se ne sia voluta sollevare un'altra, che io credevo se non sepolta, certamente posta per molto tempo a dormire. L'onorevole Bonacci rispondendo all'onorevole Rizzo, discutendosi la legge sui *probi-viri*, ha voluto ricordarci quel che purtroppo non avevamo dimenticato, di essere cioè, un sostenitore tenace e convinto della Cassazione unica, e ci ha detto d'essere più che mai deciso a ripresentarne tosto il disegno di legge. L'onorevole Bonacci non poteva dir cosa che poteva tornare più dolorosa non a Palermo ed ai suoi 300,000 abitanti, ma alla Sicilia tutta; ed alle vive e fiere proteste ed ai voti dei più importanti

Corpi deliberanti di quella città, siatene certi si uniranno le popolazioni tutte dell'isola, e mi conforta la convinzione profonda che non un solo dei rappresentanti di essa darà il suo voto per spogliarla d'una istituzione della quale abbiamo fatta una quistione di alta giustizia e d'immenso interesse per quelle sette Provincie insulari.

È bene, signor ministro, che venga, oggi, la parola del Governo a calmare indirettamente un poco quella opportuna e santa agitazione; e faccia sapere che il Governo prende a cuore gl'interessi di quelle Provincie, le quali, pur essendo le più lontane, non hanno meno diritto di tutte le altre, alla affettuosa e paterna assistenza del Governo.

E poichè il mio discorso deve limitarsi soltanto alla conservazione del Compartimento marittimo di Palermo, signor ministro, confido che Ella vorrà dichiarare che il compartimento marittimo di Palermo, con tutte le istituzioni che gli fanno corona, non ha nulla da temere, oggi, nè domani; e dico domani, perchè noi faremo ogni opera nè guarderemo a sacrifici e non cesseremo di stancare in ogni modo il Governo e la Camera perchè sia costruito in Palermo il bacino di carenaggio; con questo noi speriamo che prenderanno altro incremento le nostre industrie marinare, che se, per tanta parte d'Italia, sono fattrici di prosperità, per noi isolani, figli del mare, che viviamo pel mare, sono per noi una vera questione d'esistenza!

Non dico altro. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Martino.

De Martino. Io più che fare un discorso dirò brevemente le ragioni per le quali mi oppongo ai due emendamenti, l'uno dell'onorevole Tortarolo che riduce a 5 anni la durata delle Convenzioni, e l'altro dell'onorevole Fasce sulle sedi compartimentali della Navigazione Generale.

Mi oppongo alla riduzione della durata delle Convenzioni a 5 anni, perchè a me pare che le principali obiezioni che sono state rivolte ad esse, sono, appunto, quelle che riflettono il vero stato del materiale della Navigazione Generale.

Ora è evidente che, riducendo le Convenzioni a soli 5 anni, questo materiale non potrà essere rinnovato, perchè non è esatto, a

mio credere, quanto il mio amico carissimo, l'onorevole Bettòlo, diceva, che, pei tre vapori più celeri, che dovranno essere costruiti basteranno per l'ammortamento del loro capitale 5 anni. Io credo che non solo non bastino per questi tre vapori, ma che, in generale, pel rinnovamento di tutto il materiale, nessuna Società potrà trovare un compenso sufficiente nella durata dei cinque anni. Così che noi, da una parte, domanderemo obblighi nuovi alla Società con le presenti Convenzioni, e dall'altra metteremo la Società stessa in condizione di non poterli eseguire; faremo alla Società una posizione, assolutamente, inattuabile ed impossibile.

Credo che coloro i quali combatterono così gagliardamente le Convenzioni, avrebbero fatto opera più opportuna proponendo una proroga pura e semplice: era un modo di rigettare le Convenzioni e di proporre lo studio di un nuovo progetto; ma ridurle con tutti gli oneri presenti alla durata di cinque anni, è lo stesso che volere che la Società non possa produrre quei benefici, che noi dalle Convenzioni aspettiamo; avremmo i danni dalle Convenzioni senza alcun vantaggio.

Mi limito a queste brevi considerazioni, le quali spiegano più che altro, la ragione del voto, che sarò per dare contrario alla limitazione a cinque anni del termine delle Convenzioni.

E vengo al secondo punto, sul quale l'onorevole Fasce ha voluto richiamare l'attenzione della Camera.

In verità il mio amico Bettòlo, con perfetta incredulità della Camera, fece appello giorni sono alla sua ingenuità, che egli subito corresse sostituendovi moralità.

Ora io, in questo momento, che non credo alla ingenuità (*Risa*) di nessuno dei miei colleghi della città di Genova, fo appello alla loro equità.

L'emendamento, proposto dall'onorevole Fasce, suona così:

« Le sedi compartimentali di Palermo e di Genova conserveranno tutte le attuali attribuzioni di indole amministrativa e tecnica e quelle che furono stabilite in conseguenza dell'atto di fusione delle due Compagnie Florio e Rubattino approvato con la legge del 23 luglio 1881. »

Ora è chiaro che il mio amico Fasce ed i suoi colleghi si sono ispirati più che allo

stato presente delle Convenzioni, alle loro origini. Essi hanno considerato come la Società Florio-Rubattino fosse sorta dalla unione delle due Società, rappresentate dai capitalisti di Genova e di Palermo.

Era naturale, quindi, che mantenessero attribuzioni speciali e che due direzioni vi fossero una a Palermo e l'altra a Genova. Ma noi oggi ci troviamo dinnanzi a nuove Convenzioni, nelle quali bisogna considerare l'insieme dell'organismo e non le sue origini. In queste Convenzioni contribuiscono tutti gli italiani, tutte le città marittime; ed è giusto che le quattro città principali marittime abbiano sedi indipendenti compartimentali, con attribuzioni proprie, e che, invece di ispirarci a concetti di origine, noi dobbiamo considerare quali sono le necessità dei servizi; e che, nello stabilire queste attribuzioni, si debba lasciar piena libertà alla Società assuntrice di vedere in qual modo questi compartimenti possano essere istituiti.

Certamente non vorrò proporre cosa alcuna, la quale possa essere lesiva degli interessi, giusti interessi, di due potenti città marittime, e di popolazioni, che del mare vivono; ma se esse hanno interessi loro propri, bisogna che il Parlamento ed il Governo si informino al concetto di equità ed al concetto altresì di ripartire le utilità che derivano da queste Convenzioni a tutte le città marittime e che, quindi, si lasci piena ed intera la libertà d'azione alla Società di mantenere la sua direzione e le sue sedi, secondo le necessità del servizio e non secondo speciali monopoli che si potrebbero creare per gli uni o per gli altri.

Se gli onorevoli Fasce e loro colleghi vogliono mantenere situazioni le quali si sono venute formando poco a poco, lasciando però libera ed integra tutta la trasformazione avvenire che la Società potrà avere; se è in questo senso che essi sollecitano l'attenzione del Parlamento non ho nulla da ridire; ma non potrei accettare, così com'è formulato, il loro emendamento, perchè richiama le origini della Società, richiama la sua antica composizione, gli antichi suoi diritti; ed ora di tutto questo noi dobbiamo dimenticarci. Noi non dobbiamo vedere che la situazione, le necessità presenti e lo svolgimento che dalle Convenzioni possa derivarne. I vantaggi poi debbono venire equamente distribuiti fra le quattro grandi città marittime del Regno.

Non ho altro da dire. (*Benissimo! — Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Galli.

Galli. La proposta degli egregi amici sulle sedi compartimentali mi dà una speranza, ed è questa: che essi stessi nel domandare che il termine delle convenzioni venga ridotto a cinque anni, non siano poi tanto persuasi della vittoria da non dover pensare all'avvenire! Altrimenti, seppur la Società si adattasse a soddisfare il loro desiderio, perchè dovrebbe essa modificare le condizioni presenti per uno spazio di tempo brevissimo?

Ma credo che l'emendamento nasconda una paura che i proponenti non hanno osato di manifestare, ma che mi pare necessario di esprimere francamente: la paura di Napoli!

Se non fosse la paura di Napoli, dovrei dire, ciò che sarebbe ancora più ingiustificato: la paura di Napoli e di Venezia. Perchè, certamente, se vi dolete, è per i compartimenti nuovi che verrebbero creati, non già per i vecchi. Ora i due nuovi sono Venezia e Napoli.

Del resto, credo che il Governo non possa accettare questo emendamento, se non altro perchè non è formulato bene. Mentre, infatti, nella prima parte, ci potremmo anche intendere riguardo alle attribuzioni principali che costituiscono, per dir così, la parte organica del dipartimento, è impossibile che ci troviamo d'accordo nella seconda parte, vale a dire nel conservare le cose nello stesso modo nel quale erano stabilite all'atto della fusione delle due Compagnie Florio e Rubattino, approvata con la legge del 1881. Altri tempi, altri interessi, ed altre disposizioni.

Consentitemi un'osservazione.

Come è possibile che Venezia non sia sede di compartimento, mentre è capo linea delle linee del Levante, delle Puglie, di Alessandria d'Egitto, e lo diventerà presto della linea per le Indie? Ma vi siete fatto un giusto criterio di ciò che sia un compartimento, per comprendere quando andremo addietro, secondo i termini indicati dall'onorevole Fasce e dagli amici suoi? Ma non sapete, per esempio, che una riparazione meccanica, quando diventa di qualche importanza, non si può fare nella sede dell'agenzia, ma bisogna andarla a fare nella sede del compartimento? E allora, onorevole Fasce, che approva queste mie parole perchè togliere il vantaggio alla Società di poter ri-

parare sollecitamente i suoi vapori, giovandosi delle industrie meccaniche del paese, le quali insieme potranno meglio progredire?

Non sa, inoltre, l'onorevole Fasce che la sede del compartimento a Palermo, importa per noi l'impossibilità di fare qualunque transazione, si tratti pure di poche lire, senza dipendere da Palermo e ciò con grave e giusto malcontento dei commercianti? Non sa che non si possono determinare certi noleggi dalla sede dell'agenzia, senza ricorrere a Palermo, con grande vantaggio delle Compagnie estere, le quali approfittano della perdita del tempo? Non sa che, perfino per le cose più infime, per esempio per lavare la biancheria sudicia, quantunque ci siano lavanderie a vapore in Venezia, bisogna ricorrere a Palermo?

Eppure egli desidera che sia mantenuto un tale stato di cose? Desidera, che se fu migliorato, si torni al peggio? Io credo che basti appellarsene alla giustizia della Camera.

Ho udito parlare, dall'onorevole Palizzolo, delle benemerienze di Genova e di Palermo, riguardo alla composizione della Società che oggi, fra tante rovine, rimane sola in piedi. Ed è vero, e siamo d'accordo.

Già tra Genova e Venezia esiste sincera amicizia dal giorno in cui si sono scambiati i ritratti di Cristoforo Colombo e di Marco Polo. D'altra parte noi pensiamo, con molta affetto alla Sicilia e a Palermo. Noi ricordiamo che, se a Venezia sorse il grido della resistenza ad ogni costo, la prima a dare il grido della eroica riscossa fu Palermo. Ma un poco di giustizia distributiva mi pare necessaria per tutti.

Ora se i proponenti dicono le attribuzioni speciali che vogliono mantenute, e manifestano chiaramente il timore che hanno, e il pericolo che vogliono combattere io potrò discutere con essi; ma se, come è dichiarato nell'emendamento, intendono di togliere qualunque movimento di vita agli altri compartimenti ed impedire la loro necessaria esistenza nelle altre sedi, dico la verità, non posso ad essi associarmi: devo anzi combatterli!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giordano-Apostoli per isvolgere il seguente emendamento:

« Sono approvate le Convenzioni pei servizi postali, commerciali, marittimi di che all'arti-

colo 1 del disegno di legge a condizione che nel quaderno d'oneri, lettera A:

« All'articolo 1,

1^o si aggiunga; *i ter*) un viaggio quindicinale in continuazione del precedente da *Portotorres a Civitavecchia toccando Castelsardo-Santa Teresa e Maddalena;*

2^o Alla lettera *l* si tolgano le parole *toccando Maddalena;*

« Ed all'articolo 6 n. 2: alle parole *dodici nodi* si sostituiscano le parole *quindici nodi.*

« Garavetti, Giordano-Apostoli, Pais, Ferracciù, Chironi. »

Giordano Apostoli. Onorevole presidente, ho firmato un emendamento presentato dall'onorevole Garavetti, insieme con i colleghi Pais, Ferracciù e Chironi.

Questo emendamento è già stato svolto dall'onorevole Garavetti. Prima di parlare, mi occorre sapere quale accoglienza l'onorevole ministro e la Commissione faranno a questo emendamento.

La pregherei quindi signor presidente di conservarmi il mio diritto di parlare per quando saprò quali sono gl'intendimenti del ministro riguardo al nostro emendamento.

Presidente. Onorevole Giordano-Apostoli a seconda delle risposte del ministro, Ella domanderà, o no, di parlare.

Giordano-Apostoli. Sta bene.

Presidente Ha facoltà di parlare l'onorevole Manganaro per isvolgere il seguente emendamento.

« Sono approvate le Convenzioni pei servizi postali e commerciali marittimi di che all'articolo 1 del disegno di legge a condizione che:

all'articolo 6 del quaderno d'oneri al numero 4 invece delle parole « da nove a dieci nodi » sostituire le parole « nove nodi e mezzo »;

all'articolo 11 del detto quaderno d'oneri dopo le parole dell'ultimo capoverso « i piroscafi da adibirsi al servizio devono essere classificati » aggiungere le seguenti « alla prima classe del . . . »;

all'articolo 12 all'alinea terzo dopo le parole « tonnellate di registro » aggiungere la parola « netto »;

all'articolo 18 togliersi le parole dell'ultimo inciso « salvo che essi avessero tutta la loro potenzialità assorbita in altri lavori; circostanze da constatarsi dal Governo » e

aggiungersi invece: « La sorveglianza delle riparazioni al materiale potrà essere dal Ministero delle poste e dei telegrafi affidata al Ministero della marina;

all'articolo 22 togliersi le parole « coi concessionari »;

all'articolo 25 del quaderno d'oneri si tolgano le parole « ogni cinque anni » e si sostituiscano le parole « ogni due anni ».

Manganaro. Gli intendimenti da me esposti, lo furono in parte nella discussione generale, in cui dichiarai che avrei dovuto rivolgere raccomandazioni speciali all'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi.

Nell'articolo 6 del quaderno d'oneri è prescritta la velocità secondo le diverse lettere dei diversi servizi. Vediamo prescritta per certe linee la velocità di 15 nodi, per altre la velocità di 12 o di 10, e finalmente per alcune linee la velocità di 9 nodi. Io aveva proposto che la velocità normale al numero 4 invece di 9 a 10 nodi fosse di nove nodi e mezzo, poichè allora avremo la possibilità che la velocità si compia realmente: se fosse da nove a dieci nodi, la Società farebbe sempre nove nodi, perchè lo sviluppare un nodo di più porta la spesa del 30 per cento almeno sul consumo del carbone. Dunque io insisterei in questo mio emendamento.

L'altro emendamento da me proposto era relativo all'articolo 11 del detto quaderno di oneri, in cui è prescritto che le navi da adibirsi al servizio debbono essere classificate al registro italiano. Ora a me parrebbe che per navi, le quali debbono servire al trasporto dei valori e dei passeggeri non basta questa generica denominazione, che debbono essere classificate, ma che sia detto che appartengano alla prima classe del registro italiano. Col materiale vecchissimo (tutti gli oratori che hanno parlato dissero che vi sono moltissimi bastimenti, i quali hanno dai 35 ai 40 anni d'età, e ve ne sono molti dai 25 ai 35: la media è sempre 20 anni) è cosa eccessiva, forse, che per la sicurezza dei passeggeri la prima classe del registro italiano debba essere quella nella quale siano iscritte le navi destinate a questo servizio?

Del resto tutte le nazioni che hanno servizi sovvenzionati prescrivono che, per il trasporto dei passeggeri, i bastimenti siano iscritti alla 1^a classe. All'articolo 18 aveva proposto si aggiungesse che il servizio di vigilanza potesse dal Ministero delle poste

essere affidato al Ministero della marina, perchè mi pareva che il Ministero della marina coi capitani e cogli ufficiali che ha in tutti i porti potesse meglio e con più competenza degli impiegati postali e telegrafici sorvegliare il servizio.

Ho chiesto poi di parlare per raccomandare caldamente al ministro delle poste la questione dei noli. L'onorevole Civelli mi ha prevenuto. Il porto di Livorno, dovendo sostenere noli maggiori di quelli di Genova e di Napoli, ha una posizione insostenibile di fronte al commercio.

In questi ultimi giorni la Navigazione Generale ha rialzato i noli per i semi oleosi e per i grani che vengono da Bombay al porto di Livorno del 3 per cento, mantenendoli fermi per Genova e Napoli. Questa condizione pone Livorno in posizione secondaria a detrimento del suo commercio. La ragione principale di ciò si fa consistere in questo, che le navi che vengono da Bombay non hanno obbligo di toccare il porto di Livorno dirigendosi a Genova. Raccomanderei, quindi, al ministro di fare in modo che le navi che vanno da Genova a Bombay e da Bombay a Genova debbano sempre toccare Livorno, e così Livorno si troverebbe nella identica condizione degli altri porti. Noi non chiediamo, dunque, una posizione di favore, ma solo di essere trattati egualmente agli altri.

L'onorevole Civelli vi ha detto come ciò non interessa soltanto Livorno, ma una gran parte d'Italia, tutta la Toscana, la quale naturalmente dal porto di Livorno riceve i generi in via più diretta e più economica.

Quindi io, ripeto, faccio calde e vive raccomandazioni perchè il ministro tenga conto di queste osservazioni; e valendosi della facoltà che si è riservata di segnare altri porti, veda, nei viaggi da Bombay a Genova, di far toccare il porto di Livorno, o, per lo meno, faccia in modo che siano parificati i noli.

Per ultimo debbo fare una raccomandazione di questo genere, relativamente all'isola d'Elba. Nel quaderno d'oneri pel servizio dell'Arcipelago Toscano, trovo due viaggi settimanali fra Livorno e le isole dell'Arcipelago.

Raccomanderei all'onorevole ministro, che, fra gli approdi, mettesse la Marina di Campo: perchè è una delle località dell'isola d'Elba, la quale manda la maggior parte dei vini all'estero. Il vino è la produzione maggiore

dell'isola nostra; e, siccome la Marina di Campo si trova sulla strada fra Porto Longone e Pianosa, la differenza di viaggio non sarebbe che di mezz'ora: perchè, invece di andare direttamente in Pianosa, si appoggerebbe alla Marina di Campo, e lì si piglierebbero, all'andata ed al ritorno, quei fusti di vino, che, ripeto, in grandissima quantità, l'isola d'Elba manda in America.

Con questa raccomandazione, ho finito dichiarando di ritirare gli altri emendamenti; che non ho svolti, perchè, ripeto, alcuni sono stati preveduti e prevenuti dalla egregia Commissione, ed altri sono di un'importanza relativa.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tortarolo.

Voci. Non c'è.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Sant'Onofrio.

Di Sant'Onofrio. Mi consenta la Camera alcune brevissime considerazioni.

Veramente voto con poco entusiasmo queste Convenzioni, perchè vedo, in nessuna parte, conseguiti i desideri manifestati dalla Commissione Reale del 1887; speravo che nuove vie si potessero aprire al commercio, che più poderose navi avessero a solcare il mare, diventando valido ausilio alla nostra marina da guerra. Ma pur troppo le nuove vie di commercio non si sono aperte, anzi in qualche parte, si sono peggiorati i servizi come, per esempio, per le Indie, dove, invece d'avere un viaggio diretto per Bombay, abbiamo un viaggio che deve toccare Alessandria d'Egitto.

Quanto alla stazza delle navi, l'antiquato materiale della Navigazione Generale continuerà a battere il mare portando assai dimessa la nostra bandiera; nessun ausilio avrà poi la nostra marina da guerra da quei tre piccoli vapori a 15 miglia all'ora, quindi sarebbe assai più opportuno di rinunciare addirittura alla parte che si riferisce al cosiddetto naviglio ausiliario, e procurare, con le economie che ne verrebbero, di migliorare il materiale esistente.

Però, d'altra parte, non potrei nè votare contro, nè votare anche una breve proroga, perchè questo sarebbe, come giustamente osservava l'onorevole mio amico Paternostro, un vero e proprio salto nel buio. Ed io, con cuor leggiero, se le Convenzioni fossero assolutamente respinte, non potrei acconciarmi

a vedere le isole nostre ed una gran parte del nostro litorale sprovvisto assolutamente di servizio marittimo.

Coloro i quali combattono, così acerbamente le Convenzioni, li paragonerei a quei ricchi Epuloni che neppure vogliono lasciare agli altri le poche briciole del loro lauto banchetto. Coloro che combattono le Convenzioni hanno larghe vie ferroviarie, la locomotiva tocca i loro più remoti villaggi, a tal segno che molte volte non si riesce neppure a pagare il carbone che si consuma.

Quindi, evidentemente, il rifiutare il proprio voto a queste Convenzioni mi sembra davvero cosa molto grave ed egoistica.

Mi permetterò un brevissimo esempio. Noi abbiamo tra l'estrema Calabria e Napoli una ferrovia la quale percorre oltre 700 chilometri. Cosicché una merce spedita da Reggio o da Messina deve stare almeno 6 o 7 giorni in viaggio e pagare tariffe veramente eccessive. Invece usando vapori che a data fissa lasciano i porti di Messina o di Reggio, la merce arriva in un tempo assai breve a Napoli, e con una spesa molto mite. Quindi, per parte mia, spero che la Camera non vorrà respingere, assolutamente, le Convenzioni.

Ed anche assai pericoloso mi sembra il partito di limitarne la durata a soli cinque anni. Il vero inconveniente che noi abbiamo lamentato in questo servizio è stato, appunto, questo, che essendo agli sgoccioli il contratto con la Società di navigazione, ne veniva per conseguenza necessaria e naturale che il Governo e le autorità preposte alla sorveglianza, chiudessero spesse volte, non uno, ma ambedue gli occhi.

Ora se noi riducessimo a soli cinque anni la durata delle Convenzioni, questo stato di cose continuerebbe, e le lagnanze che sempre abbiamo fatte sull'inefficacia dei nostri servizi marittimi si perpetuerebbero.

Ed io voto le Convenzioni anche per un'altra ragione. L'onorevole ministro delle poste e dei telegrafici ha preso formale impegno che i patti delle Convenzioni saranno, con tutto rigore, osservati. Prendo atto di questa dichiarazione, non per la persona dell'onorevole Finocchiaro-Aprile, ma pel Ministero che siede su quel banco, il quale dovrà fare osservare, con tutta severità, le Convenzioni. Cosicché è da sperare che noi non avremo più a vedere navi sdrucite, caldaie sfasciate, macchine di-

sadatte a navigare per i mari con pericolo evidente dei viaggiatori.

Mi piace di associarmi ad una proposta fatta dall'onorevole Maggiorino Ferraris. L'onorevole rappresentante di Acqui raccomanda al Governo l'istituzione di un ispettorato. Io, però, vorrei che questo ispettorato non si limitasse, esclusivamente, agli scafi e alle macchine, ma che si estendesse a tutto quello che è servizio di bordo.

Imperocchè, se è vero che il personale nautico della Società di navigazione è, sotto tutti gli aspetti, ottimo e degno rappresentante della forte nostra gente di mare, nella quale è reclutato, d'altra parte lascia molto a desiderare tutto quello che si riferisce al così detto trattamento di bordo.

Più di una volta ho dovuto arrossire di fronte a forestieri, i quali facevano poco lusinghieri confronti tra quello che si fa da noi e quello che avviene altrove.

L'onorevole Colajanni, nell'ultima seduta, accennava alle prodigalità che la Navigazione Generale fa in alcuni rami della sua amministrazione. Ma non vorrei, d'altra parte, che si continuasse in quella specie di lesineria per ciò che si riferisce al trattamento di bordo.

Mi si potrebbe obiettare dal ministro: che cosa c'entra il Governo in tutto questo? Ma io faccio osservare che, dal momento che lo Stato paga una non indifferente sovvenzione e che queste Società hanno un vero monopolio, è dovere dello Stato di curare che i servizi procedano nel miglior modo possibile. Naturalmente non pretendo le raffinatezze che si trovano sui vapori inglesi e francesi, mi contento solo di un trattamento decente, che il personale di servizio sia disciplinato ed educato, e che, insomma, si trovino a bordo tutti quei comodi che sono necessari a chi viaggia.

Ed ora mi consenta la Camera altre tre brevi osservazioni intorno al capitolato speciale delle isole Eolie.

Opportunamente è stato stabilito dal Governo e dalla Commissione che un viaggio giornaliero, Milazzo-Lipari, unisca quelle isole alla Sicilia.

Ma affinchè questo servizio possa riuscire veramente efficace, è necessario che sia in coincidenza coi treni ferroviari. Quindi pregherei l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi di mettersi d'accordo col suo collega dei lavori pubblici per fare in modo che ciò

si potesse ottenere (e lo si può facilmente) perchè, evidentemente, se i viaggiatori che arrivano a Milazzo non trovano la coincidenza con l'ultima corsa per Messina, il servizio assolutamente sarebbe monco. Ad ogni modo nulla vieterebbe di ritardare di una mezz'ora o anche un'ora l'ultima partenza del treno da Patti, questo treno venendo a morire a Messina.

E siccome il servizio giornaliero ha un carattere esclusivamente postale, vorrei rivolgergli anche un'altra preghiera: che, cioè, il trattamento doganale, che si fa ai vapori che prestano il servizio nello stretto di Messina, sia anche applicato a questa linea.

Un'altra osservazione sugli itinerari. Col primitivo progetto il servizio delle Eolie aveva due viaggi alla settimana per Stromboli, con la presente Convenzione è ridotto ad uno. Ora sarebbe molto più opportuno che l'isola di Stromboli la più importante dopo Lipari e Salina avesse ogni due settimane tre approdi ed uno si riservi per Alicudi e Filicudi; imperocchè ora Stromboli, oltre un viaggio quindicinale, ne ha uno bisettimanale di barche a vela. Si potrebbero, dunque, fare ogni 15 giorni tre fermate a Stromboli ed una ad Alicudi e Filicudi; e stabilire il servizio a barca una volta la settimana tanto per Stromboli quanto per Filicudi, cosicchè avremmo, ogni quindici giorni, tre approdi del vapore a Stromboli ed uno ad Alicudi e Filicudi ed ogni settimana, alternativamente, la barca a vela.

E vengo, finalmente, all'ultima mia osservazione, che è quella che si riferisce alla stazzatura dei vapori. I Comuni interessati hanno rivolto alla Camera diverse petizioni a questo proposito; ed io, con piacere, le ho viste allegate alla elaborata relazione del mio amico Cocco-Ortu. In parte qualche cosa si è ottenuto, ma molto ancora resta da farsi in quanto si riferisce alla solidità ed alla giovinezza dei vapori. Le paurose e misteriose leggende di quelle contrade narrano che ivi è la sede di Eolo il quale tiene sotto chiave i suoi riottosi e screanzati figli.

Questi, però, ogni tanto, fuggono eludendo la sorveglianza paterna, si uniscono ad altro buontempone, Nettuno. Siccome il vino di Lipari è buono, dolce e squisita la Malvasia, questa dà loro al capo, e vengono a risse omeriche (*Si ride*) ed allora non è già il terzo che gode, ma è il terzo che piange, e questo

terzo è il misero navigatore; quindi la necessità che vi sieno, per il servizio di quell'isola, vapori, che possano resistere alle ire dei figli di Eolo uniti a Nettuno. Ed anche se si dovesse spendere, in avvenire, qualche piccola somma di più, credo che vi si vorrà consentire; tanto più se si riflette che mentre tutti gli altri servizi sussidiati variano dalle 13 alle 14 lire per lega, il servizio delle isole Eolie si fa con 7,14. Questa cifra dimostra, che quella Società, per poter migliorare realmente ed efficacemente il suo materiale, ha bisogno di qualche piccolo sussidio di più. Naturalmente non lo chiedo in questa occasione, ma spero che il Governo vorrà tenerne conto in avvenire. (*Bene!*)

Presidente. L'onorevole Pugliese ha facoltà di parlare per isvolgere il seguente emendamento.

« La Camera invita il Governo:

1° a rendere settimanale il servizio sovvenzionato dell'Adriatico;

2° a comprendere in esso gli approdi obbligatori di Barletta, Trani, Molfetta, Spalato;

3° a rendere bisettimanale il servizio sovvenzionato Brindisi, Corfù, Patrasso;

4° a prolungare da una parte sino a Venezia e dall'altra sino a Marsiglia il servizio sovvenzionato che allaccia la Sicilia a Taranto ed a Brindisi;

5° ad estendere al commercio dei vini delle riviere adriatiche le agevolanze concesse al commercio del Mediterraneo per il trasporto dei vini sulla linea della « Nederland. »

« Pugliese, Pansini, Cafiero, Capruzzi, Balenzano, Tondi, De Nicolò, Giuseppe Ruggieri. »

Pugliese. Onorevoli colleghi, non ho bisogno di fare un discorso per isvolgere l'ordine del giorno presentato nella discussione generale e che ora sono chiamato a sostenere sotto forma di emendamento agli articoli. Il discorso fu fatto allora. Sento il bisogno però di dire poche parole, anche per dare alcune risposte al ministro ed al relatore.

Non è vero che mi occupai di piccoli interessi locali, alcune volte dannosi all'interesse generale ed al buon servizio delle linee commerciali, marittime e postali.

Deploro di non avere nel mio collegio un pezzo di mare, nè un porto qualsiasi; se lo avessi, anch'io mi sarei fatto un dovere di

sostenerne i suoi diritti ed interessi con sentimento di dovere. Ma per mia fortuna o sventura non ho codesto bene di Dio e quindi non mi fu possibile occuparmi di quelli che alcuno ha chiamato piccoli e meschini interessi.

Parlai invece degl'interessi e dei diritti tutti dell'Adriatico e credo di aver dimostrato alla Camera che gl'interessi e i diritti di questo patrio mare, non sono abbastanza tutelati, nell'attuale disegno di legge; mi occupai a dimostrare come con un più esatto sentimento di giustizia altra avrebbe dovuto essere la distribuzione dei servizi e delle sovvenzioni; e che per l'Adriatico non si doveva tener conto soltanto del complesso degl'interessi postali e commerciali, ma bisognava anche tener conto e forse soprattutto degl'interessi politici. Imperocchè l'Italia non deve mai dimenticare che la pressione austriaca nell'Adriatico si va facendo prepotente; che noi abbiamo perduto e forse per sempre in esso la prevalenza commerciale e marittima; e che a continuare di questo passo tutto il commercio indo-europeo della riviera dell'ovest sarà per sempre trascinato a beneficio della riviera dell'est.

Feci considerare ancora che un alto sentimento patriottico ci conduceva a proporre una migliore e più efficace distribuzione di servizi e di sovvenzioni nel bacino dell'Adriatico, ed è il sentimento di recare aiuto ai nostri fratelli, i quali gemono sotto il dominio straniero, e combattono senza nostro ausilio dura lotta e continua contro l'elemento austro-slavo.

Combattuta questa strana ed immeritata censura mossa agli oppositori da giornali ministeriali, passo a sostenere brevemente tutte le richieste contenute nel mio ordine del giorno.

Con la prima io chiedo, o meglio raccomandando, perchè non mi nascondo la sorte che è riserbata a somiglianti emendamenti, che il servizio dell'Adriatico da quindicinale torni ad essere settimanale, come nelle primitive convenzioni.

Cercai di dimostrare come veramente un servizio, per essere serio, non può essere meno di settimanale. Un servizio quindicinale nell'Adriatico è assolutamente irrisorio. Cercai di dimostrare altresì che il servizio fatto a zig zag, traversando 4 volte l'Adriatico, mal corrispondeva ai nostri bisogni postali ed

agli interessi commerciali e politici; e che ben poteva e doveva essere circolare.

L'onorevole ministro e l'onorevole relatore credo mi abbiano dato questa risposta: con la coordinazione del servizio Zara-Ancona, il nuovo servizio diventerà conveniente.

Ho sentito queste parole: ma, in verità, non mi son fatto capace del come e del perchè, aggiungendo al servizio contemplato in questo disegno di legge, quello di Zara-Ancona, si potrà avere un servizio, che equivalga al settimanale, di cui l'Adriatico sente il bisogno.

In qualunque modo, onorevole ministro, ricorderò a me stesso l'articolo primo delle Convenzioni: « Il Governo d'accordo col concessionario potrà portare da quindicinale a settimanale il servizio di cui alla lettera A corrispondendo la sovvenzione in 315,000 lire. »

L'onorevole Finocchiaro-Aprile, il quale non può non sentire, non dividere i nostri sentimenti a riguardo dell'Adriatico, sono sicuro che, appena le condizioni del bilancio lo permetteranno, si affretterà a mettere in atto queste disposizioni, per dare all'Adriatico un servizio conveniente, un servizio che è richiesto dai suoi bisogni commerciali e politici.

Raccomanda il mio ordine del giorno, in secondo luogo, di comprendere nelle Convenzioni ed obbligatoriamente gli approdi di Barletta, Trani, Molfetta, Spalato, Rovigno e Zara.

Non posso dubitare delle opinioni favorevoli dell'onorevole ministro e dell'onorevole relatore, intorno alla importanza di questi porti, specialmente intorno all'importanza del porto di Spalato che è capitale della Dalmazia, punto molto importante dal punto di vista commerciale e marittimo, ed a quella del porto di Barletta.

Il porto di Barletta è uno dei porti più importanti dell'Adriatico. Sotto un certo punto di vista è forse più importante di quello di Bari. Ora, noi non sappiamo spiegarci, come nell'unico servizio interno dell'Adriatico, l'onorevole ministro e la Commissione vogliano ostinarsi a non volere l'approdo obbligatorio a Barletta e a Spalato. Io credo che dimenticare questi due approdi, e non parlo più degli altri, è non solo far cosa contraria agl'interessi commerciali, ma è of-

fendere il sentimento di quelle popolazioni ed il sentimento della giustizia.

Come farete a giustificare innanzi all'opinione generale la dimenticanza dell'approdo a Barletta sulla nostra riviera?

Raccomando, quindi, vivamente, questa seconda parte del mio ordine del giorno: un servizio per essere utile agli interessi adriatici non può dimenticare porti importanti e grossi centri commerciali.

Nè varrà il dire che per fare questi approdi obbligatori bisogna spendere qualche cosa di più. S'intende benissimo che non si possono ingiungere alla Società nuovi approdi, senza dare ad essa qualche remunerazione. Ma come già dissi, il non farlo sarebbe un'economia dannosa, e per evitare questo danno, se si può affrontare qualche sacrificio, si faccia.

Per tutti questi approdi occorrerebbe forse la somma di circa 60 mila lire; ebbene, non si facciano tutti; si facciano almeno quelli che è urgente di fare come più importanti, cioè quelli di Spalato sulla riviera dalmata e di Barletta sulla riviera adriatica.

Ho piacere che il mio collega Galli grida che questo è giusto; sono sicuro che se dovessi interpellare la Camera, tutta la Camera risponderebbe: è giusto; perchè è ingiusto che in un servizio interno per l'Adriatico, non siano segnati almeno tra quelli che raccomando, gli approdi di Spalato e di Barletta.

Un piccolo sacrificio non sarà danaro sprecato; non saranno 60 mila lire, ma occorrerà somma di molto inferiore.

Non posso non raccomandare ugualmente anche quello che è segnato nella terza parte del mio emendamento, cioè, che il servizio il quale lega l'Italia all'Oriente per la Grecia e propriamente per Corfù e Patrasso, ritorni ad essere quello che era, sia dal punto di vista della periodicità, che da quello della velocità. Circa la velocità, abbiamo fatto un regresso passando da 12 nodi a 10 nodi all'ora; nella periodicità il regresso è più grave, poichè da bisettimanale è diventato settimanale. Dimostrai nel mio discorso la capitale importanza che ha questa linea, dal punto di vista postale internazionale, e dal punto di vista politico; imperciocchè, tagliato che sarà l'istmo di Corinto, la via più breve per giungere al porto di Atene e di Costantinopoli, intorno a cui si combatteranno forse lotte

di prevalenza commerciale europea, è la linea di cui noi siamo in possesso; e che per non perdere il monopolio di questa linea, a noi conviene mantenere il servizio postale bisettimanale, affinchè nessun'altra Nazione ci possa far concorrenza. Ora l'onorevole ministro, intorno a questo punto, di cui non può non sentire tutta l'importanza, disse: badate, che appena l'istmo di Corinto sarà tagliato, e quel canale sarà navigabile, quel servizio, invece di essere bisettimanale, come era finora, diventerà trisettimanale; perchè tutte le altre linee di navigazione che vanno al Mar Nero, saranno obbligate a fare quella via, che sarà allora la più breve. Ora io non so, onorevole ministro, quando sarà per essere completato il taglio dell'istmo di Corinto. È una notizia della quale non ho cognizione. Se questo taglio potesse essere completato in questo anno, potremmo tenerci contenti; ma se questo taglio, essendo cosa greca, andrà, come vanno tutte le cose in Oriente ed in Grecia, con grande comodo e ritardo, credo che il servizio resterà per molti anni peggiorato. In qualunque modo, potrebbe il servizio essere fatto bisettimanalmente fino a quando sarà per essere aperto l'istmo di Corinto; ed allora il servizio potrebbe essere ridotto a settimanale.

Ho il dovere d'insistere anche nel richiamare l'attenzione del Governo sulla linea che allaccia il commercio della Sicilia con i porti del sud dell'Italia, particolarmente con Brindisi e Taranto.

Dissi che questa poteva essere il centro di una linea importante e molto utile ai commerci italiani, se si fosse obbligato il concessionario a prolungarla da una parte fino a Venezia, dall'altra fino a Marsiglia.

L'onorevole ministro mi favorì in proposito risposte in parte sodisfacenti, e lo ringrazio.

Egli mostrò un documento da cui risulta che la Società di navigazione dà solenne promessa di prolungare facoltativamente questa linea fino a Venezia. Ho il dovere di fare notare che trattasi solo di un prolungamento facoltativo, che la Società dice di voler fare e che sono sicuro farà fino a quando troverà il suo tornaconto, ma che un giorno potremo vedere non fatto, perchè è nella natura dei servizi facoltativi di esser fatti fino a quando chi ne ha assunto l'onere trova la comodità di farli.

In qualunque modo manca il desiderato ed utile allacciamento con la Francia e torno a richiamare l'attenzione del Governo sulla necessità di questo allacciamento.

Il Governo conosce la importanza che ha per la industria dei nostri vini il mercato francese; che sono stati fatti esperimenti per l'esportazione dei nostri vini con i porti meridionali e settentrionali della Francia, e che abbiamo bisogno urgente di continuarli per uscire una buona volta fuori dalla presente depressione economica.

Non ardisco di chiedere che il capitolato, per questa parte, sia modificato; ma raccomando al Governo di continuare a fare quegli esperimenti, che hanno dato buoni frutti; di continuare a dare ad una qualsiasi Compagnia una somma a *forfait* per continuare, anche in via di temporaneo esperimento, quei servizi che fino ad ora si son fatti per i porti del *sud* e per quelli del *nord* della Francia, a fine di favorire l'esportazione dei nostri vini, ai quali bisogna aprire nuove vie e nuovi mercati, bisogna riconquistare l'antico mercato della Francia, che abbiamo perduto in seguito alla rottura dei trattati di commercio.

In ultimo non posso fare a meno di richiamare l'attenzione del Governo sull'ultima parte del mio ordine del giorno, che trovo di grande importanza, ed intorno alla quale non ho sentito una sola parola, neppure di promessa, nel discorso dell'onorevole ministro ed in quello dell'onorevole relatore.

L'onorevole ministro non può non ricordare che è stato stipulato con la Società della Nederland un trattamento di favore per il commercio dei vini della riviera tirrena, perciocchè l'articolo 16 parla così:

« Il nolo dei vini italiani da Genova alle Indie Neerlandesi non potrà essere superiore ai prezzi sotto indicati oltre il 10 per cento di cappa:

a) lire 45 da Genova a Batavia per ogni mille chilogrammi;

b) lire 50 da Genova ai porti di Padang, Samarang, Soerabbia parimenti per ogni mille chilogrammi.

« Per agevolare l'esportazione dei vini delle Provincie meridionali del Regno sarà compreso nei prezzi massimi di cui sopra il loro trasporto rispettivamente da Messina e da Napoli a Genova. »

Come ben si vede, questa non è un'age-

volazione, non è una tariffa di favore che serve a facilitare, come è detto, il trasporto dei vini dalle Provincie meridionali; serve invece a facilitare esclusivamente il trasporto dei vini dalla riviera tirrena. È una condizione di favore fatta esclusivamente a beneficio del commercio dei vini del bacino del Tirreno, perchè i porti che possono godere di quest'agevolezza, nei quali si può imbarcare la merce, sono i porti di Messina, Napoli e Genova. Ora io domando, lo dissi alla Camera l'altro giorno ed ho ragione di ripeterlo oggi: se questa è una disposizione molto utile, perchè Governo e Commissione non hanno saputo trovar modo di estenderla alle riviere adriatiche, al commercio dei vini delle Provincie meridionali che si stendono lungo le rive dell'Adriatico? È proprio colà che il commercio dei vini ha bisogno di maggiori aiuti; è colà che sono i distretti viniferi di maggior importanza.

Indicai fin dall'altro giorno alla Camera ed al Governo un modo come si possa porre rimedio a questa sperequazione, a questa disposizione che conservata sarà certamente dichiarata una ingiustizia, perchè si approva una tariffa di favore in beneficio di una metà dell'Italia, escludendone l'altra e la più interessata.

Nell'articolo 63 del capitolato fatto, credo, colla Navigazione Generale trovasi convenuta questa clausola contrattuale:

« I concessionari si obbligano di trasportare, mediante un compenso annuo da convenirsi, tra Venezia e Brindisi; tra Ancona e Brindisi e tra Bari e Brindisi con trasbordo sui e dai piroscafi della Società Peninsulare, le merci cambiate fra Venezia, Ancona, Bari e gli scali dell'Indo-Cina. Questo compenso, da corrisondersi dallo Stato, rimanendo inteso che il commercio di Venezia, Ancona e Bari non dovrà pagare che il nolo alla Peninsulare pel trasporto delle merci fra Brindisi e gli scali d'oltre Suez, sarà, dopo sei mesi dall'attuazione del servizio, determinato dalla Commissione di cui all'articolo 51 del capitolato A. »

Ai tempi che corrono, nei quali mi pare che i popoli si governano, più che colle arti politiche, col sentimento e con le buone arti della giustizia, è necessario introdurre una disposizione eguale in favore del commercio e dei porti dell'Adriatico nei capitolati della Nederland.

Il Governo, con un compenso non molto grande e da convenirsi, potrebbe imporre alle Società concessionarie d'imbarcare *gratis* sino a Messina per dove passano i vapori della Nederland da e per Batavia.

Non facendo ciò nessuno potrà liberare questo disegno di legge dal sospetto che abbia voluto favorire una regione a danno di un'altra, nessuno potrà liberarvi dal sospetto di non aver fatto giustizia ai diritti ed agli interessi dell'Adriatico. Il sacrificio economico che io chiedo non sarebbe grande. Credo che i concessionari potrebbero essere persuasi a trasportare a buone condizioni i nostri vini a Messina, dove essi attenderebbero per imbarcarsi i vapori della Nederland. Nè vale il dire, onorevole ministro, che così facendo noi chiediamo che s'imponga un onere sulle Società italiane a beneficio di una Società straniera. Non siamo stati noi che abbiamo scelto la Nederland come concessionaria; l'ha scelta il Governo ed ha approvato la Commissione.

Intendiamo bene che servizi gratuiti non possono essere resi da alcuno. Noi chiediamo solo che si faccia una disposizione simile a quella del ricordato articolo 16 a fine di estendere al bacino dell'Adriatico il nolo di favore.

Come già dissi, non mi faccio illusioni su queste domande. Credo però che qualche cosa si potrà concedere, e qualche altra si potrà promettere solennemente. Non presento ordini del giorno ed emendamenti per metterli a votazione, ma solo perchè restino come raccomandazioni, e per avere dal Governo un serio impegno che si farà per ora quello che si può, e che quando le condizioni dell'erario lo permetteranno si farà il resto, non in beneficio di questa o di quella regione, ma in favore dell'Italia, perchè difendere i commerci e gl'interessi dell'Adriatico a me sembra equivalga a difendere quelli della patria.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nasi.

Nasi. Avrei dovuto presentare un emendamento; ma, per la fiducia che ho verso l'onorevole ministro, mi limito a rivolgergli una raccomandazione breve, ed altrettanto giusta.

L'onorevole relatore, nel parlare degli approdi, mise in evidenza l'opportunità che il vapore Cagliari-Palermo tocchi anche il porto di Trapani. E di ciò gli sono grato; perchè questa sua autorevole raccomanda-

zione rappresenta gli studi della Giunta parlamentare, la quale, certamente, esaminò la questione senza esagerati riguardi verso gli interessi locali.

L'onorevole ministro conosce assai bene siffatta questione, che ebbe un lungo svolgimento amministrativo; e, quindi, io risparmio alla Camera il fastidio di altre mie parole.

Confido che l'onorevole ministro voglia, senz'altri indugi, accordare questo approdo; perchè può farlo con pochissimo dispendio dell'erario, e ne ha il potere dai capitolati, che oggi sono in discussione.

Ma poichè mi trovo a parlare, desidero rivolgere al relatore alcuni quesiti.

Desidero sapere da quale articolo delle Convenzioni risulti per le Società l'obbligo di trasportare in modo conveniente i passeggeri, che non viaggino nè in prima, nè in seconda classe.

Domando da quale articolo delle Convenzioni risulti l'obbligo di fornire i piroscafi, e grandi e piccoli, della illuminazione a luce elettrica, per la durata dell'intera notte; obbligo imposto alla maggior parte delle Società di navigazione e da esse accettato.

È certo che questo ramo del servizio sui piroscafi lascia molto a desiderare. Chiunque abbia viaggiato sa che alle dieci di sera si spongono i lumicini ad olio, e, invece di trovarsi su piroscafi, pare a ciascuno di trovarsi in un sotterraneo, in un carcere, senza altra responsabilità che quella di aver pagato un biglietto di passaggio molto caro.

Se nelle Convenzioni e nei capitolati vi è qualche accenno generico al potere che ha lo Stato d'imporre questi obblighi, è bene che tale disposizione sia specificata, e che ora se ne prenda impegno.

Un'ultima parola io voglio aggiungere intorno alla grave questione della vigilanza; di cui si è parlato nella discussione generale, e di cui probabilmente si tornerà a parlare.

L'onorevole ministro ha espresso la sua opinione su quest'argomento. Mi permetta di dirgli, che per quanto sia grande la mia deferenza verso di lui, io non sono convinto che non si possa dare alla vigilanza dello Stato una forma diversa da quella che troviamo nei capitolati.

Io credo che questa vigilanza possa assumere, tra le altre, questa forma: che lo Stato nomini un commissario governativo col potere

di assistere alle sedute dei Consigli centrali di amministrazione delle Società sovvenzionate.

Non si tratta qui di nominare un amministratore, bensì un funzionario che eserciti un ufficio di controllo nell'interesse dello Stato, e per ciò che può concernere gl'interessi medesimi, senza voto deliberativo.

L'onorevole ministro ha portato la questione sul terreno del diritto. Io lo prego di considerare che si tratta di Società anonime, le quali riscuotono una sovvenzione, che non è solamente un corrispettivo d'un servizio che lo Stato viene pagando, ma anche un premio d'incoraggiamento per l'esercizio di alcune linee commerciali. E bisogna anche considerare che le attuali Convenzioni dureranno quindici anni e concernono un servizio di Stato.

Io credo quindi che lo Stato abbia diritto d'esercitare una più efficace vigilanza; e credo che alla forma di vigilanza da me suggerita non possa fare ostacolo alcuna questione di principio.

Credo altresì che nessuno vorrà dubitare della utilità che questa vigilanza sia fatta ed esercitata assiduamente nel seno dei Consigli amministrativi.

Io non faccio nessuna proposta in proposito, ma dichiaro che se altri la facesse, la voterei volentieri.

Mi auguro anzi che il ministro, esaminando di nuovo la questione, vorrà accogliere quelle proposte, che potranno esser fatte per meglio garantire il buon andamento dei servizi marittimi.

Non ho altro da dire.

Presidente. L'onorevole Giusso ha facoltà di parlare.

Giusso. Raccomando alla benevola attenzione dell'onorevole ministro Finocchiaro-Aprile la continuazione degli approdi a Manfredonia e Viesti.

Col consenso di tutta la Camera si è detto che bisognava che le linee di circumnavigazione in Italia dovessero toccare i luoghi, che non sono percorsi dalla ferrovia.

Ora è precisamente questo il caso della Capitanata, che, per tutta la sua lunghezza, non ha ferrovie.

Sarebbe dunque proprio il caso di rendere obbligatori questi approdi.

Faccio poi anche osservare che una vastissima plaga, cioè tutta la grande regione Garganica, non ha strade ferrate e che il suo

sbocco principale è Manfredonia. Raccomando perciò al ministro gl'interessi di questa regione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sola.

Sola. Onorevole ministro, io tratterò molto brevemente una questione molto importante, quella dei servizi del Mar Rosso.

Attualmente, col nuovo progetto, si tratta di stabilire una specie di linea diretta per Massaua, la quale verrebbe a costare 450 mila lire; più occorrerebbero altre 150 mila lire per il servizio Massaua-Assab-Aden. In totale si verrebbero a spendere 600 mila lire all'anno riuscendo ad avere con Massaua un solo servizio al mese: lo credo insufficiente.

Ora mi pare che se ci fosse modo, senza incontrare altre spese ed altri oneri, di provvedere affinché Massaua, questa sola colonia nostra, avesse un servizio quindicinale, si raggiungerebbe un *desideratum*, molto importante e necessario.

A questo scopo furono fatti alcuni studi dai quali risulterebbe che per ottenere quanto ho accennato non si dovrebbe fare altro che sopprimere il così detto diretto mensile per Massaua e la relativa spesa di 450 mila lire; sopprimere l'altra spesa di 150 mila lire per la linea Massaua-Assab-Aden; e dare, d'altra parte, 500 mila lire alla Società di Navigazione per un viaggio quindicinale per le Indie, purchè toccasse Massaua ed Assab (e queste sarebbero 500 mila lire da mettere in passivo) e di aggiungere altre 100 mila lire, per un viaggio quindicinale fra Massaua e Suez che diverrebbe indispensabile. È da notare che le nostre navi, che vanno alle Indie, partono cariche di zavorra; è al ritorno soltanto che possono mettere insieme un carico produttivo, e che esse, per queste nuove linee, che proporrei di creare nel Mar Rosso, non avrebbero che a deviare pochissimo dalla loro rotta per toccare Massaua.

Noi abbiamo da Suez ad Aden una distanza di 323 leghe; da Massaua ad Assab 87; e da Massaua a Aden 48; totale 458 leghe.

La linea Suez-Aden è di 435 leghe, dunque vi è una sola differenza di 22 leghe.

La deviazione è piccolissima, e noi avremmo un grande vantaggio senza sottoporci ad un nuovo onere, ma soltanto con una miglior distribuzione del servizio nel Mar Rosso, raggiungendo lo scopo di avere due volte al

mese un servizio regolare per questa Massaua, che è la sola colonia nostra.

Spero che l'onorevole ministro vorrà accogliere la raccomandazione di studiare questo progetto, che non è stato escogitato dalla mia povera mente, e che risponde ad un desiderio vivissimo degli Italiani che sono in Massaua.

Mi auguro che non abbia obiezioni a farmi, e se ne avesse so fin da ora come potrei rispondervi.

Non intendo far perder tempo alla Camera; per ora finisco aspettando la risposta del ministro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Compagna.

Compagna. L'onorevole D'Alife ha testè dimostrata la necessità di un approdo, lungo la vasta zona, che la Provincia di Cosenza ha sull'Jonio. Nell'interesse generale della Provincia, e particolarmente nell'interesse di Cassano al Jonio, che ho l'onore di rappresentare, mi associo alla raccomandazione dell'onorevole D'Alife.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Garavetti.

Garavetti. In attesa delle dichiarazioni che faranno il ministro ed il relatore circa gli emendamenti proposti, tanto più che essi non sono altro che il risultato delle considerazioni svolte nella discussione generale, rinunzio alla parola, cedendo il mio turno all'onorevole Giordano-Apostoli.

Presidente. Ma l'onorevole Giordano-Apostoli ha detto che parlerà dopo aver udito l'onorevole ministro.

Giordano-Apostoli. Dopo che avrà parlato l'onorevole ministro, tanto io, che l'onorevole Garavetti, vedremo se sarà il caso di replicare.

Presidente. Sta bene; vuol dire che si riservano di parlare dopo.

L'onorevole Mocenni ha facoltà di parlare.

Mocenni. Non ho da chiedere al ministro nessun approdo, nè da pregarlo perchè faccia nessun porto; ho una semplice raccomandazione da rivolgergli; d'invitare cioè, se è possibile, la Società di navigazione a facilitare il trasporto dei nostri coscritti di leva dall'estero perchè, questo, io credo, contribuirebbe moltissimo a diminuire la renitenza.

Ringrazio l'onorevole relatore che col cenno del capo mi fa vedere che annuisce a questa mia preghiera.

Presidente. L'onorevole Valle Angelo ha facoltà di parlare.

Valle Angelo. L'ordine del giorno dell'onorevole Tittoni mi ha mosso a parlare, inquantochè in esso si fa preghiera al Governo di sollecitare per quanto è possibile la costruzione del porto di Civitavecchia.

In questi momenti, in cui andiamo cercando nei bilanci anche la minima economia, io domando se possiamo oggi affrontare la spesa di 15 milioni per creare in Civitavecchia un porto, il cui ingresso quando il mare è burrascoso sarà sempre problematico! Apprendo qualunque libro che tratti di navigazione si rileverà che quel porto, anche quando sarà compiuto, non potrà offrir mai facile entrata ai piroscafi specialmente quando soffia il vento di libeccio.

Tanto è vero, quello che io dico, che nel capitolato delle Convenzioni, è stato messo come facoltativo l'approdo a Civitavecchia od in Porto Santo Stefano quando il mare sia agitato.

Il percorso da Golfo degli Aranci a Porto Santo Stefano è di circa 15 miglia più breve di quello da Golfo degli Aranci a Civitavecchia, e quindi si ha un risparmio di circa un'ora di viaggio, non diprezzabile per i piroscafi postali.

Dunque io pongo il quesito al Governo se non sia il caso di soprassedere ad affrontare una spesa sì ingente, quanta ne occorrerebbe per la sistemazione del porto di Civitavecchia, quando a poche miglia vi è Porto Santo Stefano, che offre sicuro rifugio in qualunque tempo ai piroscafi.

Si potrà osservare che il porto Santo Stefano non è collegato con la linea Roma-Pisa da una ferrovia, ma a questo inconveniente potrebbesi porre riparo, facendo approdare (finchè una ferrovia non fosse costruita fra Santo Stefano e Orbetello stazione, cosa che presto dovrà avverarsi) i piroscafi postali a Talamone, che è posto all'altro estremo del golfo Santo Stefano-Talamone.

E questo non dico per interesse di campanile o per iscopi elettorali, giacchè quel porto non appartiene al mio Collegio; questo dico solo nell'interesse della finanza del nostro paese, giacchè 15 milioni di economia rappresentano una somma abbastanza rilevante.

Io pongo il quesito al ministro perchè lo studi e veda se, prima di impegnarsi in una

spesa così ingente, non sia più opportuno piuttosto di rendere facoltativo a prescindere dai tempi burrascosi l'approdo a Civitavecchia o a Santo Stefano.

E giacchè ho facoltà di parlare, termino con una breve raccomandazione, ed è questa: che il piroscafo postale, che deve fare il servizio dall'Isola del Giglio a Porto Santo Stefano tocchi ancora il porto di Talamone, giacchè non si tratta che di allungare il percorso di pochi chilometri mentre ciò darebbe agio ai viaggiatori da e per il Giglio, ed anche a quelli diretti a Porto Santo Stefano, di risparmiare il tragitto in vettura da Porto Santo Stefano ad Orbetello stazione. Nè quest'aumento di percorso può produrre alcun aggravio alla finanza dello Stato, mentre gioverebbe assai a quella popolazione. (*Benissimo!*)

Presidente. L'onorevole Luzzatto Riccardo ha presentato questo emendamento:

« È approvato l'articolo 1^o del disegno di legge con l'aggiunta seguente:

purchè negli articoli 51 del capitolato A, 45 del quaderno d'oneri annesso alla Convenzione con la Società « La Puglia, » 44 del quaderno d'oneri per il servizio di navigazione con le Isole Eolie, le Commissioni in luogo che nel modo ivi indicato sieno costituite di tre persone designate dalle Camere di commercio del Regno, di altre tre persone designate dalla Società intervenuta e dal ministro come presidente. »

Ha facoltà di parlare e svolgerlo.

Luzzatto Riccardo. Ho presentato un emendamento diretto ad ottenere garanzie nella formazione delle tariffe, perchè esse rispondano ai voti del commercio. Poche considerazioni basteranno a darne le ragioni.

A me sembra che il corrispettivo dei 10 milioni circa che si pagano alle Compagnie sovvenzionate non possa certamente consistere nel trasporto dei passeggeri e della posta, ma piuttosto debba trovarsi precisamente nell'ottenere che le nostre mercanzie siano trasportate sui vari mercati a buon prezzo; inquantochè il risorgimento economico d'Italia dipende dall'aumento della sua esportazione. Di questo non v'è alcuno che possa dubitare, come non v'è alcuno che non sappia che il prezzo dei noli influisce sul prezzo delle merci. Se le nostre merci arrivano sulle piazze di consumo gravate di noli più costosi di quelli che pagano i negozianti esteri non possono reggere alla concorrenza.

Le Camere di commercio del Regno si sono grandemente preoccupate delle tariffe dei noli e in un Congresso lamentavano che le tariffe stabilite fossero onerosissime e che non fossero state interrogate intorno ad esse le rappresentanze del commercio. Colle Convenzioni attuali avremo tariffe poco dissimili da quelle antiche e le Camere di commercio continuano a lamentarsi.

Ed io ne ebbi in questi giorni la prova.

Sembra che il Ministero si sia assai poco preoccupato di tale questione, e mi sembra che avrebbe dovuto preoccuparsene di più.

Il ministro ha creduto di provvedere la redazione delle tariffe nel modo che conoscete; cioè stabilendo che le tariffe saranno formate da una apposita Commissione, composta di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi, di uno del Ministero del commercio, di uno del Ministero delle finanze, e di uno dei concessionari. Intendo parlare chiaro: questo sistema non mi va. Ricordo perfettamente che, non sono molti giorni, l'onorevole presidente del Consiglio ha innalzato un inno ai nostri impiegati. Ed io non voglio mettere una nota suonata in quell'inno; ma mi sembra che si siano manifestati di recente dei fatti i quali dimostrano che l'infallibilità non l'hanno neanche gli impiegati dello Stato. Non credo dover dire di più e soltanto osservo che, fra le altre cose, quest'impiegati che debbono fare le tariffe, oltrechè essere onestissimi, devono conoscere il commercio mondiale. Questa oniscienza io non so se si possa trovare. E mi viene ragionevolmente questo dubbio, che gl'impiegati del Ministero, non essendo oniscienti, debbono andare racimolando dai commercianti notizie sulle tariffe. Ora i suggerimenti *ad aures* non mi piacciono per molte ragioni, che non occorre spiegare. Mi sembra che il Ministero, con questo sistema, dia ai suoi impiegati una responsabilità soverchia, scaricandosi di una responsabilità che dovrebbe essere del Ministero stesso, se pure il Ministero non voglia fare approvare le tariffe alla Camera.

E per evitare che il Governo, a lagnanze che si facessero poi su queste tariffe, potesse rispondere: ma di che vi lagnate? La Camera ha affidato agli impiegati la formazione delle tariffe; io non le ho neanche lette! Per evitare questa possibilità, io ho proposto un altro sistema: vorrei che queste tariffe fossero fatte da persone, le quali realmente co-

noscessero la materia. La Commissione che io propongo è di tre membri delle Camere di commercio, di tre dell'altra parte contraente, ossia delle Compagnie, e dovrebbe essere presieduta dal ministro delle poste e dei telegrafi.

Io non ignoro che alcuni giorni fa, l'onorevole ministro, parlando genericamente della legge, ha detto che avrebbe chiesto sulle tariffe l'avviso delle Camere di commercio; ma neanche questo può acquetarmi, anzi è cosa che mi pare strana.

Infatti nella legge voi stabilite che la formazione delle tariffe è affidata ad una speciale Commissione, e poi, quando questa Commissione abbia formato le tariffe, andate a chiedere il parere delle Camere di commercio? Accadrà che se le Camere di commercio diranno che le tariffe non vanno bene, il vostro contraente, ossia la Società, dirà che non può tener conto dei voti delle Camere di commercio, perchè ha stabilito che le tariffe sian fatte in quel dato modo.

Dunque, la vostra proposta d'interpellare le Camere di commercio equivale a un voto platonico. Invece di chiamarle ad emettere dei voti platonici, fatele partecipare direttamente alla redazione delle tariffe stesse.

La mia proposta non è d'indole politica, e per questo mi è lecito sperare che il Ministero possa dimenticare la persona del proponente per guardare obbiettivamente la cosa; e se guarderà la cosa in sè stessa non mi pare che l'onorevole ministro possa fare ad essa il viso dell'arme, inquantochè non vedo perchè la debba ostacolare.

Infatti, avendo le Compagnie accettato che le tariffe fossero fatte dagli impiegati del ministero, essendosi esse quasi rimesse all'arbitrio del loro contraente, *a fortiori* accetteranno una proposta, nella quale hanno maggior garanzia, restando mutate soltanto le persone dei rappresentanti di uno dei contraenti.

Invece di un rappresentante del Ministero della marina, di un rappresentante del Ministero delle poste e dei telegrafi e di un rappresentante del Ministero del commercio, che probabilmente ora non è in funzioni, si avranno tre rappresentanti delle Camere di commercio, tre rappresentanti delle Società, e il ministro presidente sarà l'arbitro della situazione: le Compagnie non potranno rifiutare questa posizione al ministro, che è il proponente della legge.

Concludendo dunque, onorevoli colleghi,

il sistema che io propongo assicura che le tariffe verranno studiate da persone competenti, evita il malcontento che, come vi dissi, si è già manifestato nel commercio, allontana i sospetti ed afferma la responsabilità del ministro.

Ora troverei assai strano che il Ministero, non accettandolo, avesse l'aria di declinare la propria responsabilità in un argomento nel quale la responsabilità il Ministero la deve avere, dal momento che non ha creduto di sottoporre le tariffe alla Camera.

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

De Felice-Giuffrida. Sarò brevissimo, perchè le idee che dovrei esporre adesso, per svolgere l'ordine del giorno da me presentato alla Camera, le ho già svolte nella discussione generale. Mi limito quindi a dire pochissime parole. L'ordine del giorno da me presentato non riguarda che l'obbligo da darsi alla Società Generale di Navigazione Italiana di eseguire gratuitamente il trasporto dei vini *destinati a Batavia*, dal porto di Catania sino a quello di Messina, per dare il mezzo ai produttori siciliani, di approfittare dei patti convenuti tra il Governo e la *Società Neerland*, per il trasporto dei vini alle Indie Neerlandesi.

Comprenderà il ministro che dal momento che il Governo ha creduto utile di dovere adottare delle facilitazioni per la esportazione dei vini italiani dall'Italia alle Indie Neerlandesi, è giusto che di queste facilitazioni godano anche i produttori di vino, che sono numerosissimi, della provincia di Catania. Senza questo trasporto gratuito da Catania a Messina, sarebbe effimero il patto fatto colla *Società Neerland*, e i produttori di Catania si troverebbero in condizioni molto differenti da quelle in cui si trovano i produttori di altre parti d'Italia.

Ora se questo beneficio è riconosciuto per altri, io credo che il Governo non vorrà adottare due pesi e due misure.

E giacchè ho facoltà di parlare, per non richiederla appresso, avendo io presentato un altro ordine del giorno che si rassomiglia a questo, ma riguarda altro servizio, lo svolgerò adesso.

Quest'ordine del giorno, firmato anche dagli amici Cirmeni e Colajanni, riguarda lo esperimento, durante l'attuale sovrabbondanza di vini, di concludere annualmente una Convenzione con una Società marittima, pel tra-

sporto dei vini, a nolo ridotto, dai porti della Sicilia e dell'Adriatico ai porti francesi ed austriaci.

L'onorevole ministro delle poste sa che fino all'87, epoca in cui furono rotte le relazioni commerciali con la Francia, l'Italia esportava una media di 2,700,000 ettolitri di vino in Francia. Ora, rotte le relazioni commerciali, è bene che si vincano le opposizioni che da quella parte vengono fatte alla industria siciliana e che i produttori possano sostenere, fin dove è possibile, la lotta.

Avrei terminato di parlare, ma, per non tediare la Camera riprendendo a parlare un'altra volta, dovendo svolgere un altro ordine del giorno, concernente gli operai dei porti, mi permetto di dire due parole anche a questo proposito.

Già nella discussione generale io avevo dichiarato alla Camera che molte sono le violenze a cui sono sottoposti gli operai scaricatori e stivatori dei porti, e avevo chiesto al ministro di voler mutare questa condizione di cose, stabilendo, nei capitolati, che, dove esistono Società operaie di caricatori e stivatori, il compito del carico e dello scarico sia affidato a queste Società, allo scopo di toglierle alle violenze a cui sono sottoposti gli operai dagli sfruttatori.

Così, in poche parole, ho svolto i miei tre ordini del giorno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tortarolo.

Tortarolo. Parlo sopra un emendamento proposto all'articolo 1, a nome mio e dei miei amici e colleghi Bettòlo, Martorelli, Fasce, Capoduro, Pansini, Gaetani, Sineo, Cavallini, Rossi Luigi, Vaccai, Mussi, Pullino, Perrone e Centurini. L'emendamento ha per iscopo di accorciare la durata del contratto proposto, da 15 anni al limite più ristretto di 5 anni.

Votare il disegno di legge, quale ci è proposto, significa, a mio giudizio, persistere in un sistema di cose passate, che fu condannato da tutti coloro i quali lo giudicarono dannoso dentro quest'Aula.

Respingere, invece, le Convenzioni marittime, come ci sono proposte, per 15 anni, respingerle nettamente, crudamente, significa, senza dubbio, un'aspirazione a cose migliori, una tendenza a sostituire, ciò che la esperienza dimostrò inutile o dannoso, con un sistema più razionale, con un ordine di cose che meglio

si confaccia agli interessi morali e materiali del paese.

Ma, per il passaggio dal vecchio allo stato nuovo, cui dobbiamo tendere, fa d'uopo facilitare la via. I 5 anni di tempo soddisfano a questa esigenza.

Nei termini in cui mi sono espresso, voi vedete la ragione di convenienza e di opportunità dell'emendamento proposto.

Quando affermo la proposizione che lo stato di cose da abbandonare ha provocato abbondanza di giudizi contrarii, riconosco che l'ampio tema è esaurito, che la lunga discussione intervenuta per dimostrarlo, non si abbia da ripetere qui dentro. È una questione chiusa.

Però molto mi fu attribuito che non mi appartiene. Onde volendo declinare idee che non pensai, parole che non dissi, io categoricamente rettificherò quanto nella discussione generale venne affermato, in modo che non credo esatto, sul conto mio.

E comincio dall'onorevole amico mio, lo egregio relatore della Commissione sul progetto di legge.

L'onorevole Cocco-Ortu mi accusò di aver dichiarato l'incompetenza dell'egregia Commissione.

Affermai che il contratto preparato, come è di regola, al di fuori e del Parlamento e della sua Commissione parlamentare, è venuto dinanzi a noi destituito del giudizio di tutti coloro che potevano essere competenti in materia tecnica. Importante questione, poichè il criterio tecnico marinaresco predomina in tutto quanto l'argomento. Dissi che vi mancava il suffragio del ministro della marina.

E ciò era vero: perchè sebbene siasi accennato nella discussione intervenuta qui dentro, che alcune note mandate dal Ministero della marina hanno illuminato la Commissione, nessuno ha mai saputo rendere conto e mettere in luce il motivo per cui l'anima sdegnosa dell'ammiraglio Di Saint-Bon non abbia apposto la sua firma al contratto. Dissi che il medesimo era venuto a noi in contraddizione al voto della Commissione parlamentare del 1882. Dissi che era venuto non in armonia completa col voto della Commissione del 1887, poichè ciò che vi era di buono nel verdetto della Commissione, cioè quanto riguarda i servizi postali, lo avete trascurato o mutato: ciò che vi era di cattivo, cioè quanto ri-

guarda i servizi commerciali, voi lo avete preso.

Questo dissi e non altro.

In questa serie di affermazioni chi potrà mai leggere un attacco indirizzato al tecnicismo della Commissione?

La sua competenza tecnica non l'ho affermata, non l'ho negata, non l'ho mai posta in questione.

Un'altra accusa. Mi fu attribuito in parti opposte della Camera, e dagli egregi oratori che difendevano la tesi contraria e dall'onorevole relatore ed anche, se bene ho inteso, dalle parole pronunciate dal ministro, di avere rimpicciolita una larga questione, fino ai limiti, ed alla misura, degli interessi regionali, ed anzi locali.

Ma ho udito con maggior dispiacere la medesima accusa essere in modo generico riversata su coloro, che con onore hanno preceduto noi rappresentanti liguri in questa Aula.

Assenti, essi hanno diritto di essere rispettati; assenti e non rispettati, ogni volta che venga evocata malamente la loro opinione, e travisata la loro condotta, devono tra i presenti trovare giusta difesa.

Ora io vi dico: vogliate leggere le discussioni parlamentari, che hanno preceduto la conversione in legge delle sovvenzioni date nel 1877; vogliate leggere quelle più antiche del 1862. Si trattava allora di dare sovvenzioni, non a Venezia, non all'Adriatico, non a Napoli, non alla Sicilia; ma si trattava di sovvenzionare principalmente la Compagnia *Rubattino*, Compagnia eminentemente genovese.

Leggete le discussioni del 1862, e troverete che fra i più ostinati oppositori primeggiarono assolutamente coloro che erano stati mandati dalla città di Genova, o dalle vicinanze, al Parlamento. Tra essi piacemi ricordare a titolo di onore e il deputato Viacava e l'onorando amico mio Michele Casaretto, oggi senatore del Regno.

Interessata ed ispirata da tornaconto locale si afferma, con pari ingiustizia, essere la condotta dei miei concittadini, pigliando occasione dal convegno che venne dato in Genova a tutti quanti in Italia appartengono alla navigazione ed al commercio marittimo. Se il grande comizio, invece che a Genova, si fosse radunato a Napoli, a Venezia, o a Palermo, il suo carattere sarebbe stato lo

stesso: quello cioè che consiste nel difendere un ordine di interessi che appartengono a tutta la nazione.

Male si dimentica che le opposizioni più salde, più veementi, più persistenti, furono quelle che si manifestarono in un modo solenne da tutti gli armatori d'Italia, i quali convennero e dalla Toscana, e dalle coste dell'antico regno di Napoli, e dalle coste Sicule, e dall'Adriatico. Egli è in questo convegno, il quale fu autorevole e competente espressione di tutti i più estesi ed alti interessi marineschi del Regno, che si fece strada luminosamente la tesi che noi difendemmo.

Come si può seriamente sostenere che la tesi diventi macchiata da regionalismo, per ciò solo che dagli Italiani fu scelta per propugnarla la sede di Genova, anzichè di Napoli o di Venezia?

Non è a caso che ho cercato poi di sviluppare la mia tesi in relazione con i principî più razionali dai quali deve essere informato ogni contratto di questa natura. Comprendevo la convenienza di tener la questione soltanto nella elevata regione dei principî, perchè sentivo la necessità di renderla precisamente indipendente da tutti i piccoli interessi locali.

Ripugnava a me lasciarmi trascinare in un ambiente nel quale un contratto, che impegna i milioni a centinaia, avesse a parermi od utile o dannoso all'Italia, o degno o non degno del mio voto, a seconda che vedessi in esso accordato o negato un approdo a Portovenere od a qualunque altro piccolo scalo marittimo nella mia Provincia.

È proprio a me che potesse adunque toccare l'accusa del municipalismo? Od è invece un'arte per gettare la diffidenza ed il discredito generico sulle verità specifiche che non potete distruggere con argomenti specifici?

I dettami dell'esperienza che tanto valgono a determinare le convinzioni della mente umana, io potevo attingerli nella nostra storia di 30 anni di navigazione sussidiata: e li ho attinti per convalidare uno dei tanti principî da me sostenuti, cioè « la linea sovvenzionata non è causa determinante, ma solo occasione di scambi. »

E se la storia afferma che le navi sovvenzionate non portarono da Livorno a Bastia dieci tonnellate in un anno, ho offeso forse gli interessi di Livorno?

Del pari se ho riconosciuto nell'annuale

movimento sovvenzionato tra Venezia e l'estremo Oriente il limite di 1742 tonnellate, l'ho fatto per sussidiare la mia tesi: e nessuno poteva trarne il diritto d'accusarmi più tardi d'aver voluto deprimere l'importanza di Venezia; poichè mi sono ben guardato dall'escludere che sulle navi, veleggianti all'ombra della libertà, si era trasportato molto più che non sopra quelle, che voi pretendete di coprire col monopolio.

Galli Roberto. All'ombra dello straniero! È il Lloyd austriaco, che trasporta!

Tortarolo. Nessuno, più di me, e dei miei colleghi concittadini, è convinto della verità, che la forza e la ricchezza marittima della nazione potrà mai prevalere fino a che gli interessi e veneti e siciliani e liguri e d'ogni parte dei lidi italiani non siano efficacemente e con uguaglianza promossi.

Però l'efficacia veramente feconda e provvida non sarà mai il frutto delle presenti Convenzioni marittime. Il passato sta in garanzia di ciò che esse ci preparano nell'avvenire.

Non a caso ho intrapreso il computo delle somme, che sono uscite dal tesoro dello Stato, a causa delle sovvenzioni. Forse non avete dimenticato, che dal 1862 al 1892 si oltrepassano i tre quarti di un miliardo.

E perchè venni io ad evocare queste cifre?

L'ho fatto con la speranza di suscitare in voi severo il giudizio sull'insipienza del passato, nobile l'ambizione di volgere a più profittevole indirizzo l'avvenire.

Lo spreco infecondo del passato non ha giovato ad alcuno, ha nociuto a tutti. Un ordinamento nuovo di cose non sarebbe razionale, non sarebbe sostenuto nè da me, nè dagli amici miei, se non dovesse giovare a tutti: vale a dire all'intera nazione. Ecco il mio municipalismo.

Un altro ordine di idee mi procurò i richiami dell'onorevole relatore della Commissione e dell'onorevole ministro. Non piacque che io adoperassi una espressione con la quale, indagando come si erano conclusi i contratti, io affermai che ne derivava una luce alquanto sfavorevole; anzi si disse una luce sinistra. Ebbene, l'onorevole ministro diede spiegazioni sulla procedura percorsa dai contratti. Io aveva avuta la discrezione di sorvolare molto. Ma venuta l'occasione la raccolgo, e spie-

gherò dove intendesse il mio pensiero, quando parlai di luce non favorevole.

È vero; furono aperte le gare, fu chiamato a concorso il mondo tutto degli armatori italiani; ai quali però, per essere ammessi a trattare, fu imposta la cauzione preventiva di 20 milioni di lire. Eccesso di cautela, prudente zelo cui non poteva mancare lo effetto di rendere deserta la gara.

Si diede la massima pubblicità ai capitoli: ne furono mandate migliaia di copie a tutte le Intendenze di finanze, a tutte le prefetture, e a tutte le capitanerie di porto. Non era possibile procedere in modo più corretto.

L'appalto, oltre ad avere questa grande pubblicità, ebbe eziandio lunga durata, acciocchè tutti potessero, avendovi interesse, concorrere.

Mi diceva l'onorevole Cocco-Ortu e me lo ha detto anche l'onorevole ministro: ma voi avete dimenticato un periodo successivo, nel quale la cauzione di 20 milioni fu molto ristretta.

Io non l'ho dimenticato, e l'ho detto; affermai però che, in questo secondo periodo, mancò quella pubblicità, che aveva tanto abbondato nel primo. Di più, mentre lunghissimo era stato il tempo concesso per presentare le offerte quando si era sicuri che, per l'ostacolo della cauzione, nessuno sarebbe intervenuto, il termine utile fu raccorciato tanto nel secondo periodo che fu ridotto, se non erro, ad un mese. Io ho conosciuto persone, che, disposte ad entrare in queste trattative, si astennero soltanto perchè erano venute a cognizione delle nuove disposizioni appena otto giorni prima della scadenza del tempo utile per il concorso.

È questo un procedimento che poteva spargere una luce non favorevole...

Presidente. Veda di non rientrare nella discussione generale, onorevole Tortarolo.

Tortarolo ... e sospetta. Perchè mi sono espresso così?

Perchè se voi interrogate le condizioni vere della pubblica opinione, troverete che uno dei metodi più impopolari e più disapprovati nei procedimenti governativi è quello che conduce il Governo a trattare con potenti Società commerciali, con strapotenti aggruppamenti d'interessi, i quali finiscono per costituire una vera soprasovranità, per costituire

uno Stato nello Stato, cui ogni Governo è impotente a resistere.

Voce dal banco della Commissione. Non è vero.

Tortarolo. Sì è vero: e questo reciso diniego mi provoca ad addurne in prova un fatto molto recente.

Come avvenne che l'onorevole Miceli venisse a confessare in questa Camera che alcuni anni addietro, egli ministro d'agricoltura e commercio, posto nella condizione o di dover turbare il credito pubblico, o di dover procedere secondo giustizia; come avvenne, dico, che l'onorevole Miceli si trovò a scegliere, non tra il bene ed il male, non tra il giusto e l'ingiusto; ma tra i due mali il minore? E credete voi che l'intemerato patriota si sarebbe trovato in questa durissima alternativa se invece di avere a che fare con una Banca strapotente, avesse avuto a che fare con uno di quei piccoli aggruppamenti d'interessi, i quali non potendo delinquere così largamente da sperare l'impunità dalla grandezza stessa della colpa, si conservano onesti?

Ma, direte voi: non sono Società bancarie quelle le quali si affacciano contraenti nel disegno di legge. Ciò non toglie che fra di esse una almeno appartenga a quelli aggruppamenti d'interessi troppo preponderanti, quasi sempre irrefrenabili; intorno alla quale dovrei aggiungere considerazioni assai gravi quando fossi sicuro che sia presente l'onorevole Maggiorino Ferraris.

Vedendolo ora comparire qui dentro, procedo con minore esitanza a riprodurre le espressioni che davanti alla Camera sono uscite dalla sua bocca, e che mi hanno profondamente impressionato. Egli affermò che la Società, con cui voi andate a stringere il contratto, si trova, per dichiarazione dei suoi propri sindaci, in condizioni di inosservanza abituale del Codice. Questa affermazione è molto grave.

Ora l'onorevole Ferraris è certamente coperto dallo Statuto contro ogni conseguenza delle sue accuse chiarissime: ma troppo profondo ed abituale egli nutre quel sentimento per il quale l'animo umano sta in vigilanza continua sugli atti; e troppo egli capisce che, sebbene coperto dallo Statuto, non sarebbe mai protetto contro la respiscenza vindice della coscienza, se avesse mai affermato cosa non vera.

Ma se egli, come io non dubito, ha affermato cosa vera, perchè voi Governo ac-

cettate fra i contraenti coloro che non solo dovreste richiamare all'osservanza dei patti, ma rendere passibili delle conseguenze della inosservanza permanente del Codice, e tradurli davanti ai magistrati vindici della legge violata ed offesa?

Una posizione delineata così dalla sua prima origine fino a questo ultimo punto di arrivo, non può a meno di essere sinistramente apprezzata nel pubblico. E se ho affermato che è destinata a diffondere luce poco favorevole, nessuno può rinfacciarmi la mancanza di moderazione nei termini.

È impossibile che noi ci illudiamo sullo stato malaticcio dell'opinione pubblica d'Italia, in questi giorni. Il momento è male scelto per gettare un tale contratto in pascolo all'opinione pubblica sconvolta e sopraeccitata da un cumulo di circostanze disgraziatissime, onde è fatto morbido ed intristito ciò che si chiama l'ambiente. E, se nascono o nasceranno i giudizi eccessivi, se nascono o nasceranno le diffidenze esagerate, i sospetti e le calunnie gratuite, badate che esse sono il frutto di un ambiente malsano, del quale voi, pei primi, avendo gettato il seme, vi ostinate a coltivarlo.

Mio desiderio è invece di recidere i mali dalle radici.

E siccome ne è grande il numero, svariata la natura, esteso l'effetto, riconosco la necessità d'un'opera riparatrice e vigile che entri in azione ogni volta che l'occasione si affacci.

L'occasione ora ci porta a deliberare rimpetto ad un gruppo il quale costituisce una di quelle troppo grandi associazioni d'interessi, le quali finiscono per diventare sovranità nello Stato. Agite in modo che il sistema finisca per aver un termine, affinché il Governo sia, una buona volta, libero nella sua azione, forte nei suoi voleri, indipendente fino al punto di non essere almeno costretto a contrarre con una corporazione che vive nell'inosservanza continuata del Codice.

Se lasceremo sfuggire l'occasione, i mali peggioreranno, ed una tardiva esperienza verrà a collocare nell'ordine dei fatti compiuti quanto al di d'oggi può parere inverosimile.

Sono convinto che nessuno di voi pensi e tanto meno desideri, che venga un tempo in cui i deputati di Napoli siano fatti dal Banco di Napoli; in cui i deputati di Sicilia sian fatti dal Banco di Sicilia;...

Fili-Astolfone, *della Commissione*. Ma che Banco di Napoli e di Sicilia!

Tortarolo. ... in cui i deputati delle regioni marittime sian fatti dalla Navigazione Generale. Nessuno di voi pensa nè desidera questo. Ma, se volete che ciò non avvenga, è necessario che prepariate i mezzi per impedirlo: è necessario che diate forza al Governo, ed inoltre assoluta indipendenza da queste grandi associazioni di interessi e dalle conseguenti e suscitate influenze di gruppi e gruppetti parlamentari, che l'obbligano ad essere loro schiavo e spesso a transigere con iscapito di quei più grandi interessi di Stato i quali soli dovrebbero essere lo scopo e la mèta del suo operato.

Or dunque, se il Governo deve camminare su questa via novella, cominci esso stesso a risanare l'ambiente da una delle peggiori cause d'infezione, accetti tutto ciò che è buono, escluda tutto ciò che è cattivo, fortifichi e risani la pubblica opinione tanto male impressionata da quella sinistra luce che io vi ho, in tempo utile, denunciata.

Ma per giungere a questo nobile scopo è strada sbagliata legare il paese, per quindici anni, ai vincoli delle nuove Convenzioni, alle esigenze della grande Società che vi interviene.

Se noi abbiamo transatto, tollerando e proponendo vincoli duraturi a cinque anni, lo abbiamo fatto senza trovar giustificazione sufficiente nei termini del contratto. Un riguardo agli interessi cresciuti e stabiliti all'ombra di una cattiva legge, un riguardo imposto dal tempo necessario alla loro liquidazione, qualche agevolazione per passare da uno stato vecchio di cose ad un sistema migliore avvenire, ha ispirato la nostra proposta.

Io, però, deputato di parte ministeriale, credo che non sarò mai in condizione di rendere un così alto servizio al Governo, come quello che io gli rendo ora, consigliandolo ad abbandonare i sistemi adottati e soprattutto la clausola vincolatrice per quindici anni.

E voi dell'Opposizione, non potete recare colpo più fatale al Governo che spingendolo a persistere nell'antico sistema: con votare, non per solo 15 anni, ma se fosse possibile per 30 anni, la durata di queste Convenzioni nefaste.

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

Lacava, *ministro di agricoltura e commer-*

cio. Mi duole assai di dover esplicitamente contraddire ad alcune asserzioni del mio amico l'onorevole Tortarolo.

Egli ha asserito alla Camera due cose, che sono interamente inesatte.

Ha detto che quando nel 1890, fu indetta per la prima volta l'asta per le convenzioni marittime, le si diede bensì la massima pubblicità, ma un ostacolo grave per la maggior parte dei concorrenti era costituito dalla cauzione.

Ha poi asserito che, quando fu indetta l'asta per la seconda volta non si diede alla medesima quella pubblicità, che le si era data la prima volta.

Ora, se l'onorevole Tortarolo avesse udito le risposte che diedi ieri alle osservazioni dell'onorevole Ferraris, molto probabilmente non avrebbe oggi affermato questo che non è esatto.

Lessi ieri alla Camera il testo dei documenti dai quali apparisce che i capitolati della prima asta non erano immutabili; e fin dal 7 o dall'8 giugno 1890, rispondendo alle interpellanze dell'onorevole Di Sant'Onofrio e di altri deputati, avevo dichiarato alla Camera che anche le cauzioni non erano immutabili, ma potevano esser ridotte.

Infatti ricordo che la *Veloce* presentò una cauzione di sole diecimila lire. Infine nelle stesse avvertenze dei capitolati era detto esplicitamente che i capitolati stessi potevano essere modificati.

L'onorevole Tortarolo sa poi come non essendoci stati concorrenti nella prima asta si bandì la seconda, e la si bandì il 12 ottobre, mentre le Convenzioni non furono firmate che alla fine di gennaio.

C'era dunque moltissimo tempo perchè tutti potessero prendere conoscenza delle modificazioni apportate ai capitolati. Dichiaro poi all'onorevole Tortarolo che i nuovi capitolati furono trasmessi a tutti coloro a cui erano stati trasmessi i primi, cioè ai prefetti, ai membri del Parlamento, alle Camere di commercio, ecc.

Malgrado tuttociò, fu sola a concorrere la Navigazione Generale, che concorse per il solo capitolato *A*, tanto che io stesso dovetti spingerla ad accettare anche il capitolato *B*. Ed infatti l'onorevole Tortarolo sa che la cauzione del capitolato *A* fu ridotta ad un milione, e quella del capitolato *B* fu ridotta ad un milione e mezzo.

Ho voluto dir queste cose, perchè la Camera non rimanesse sotto l'impressione delle asserzioni dell'onorevole Tortarolo, il quale è meritamente così autorevole.

Prego dunque l'onorevole Tortarolo di ritenere che le cose non sono come egli le ha dette, ma bensì come già ebbi l'onore di esporle ieri in risposta all'onorevole Ferraris, e come le ho nuovamente esposto oggi.

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

Finocchiaro-Aprile, ministro delle poste e dei telegrafi. L'ora tarda non mi consente di rispondere ora ai molti oratori che hanno parlato in questa discussione, alle varie raccomandazioni fatte, ai molti ordini del giorno presentati. Mi riservo di farlo nella prossima tornata. Mi preme però di rilevare fin d'ora una frase dell'onorevole Tortarolo, che, se non erro, fu anche ripetuta in una delle passate tornate.

Egli notò che nelle Convenzioni presentate dal Governo al Parlamento non apparisce la firma del ministro della marina, onorevole vice-ammiraglio Di Saint-Bon.

Ora è bene che l'onorevole Tortarolo rammenti che le Convenzioni marittime hanno sempre portato la firma dei ministri del tesoro e dei lavori pubblici, quando non esisteva ancora il Ministero delle poste e dei telegrafi, e poi del ministro delle poste e dei telegrafi e di quello di agricoltura e commercio dopo l'istituzione di questi due Ministeri; ma non hanno mai portato la firma del ministro della marina, che però in simile materia è stato sempre consultato, principalmente per quelle parti delle Convenzioni che sono di sua competenza.

Questa è la ragione, per la quale l'onorevole Tortarolo non vede apposta a queste Convenzioni la firma dello ammiraglio Di Saint-Bon, di cui tutti rimpiangiamo la perdita.

Ma posso assicurarlo che chi era ministro della marina, quando il Gabinetto discusse ed approvò il disegno di legge, lo discusse ed approvò anch'egli coi suoi colleghi, onde l'accenno alla mancanza della sua firma non può avere quel significato che l'onorevole Tortarolo pare voglia attribuirgli.

Mi premeva di fare questa osservazione, non solo per mettere in rilievo la piena solidarietà del Gabinetto su questo disegno di legge, del che non è il caso di dubitare, ma

più specialmente per poter assicurare l'onorevole Tortarolo e la Camera che l'ammiraglio Di Saint-Bon partecipò alla discussione ed all'approvazione di questo disegno di legge, e delle Convenzioni che con esso abbiano presentato all'approvazione del Parlamento.

Voci. A domani!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tiepolo.

Tiepolo. Inscritto a parlare sull'articolo 1° credo opportuno ormai svolgere l'ordine del giorno che, insieme ad altri 63 onorevoli colleghi, ho avuto l'onore di presentare relativamente a questo stesso articolo.

Questo nostro emendamento all'articolo 1° fa parte di quel complesso di provvedimenti che noi crediamo sia necessario di adottare non per darci delle elemosine, come molto ingiustamente fu detto testè; ma perchè sia provvisto a che i servizi marittimi nell'interesse dell'Adriatico, sieno ordinati in modo corrispondente all'importanza commerciale e politica di questo mare; ed in modo corrispondente alla parità di trattamento.

Questo emendamento mira a collegare insieme la Sicilia con i vari porti italiani delle coste Adriatiche, in guisa che tutto il litorale italiano sia congiunto, senza soluzione di continuità, da una opportuna linea di navigazione.

I nomi che sono segnati a piedi di questo emendamento, e che sono di deputati i quali appartengono a tutti i settori della Camera, ed a tutte le regioni d'Italia dimostrano, come qui non si tratti di una questione di partito politico, e nemmeno si tratti di una coalizione di interessi locali, i quali sieno in conflitto con gli interessi generali della Nazione.

Ciò premesso vengo a parlare dell'emendamento, col quale noi domandiamo che la linea Palermo-Brindisi, che è già stabilita nel progetto, venga prolungata lungo la costa italiana toccando i porti di Messina-Reggio-Riposto-Catania-Catanzaro-Cotrone-Taranto-Gallipoli-Brindisi-Rossano-Metaponto-Bari-Barletta-Ancona.

La Palermo-Brindisi è già qualificata come esclusivamente commerciale nel disegno di legge; e come tale, a dir la verità, non comprendo come debba essere e sia sovvenzionata; imperocchè se è già commerciale dovrebbe bastare a pagare sè stessa. Ad ogni modo se viene pagata la linea Palermo-Brindisi, non deve essere sovvenzionata e non

domandiamo che sia sovvenzionato il prolungamento, che da parte nostra si richiede; imperocchè il movimento che anche ora si verifica su questa linea dalla Sicilia e dal Napoletano fino a Venezia, è così vivo da far ritenere che se la Palermo-Brindisi fosse prolungata fino a Venezia, essa basterebbe a sè stessa; mentre se questa linea oggi non è remunerativa si deve ritenere che non lo sia, appunto perchè viene abbandonata in tronco a Brindisi.

Dalla statistica del 1891 pubblicata dalla Camera di commercio di Venezia, si rileva che quantunque in quest'anno il movimento commerciale sia stato meno florido degli anni precedenti, pur tuttavia dalle coste siciliane e dal Napoletano a Venezia, si verificò per via di mare un movimento d'importazione il quale è rappresentato da un milione e 215 mila quintali.

Il che vuol dire che una corrente marittima di traffico veramente importante esiste ed è determinata da condizioni naturali dei luoghi e dalla qualità delle merci. Dico che è determinata dalle condizioni dei luoghi e dalla qualità delle merci, perchè il movimento che si verifica su questa linea è costituito da derrate prodotte nelle regioni costiere e da merci che sono di grande volume e di poco costo, le quali debbono necessariamente disertare le linee ferroviarie, e rinunciare al beneficio della maggior speditezza del trasporto, pur di aver l'altro della maggiore agevolezza dell'imbarco e sopra tutto del minor costo della spedizione per la via di mare.

E che così sia, è dimostrato dal fatto che questo movimento così rilevante, di cui ho esposto la cifra testè, viene costituito da vini comuni per 10 mila quintali; da frutta secche per 86 mila; da olio di oliva per 175 mila; da calce e pozzolana per 49 mila; da sal marino per 62 mila; da semi oleosi per 16 mila; da zolfi per 114 mila; da stracci per 10 mila; da terre diverse per 15 mila.

Questo carattere particolare delle merci che per una necessità quasi assoluta vengono trasportate su questa linea marittima toglie di mezzo l'opposizione, che, a mio parere, il Governo potrebbe fare alla nostra domanda, quella cioè che questa linea, che da noi si richiede, essendo in concorrenza col sistema della linea litoranea ferroviaria, pregiudicherebbe gli interessi dello Stato per rap-

porto alla cointeressenza che lo Stato ha nell'esercizio delle ferrovie.

Ma, dal momento che ho dimostrato che questa concorrenza esiste anche oggi, ed esiste necessariamente per le condizioni particolari dei luoghi e per le qualità particolari delle merci, che su questa linea si trasportano, credo che questa obiezione non abbia più alcun valore, in quanto che questa è una concorrenza, che non si potrà mai togliere; le merci anche oggi abbandonano la linea ferroviaria, di cui non possono approfittare.

Le merci, quantunque il movimento possa essere incrementato, continueranno a disertare la linea ferroviaria, perchè la linea ferroviaria non sarà assolutamente opportuna ed adatta alle necessità particolari di questo movimento. Per cui, avvenga pure l'attivazione di questa linea, avvenga pure un incremento in questo movimento a vantaggio della linea marittima, la cointeressenza dello Stato nell'esercizio della ferrovia e di fronte alla linea marittima resterà sempre nella stessa condizione in cui si trova oggi.

Credo poi che l'attuazione di questa linea non pregiudichi nemmeno l'altro interesse vitalissimo del cabotaggio, che si esercita dalla nostra navigazione libera lungo la costa, perchè il movimento, che si verifica in questa linea, è già tanto grande, e si aumenterà di tanto, se avremo anche la linea che da parte nostra si domanda, da lasciare campo di utile impiego tanto al cabotaggio, quanto alla linea obbligatoria.

D'altra parte il cabotaggio non potrebbe lamentarsi della concorrenza di tale linea. Imperocchè non dovendo la linea essere sovvenzionata e non potendo perciò la Società esercente abbassare i suoi noli *ad libitum*, la sua concorrenza col cabotaggio libero non potrebbe essere che leale ed onesta perchè regolata da quella che è legge di tutti i rapporti commerciali, la legge cioè dell'offerta e della domanda.

L'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi mi risponderà di certo che già la navigazione libera provvede a questo movimento sufficientemente, e che d'altra parte i concessionari delle linee Palermo-Brindisi, si sono già impegnati con dichiarazione scritta a continuare l'esercizio facoltativo di questo prolungamento di linea fino a Venezia e Trieste come è avvenuto fino al presente.

Io osservo per altro che questa dichiara-

zione di per sè non è gran fatto tranquillante. L'impegno preso dai concessionari di esercitare in modo facoltativo questa linea è subordinato espressamente a casi ed eccezioni che a giudizio dei concessionari impediscano di volta in volta i viaggi. La facoltà adunque può essere ritenuta piuttosto un arbitrio.

Senza la obbligatorietà della linea la condizione del servizio resta in quella incertezza ed indeterminatezza di approdi, di orario e di continuità che toglie alla linea ogni suo beneficio. La navigazione libera e le linee facoltative vanno a ricercare il traffico dove e quando il maggiore tornaconto le chiama. La corrente adunque non può non subire interruzioni. E delle interruzioni il commercio soffre assai, perchè esso ha bisogno assoluto di sapere prima e di trovare poi con sicurezza il mezzo di trasporto dove e nel momento in cui ne ha necessità.

Io prego l'onorevole ministro e prego la Camera di considerare quello che dall'altra parte delle coste dell'Adriatico si fa dall'Austria-Ungheria.

Il Loyd austro-ungarico, con 14 linee, allaccia a Trieste ed a Fiume tutta la costa istriana e dalmata.

Io non credo che sia troppo di domandare all'Italia che essa faccia almeno con una linea sola per la costa italiana, quello che l'Austria fa con tanta larghezza di concetto e di mezzi per la sua parte.

Raccomando adunque all'assenso del Governo ed al voto della Camera l'emendamento che noi abbiamo avuto l'onore di proporre all'articolo 1°.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Nicolò.

De Nicolò. L'emendamento che assieme ad altri diciotto onorevoli colleghi, ho avuto l'onore di presentare, meriterebbe un'ampia discussione. Ma poichè l'emendamento svolto testè dall'onorevole Tiepolo, ha molti punti di contatto col mio, e poichè quest'emendamento riguarda una questione la quale deriva come conseguenza, da tutta la discussione generale che, con tanta competenza, si è svolta in questa Camera, mi limiterò ad accennare brevemente le ragioni che mi consigliano a raccomandare alla benevolenza del ministro ed alla approvazione della Camera questo emendamento.

Quando l'onorevole Maggiorino Ferraris, nel suo efficacissimo discorso dell'altro ieri,

si faceva a rimproverare in queste Convenzioni la disuguaglianza di trattamento fra il Mediterraneo e l'Adriatico, e si occupava della differenza di oneri, l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi, ebbe a rispondergli che non vi può essere uniformità di trattamento fra il Mediterraneo e l'Adriatico (mentre egli negava che disuguaglianza vi fosse) e soggiunse che nel Mediterraneo c'è il servizio delle isole, che è assolutamente necessario.

Io, fino ad un certo punto, posso essere di accordo con l'onorevole ministro, ma mi permetto di aggiungere qualche cosa che è la conseguenza legittima di quello che l'onorevole ministro affermò.

È verissimo che il Mediterraneo non si trova in condizioni d'uniformità con l'Adriatico, per le ragioni dette dall'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi; ma è vero del pari che, mentre per il Mediterraneo quelli che sarebbero servizi postali vanno confusi con i servizi commerciali; per l'Adriatico, appunto per la mancanza dei servizi delle isole, gli interessi commerciali devono essere equiparati agli interessi del Mediterraneo.

Questa, che io sollevo, non è una questione regionale. Del resto, una questione d'interessi legittimi, sia pure regionali, diventa una questione d'interessi italiani, e perciò generali.

Ora che cosa chiediamo noi con questo emendamento? Chiediamo quello che già vi ebbe a domandare l'onorevole Pugliese, che già vi ebbe a domandare l'onorevole Tiepolo, cioè il prolungamento ai porti dell'Adriatico di quella linea che verrebbe ad arrestarsi alla entrata dell'Adriatico stesso, a Brindisi.

Vi disse già l'onorevole Tiepolo le ragioni, che rendono più che conveniente questo prolungamento della linea di navigazione, in quantochè noi abbiamo un movimento di merci dai porti della Sicilia, dai porti del Mezzogiorno d'Italia, e specialmente dalla Calabria, che rendono indispensabile il prolungamento della linea.

L'onorevole Tiepolo ha esposto una considerazione di massima importanza: io ve ne aggiungerò un'altra, che completa il suo concetto.

Vi disse l'onorevole Tiepolo come non si possa parlare di concorrenza al servizio ferroviario dello Stato, perchè quella concorrenza esiste in fatto. Io mi permetto di aggiungere che il giorno in cui questo movimento di esportazione dal Mezzogiorno ai

porti del settentrione d'Italia, a Venezia, non potrà più valersi della navigazione, dovrà naturalmente spegnersi; in quantochè è impossibile trattandosi di prodotti come pozzolana, frutta secche, olii comuni e vini comuni, che questo genere di commercio possa sostenersi colle alte tariffe ferroviarie.

Quindi io credo che tutti i rappresentanti delle Provincie adriatiche, i quali vogliono tutelare i legittimi interessi delle loro Provincie, non possono accontentarsi di semplici dichiarazioni delle Compagnie di Navigazione. Non basta che venga il ministro a dirci che la Società di Navigazione Generale assume impegno morale di continuare in questo prolungamento.

Le Convenzioni sono patti contrattuali, e noi non possiamo abbandonarci alla fede delle promesse della Navigazione Generale, la quale allora eseguirà il prolungamento di questa linea pei porti del medio e dell'alto Adriatico, quando vi troverà il proprio tornaconto, ossia, secondo è detto in quella dichiarazione della Compagnia di Navigazione Generale, quando non vi siano casi di forza maggiore.

Ma quali siano questi casi di forza maggiore la Compagnia si riserva il diritto di decidere non secondo i canoni del diritto comune, ma secondo il proprio arbitrio e secondo le proprie convenienze.

Sarebbe dunque una illusione, la quale, come non può appagare i rappresentanti delle Provincie adriatiche, non potrà appagare il rimanente della Camera.

Con questo avrei finito, ma giacchè ho facoltà di parlare, avendo presentato un articolo aggiuntivo ed un ordine del giorno, darò brevemente ragione dell'uno e dell'altro.

L'articolo aggiuntivo riguarda quella tale questione della Compagnia che fa il viaggio da Genova alle colonie olandesi delle Indie orientali, a Batavia. Anche qui si è creata una posizione di favore per i porti del Tirreno, in quantochè di questa linea si è potuto finora giovare soltanto il commercio marittimo del Tirreno.

Così essendo, basta porre la questione per risolverla.

L'onorevole De Felice ha fatto una analoga raccomandazione per la sua Catania. Ora gl'interessi di Catania sono certamente legittimi, ma non meno di quello, che possano esserlo gl'interessi di tutta la costiera che per

la Calabria e la regione pugliese e le Marche arriva fino a Venezia.

Noi chiediamo uguale trattamento per i porti dell'Adriatico, e specialmente delle Puglie, dove sovrabbonda il prodotto vinicolo, che non trova sfogo.

Finalmente, il mio ordine del giorno riguarda in modo speciale l'autorizzazione che, tenuta presente la sovrabbondanza appunto del prodotto vinicolo nelle Puglie e nella Sicilia, vorrebbe darsi al Governo, di stabilire annualmente una Convenzione con una Società marittima pel trasporto dei vini a noli ridotti dai porti di Barletta, Bari, Brindisi, Gallipoli e Catania.

Ma, siccome, a questo proposito, mi si è fatto sperare che benevolo sarebbe l'animo del ministro...

Finocchiaro-Aprile, ministro delle poste e dei telegrafi. L'abbiamo già fatto, senza ordini del giorno!

De Nicolò. Allora, così essendo, ritiro il mio ordine del giorno, e ringrazio il ministro, per aver prevenuto i desiderii miei e degli altri colleghi, sottoscrittori dell'ordine del giorno, augurandomi di poterlo ringraziare anche pel rimanente.

Presidente. Dunque, Ella ha ritirato l'ordine del giorno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Tecchio.

Voci. A domani! a domani!

Presidente. Se vuole rimandare a domani...

Tecchio. Dirò due sole parole perchè non devo fare che una dichiarazione molto semplice.

Voci. Parli! parli!

Presidente. Parli pure.

Tecchio. La dichiarazione è questa.

A nome degli amici e colleghi, che hanno sottoscritto l'emendamento proposto all'articolo 5 della legge, dichiaro che, quantunque le nostre firme non appariscano appiedi dei due emendamenti proposti dall'onorevole Tiepolo ed altri, l'uno testè svolto, e che riguarda il prolungamento della linea Palermo-Brindisi fino a Venezia, e l'altro che riguarda la periodicità settimanale della linea dell'Adriatico, noi, come è ben naturale, ci associamo pienamente a queste domande.

Presidente. Così sono terminati gl'iscritti.

Vi sono ancora taluni emendamenti, che non furono svolti dai proponenti.

Vi è fra gli altri un emendamento sottoscritto dagli onorevoli Luigi Rossi, Mussi,

Bettòlo, Martorelli e Marcora. Credo che, in assenza degli altri firmatari, l'onorevole Marcora intenda svolgere egli questo emendamento.

Voci. Domani!

Altre voci. Parli! parli!

Marcora. Io son disposto a svolgerlo anche adesso. (*Sì! sì!*)

Presidente. Parli.

Marcora. Per incarico dell'onorevole collega Rossi, che ha dovuto assentarsi dalla Camera, darò, con pochissime parole, ragione degli emendamenti da lui proposti, ai quali io e altri onorevoli colleghi abbiamo dato la firma.

S'intende però (e questo dico perchè io non amo mai confondere le responsabilità) che la mia adesione non riguarda le riserve relative alla riduzione del termine, le quali precedono la proposta degli emendamenti, e furono oggetto del discorso testè pronunciato dall'onorevole Tortarolo.

Dacchè gli stessi sostenitori del sistema della libera concorrenza, dal quale in astratto non dissento, hanno dovuto riconoscere che per diverse ragioni il sistema stesso sarebbe, nelle condizioni attuali, inapplicabile, la durata del termine diventa ai miei occhi una questione, che sfugge ad apprezzamenti d'indole assoluta, e assume un carattere complesso dal punto di vista tecnico, economico e politico; cosicchè nella sua soluzione è giuocoforza partire da criteri di opportunità, e non possono non avere grande influenza gli studi e l'esperienza di tutti gli uomini, che si sono succeduti via via al Governo.

Premesso questo, vengo agli emendamenti.

Il primo mira soltanto a dare un carattere di realtà alla cauzione finale prevista dall'articolo 7 del capitolato d'onori, giusta i criteri, che sono già stati svolti dall'onorevole Ruggieri, ed anche in conformità dei principii omai sanciti dal nostro Codice di commercio, il quale all'articolo 487 ha riconosciuto la nessuna serietà della nomina del custode. Le leggi speciali dovrebbero almeno armonizzare coi codici.

Il secondo emendamento mira a sancire un principio, che dovrebbe oramai avere già trovato posto o almeno trovarlo in avvenire in tutti i contratti, nei quali interviene la sovvenzione o la garanzia dello Stato.

Il terzo ha un carattere di politica opportunità, essendo per chicchessia evidente che,

tenuto conto dei modi, coi quali oggi si svolge il mercato delle azioni delle Società del genere di quelle, alle quali le Convenzioni si riferiscono, non basta sancire che la persona del direttore sia di nazionalità italiana, ma occorre essere sicuri che la medesima sia tale da assicurare che anche nelle più difficili contingenze gli interessi del paese non saranno offesi.

Il quarto emendamento infine intende a concordare la proposta della nomina degli arbitri, coi principii sanciti dalla giurisprudenza.

Oggi non è più possibile sostenere che vi sia arbitrato legale, quando il terzo arbitro sia scelto dai due nominati rispettivamente dalle due parti contendenti; e perciò abbiamo proposto che la nomina del terzo arbitro sia deferita al presidente del tribunale civile della capitale.

E ho detto.

Presidente. Ora viene un emendamento dell'onorevole Tripepi.

Voci. Domani!

Altre voci. No! Parli! parli!

Tripepi. Dirò una sola parola.

Presidente. Parli pure.

Tripepi. L'onorevole ministro ha inteso nella discussione generale un nostro collega il quale si è occupato degli approdi, che con le presenti Convenzioni vengono meno al porto di Reggio.

Ora io mi sono studiato di proporre cosa, che da una parte non aumenti sensibilmente la spesa e dall'altra rechi un certo vantaggio al porto di Reggio.

E, poichè gli approdi diretti della linea Napoli-Messina-Reggio, vengono con le presenti Convenzioni diminuiti, mi sono studiato di riportarli allo stato ed al numero in cui erano prima senza nessun aggravio. La linea Napoli-Messina, prima si spingeva fino a Catania, ed ora va fino a Siracusa, Malta e Tripoli; e poichè i piroscafi, che percorrono questa linea trovano nella loro rotta, o quasi, il porto di Reggio, ho creduto che nè le condizioni della linea sarebbero peggiorate, nè si aumenterebbe la spesa, ove questi piroscafi toccassero anche il porto di Reggio.

Il vantaggio che ne verrebbe alla provincia di Reggio sarebbe immenso, perchè si metterebbe questo porto in comunicazione più frequente con Napoli e nello stesso tempo

con gli approdi dell'Oriente. D'altra parte la spesa ed il tempo impiegato in più sarebbero minimi.

Queste semplici considerazioni mi pare che siano sufficienti per raccomandare il mio emendamento all'unanimità dell'onorevole ministro e dell'onorevole relatore.

Essi troveranno giusto che in questa condizione di cose non si privi il porto di Reggio di un approdo, il quale non aumenta il tempo del viaggio e non aumenta la spesa e per queste ragioni non essendo di danno alla Compagnia, recherà vantaggi al commercio delle Calabrie.

Presidente. Rimanderemo a domani lo svolgimento degli altri ordini del giorno.

Presentazione di una relazione.

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

Mestica. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione del disegno di legge per modificazioni alla legge 25 giugno 1882 sugli Istituti superiori femminili di magistero.

Presidente. Questa relazione sarà stampata, distribuita, e iscritta nell'ordine del giorno.

Letture di una proposta di modificazione al Regolamento della Camera.

Presidente. Fu presentata dall'onorevole Nicotera la seguente proposta di modificazione al Regolamento della Camera:

« La Giunta delle elezioni dovrà riferire alla Camera, non più tardi di un mese dalla sua nomina, su tutte le elezioni non contestate, e non più tardi di due mesi su quelle contestate.

« Verificate tutte le elezioni, qualora si trovasse eccedente il numero degli impiegati, il sorteggio dovrà essere fatto nella settimana successiva. »

Questa proposta sarà trasmessa alla Giunta pel Regolamento della Camera.

Interrogazioni.

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

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il mi-

nistro di grazia e giustizia per sapere se intenda provvedere a rendere più equa l'applicazione del Sovrano Decreto del 30 dicembre 1886, con cui si grava una ritenuta in diverse proporzioni su coloro, che godono una pensione sulle ricadenze dei terzi pensionabili nelle Mense Vescovili.

« Palizzolo. »

« Il sottoscritto domanda d'interrogare il ministro dell'interno circa le ragioni, per le quali la provincia di Avellino è stata riunita a quella di Salerno per ciò che riflette l'ufficio del medico provinciale.

« Del Balzo. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno intorno all'arresto avvenuto per errore, in Milano, del signor Giambattista Mazzoni, e al ritardo dell'autorità di pubblica sicurezza nel verificare l'identità dell'arrestato.

« Campi. »

« Il sottoscritto desidera sapere dall'onorevole ministro dell'interno se sia giunto a sua conoscenza il fatto che, in seguito a procedimenti delle autorità nell'inchiesta sui fatti di Caltavuturo, molti fra gli operai agricoli di quel paese si sieno dati alla latitanza con grave pericolo della sicurezza pubblica.

« A. Luzzatto. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno, per conoscere da lui i motivi, che hanno consigliato il divieto di pubbliche onoranze, deliberate dalle Società democratiche di Pavia a Giuseppe Mazzini e a Costantino Mantovani pel 12 marzo corrente.

« Rampoldi. »

« Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno, relativamente alla esecuzione della legge 2 luglio 1890 sull'erezione d'un monumento a Giuseppe Mazzini in Roma.

« Mordini. »

Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno a tenore del regolamento.

Rampoldi. Domando di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Rampoldi. Ho chiesto di parlare per sapere a che punto si trovano i lavori della Commissione, che fu incaricata dell'esame del disegno di legge pel pagamento degli stipendi ai maestri elementari, disegno di legge del quale la Camera decretò l'urgenza.

Presidente. Fu nominato relatore di questo disegno di legge l'onorevole Coppino. Quando egli sia presente, potrà domandare a lui stesso a che punto si trovano i lavori della Commissione.

Rampoldi. Sta bene; mi riservo di ripetere la mia domanda.

Presidente. Furono presentate due proposte di legge d'iniziativa parlamentare, l'una dell'onorevole Galeazzi e l'altra dell'onorevole Vastarini-Cresi, che saranno inviate agli Uffici per l'autorizzazione alla lettura.

La seduta termina alle 6,45.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

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

Discussione dei disegni di legge:

3. Conversione in legge di 6 Reali Decreti per autorizzare Provincie e Comuni ad eccedere il limite legale o la media triennale 1884-85-86 della sovrimposta ai tributi diretti, e autorizzazione a varie Provincie e Comuni all'eccedenza suddetta. (101) (*Urgenza*).

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

5. Provvedimenti circa la residenza della Regia Legazione in Cina. (130)

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

