

LXXXVI.

TORNATA DI MARTEDI 18 APRILE 1893

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANARDELLI.

INDICE.

Disegni di legge:	
Servizi postali marittimi (<i>Discussione</i>)	Pag. 3084
Oratori:	
DE MARTINO	3097-3107
FERRARIS MAGGIORINO	3085-89
FINOCCHIARO-APRILE, <i>ministro delle poste e dei telegrafi</i>	3087
	3089-91-93-95-3105
GIOLITTI, <i>presidente del Consiglio</i>	3107
PLACIDO	3100
PRINETTI	3092-94
TECCHIO	3103
Istituti di magistero femminile (<i>Presentazione</i> : MARTINI FERDINANDO)	3096
Giuramento dei deputati ROSPIGLIOSI e POTTINO	3077-3109
Indirizzo ai Sovrani per le loro nozze d'argento (<i>Letture</i>)	3084
Interrogazioni:	
Sciopero delle sigarifici di Napoli:	
Oratori:	
CASILLI	3079-81
FLAUTI	3079-80
LANZARA, <i>sotto-segretario di Stato per le finanze</i>	3078
	3080-81
Immobilizzazioni bancarie:	
Oratori:	
FERRARIS MAGGIORINO	3081
LACAVA, <i>ministro di agricoltura e commercio</i>	3081
Console italiano in Amburgo:	
Oratori:	
BRIN, <i>ministro degli affari esteri</i>	3082-83
PUGLIESE	3082-83
Accademia navale di Livorno:	
Oratori:	
CASALE	3114
CASANA	3114
GIOLITTI, <i>presidente del Consiglio</i>	3114-15
Proposte sull'ordine dei lavori parlamentari:	
AGNINI	3111
	3113-14-15
GIOLITTI, <i>presidente del Consiglio</i>	3110
	3112-13-14
PRINETTI	3112-13
SOCCI	3110

Relazioni:

FINOCCHIARO-APRILE: Servizio postale e telegrafico e Servizio delle Casse postali di risparmio	Pag. 3077
Votazione a scrutinio segreto	3109

La seduta incomincia alle 2 pomeridiane. **Miniscalchi-Erizzo**, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Vastarini-Cresi di giorni 5; Galimberti di 3. Per motivi di salute, gli onorevoli: Diligenti di giorni 5; Maury di 3.

(Sono congedati).

Giuramento del deputato Rospigliosi.

Presidente. Essendo presente l'onorevole Rospigliosi, lo invito a giurare. (*Legge la formula*).

Rospigliosi. Giuro.

Presentazione di documenti.

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

Finocchiaro-Aprile, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione statistica intorno al servizio postale e telegrafico per l'esercizio 1891-92, ed

altra riguardante il servizio delle Casse postali di risparmio per l'anno 1891.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro della presentazione di queste relazioni che saranno stampate e distribuite agli onorevoli deputati.

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

Non essendo presenti nè il ministro dell'interno, nè il ministro di agricoltura e commercio, verremo all'interrogazione degli onorevoli Flaùti e Casilli al ministro delle finanze sulle cause dei perturbamenti che si verificano con deplorabile frequenza fra le operaie delle manifatture dei tabacchi in Napoli. E non essendo presente l'onorevole Flaùti replicherà al ministro l'onorevole Casilli.

Do facoltà di parlare, per il ministro delle finanze, all'onorevole Lanzara sotto-segretario di Stato.

Lanzara, sotto-segretario di Stato per le finanze. Una operaia della manifattura dei tabacchi dei SS. Apostoli in Napoli, alla quale furono rifiutati 27 sigari, perchè mal fatti, ed alla quale fu imposto per penale una diminuzione di 100 sigari sulla quantità da confezionare nella giornata seguente, corse per tutti i corridoi del laboratorio, incitando le altre operaie a scioperare. E le altre operaie scioperarono.

Necessariamente a questo tumulto, avvenuto nel laboratorio, si dovette dare una causa, o per dir meglio un pretesto da parte delle operaie. Esse quindi ponevano, per riprendere il lavoro, alcune condizioni; e queste erano: 1° l'abolizione del riscontro dei sigari; 2° l'abolizione delle sacchine per la distribuzione della foglia; 3° una quota di lavoro uguale per tutte.

Sulla prima domanda non è d'uopo io mi dilunghi, perchè ciascuno intende bene che se i sigari sono mal fatti, le lagnanze dei fumatori sono giustificate.

Sul secondo capo della loro domanda, è necessario che io intrattenga la Camera circa il modo con cui la distribuzione della foglia è fatta.

In origine la foglia era distribuita, pesandola all'atto della consegna a ciascuna sigaraia. Questo sistema dava luogo a dispersioni ed a facili compiacenze e parzialità per parte

degli operai distributori; fu allora che si pensò di stabilire la distribuzione in sacchine precedentemente pesate. Se una sigaraia, a mo' d'esempio, in una giornata fa 500 sigari, nella sacchina pel lavoro del giorno seguente v'è tanta quantità di foglia, quanta è necessaria per fare 500 sigari, così se sono 550, così se sono 600.

Questo sistema procura un grande risparmio di tempo ed assicura a tutte le sigaraie un eguale trattamento; perchè ciascuna operaia alla mattina, nell'ammissione al lavoro, non fa altro che presentare il suo libretto, sul quale è scritta la quantità di sigari fatti il giorno precedente e nel medesimo tempo riceve una sacchina nella quale è la quantità di foglia corrispondente per farne altrettanti.

Quanto al terzo capo della domanda, cioè alla quota di lavoro eguale per tutte, occorre rilevare la seguente circostanza di fatto.

Molti anni fa per sovrabbondanza di produzione, ciascuna operaia non doveva confezionare più di 300 sigari al giorno, lo che permetteva anche alle meno abili di fabbricarli bene. Dopo, cresciuto il consumo, questo numero fu gradatamente ed in modo generale per tutte le sigaraie portato a 550. Orbene è ovvio che le operaie abili possono farne 550 ed anche 600 al giorno, ma v'ha di quelle che o per infermità, o per incapacità o per altro, questa stessa quantità non possono fare.

Donde, quelle che facevano una quantità minore di sigari si procuravano la differenza dalle altre, che potevano farne anche più di 600.

È evidente che per queste differenze le operaie poco abili dovevano pagare un tanto a quelle, le quali per esse lavoravano. Ciò produceva due gravi inconvenienti; il primo, che i sigari erano fatti male; il secondo, che si doveva assistere a questo continuo increscioso mercato che facevasi tra l'una e l'altra sigaraia.

Questi tre capi della loro domanda furono il pretesto dello sciopero; però è necessario avvertire la Camera e gli interroganti che questo sciopero avvenne solamente nella fabbrica di SS. Apostoli e che nell'altra di S. Pietro Martire le cose procedettero regolarmente.

Dico questo perchè la Camera possa persuadersi che quanto è successo non è stato, nè per malvolere della Amministrazione, nè per urto negli interessi delle sigaraie, ma

semplicemente perchè un'operaia, alla quale, come ho detto in principio, furono rifiutati 27 sigari, fece rivoltare l'intera manifattura. Credo di avere dato sufficienti spiegazioni agli onorevoli interroganti.

Presidente. L'onorevole Casilli ha facoltà di parlare.

Casilli. L'onorevole sotto-segretario di Stato ha ripetuto quanto l'egregio Gualtierotti, direttore della Manifattura di Napoli, mi disse pure il giorno 6 corrente. Però non ha aggiunto una cosa, che il cavalier Gualtierotti mi disse, ed è che questi avrebbe proposto al Ministero la chiusura della Manifattura, perchè le operaie, costrette dalla fame, vi sarebbero ritornate umili e pentite della rivolta fatta.

È ormai da due anni che il signor Gualtierotti dirige la Manifattura di Napoli; ebbene in questi due anni sono avvenuti quattro scioperi; due l'anno passato, uno al principio di quest'anno, e l'altro adesso.

I fatti stanno a questo modo: il signor Gualtierotti ha stabilito delle restrizioni perchè a lui pareva che le operaie guadagnassero troppo, e ciò lo ha dichiarato a me. A lui pareva che lire 2,10 che guadagnano le migliori operaie fosse troppo; e perciò, stabilendo la misura del sacchetto e permettendola, ad alcune soltanto, fino a 600 sigari, ne dà come materia prima solo per 500.

È d'uopo notare anche che la materia prima data per 500 sigari così limitatamente porta di necessità lo scarto. Questo scarto si fa in tre maniere ne' laboratori della Manifattura di Napoli: prima vi sono le vigilatrici ed i vigilatori che fanno lo scarto nella giornata di lavoro. Se lo scarto passa il 2 e mezzo per cento, le sigaraie sono obbligate alla multa di 100 sigari, cioè alla perdita di 25 centesimi qual'è appunto il prezzo di 100 sigari. Poi si va al controllo. Questo è fatto davanti a tre persone, e bisogna contentarle tutte; ed il direttore ha stabilito una certa misura per la scelta dei sigari, una certa misura per lo *sfilzo*, e tante altre di quelle sofisticherie, le quali diminuiscono la giornata delle operaie, le quali in media non guadagnano che dai 10 ai 15 soldi.

Ormai le sigaraie di Napoli sono costrette a vivere la vita più meschina che si viva, poichè nei laboratori, esse respirano un'aria niente affatto igienica, ed il loro sostentamento, a causa del meschino guadagno, è

miserrimo. Ora nelle condizioni attuali di Napoli, ove sono 65,000 disoccupati, e fra essi queste donne, per le misure di rigore del signor Gualtierotti, tutto ciò può portare a gravi conseguenze; ed io prego l'onorevole sotto-segretario di Stato di voler provvedere; perchè prima che il signor Gualtierotti fosse alla Direzione delle manifatture di Napoli, mai sono avvenuti degli scontri, dei malcontenti e dei disordini.

Io non parlerò delle parole brutte dette all'indirizzo di queste donne onestissime: non dirò delle parole brutte dette all'indirizzo degli uomini che loro appartengono: non voglio turbare la serenità di quest'Aula. Aspetto dall'onorevole sotto-segretario di Stato qualche parola di conforto per quelle povere disgraziate.

Flauti. Domando di parlare.

Presidente. Ma come si fa? Posso lasciar parlare in due sopra una stessa interrogazione?

Flauti. Ma onorevole presidente, io era il primo iscritto per questa interrogazione.

Presidente. Ma lei non era presente. Io non posso dar facoltà di parlare a due onorevoli colleghi sulla stessa interrogazione.

Flauti. Onorevole presidente, permetta che io aggiunga qualche parola.

Presidente. Ma come vogliono, ripeto, parlare in due sulla stessa interrogazione? Il regolamento non concede che cinque minuti ad uno solo.

Flauti. Almeno mi lasci fare una dichiarazione.

Presidente. La faccia.

Flauti. A me duole molto di non aver udito fin da principio le dichiarazioni fatte dal sotto-segretario di Stato; ma da quel che ho udito dalla risposta del collega Casilli, deduco che non potrei dichiararmene soddisfatto.

Mi pare che l'onorevole sotto-segretario di Stato abbia voluto restringere la questione, quasi che si fosse trattato di un solo caso, di un'unica operaia punita, di poche decine o di qualche centinaio di sigari rifiutati, o d'altre cose simili. Io lo prego di voler considerare che nella manifattura dei tabacchi di Napoli si tratta di tutto un sistema assolutamente sbagliato. Si è perduto il concetto, da chi dirige, del rispetto che è dovuto alla personalità umana, in qualunque classe si trovi. C'è inurbanità di modi, c'è turbamento dei rapporti giornalieri fra chi

dirige e chi deve ubbidire e lavora, c'è turbamento nei rapporti del lavoro. I rapporti del lavoro sono guidati da norme stabilite da questo direttore contro qualunque consuetudine locale, e che non hanno riscontro in nessuna altra manifattura dello Stato. Insomma c'è assolutamente un desiderio singolare di tormentare questa gente che lavora con una scarsissima retribuzione, che vive male, o muore presto.

Si è procurato anche di procedere ad una inchiesta, tanto per gettare polvere negli occhi. Ma non è la prima volta che si fanno di queste inchieste; se ne son fatte parecchie, e questa non darà risultati differenti da quelli che hanno dato le altre. Colui che è andato là ad esaminare lo stato delle cose non ha potuto ricevere alcuna Commissione di coloro che avrebbero voluto esporre le proprie ragioni.

È stato impedito il passo ad una Commissione pacifica di queste donne, che voleva esporre le loro lagnanze; si sono adoperati gli agenti di pubblica sicurezza per impedire gli attruppamenti; e si tratta di un migliaio di donne le quali hanno mariti, come ricordava l'onorevole Casilli, disoccupati, in un momento in cui tutto dovrebbe consigliare la calma.

Io mi rendo ragione dell'esigenza della disciplina, ma non credo che una disciplina, anche severa, debba essere esercitata senza quel rispetto che è guarentigia dell'autorità. E quello che succede nella manifattura dei tabacchi di Napoli, lungi da fare acquistare forza all'autorità, non può che fargliela perdere.

Ho anche paura...

Presidente. Insomma mi pare che non sia più una dichiarazione che fa, onorevole Flaùti.

Flaùti. Una parola sola ed ho finito.

Ho paura che se il Governo non provvede energicamente, il contegno di questo direttore dei tabacchi possa peggiorare le condizioni presenti.

Presidente. L'onorevole sotto-segretario di Stato per le finanze ha facoltà di parlare.

Lanzara, sotto-segretario di Stato per le finanze. Io devo rettificare una circostanza di fatto addotta dall'onorevole Casilli.

Rispondendo alle mie parole, egli ha asserito che le operaie della manifattura di Napoli non arrivano a guadagnare che 50 centesimi al giorno.

Ora questo non è esatto...

Flaùti. Ma questa è una piccola questione; non è la grossa!

Lanzara, sotto-segretario di Stato per le finanze. Ora vengo alla questione grossa.

Queste operaie sono 1200 e non fanno che sette ore al giorno di lavoro. Di queste operaie il 30 per cento lavora 600 sigari al giorno ed ha lire 2,10, cioè, 0,70 per ogni chilogramma convenzionale; il 45 per cento lavora 550 sigari ed ha lire 1,93; il 13 per cento fa 500 sigari ed ha 1,75; il 9 per cento fa 400 sigari e guadagna 1,40; il rimanente, cioè 13 operaie, che corrisponde all'1 per cento, lavora 300 sigari al giorno ed ha lire 1,05. Il guadagno medio generale è di circa lire 1,85.

Debbo aggiungere che una volta le più anziane facevano da *guardascialli* ed erano retribuite dalle sigaraie, mercè la consegna di una quantità corrispondente di sigari. Ora a questo fu rimediato, poichè le anziane furono messe a riposo con un conveniente assegno.

Dunque, come vede l'onorevole Casilli, la media del guadagno di queste operaie non è di 10 soldi al giorno com'egli diceva.

In quanto allo scarto dei sigari io faccio appello a tutti coloro, nella Camera, che hanno la virtù o il vizio di fumare, perchè dicano se questi sigari sono bene confezionati. E se son fatti male quale ne è il rimedio?

Io credo che il rimedio principale sia quello del rifiuto di tutti i sigari che le operaie per avidità di guadagno non confezionano bene.

L'onorevole Flaùti d'altra parte diceva che le operaie delle manifatture di Napoli sono considerate peggio delle operaie d'altre manifatture. Questo io lo contesto...

Flaùti. È questione d'umanità.

Lanzara, sotto-segretario di Stato per le finanze. Io lo contesto, perchè se fosse vero il reclamo delle operaie della manifattura di Sant'Apostoli lo sciopero sarebbe avvenuto anche in quella di San Pietro Martire. Non è quindi una manifestazione d'interessi legittimi che quelle operaie pretendono sieno stati manomessi dall'Amministrazione. Tutt'altro. Ed è perciò che il provvedimento di chiudere la manifattura fu bene inteso; non di certo, come affermava l'onorevole Casilli, per obbligare le sigaraie a ritornare per forza al lavoro.

Casilli. Sono parole sue: *le costringerò a capitolare per fame...*

Lanzara, *sotto-segretario di Stato per le finanze*. Ma io posso assicurare l'onorevole Casilli che non è questione del direttore: guardi un poco più giù e vedrà che c'è un esercito di usurai, che soffiano nel fuoco e provocano lo sciopero, perchè da questo tragico profitto.

Io prego l'onorevole Casilli a far uso di tutta la sua influenza e di tutto il suo buon volere, onde si accerti che le cause dello sciopero sono da ricercarsi negli strati più bassi...

Casilli. Sono opera del Governo stesso quelle cause.

Lanzara, *sotto-segretario di Stato per le finanze*. Non v'è colpa del Governo, il quale certamente in questa circostanza ha fatto uso di tutta la indulgenza possibile.

Casilli. Domando di parlare.

Presidente. Ma non è possibile: sono 20 minuti che si discute quest'interrogazione.

Casilli. Ma io debbo replicare perchè il sotto-segretario di Stato è malamente informato.

Presidente. Ma non è possibile!

Casilli. Ma nelle manifatture di Napoli, deve sapere, onorevole Presidente, ed è necessario che la Camera lo sappia, vi sono dei capi-riparto, i quali non fanno che maltrattare ed ingiuriare tutto il santo giorno quelle disgraziate donne... (*Oh! Oh! — Rumori*)

Presidente. Insomma io non posso lasciarla continuare. Ella non ha più facoltà di parlare.

Quest'interrogazione è esaurita.

Casilli. Allora io cedo, signor Presidente, alla volontà sua.

Flauti. Vuol dire che la interrogazione sarà mutata in interpellanza.

Presidente. Viene ora la interrogazione dell'onorevole Maggiorino-Ferraris al ministro di agricoltura e commercio « se accetti e faccia sue le valutazioni circa le immobilizzazioni, le sofferenze e le perdite di ciascuna singolare banca, contenute nelle ispezioni presentate al Parlamento. »

L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Lacava, *ministro di agricoltura e commercio*. L'onorevole Maggiorino Ferraris sotto la modesta forma di una interrogazione domanda una cosa di grande importanza, e cioè se il ministro di agricoltura e commercio « accetti

e faccia sue le valutazioni circa le immobilizzazioni, le sofferenze e le perdite di ciascuna singolare Banca, contenute nelle ispezioni presentate al Parlamento. »

Io non darò certamente all'onorevole Ferraris una risposta completa, ma spero con essa almeno di sodisfarlo.

La interrogazione si riferisce alle più grandi questioni che possano sollevarsi intorno ai risultati dell'avvenuta ispezione e la discussione che ne potrebbe avvenire sorpasserebbe certamente i confini della interrogazione medesima.

Di più l'onorevole Ferraris sa che appena pubblicati i documenti della ispezione il Governo si affrettò a presentare un disegno di legge sulle Banche, il quale è ora allo studio di una Commissione parlamentare, e che fra non molto verrà innanzi alla Camera. Sarà allora il momento opportuno di discutere ampiamente tutto l'obbietto della sua interrogazione.

Ma oggi, come oggi io pregherei l'onorevole Ferraris di voler rimandare tale discussione che invero sarebbe prematura e che certo sorpasserebbe, come egli stesso ne deve convenire, i limiti di una interrogazione.

Presidente. L'onorevole Ferraris ha facoltà di parlare.

Ferraris Maggiorino. L'onorevole ministro di agricoltura e commercio, pur adoperando molta cortesia, si è astenuto dal rispondere alla mia interrogazione. Lo ringrazio, inquantochè io stesso comprendo perfettamente la riserva sua. Egli oggi non si crede in grado di poter manifestare una opinione precisa sui documenti che sono stati presentati alla Camera, e desidera che il giudizio della Camera si formi piuttosto in seguito ad una larga discussione, che egli ritiene necessaria più tardi.

Posta così la questione, è evidente che, per oggi, il Governo non assume alcuna responsabilità relativamente alle valutazioni che sono contenute nelle relazioni degli ispettori; e, per conseguenza, resta libero ad ognuno di noi il giudicarle nel modo che crederà più opportuno.

Io credo che questa discussione sia tanto più necessaria, in quanto che (sarà l'effetto d'una combinazione, sarà l'effetto di altre cause) a me, come a non pochi, è parso questo: che i criteri che i singoli ispettori hanno adoperato nell'esame delle varie Banche, siano

piuttosto diversi; e (vuoi per combinazione, vuoi per altre cause) le tinte siano notevolmente aggravate sui Banchi meridionali, e siano notevolmente rischiarate sulla Banca Nazionale. Quindi nel paese si è formata una impressione che io credo decisamente erronea e dannosa al credito pubblico: che i Banchi meridionali, cioè, si trovino in una condizione molto peggiore di quella in cui versano in realtà.

Ma basta esaminare con imparzialità e con uniformità di criterii le stesse relazioni degli i pettori, e spogliarle di alcuni giudizi pessimisti che avrebbero fatto meglio a non emettere, per comprendere che la situazione dei Banchi di Napoli e di Sicilia (tolte le due Banche toscane, tolta la Banca Romana) è ancora la situazione migliore di tutti gli Istituti di emissione, ed è notevolmente migliore della situazione della Banca Nazionale.

Ma, come ho premesso, mi riserverò di entrare in questo argomento in una discussione che vorrei prossima.

Non potrei, però (e me lo perdoni l'onorevole ministro), accettare il suo desiderio, per quanto espresso in forma cortese, di differire codesta discussione fino a quando si esamini il disegno di legge sulle Banche. La ispezione e il disegno di legge sulle Banche sono due Atti parlamentari essenzialmente distinti. La ispezione, annunciata al Parlamento, fu presentata al Parlamento. È consuetudine del Parlamento nostro, come di altre Assemblee politiche, che sia in libera facoltà di ogni deputato di discutere gli Atti che ad esso sono presentati. Se l'onorevole ministro accetta questa discussione in un breve termine, io mi pongo a sua disposizione per la data che gli parrà più opportuna; se l'onorevole ministro, contro il mio desiderio, differirà questa discussione fino a quando egli ha detto, io, naturalmente, non posso fare alcuna proposta, trattandosi soltanto di una interrogazione; ma mi riservo, secondo quanto mi consente il regolamento della Camera, di ritornare sull'argomento in una prossima occasione.

Presidente. Così è esaurita questa interrogazione.

Un'interrogazione dell'onorevole Spirito è differita.

Viene ora un'interrogazione dell'onorevole Pugliese al ministro degli esteri: « Sulla condotta tenuta dal Consolato italiano di Am-

burgo a riguardo di alcuni poveri lavoratori italiani. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro degli affari esteri.

Brin, ministro degli affari esteri. Il fatto è questo: cinque operai appartenenti alla nostra emigrazione temporaria si presentarono al Regio Consolato di Amburgo domandando di essere rimpatriati a spese del Governo.

Il regolamento consolare accorda il gratuito rimpatrio, ai soli operai che, trovandosi senza mezzi, siano anche inabili al lavoro; prescrizione molto ragionevole, perchè altrimenti, nell'enorme nostra emigrazione temporaria, se tutti gli operai potessero farsi rimpatriare a carico del Governo, si andrebbe incontro a spese ingenti. Il console, attenendosi a questa prescrizione, fece sapere agli operai che non poteva accogliere la loro domanda.

I cinque operai insistettero anche in un modo poco corretto, ed il console li fece allontanare dal consolato.

Suppongo che a questo incidente si riferisca l'interrogazione dell'onorevole Pugliese. Il Governo non può che approvare la condotta di quel console.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pugliese.

Pugliese. I fatti di Amburgo non sono così semplici come l'onorevole ministro crede, nè posso essere soddisfatto che egli, di facile contentatura, si sia dichiarato contento della condotta del nostro rappresentante.

In Amburgo, fin da quando fu mandato via il console di carriera, la nostra Italia non è stata più convenientemente rappresentata e la nostra colonia non fu più tutelata nei suoi legittimi interessi. In Amburgo se si fa una festa nazionale il console è assente in spirito ed in persona; se avviene una sventura egli non se ne prende alcun pensiero, non si cura di nulla. Informi il fatto di quel capitano che si uccise sopra una nave italiana, e per la cui morte il verbale fu fatto redigere nella bottega di Don Antonio di professione Bording-Master.

In Amburgo quattro italiani poveri, morienti di fame, si recarono alla casa italiana, che è la casa del console, a cercare un tozzo di pane, e quello che risulta dalle mie informazioni è questo: che non il console il quale come sempre era assente, ma alcuni agenti suoi, li afferrarono e li inviarono al-

l'ufficio di polizia prussiano, dove furono fotografati e tenuti in arresto, illegittimamente per 24 ore, e poscia furono espulsi, come se fossero malfattori.

Domando quindi all'onorevole ministro degli esteri: a che dobbiamo pagare agenzie ed uffici consolari, quando i poveri operai italiani devono avere questo trattamento lontani dall'Italia? Le cose non vanno bene lassù, onorevole ministro. Ella farà cosa utile e grata al paese se ripristinerà l'antico ufficio consolare, e manderà un console di carriera, perchè i nostri interessi in Amburgo non sono lievi e la nostra colonia merita considerazione.

E qui mi permetto di ritoccare un antico argomento. Che speranza possiamo aver noi italiani di vederci ben rappresentati all'estero quando, per esempio, in Amburgo abbiamo affidato la tutela dei nostri interessi, la difesa dei nostri diritti, la cura dei nostri concittadini, ad un austriaco il quale non va mai negli uffici del consolato? È un'ottima persona per l'Austria, ma dell'Italia s'incarica punto.

Noi italiani non possiamo sconvenire essere un non senso affidare la nostra rappresentanza e la tutela dei nostri interessi ai consoli stranieri e specialmente ai consoli di certe nazioni fra cui gli antagonismi sono vivi ed irriducibili.

Non è possibile che un austriaco possa rappresentare bene l'Italia e tutelare gl'interessi di una colonia italiana. (*Rumori — Approvazioni all'estrema sinistra*).

Invito l'onorevole ministro a non affidare più la tutela dei diritti dei nostri concittadini se non ad italiani di mente, di cuore e di nazione. È meglio non avere ufficio consolare in terra straniera anzi che essere costretti a vedersi rappresentati da chi non ha sentimenti e nazionalità italiana.

Brin, ministro degli affari esteri. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Brin, ministro degli affari esteri. Io aveva risposto all'onorevole Pugliese sul fatto specifico a cui egli aveva accennato.

L'onorevole Pugliese ha ora detto che i cinque operai si erano presentati al Consolato per domandare un pezzo di pane.

Invece a me risulta che quelli erano operai di Udine, di quelli che emigrano tutti gli anni per cercare lavoro, e che domandavano di essere rimpatriati a spese del Governo.

Ma il console, attenendosi alle prescrizioni precise del nostro regolamento consolare, fece loro conoscere che non poteva assumersi la spesa.

La Camera comprenderà che se il Governo dovesse provvedere al rimpatrio di tutti gli operai che emigrano temporaneamente all'estero, si andrebbe incontro ad una spesa fortissima.

Vengo alla questione del Consolato di Amburgo.

È un fatto che, in addietro, l'Italia aveva in Amburgo un console di carriera; ma è anche un fatto che qui nella Camera, anche in recenti occasioni, alcuni deputati hanno ripetutamente invitato il Governo a diminuire i nostri Consolati di carriera in Europa, in Oriente ed in America.

Mosso da questo concetto il Ministero precedente divisava di abolire il consolato di carriera in Amburgo riducendolo ad un semplice consolato di seconda categoria. Intanto era lasciato vacante il posto, essendosene affidata la reggenza ad un agente.

Debbo però dire alla Camera che, avendo fatto ristudiare la questione anche dal nostro ambasciatore a Berlino, mi sono convinto che essendo Amburgo uno dei primi porti commerciali, i nostri interessi con quel porto sono tali, da richiedere la presenza di un console di carriera. Al che sarà fra poco provveduto.

Pugliese. Mi permetta, onorevole presidente, poichè ho parlato solo due minuti e sono quindi in credito di altri tre, di rettificare un fatto.

È facile all'onorevole ministro degli esteri difendere l'agente consolare quando mette male la questione.

Io non l'ho posta come l'ha posta lui, cioè che ogni cittadino italiano trovandosi all'estero debba essere rimpatriato a spese dello Stato.

Un giorno forse potrà essere posta così e forse potrà essere risolta in senso affermativo quando si è poveri e senza lavoro; ma ora la questione è ben diversa.

Quei poveri operai non si presentarono al consolato per chiedere il rimpatrio a spese nostre, ma si presentavano per chiedere un tozzo di pane, perchè erano morenti di fame e senza lavoro.

Queste sono le informazioni, su cui l'onorevole ministro era chiamato a dare una soddisfacente risposta.

E se questi sono i fatti, mal fa a mara-

vigliarsi che io mi scaldi (poichè ogni volta che parlo dice che mi scaldo); perchè ciò avviene per natural temperamento e perchè l'argomento fa veramente riscaldare l'animo. Egli nato in clima freddo parla freddo, io nato presso ai vulcani parlo caldo. L'argomento poi è tale da giustificarmi.

Quei poveri arrestati, secondo le relazioni avute, « facevano pietà! Piangevano al pensiero di sentirsi maltrattati come malfattori, ed esser costretti a stare in arresto, mentre non avevano fatto altro che chiedere un pezzo di pane! Ecco i fatti. » Ed in qualunque modo se anche si fossero presentati al Consolato non per chiedere un tozzo di pane, sibbene per chiedere rimpatrio, chi può mai approvare il trattamento che ebbero? Furono in nome del rappresentante della loro patria inviati all'ufficio di polizia, e quivi fotografati, e dopo essere stati fermati in arresto, espulsi come malfattori.

Giudichi il paese se quel console operò con sentimento di morale, di giustizia e di italianità; e se questa è politica estera e coloniale degna di noi.

Letture della proposta d'indirizzo ai Sovrani per le loro nozze d'argento.

Presidente. L'ordine del giorno reca la lettura della proposta d'indirizzo della Camera ai sovrani in occasione delle loro nozze d'argento.

Invito l'onorevole Coppino a recarsi alla tribuna per darne lettura.

Coppino legge. (*Segni d'attenzione*).

SIRE E GRAZIOSA REGINA,

A Voi, figliuoli dei Re, che per la indipendenza e la libertà della patria posero l'anima e la vita, offriamo riverente ed affettuoso il saluto della Nazione.

Non può essere contenuta dentro queste anguste pareti, che la lealtà onora, fa benedette una bontà non ismentita mai, ed ogni gentilezza abbellisce, la commemorazione del giorno sacro alla famiglia: molto più lungi si estende la festa dei pensieri e delle opere, nelle quali pel corso di cinque lustri si acconunarono due anime elette.

Nè da oggi si impara quanta fede manterrano le promesse del giorno dei Vostri sponsali, giorno ognora presente, per la nobile successione dei fatti che questa nostra

Roma mirabilmente compendia, e per la vista del Principe, il quale da nessuna parte può trarre esempi migliori di fede e di valore che da Voi, o Re; da nessuna parte più vive ispirazioni a ogni cosa bella e gentile che dalla mente e dal cuore della nostra Regina.

Comuni avemmo le gioie e i dolori, e la vicenda dei casi egualmente sentiti fu suggello di quella devozione che la memore Italia Vi attesta ora, Vi serberà sempre.

Di mezzo al plauso echeggiante lungo la Vostra via, tendeste l'orecchio al gemito degli infelici, e un alto senso di pietà Vi trae verso di loro. Comprendono i popoli la grandezza del Re, che vuole pei robusti il lavoro, pei deboli l'aiuto.

La patria è orgogliosa di Voi, verso i quali mira festosamente accorrere potenti Sovrani e Rappresentanti di generose Nazioni, e nelle ricambiate accoglienze sente quanta sia la dignità Vostra e la sua, e delle speranze avvivate per la concordia e la prosperità delle genti, è riconoscente a Voi, è riconoscente ai grandi Ospiti Vostri.

Da questa nobiltà di ricordi, dall'affetto degl'Italiani, dal plauso universale sorge l'augurio:

Quando ritornerà questo giorno solenne, al saluto del popolo si mescano amorevoli le voci dei Vostri Nipoti educati dagli Avi al culto della libertà e della grandezza d'Italia. (*Vive approvazioni*).

Presidente. Pongo a partito questo indirizzo che sarà presentato come fu stabilito.

(*È approvato*).

Discussione delle Convenzioni marittime.

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Convenzioni per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi (Emendato dal Senato).

Si dia lettura del disegno di legge.

Miniscalchi, segretario, legge. (*Vedi Stampato n. 2 B*).

Presidente. La discussione generale è aperta. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferraris Maggiorino, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a stabilire nella convenzione complementare, di cui all'articolo 2, che la quota d'ammortamento della

flotta iscritta nel bilancio della Navigazione Generale sia per 4 milioni all'anno interamente devoluta, per la durata dei contratti, alla costruzione di nuovi piroscafi, anche per servizio ausiliario della marina da guerra e passa all'ordine del giorno. »

Ferraris Maggiorino. Interprete del desiderio di molti dei nostri colleghi, di porre oggi termine a questa discussione, e per un riguardo verso altri che intendono largamente discutere la questione dei compartimenti, io mi limiterò a brevissime considerazioni, e prego l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi di volermi cortesemente consentire di ritornare in altra occasione su questo argomento.

Col nuovo disegno di legge che ci viene innanzi, le antiche Convenzioni sono prorogate per un termine non maggiore dell'anno corrente, cioè per non oltre otto mesi. Al Governo intanto si concedono determinate facoltà, e dell'esercizio ch'esso potrà fare di queste facoltà si potrà ampiamente discorrere in occasione del bilancio della marina o di quello delle poste e dei telegrafi. Perciò oggi, desiderando di non prolungare questa discussione, sarò brevissimo.

Anzitutto una domanda pregiudiziale. È stato presentato all'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi, ed è stato distribuito ai singoli deputati, un memoriale a stampa col quale la Società di Navigazione Generale respinge sdegnosamente le modificazioni proposte dal Senato; le chiama lesive del suo credito ed afferma che sarebbe atto di leggerezza per parte sua l'accettarle. Siccome nel disegno di legge che ci sta dinanzi sono state accolte quelle modificazioni che la Società di Navigazione Generale dichiarava di respingere, sorge una questione pregiudiziale: se cioè l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi si sia accertato del preventivo consenso della Navigazione Generale a questo disegno di legge.

Perchè sarebbe opera veramente inutile da parte nostra discutere ed approvare Convenzioni che la Navigazione Generale poi non accettasse. E qualora la Navigazione Generale le accetti, come mi fa credere il semplice fatto di questa discussione, io prego l'onorevole ministro di trarre argomento dalle sdegnose dichiarazioni della Navigazione Generale per convincersi, che nei prossimi negoziati che dovrà intavolare con questa So-

cietà, quanto sarà maggiore la sua fermezza tanto saranno maggiori i vantaggi che potrà ottenere nel pubblico interesse. Ed a sua volta il Parlamento saprà ben d'ora innanzi qual valore debba attribuire a coteste proteste, le quali, per giunta, sono state presentate in una forma poco conveniente.

Il secondo punto sul quale desidero qualche informazione è quello delle tariffe. L'onorevole ministro, nella passata discussione, ci ha dichiarato che il lavoro delle tariffe era pressochè al termine, e che l'avrebbe in breve tempo mandato alle Camere di commercio per i loro pareri, presentando contemporaneamente alla Camera una relazione sul lavoro stesso.

Io prego l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi di volermi dire a qual punto si trovi ora codesto lavoro e quando egli spera di poterne presentare alla Camera la relazione.

E riguardo a queste tariffe, io non ho che a vivamente rallegrarmi che il Senato, cancellando il secondo capoverso dell'articolo 64, abbia fatto piena ragione ai desiderii che furono qui manifestati dagli onorevoli Bettolo e Tortarolo, da me e da altri, che, cioè, fossero impediti quei subiti ribassi e rialzi di tariffa, che avevano lo scopo precipuo di eliminare la concorrenza della libera navigazione e di far pesare più tardi sui commercianti gli effetti di codesti rialzi e ribassi, che anche l'onorevole Cocco-Ortu aveva molto giustamente censurato nella sua relazione, ispirata, come dissi altra volta, a sensi di equità.

È opinione di molti che il Senato si sia limitato a modificare in qualche parte secondaria le Convenzioni che ci stanno dinanzi. A mio avviso, invece, il Senato ha fatto opera di molta importanza: perchè bisogna distinguere nettamente le *convenzioni* da ciò che costituisce invece la concessione. Or bene il Senato ha lievemente modificato le Convenzioni, ma ha interamente annullato la concessione dei servizi marittimi, qual era fatta prima; ha prorogato di otto mesi le antiche Convenzioni ed ha autorizzato il Governo, sotto determinate condizioni, ad addiventare ad una nuova concessione.

Quindi l'opera del Senato è importante, ed altamente innovatrice; ed io me ne compiaccio, in particolar modo, perchè nella questione del materiale, come nella questione dei

mezzi finanziari della Società, benchè sotto forma lievemente diversa, esso ha implicitamente accettato le proposte che noi avevamo presentate.

Per conseguenza, io spero che i nuovi patti risponderanno ai nostri desiderii assai meglio di quello che non vi rispondessero gli antichi.

E mi compiaccio altresì che il Senato abbia rifiutato la sua approvazione alle concessioni con tanto tatto e con tanto riguardo, da consentire all'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi di adagiarsi ai nuovi patti. E siccome questo era anche il nostro desiderio, in quanto che non eravamo mossi da alcun spirito politico, così ce ne ralleghiamo doppiamente.

Ed ora una brevissima considerazione di carattere finanziario a giustificazione del mio ordine del giorno.

Ho, nelle precedenti discussioni, espresso il dubbio che il bilancio della Navigazione Generale non posasse sopra basi stabili, che, in una parola, il valore d'inventario del suo materiale non corrispondesse al suo valore reale; che, per di più, una parte di questo materiale fosse così antiquato e in gran parte ammortizzato, come, disse l'onorevole relatore Cocco-Ortu, da esporci al pericolo di non aver più una flotta mercantile, se non si provvede energicamente alla riproduzione del naviglio.

Le risposte che vennero dalla stessa Navigazione generale non escludono minimamente questo dubbio. Nella sua memoria il direttore generale della Società comincia dal dichiarare che, per le nuove Convenzioni, saranno scartati dal servizio 18 dei piroscafi vecchi, i quali nella recente memoria figurano come piroscafi in eccesso e fuori delle linee sovvenzionate; ma in una precedente memoria dello stesso direttore generale, in numero di dieci, figurano nei servizi sovvenzionati. Cosicchè abbiamo in questo breve intervallo di tempo ottenuto questo notevole vantaggio: che lo stesso direttore generale cominciasse a preannunciare che dieci dei piroscafi, i quali, specialmente sulle linee della Sicilia, della Sardegna, di Tunisi e di Tripoli, avevano dato luogo a tante lagnanze, saranno d'ora innanzi scartati dal servizio.

È un vantaggio di cui prendiamo atto molto volentieri.

In secondo luogo, per un'altra diecina circa

di piroscafi, la Società di Navigazione promette di riformare le macchine o le caldaie; ed anche questo è un nuovo miglioramento che noi dobbiamo alla resistenza che in questa Camera, e più ancora in Senato, le Convenzioni hanno trovato.

In quanto alla restante parte del materiale, esso dovrà essere assoggettato ad alcune prove secondo istruzioni da emanarsi dal ministro delle poste e dei telegrafi e da quello della marina. I risultati saranno presentati alla Camera e sarà allora il caso di discuterne. Ma è evidente che, quanto più si riduce il materiale della Navigazione Generale, tanto più crescono le preoccupazioni intorno al valore della flotta di codesta Società.

Non vi è che un rimedio ed è quello di trarre profitto dell'articolo 46 dello Statuto sociale, in base al quale la Società pone in ogni esercizio in bilancio una quota di oltre 4 milioni di lire all'anno per l'ammortamento della flotta e le riparazioni straordinarie del materiale.

Finora codesta quota di ammortamento ha servito specialmente al pagamento di vecchie passività, ed è per questo che la Società non ha aumentato il suo materiale di nuovi piroscafi corrispondenti ai progressi recenti.

Il nuovo articolo 49 dello Statuto dà facoltà di rivolgere questi 4 milioni sia alla costruzione del nuovo materiale sia al rimborso delle azioni. Ora vedono il Governo e la Camera la grande importanza che ha questa alternativa. Se la quota di ammortamento servirà alla Società per rimborsare le sue azioni, essa potrà più o meno male continuare i servizi, ma alla fine delle Convenzioni l'Italia non avrà più una marina mercantile. Se invece la quota sarà rivolta alla costruzione di piroscafi postali di grande velocità od anche di carico commerciale, in capo a quindici anni l'Italia avrà una discreta marina mercantile e nel termine di venti anni, che è la base di tutto l'ordinamento finanziario della Società Generale di Navigazione, questa potrà se non totalmente, almeno nella maggior parte ricostituire la sua flotta.

È per questo che io ho presentato un ordine del giorno, il quale indica chiaramente quale sia il mezzo con cui la Società, se non totalmente, almeno nella maggior parte, potrebbe ricostituire il naviglio. Ed ora finisco, perchè voglio mantenere la promessa fatta di essere breve.

Mi permetta soltanto l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi di rivolgergli una domanda.

La Camera, pressochè unanime, consentì nelle parole con le quali l'onorevole presidente della Camera e l'onorevole presidente del Consiglio, redarguirono ieri un nostro collega che, in una interrogazione adoperò parole che parvero, e giustamente parvero, offensive al carattere nazionale dell'esercito italiano.

Oggidi, la Navigazione Generale Italiana dirige « a Sua Eccellenza il ministro delle poste e dei telegrafi » un memoriale in cui, alludendo chiaramente, benchè indirettamente, alle opinioni che furono manifestate in questa Camera, adopera le espressioni di « detrattori e denigratori. »

Se questo memoriale fosse stato semplicemente pubblicato dalla Società non me ne sarei in modo alcuno occupato: perchè ho discusso apertamente e di fronte non gli uomini (che non li conosco), ma i metodi ed i criteri di amministrazione di quella Società, e non saranno mai parole di questa specie, delle quali altamente mi rido, le quali mi potranno rimuovere anche, per un momento solo, dalla mia linea di condotta.

Io ho parlato a fine di bene ma a viso aperto, come hanno fatto gli altri miei colleghi; ci attacchino anch'essi a viso aperto. Le nostre opinioni le abbiamo manifestate qui ed anche fuori di qui, ove non eravamo protetti dalla prerogativa parlamentare; se essi nelle nostre opinioni trovano alcunchè che violi i loro diritti, ci traducano avanti ai tribunali del paese, in cui abbiamo fiducia, e noi saremo lieti di comparirvi, sempre che ci lascino intera la facoltà della prova; e, se avremo torto, lo riconosceremo. Ma, quando si tratta di una memoria ufficialmente distribuita alla Camera... (*Interruzioni a sinistra*). Sì, ufficialmente distribuita alla Camera! Fu distribuita in tutti i cassetti; ed io l'ho presa nel mio cassetto; di una memoria ufficialmente presentata al ministro delle poste e dei telegrafi, io domando se l'onorevole ministro ne possa accettare la responsabilità e la solidarietà. Se l'onorevole ministro mi dicesse (il che non è ed io affermo che non è, e parlo a fronte alta dinnanzi a quelli che mi attaccano), se l'onorevole ministro mi dicesse che quelle parole si riferiscono ad uomini, che non sono qui dentro, e ad opinioni espresse fuori di qui, io domanderei allora se l'onorevole ministro po-

trebbe accettare la responsabilità e la solidarietà d'un linguaggio che colpirebbe individui a noi estranei e che non sono ugualmente in grado di difendersi personalmente.

Io ho il massimo rispetto verso tutti; ho difeso, e difendo a viso aperto, quelli che mi paiono, a diritto od a torto, i pubblici interessi. Coloro che ci attaccano, facciano altrettanto: comincino dal dimostrare che sono disinteressati come lo siamo noi: perchè se si portassero dinnanzi al pubblico i loro lucri diretti ed indiretti, vedrebbero bentosto come si modificherebbe l'opinione della Camera in riguardo delle presenti convenzioni.

Basti notare che, secondo l'atto di costituzione della Società nel 1881, era stabilito che i due capi di compartimento avessero per tutta la durata delle convenzioni marittime uno stipendio di 100,000 lire all'anno ciascuno!

Ecco uno dei modi in cui si sono spese le risorse della Navigazione Generale! Ecco perchè il suo materiale è in cattive condizioni, e non fu rinnovato come doveva esserlo!

Ora quando queste Società dimostrano di saper fare i pubblici interessi in questo modo, io domando se possono tenere un tale linguaggio di fronte a coloro che qui portano liberamente le proprie opinioni. Chieggo, quindi all'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi se accetta la responsabilità e la solidarietà di un siffatto linguaggio.

Voci dal banco della Commissione. Ma che c'entra il ministro?

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

Finocchiaro-Aprile, ministro delle poste e dei telegrafi. Poichè nessun altro oratore ha chiesto di parlare nella discussione generale, risponderò alle domande che mi ha indirizzato l'onorevole Maggiore Ferraris.

L'onorevole Ferraris, innanzi tutto, mi ha domandato se la Società di Navigazione Generale italiana accetta le condizioni e le modificazioni che il Senato del Regno ha introdotto nel disegno di legge.

Rispondo che ho qui dinnanzi una dichiarazione sottoscritta dai rappresentanti della Società, con la quale le condizioni e gli emendamenti introdotti dal Senato, sono accettati senza eccezione.

Sulla domanda poi dell'onorevole Ferraris che riguarda le tariffe non ho che a ripetere le dichiarazioni che ebbi l'onore di fare alla Ca-

mera la prima volta che si discusse questo disegno di legge.

Le tariffe sono già pronte. Non occorre che di concretare alcune proposte, e definire alcuni punti speciali; dopo di che il Governo comunicherà le proposte della Commissione, che si è occupata di questo argomento, alle Camere di commercio, e presenterà al Parlamento una relazione sul lavoro che è stato compiuto.

L'onorevole Ferraris Maggiorino affermò che in sostanza il Senato, colle modificazioni introdotte nella legge, annullò le Convenzioni che erano state concluse, dando facoltà al Governo di fare una nuova convenzione. Ciò non è esatto. Il Senato del Regno non ha introdotto nelle Convenzioni che alcuni emendamenti di secondaria importanza.

Ha accettato il concetto di massima delle sovvenzioni, il complesso delle linee e dei servizi, la spesa proposta, la durata delle Convenzioni; insomma tutto quello che costituisce l'economia dei contratti.

Le modificazioni perciò introdotte dal Senato riguardano più la esecuzione della legge che i contratti.

Infatti, essendo stabilito nei capitolati l'obbligo dell'ispezione del materiale, il Senato ha creduto che questa ispezione dovesse eseguirsi prima che la legge entrasse in vigore, come condizione per l'esecuzione delle Convenzioni. Il Governo non aveva alcuna ragione per opporsi, trattandosi della anticipata esecuzione di ciò che per patto espresso era stato convenuto fra le parti.

L'onorevole Ferraris ha notato, con compiacimento, che in una memoria, della quale ci occuperemo fra breve, la Società ha dichiarato che diciotto dei suoi vecchi piroscafi sarebbero stati radiati ed esclusi dai servizi sovvenzionati. Ma questo sarebbe avvenuto lo stesso al momento in cui doveva applicarsi l'articolo 22; in quanto che allora si sarebbe facilmente constatato che quei piroscafi non erano idonei al servizio.

Quindi la dichiarazione della Società non giustifica le meraviglie dell'onorevole Ferraris.

Altre due cose egli ha rilevato. La prima si riferisce al bilancio della Navigazione Generale italiana, in ordine al quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a stabilire nella Convenzione complementare, di cui al-

l'articolo 2, che la quota d'ammortamento della flotta iscritta nel bilancio della Navigazione Generale sia per 4 milioni all'anno interamente devoluta, per la durata dei contratti, alla costruzione di nuovi piroscafi, anche per servizio ausiliario della marina da guerra, e passa all'ordine del giorno. »

Anzi tutto l'onorevole Ferraris pare non abbia avuto presente che il testo dell'articolo 2 della legge indica chiaramente il contenuto e i limiti della Convenzione complementare che deve essere stipulata.

Non si tratta di fare una nuova Convenzione, la quale rimetta in discussione i patti stabiliti nel contratto; ma bensì di concludere una Convenzione complementare, con la quale la Società si deve obbligare ad adempire a tutto ciò che è prescritto negli articoli 2 e 3 della legge in ordine all'ispezione, alla valutazione della spesa richiesta dalle riparazioni straordinarie e all'impegno assunto di dimostrare al Governo come intenda provvedere alla somma occorrente.

Ma, venendo all'ordine del giorno, parmi che l'onorevole Ferraris non abbia tenuto conto che l'ammortamento della flotta è stato finora determinato sul valore d'origine del materiale, e che vi si destina, secondo lo statuto della Società, il 5 per cento, deducendovi le riparazioni straordinarie ed altre straordinarie eventualità. In forza di ciò la deduzione annuale si risolve in circa lire tre milioni e 500 mila; e per effetto di essa la flotta attuale, che in origine costò 84, è ridotta oggi, come dal bilancio dell'ultimo esercizio, a 57 milioni 793.000.

Così la quota destinata nel 1891-92 per l'ammortamento in lire 4,212,524, equivalente al 5 per cento sul prezzo di origine, è stata assegnata per 3 milioni e 500 mila lire in diminuzione del valore della flotta; in lire 722,524 per le riparazioni straordinarie.

A me pare che l'onorevole Ferraris non tenga abbastanza conto del modo come questo 5 per cento d'ammortamento è erogato.

Vi è anche qualche altra considerazione, per la quale l'ordine del giorno che egli propone, e che costituisce un onere nuovo, non può in diritto ed in fatto essere giustificato. In diritto, per una ragione molto evidente, perchè quando la Società sodisfa in modo completo ai propri impegni, non è ragionevole imporre condizioni che si riferiscono alla sua

amministrazione e ai suoi bilanci, regolando con una convenzione il modo come deve esser provveduto all'impiego dei fondi derivanti dallo ammortamento.

In fatto poi, perchè con la somma di 4 milioni all'anno si arriverebbe nei 15 anni ad un ammortamento complessivo di 60 milioni, cioè ad una somma maggiore del valore attuale della flotta, che è segnato in lire 57 milioni.

Non so come ciò possa trovarsi in armonia con le teorie che l'onorevole Ferraris ha sostenuto più volte in questa Camera.

Infatti, egli ha deplorato come nei bilanci della Società la flotta abbia un valore superiore al reale, ed ha chiesto che questa valutazione fosse fatta in modo diverso. Mi sembra, se non erro, che, in una delle precedenti sedute, l'onorevole Ferraris parlasse di trenta o trentadue milioni o di una somma che si avvicina a tale cifra.

Ora, se la quota d'ammortamento deve essere determinata su quello che l'onorevole Ferraris considera come valore reale, è chiaro che il cinque per cento non può ammontare a quattro milioni, ma ad una somma certamente inferiore; e la sua proposta, che la quota di ammortamento sia per 4 milioni all'anno vincolata, importerebbe che l'ammortamento sarebbe fatto in otto o nove anni piuttostochè nel tempo previsto per la durata dei contratti; ciò che in conclusione si tradurrebbe in un onere di più per la Società; onere non giustificato, tanto più che, ripeto, quando i contratti hanno provveduto a tutto quanto occorre perchè i servizi siano regolarmente eseguiti, lo Stato ha il dovere di vigilare perchè questi obblighi siano adempiuti, ma non può nè deve sostituirsi all'amministrazione interna della Società sovvenzionata.

Io quindi non posso accettare l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Ferraris; lo prego di non insistervi; e se v'insiste prego la Camera di non accoglierlo.

Un'ultima domanda mi ha rivolto l'onorevole Ferraris, che mi ha, debbo dirlo francamente, assai meravigliato, riferendosi ad un memoriale della Società di navigazione, nel quale si parla di denigratori e di calunniatori.

Ora questo memoriale stampato è stato mandato a me come agli altri deputati: e non so comprendere in che cosa c'entri la responsabilità del ministro delle poste e dei telegrafi, nè quale ragione si abbia per chie-

dergli se accetti o no la responsabilità di polemiche, alle quali il Governo è stato ed intende rimanere sempre estraneo.

Ferraris Maggiorino. È una lettera diretta a Lei!

Finocchiaro-Aprile, ministro delle poste e dei telegrafi. Ma questa non è una ragione che dia a Lei il diritto di domandare a me se accetto, o no, la responsabilità di siffatte polemiche. Il Governo non ci ha nulla che fare. Il Governo adempie il suo dovere di preparare le leggi e di vigilare perchè i contratti siano osservati: il resto non lo riguarda; e lascia che ognuno polemizzi ed esprima le proprie idee nella forma e nei modi che crede convenienti. È quindi molto inopportuno, e certamente strano, ripeto, che l'onorevole Ferraris si rivolga a me per domandarmi se io accetti o no responsabilità di tale natura. *(Bravo!)*

Ferraris Maggiorino. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Ferraris Maggiorino. Non volendo prolungare la discussione, mi fermerò brevemente sulla questione tecnica della rinnovazione del materiale.

L'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi ha osservato che la quota del cinque per cento è presa sul valore originario della flotta. Questo è naturale. L'onorevole Racchia e l'onorevole Brin, che sono uomini competenti in questa materia, gli possono dire che il nostro bilancio della marina è appunto impiantato su questa base, e che alla riproduzione del naviglio noi destiniamo una annuità, che corrisponde presso a poco al cinque per cento del valore originario del naviglio, oltre le somme destinate ad aumentarlo. Questo si fa in tutte le Società di navigazione, e questo si fa anche nei bilanci delle diverse marine, salvo qualche variante nella quota in più od in meno. La Società *Puglia*, ad esempio, adotta una quota d'ammortamento del sette e mezzo per cento; la Società generale, la cui finanza è meno forte, si accontenta del cinque per cento: ma è evidente che la quota del deprezzamento è basata sul valore originario del materiale della flotta.

Lo stesso accade nella flotta da guerra: e quindi la sorpresa dell'onorevole ministro non ha ragion d'essere, e gli onorevoli suoi colleghi glielo possono facilmente spiegare.

Quanto all'altro calcolo, che l'onorevole ministro ha fatto, per cui, impiegando quat-

tro milioni all'anno per quindici anni si formano 60 milioni, l'onorevole ministro, mi perdoni se glielo dico, ha dimostrato di non conoscere molto il meccanismo di questi ammortamenti: perchè quando si spendono quest'anno quattro milioni per fare, per esempio, un nuovo bastimento, fra quindici anni non si può più produrlo in inventario per il valore di quattro milioni, ma lo si deve portare per il valore originario diminuito di tante annualità quanti sono gli anni trascorsi da quello della costruzione. E quando l'annualità è del cinque per cento, l'ammortamento si compie nel termine di vent'anni, com'è prescritto negli Statuti della Società di navigazione. Così, onorevole ministro, troverà che dopo quindici anni il valore originario della prima quota è diminuito di circa tre quarti; per modo che se si fa il conto scalare, mettendo quattro milioni all'anno in nuove costruzioni, la flotta non ha più, dopo quindici anni, il valore di sessanta milioni, com'ella credeva, onorevole ministro, ma meno di quaranta milioni, ossia di soli 39 milioni di lire.

Quindi Ella vede, onorevole ministro, che persino la quota di quattro milioni all'anno è insufficiente a ricostituire il capitale mediante la ricostruzione delle navi; ed io proposi una quota così piccola, non perchè la credessi sufficiente a ricostituire questo materiale, ma unicamente perchè era la sola possibile per le finanze della Società generale di navigazione.

Ma che la Società stessa possa stabilire una simile quota, lo dichiara lo stesso commendatore Laganà: e quando abbiamo testimonianze così precise, mi parrebbe un errore non servirsene. Mi permetta la Camera di leggere due punti che hanno una grande importanza per l'avvenire della nostra marina mercantile.

Il commendatore Laganà scrive così nella sua memoria: « Se si leggono i bilanci della Società dal 1881, cioè dalla fusione in poi ... si rileva che la Società ha in media prelevato per ammortamento della flotta nette lire 3,500,000 all'anno. »

Questa quota è esatta; ma bisogna calcolare che, prima, il cinque per cento si prelevava sul solo materiale Florio-Rubattino; più tardi fu prelevato sul materiale di tutte le altre Società che sono andate a fondersi con la Società di navigazione generale. Le quote dei primi anni erano minori, le quote

degli ultimi anni superano i quattro milioni, la media è quella di tre milioni e mezzo all'anno. Ma è inutile servirsi oggi di una cifra media che non sarebbe più esatta per l'attuale Società di navigazione generale. L'attuale Società, come risulta dai suoi bilanci, ha una quota d'ammortamento che non può essere inferiore a lire 4,200,000 all'anno, perchè deve rappresentare il cinque per cento sul valore originario di tutto il suo materiale.

Il commendatore Laganà, poi, così prosegue: « Continuando sulle stesse norme, nei quindici anni si potrebbe disporre di una cinquantina di milioni da investire, occorrendo, in nuovo materiale e nelle più desiderabili trasformazioni; senza tuttavia tener conto delle riserve delle assicurazioni assunte in proprio, sulle quali, col sistema invalso, è fatto certo oramai un avanzo annuale di 7 in 800 mila lire. »

Ora io mi domando: qui avete una Società Generale di Navigazione, il cui materiale, in grande parte, come dichiara l'onorevole Cocco-Ortu, ha oltrepassati i venti anni di età e che è economicamente finito. Del materiale che resta, la parte maggiore si aggira oramai intorno ai dieci anni di età, e sarà economicamente ammortizzata entro altri dieci anni. Non resta che una parte minima, piccolissima, appena qualche migliaio di tonnellate, le quali hanno oggi meno di dieci anni di età, e potranno ancora sopravvivere per altri quindici anni al massimo.

Avete dunque la certezza che proseguendo in questo modo, alla scadenza dei contratti, la flotta della Navigazione Generale Italiana, se non sarà rinnovata, finisce, e finisce con essa la parte più importante della marina mercantile, come cessa pure qualunque speranza di potere avere una marina mercantile ausiliaria della marina da guerra. Dall'altro lato, e su questo io chiamo soprattutto l'attenzione dell'onorevole ministro della marina, avete una Società la quale vi dichiara in questa memoria di avere disponibile sul suo bilancio la somma necessaria per ricostituire la sua flotta. E quando io domando che, nell'interesse pubblico, nell'interesse della stessa Società, l'alternativa dell'articolo 49 degli statuti sia dallo Stato interpretata e convenzionata in modo da condurre alla ricostituzione della flotta della Navigazione Generale e della marina mercantile italiana, io non domando niente di esagerato; domando sol-

tanto ciò che la Società dice di poter fare. E questa mia modesta domanda credo che, dopo maggior riflessione, potrà trovare benevolo accoglimento da parte dell'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi, come, di fronte al Senato, trovarono benevola accoglienza presso di lui quelle modeste proposte che egli aveva con tanto calore respinto in questa Camera.

Io confido che quando il ministro delle poste e dei telegrafi, d'accordo coi suoi colleghi, dovrà assumere la responsabilità di fare nuove concessioni per quindici anni (perchè le concessioni antiche furono annullate dal Senato) sentirà tutta quanta la convenienza di porre basi sicure per l'avvenire della nostra marina mercantile, e per costituire una flotta ausiliaria della marina da guerra.

Questa è la portata del mio ordine del giorno, su cui naturalmente non insisto. Io l'ho voluto semplicemente presentare, perchè il mio concetto fosse chiaro e preciso; e perchè, in base a quest'ordine di idee chiaro e preciso, io mi riserverò, a tempo debito, di giudicare della condotta del Governo, augurandomi che le convenzioni siano tali che possano appagarci tutti. Poichè, per quanto l'onorevole ministro abbia posto un po' di calore nel respingere alcune frasi di una lettera diretta a lui, ed io le ho lette perchè si tratta di una lettera pubblicata per le stampe, e le lettere dirette ad una persona non si possono pubblicare che col consenso di chi le scrive e di chi le riceve...

Finocchiaro Aprile, ministro delle poste e dei telegrafi. Era stata pubblicata prima!

Ferraris Maggiorino. ...ed Ella doveva respingerla!... L'onorevole ministro, io dicevo, vedrà come sia assolutamente necessario di uscire da questo stato di cose, nell'interesse della Società di navigazione generale, del credito pubblico stesso e della marina mercantile italiana.

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

Finocchiaro-Aprile, ministro delle poste e dei telegrafi. L'onorevole Maggiorino Ferraris, ritirando la sua proposta, si è riservato di giudicare la condotta del Governo.

È naturale: a tempo e luogo torneremo a discutere la questione con quell'ampiezza che l'onorevole Ferraris vorrà: tanto più che, come è prescritto dalla legge, e come il Governo aveva dichiarato al Senato, tutti i do-

cumenti attinenti alla ispezione ordinata dalla legge, e alle dichiarazioni della Società, saranno posti a disposizione del Parlamento.

Ripareremo dunque di tale questione a suo tempo. Ma mi permetta, l'onorevole Ferraris, di rilevare quanto egli ha ripetuto parlando di nuova convenzione.

Il Senato ha dato facoltà al Governo di approvare quelle stesse convenzioni che la Camera aveva approvate, limitandosi a qualche emendamento nei quaderni d'onori. È evidente quindi che non si tratta di contratti nuovi.

Nessuna delle grandi questioni che furono fatte in quest'Aula ed alle quali il Governo si oppose, fu sollevata nell'altro ramo del Parlamento. E poichè dinanzi al Senato le convenzioni rimasero quello che erano, io non comprendo come possa parlarsi di contratti nuovi da stipulare. Si tratta solo della esecuzione di quelli che la Camera aveva approvati, con le condizioni della ispezione anticipata e della dimostrazione finanziaria che il Senato vi ha aggiunto. Il Governo ha accettato queste condizioni e le farà eseguire sotto la sua responsabilità, riservandosi a tempo e luogo di dar conto dell'opera sua al Parlamento.

Colgo poi quest'occasione per rilevare alcune raccomandazioni che la Commissione parlamentare mi ha rivolte.

L'onorevole relatore, in due punti della sua relazione, ha espresso il voto che il Governo ponga ogni sollecitudine a compiere le formalità e le indagini richieste dalle nuove disposizioni legislative.

Non esito a dichiarare che il Governo, dopo che avrà adempiuto nella forma più completa all'obbligo impostogli dagli articoli secondo e terzo della legge, farà da parte sua quanto sarà possibile per affrettare l'entrata in vigore delle Convenzioni, anche prima che decorra il termine segnato nell'articolo 1.

Una raccomandazione speciale poi si riferisce all'attuazione anticipata di alcuni servizi.

La soluzione proposta dalla Giunta parlamentare può parer pregiudicata da un inciso dell'articolo 10 per il quale è detto « che la Convenzione con la Società *Puglia* avrà effetto contemporaneamente alle Convenzioni stipulate con la Navigazione generale italiana, di cui all'articolo 1 della presente legge. »

Intanto nell'articolo primo non sono sol-

tanto indicati i contratti con la Navigazione generale, ma anche quelli con la Società napoletana, colla siciliana e colla *Neederland*. Per quest'ultima si tratta soltanto di una continuazione del servizio attuale conseguendosi una sensibile riduzione di sovvenzione.

Io mi farò premura di esaminare la proposta della Giunta parlamentare, e ne riferirò al Consiglio dei ministri, per veder se è possibile conciliare le disposizioni della legge col voto dalla onorevole Giunta espresso.

Da ultimo, la Giunta parlamentare raccomanda al Governo di chiarire il dubbio « se la proroga abbia la conseguenza di prorogare ugualmente la scadenza delle Convenzioni oltre il 30 giugno 1908, la qual cosa accadrebbe se non si computasse nel termine dei quindici anni quello della proroga stessa. »

È facile la risposta. I contratti determinano una durata a scadenza fissa. E poichè questa scadenza è segnata pel 30 giugno 1908, è evidente che, malgrado il breve ritardo nell'inizio dei servizi, le Convenzioni cesseranno di aver vigore il 30 giugno 1908. Il dubbio quindi è eliminato nel modo più chiaro e assoluto.

Presidente. L'onorevole Ferraris mantiene il suo ordine del giorno?

Ferraris Maggiorino. No!

Presidente. Allora passeremo alla discussione degli articoli:

« Art. 1. È data facoltà al Governo del Re di approvare con Decreto Reale, entro l'anno corrente, e colle modificazioni stabilite nei seguenti articoli:

a) la 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 2 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 dei golfi di Napoli e di Gaeta. »

Pongo a partito quest'articolo.

(È approvato).

« Art. 2. L'esercizio della facoltà concessa al Governo col precedente articolo è subordinata alla stipulazione di una convenzione complementare colla Società di Navigazione generale italiana, nella quale sieno stabiliti i patti e le condizioni seguenti:

a) A parziale modificazione ed a complemento degli articoli dal 22 al 29 del quaderno d'onori A e dei corrispondenti del quaderno d'onori B, sarà convenuto doversi procedere prima della esecuzione del contratto alla presentazione, ispezione e visita dei piroscafi da adibirsi ai servizi sovvenzionati, per accertare:

1° l'età e lo stato degli scafi, delle macchine e delle caldaie;

2° il tonnellaggio;

3° le velocità;

4° la potenza in cavalli dei motori;

5° quanti sieno i piroscafi a ruota, quanti ad elica.

b) La ispezione o visita dei piroscafi dovrà condurre altresì a determinare quali riparazioni straordinarie, trasformazioni o nuove costruzioni occorrono per essere i piroscafi da adibirsi ai servizi sovvenzionati posti in grado di soddisfare alle prescrizioni determinate nei quaderni d'onori; e quale sia l'importo approssimativo di spesa per la esecuzione delle operazioni suindicate;

c) La ispezione o visita dei piroscafi sarà eseguita da commissari nominati dal Ministero della marina. Le istruzioni che dovranno servire di guida alle varie Commissioni nella ispezione, si conformeranno ai quesiti posti nella superiore lettera a) e saranno emanati dal ministro delle poste e dei telegrafi, d'accordo col ministro della marina. »

Prinetti. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Prinetti. Avrei avuto in animo di proporre

un emendamento a questo articolo. Ma, nelle condizioni a cui la discussione è giunta, credo che potrò evitare alla Camera questa noia.

Però, vorrei chiedere al ministro delle poste e dei telegrafi alcuni schiarimenti in merito a questo articolo che è stato introdotto dal Senato ed accettato dal Governo.

Io vorrei, cioè, conoscere un pò esattamente quali saranno i criterii, quali i metodi con cui quest'ispezione deve essere condotta.

Perchè, se ho ben capito lo spirito da cui è stata informata la discussione che avvenne intorno a questo argomento al Senato, io temo che l'ispezione debba ridursi ad una cosa affatto formale, e di nessuna pratica efficacia, di nessuna pratica guarentigia.

Il Governo, se ho ben compreso lo spirito della discussione fatta nel Senato, si rifiutò di assumere l'impegno di presentare al Parlamento i risultati di questa ispezione, prima che il contratto fosse stipulato colla Navigazione Generale.

Ora, è evidente che la comunicazione fatta dopo, non avrebbe alcuna pratica efficacia: perchè se anche il Parlamento potesse dissentire, per avventura, dagli apprezzamenti che dovessero risultare da questa ispezione fatta dal Governo, questo dissenso, dopo stipulato il contratto, sarebbe d'una portata puramente teorica.

Quindi, siccome io tengo acchè questa ispezione abbia una vera efficacia, e garantisca davvero il paese e l'erario pubblico, che il materiale della Navigazione Generale, e la sua organizzazione tecnica siano tali da corrispondere agli oneri che ad esso si impongono, e a dare servizi equivalenti ai sacrifici che l'erario si assume, così a me non resta altro che la speranza di avere dal Governo schiarimenti capaci di assicurarmi che questa ispezione sarà fatta con criterii precisi e severi, e che al risultato di essa corrisponderà la decisione del Governo che l'ispezione non resti una semplice formalità.

Io vorrei chiedere subordinatamente al ministro, se egli non consentisse acchè questa Commissione ispettrice comprendesse nel suo seno uomini appartenenti ai due rami del Parlamento, e designati dalle Camere rispettive. In questo senso voleva proporre un emendamento, ma mi riservo, se mai, di farlo, dopo la risposta del ministro.

Presidente. L'onorevole ministro ha facoltà parlare.

Finocchiaro-Aprile, ministro delle poste e dei telegrafi. L'onorevole Prinetti ha domandato schiarimenti sovra i criterii in base ai quali sarà fatta la visita prescritta dall'articolo secondo del disegno di legge, notando che il Ministero si oppose dinnanzi al Senato alla proposta originaria dell'ufficio centrale, per la quale i documenti tutti attinenti all'ispezione, dovevano essere presentati al Parlamento due mesi prima della pubblicazione del Decreto Reale di approvazione delle Convenzioni.

Il Ministero non accettò questa formola per una ragione molto semplice; perchè essa equivaleva ad un vero e proprio correttivo della facoltà che coll'articolo della legge era riservata al Governo.

Il Ministero considerò inoltre che, poichè con la legge gli si dava la facoltà di approvare le convenzioni, il rimandare lo esercizio di questa facoltà dopo che tutti gli atti istruttori fossero stati comunicati al Parlamento, oltrechè significava sfiducia nel Governo, rendeva pressochè inevitabili nuove discussioni nei due rami del Parlamento con risultati facilmente diversi, rimettendo a tempo più lungo ogni soluzione della questione dei servizi marittimi.

Il Governo non intendeva con ciò sfuggire al controllo del Parlamento; dichiarò anzi nel modo più esplicito, e prima ancora che l'articolo quarto fosse formulato così come lo è ora, che avrebbe presentato tutti i documenti relativi a questa ispezione, affinchè il Parlamento avesse gli elementi per giudicare a suo tempo delle risoluzioni prese dal Governo stesso.

L'onorevole Prinetti comprenderà che non era possibile un contegno diverso. L'accettazione pura e semplice della proposta originaria, avrebbe avuto il significato che il Governo non aveva piena ed intera la coscienza della sua responsabilità per la esecuzione della legge.

Quanto poi ai criterii in base ai quali la ispezione dovrà essere fatta, l'onorevole Prinetti trova nella legge stessa, e precisamente nell'articolo 2, la risposta alla sua domanda. La legge prescrive inoltre che le ispezioni del materiale debbono essere eseguite da Commissioni della Regia marina. Avremo quindi il giudizio tecnico di persone competenti, le

quali procederanno all'esame dei piroscafi, e riconosceranno quali siano le riparazioni straordinarie necessarie, per mettere la flotta della Società sovvenzionata in condizione di rispondere agli oneri contrattuali.

Le istruzioni per questa visita saranno emanate dal ministro delle poste e dei telegrafi d'accordo col ministro della marina; onde le Commissioni tecniche abbiano norme comuni e precise nell'adempimento del loro mandato.

L'onorevole Prinetti ha accennato all'idea che in queste Commissioni fossero comprese alcune persone delegate dai due rami del Parlamento.

Io non potrei accettare questa proposta: non perchè senta meno vivo dell'onorevole Prinetti il sentimento di rispetto verso l'autorità del Parlamento, ma perchè non so comprendere l'utilità d'includere in una Commissione, composta di ufficiali ed ingegneri navali della Regia marina, incaricata di compiere un lavoro eminentemente tecnico, elementi politici. Le Commissioni tecniche, data la natura del lavoro che deve esser compiuto, offrono tutte quelle guarentigie che si possono desiderare.

Io prego pertanto l'onorevole Prinetti di non insistere nel suo concetto.

Prinetti. Chiedo di parlare.

Presidente. Onorevole Prinetti; Ella sa che non si può parlare più di una volta intorno ad uno stesso argomento.

Prinetti. Se non mi dà facoltà di parlare tacido; ma quando si interpellà un ministro, e questi risponde; si ha il diritto, o almeno la consuetudine ammette di poter rispondere poche parole.

Presidente. Parli.

Prinetti. Io credo che l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi non abbia apporato alcun nuovo dato sulla questione. Egli ha detto le ragioni per cui non ha accettato il contro progetto del Senato, ed ha ripetuto le considerazioni dette in altra Aula.

Io, a dire il vero, non posso consentire nei subì apprezzamenti, e non credo che fosse una deroga alla fiducia verso l'ente Governo accettare quel contro progetto. Ma ad ogni modo l'Ufficio centrale del Senato ed il Governo d'accordo l'hanno modificato, e sia pure.

Però io debbo rispondere qualche cosa alle osservazioni dall'onorevole ministro. L'onorevole ministro dice che nell'articolo sono determinati in modo preciso i compiti di que-

sta ispezione. Io mi permetto di osservare che in quanto concerne i dati di fatto da accettare, sono perfettamente d'accordo con lui. L'età, lo stato degli scafi, ed il tonnellaggio sono dati di fatto e la Commissione li appurerà. Ma quando entriamo nel comma b) dell'articolo in cui si devono determinare le migliori e le riparazioni da fare nel materiale della flotta della Navigazione Generale, allora entriamo precisamente in quel campo di criterii che possono essere estremamente elastici, perchè adesso noi abbiamo da lunghi anni adibiti a determinati servizi piroscafi che questi servizi non adempiono perchè non possono adempierli, e che pure nominalmente si dicono capaci di adempierli. Dunque se i criteri che hanno prevalso finora dovessero prevalere anche in avvenire, noi continueremo a deplorare gli stessi inconvenienti che abbiamo deplorato pel passato.

Ed era su questo appunto che desideravo avere una risposta chiara dall'onorevole ministro: poichè egli deve sapere che in questa materia io ho un principio del tutto diverso da quello che ha ispirato le Convenzioni.

Io non presi parte nella discussione della legge, perchè mi sento incompetente in questa Camera a sollevare questioni di tale natura: però credo di essere competente a dire che, anche accettando il vostro principio e le idee che hanno ispirato le attuali Convenzioni; si deve però pretendere che il materiale adibito ai servizi, sia in grado di adempirli, non teoricamente; come si è fatto finora, ma sia in grado realmente di adempierli e li adempia.

E quando voi adottate criteri insufficienti nel determinare la potenzialità necessaria ad un piroscavo perchè possa compiere una determinata traversata, in determinate ore; in condizioni difficili di viaggio, nel fatto avete il risultato che il piroscavo nove volte su dieci non arriva all'ora voluta.

La stessa osservazione si può fare per gli altri criterii.

Ora su questo punto l'onorevole ministro, mi conceda di notarlo, non ha soggiunto nulla a ciò che la legge dice; ed era proprio ciò che io gli chiedevo.

L'onorevole ministro ha trovato non opportuno che elementi tolti dalla Camera e dal Senato; entrassero in questa Commissione di ispezione. Io, a dire il vero, avrei creduto che il Governo accettasse quest'ordine di

idee, perchè a me pareva che dovesse convenire al Governo di scaricarsi, in materia così delicata, di una gran parte della sua responsabilità.

Un Governo il quale resta solo incaricato di nominare i commissari ispettori, di determinarne le norme, di guidarne i lavori, e di giudicarne le conclusioni, ha dinanzi al paese una responsabilità che dura per tutto il tempo che durerà il contratto che noi stiamo discutendo; responsabilità che, me lo perdoni l'onorevole ministro, sarà molto grave anche per le sue spalle.

Ma, ad ogni modo, l'onorevole ministro dice: quali criteri può portare l'uomo politico in siffatta materia?

Innanzitutto mi permetta di osservargli che quando le questioni assumono questa importanza, per quanto siano tecniche, sono anche politiche: e se l'uomo politico non è competente a giudicare le questioni tecniche, quando si trovi al fianco di uomini tecnici che gli forniscano i dati precisi su cui fondare il suo giudizio, questo giudizio l'uomo politico può e deve dare.

Ma noi abbiamo precedenti che sono preziosi nella questione. Noi abbiamo visto nominata una Commissione d'inchiesta parlamentare per la coltivazione dei tabacchi; e c'è qualche cosa di più tecnico della coltivazione dei tabacchi? Eppure a nessuno è passato per la mente di dire che i deputati o i senatori non potessero essere competenti nella questione.

Noi abbiamo l'esempio costante di Commissioni chiamate a risolvere questioni tecniche, in cui entrano uomini politici dell'uno o dell'altro ramo del Parlamento, e nessuno ha mai sollevato la questione della incompetenza loro.

Perchè volete voi, o signori, che non vi possano essere nel nostro seno e nel seno del Senato tre uomini che, pure essendo uomini politici, abbiano competenza sufficiente a giudicare se, dopo indagini fatte, dopo studi accurati, il complesso della flotta della navigazione generale sia o no idonea a compiere quei servizi pei quali è imposto all'erario un opere annuo di nove milioni per molti anni? Ma credete dunque che fra noi non vi siano tre uomini competenti a giudicare di tale questione? Io so benissimo che queste mie parole non avranno influenza sul disegno di legge; ma io le pronunzio perchè ci tengo a

schivare per quanto mi concerne la mia responsabilità.

Ripeto: non facciamo più la questione del metodo, la questione del principio generale; ma veniamo proprio al caso concreto del contratto della Navigazione generale.

Ebbene il nodo della questione sta lì. La Navigazione generale per la sua organizzazione, per il materiale che possiede, è in grado di rendere al Paese quei servigi che il Paese ne attende e che il Paese largamente rimunererà?

Questo è tutto il punto della questione che si è dibattuta nel Senato e qui.

Voi, onorevole ministro, avvocate a voi completamente la responsabilità di decidere questa questione. Voi, col consentire che una ispezione preceda il contratto, ammettete che il dubbio esista, ma volete che unicamente il Governo sia chiamato a decidere. È una grave responsabilità che vi tocca: serbatevi!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Finocchiaro-Aprile, ministro delle poste e dei telegrafi. L'onorevole Prinetti osserva che io non ho risposto alla sua osservazione quanto al modo come si farà l'ispezione, specialmente per quanto si riferisce alla lettera b dell'articolo 2. Mi pareva di essere stato ben chiaro. Le istruzioni che saranno date alle Commissioni tecniche indicheranno il metodo da seguire per queste ispezioni, e ne preciseranno i particolari. Esse saranno dettagliate e precise, onde ne derivi conoscenza piena delle condizioni del materiale, della spesa occorrente per le riparazioni straordinarie, ecc. Il Parlamento avrà modo di giudicare a suo tempo le istruzioni e il modo come esse saranno eseguite. Viva tranquillo l'onorevole Prinetti, che il Governo risponderà di fronte al Parlamento del modo col quale le ispezioni saranno condotte, e non dubiti del nostro fermo proposito di assicurare il paese che i piroscafi patranno in tutto provvedere alle necessità dei servizi.

L'onorevole Prinetti attenda a giudicare dai fatti. Io mi auguro fin d'ora che egli per il primo riconoscerà che il Governo avrà adempiuto al proprio dovere.

Presidente. Pongo a partito l'articolo 2.

Chi lo approva si alzi.

(È approvato).

Presentazione di un disegno di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della pubblica istruzione per presentare un disegno di legge.

Martini, ministro dell'istruzione pubblica. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge per l'abrogazione dell'articolo 7 della legge 25 giugno 1882 sugli istituti superiori femminili di magistero, già approvato dalla Camera ed emendato dall'altro ramo del Parlamento. Domando che questo disegno di legge sia rimandato alla stessa Commissione che ne riferì allorchè fu presentato, la prima volta, alla Camera.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro della istruzione pubblica della presentazione di questo disegno di legge che sarà stampato e distribuito.

Se non vi sono opposizioni, questo disegno di legge sarà, come chiede l'onorevole ministro, rimandato alla stessa Commissione che ne riferì altra volta.

(È così stabilito).

Si riprende la discussione sul disegno di legge relativo ai servizi marittimi.

Presidente. Si riprende la discussione.

« Art. 3. A complemento dell'articolo 96 del quaderno d'oneri A, e del corrispondente del quaderno d'oneri B, la Società concessionaria di Navigazione generale italiana, modificando o completando, se occorre, lo Statuto sociale, dovrà, prima dell'approvazione di cui all'articolo 1°, deliberare in assemblea straordinaria, e notificare al Governo, i mezzi coi quali intende provvedere i fondi per la esecuzione delle riparazioni straordinarie e trasformazioni riconosciute necessarie dalla Commissione della Regia marina, e per la costruzione dei nuovi piroscafi, sia preveduta dai quaderni d'oneri, sia che risultasse necessaria a completare la flotta sovvenzionata, in seguito alla ispezione di cui all'articolo precedente e nello scopo che la flotta sia posta in grado di adempiere le obbligazioni risultanti dal presente contratto. »

(È approvato).

« Art. 4. Il Ministero presenterà al Parlamento:

a) le istruzioni di cui all'articolo 2° le quali servirono di norma alle ispezioni;

b) i rapporti delle varie Commissioni di ispezione e le risposte ai quesiti formulati nello stesso articolo 2°;

c) le comunicazioni avute dalla Società di Navigazione generale rispetto ai mezzi deliberati dagli azionisti della medesima per assicurare l'esecuzione del contratto. »

(È approvato).

« Art. 5. Negli articoli 22, 25, 26 del quaderno d'oneri A, e nei corrispondenti del quaderno B, dovranno introdursi le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 22, secondo comma, alle parole « da emanarsi dal ministro delle poste e dei telegrafi, di concerto con quello della marina e coi concessionari », dovranno sostituirsi le parole « da emanarsi dal ministro delle poste e dei telegrafi, di concerto con quello della marina. »

b) all'articolo 25, alle parole « il Ministero delle poste e dei telegrafi può far procedere, per mezzo di quello della marina, ecc. », dovranno sostituirsi le parole « il ministro delle poste e dei telegrafi, deve far procedere, per mezzo di quello della marina. »

c) analogamente all'articolo 26, alle parole « il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà in ogni tempo fare eseguire », dovranno sostituirsi le parole « il Ministero delle poste e dei telegrafi dovrà fare eseguire visite straordinarie, ecc. »

(È approvato).

« Art. 6. Le disposizioni relative alle tariffe contenute negli articoli 45, 50, 64 del quaderno d'oneri A e dei corrispondenti del quaderno d'oneri B, dovranno essere modificate e concordate per modo che la facoltà di cui al secondo comma dell'articolo 64 sia annullata. »

(È approvato).

« Art. 7. L'ultimo comma dell'articolo 69 del quaderno d'oneri A e del corrispondente del quaderno d'oneri B, dovrà essere modificato così:

« Verificandosi sospensione od abbandono della navigazione per qualunque causa, che non sia relativa ai casi di guerra o di contumacia, il Governo del Re avrà facoltà di prendere possesso dei piroscafi destinati alla navigazione sovvenzionata e di adempiere agli obblighi tutti stabiliti nelle Convenzioni

a rischio, pericolo e responsabilità della Società concessionaria. »

(È approvato).

« Art. 8. L'articolo 90 del quaderno di oneri *A* ed il corrispondente del quaderno di oneri *B* sarà modificato nel modo seguente: La Società avrà la sua sede in Roma, ove pure avrà il suo domicilio legale per tutti gli effetti del presente contratto. Essa continuerà ad avere compartimenti in Genova ed in Palermo nelle attuali loro condizioni ed attribuzioni e sedi in Napoli ed in Venezia. »

Su questo articolo è iscritto, per primo, l'onorevole De Martino per isvolgere il seguente emendamento:

« L'articolo 8 della legge è soppresso.

« L'articolo 90 (Disposizioni diverse) del quaderno d'oneri, lettera *A*, viene ripristinato nei seguenti termini: « La Società avrà la sua sede in Roma, ove pure avrà il suo domicilio legale per tutti gli effetti del presente contratto.

« I concessionari avranno sedi di compartimento a Genova, a Palermo, a Napoli e a Venezia. »

« De Martino, Roberto Galli, Tiepolo, Placido, Giusso, Grippo, Nicotera, Flaùti, Tecchio, Vollaro de Lieto, Casilli, Casale, Gianturco, Zabeo, Chiaradia, Seismit-Doda, Afan de Rivera, Donati, Treves, Nicola Farina, E. Valli, Graziadio, Papadopoli, Sacchetti, G. Valle, De Bernardis, Schiratti, De Nicolò, Bonin, Leonardo Bianchi, Rizzo, Colpi, Piovene, Mel, L. Luzzatti, Della Rocca, Serena. »

De Martino. Onorevoli colleghi. Se dopo trentadue anni di vita nazionale, nei quali abbiamo cercato di unire, di affratellare l'un'altra tutte le città d'Italia; se dopo trentadue anni nei quali abbiamo cercato di fondere insieme non solo gl'interessi, ma anche il sentimento delle varie città italiane, io venissi qui e chiedessi di concedere favori e privilegi alla città mia (che pure tanti sacrifici morali e materiali ha spontaneamente fatti per l'unità della patria), favori e privilegi a detrimento di altre città sorelle, credo che voi unanimemente insorgereste.

Eppure, strano a dire, se quella richiesta avrebbe mosso voi a giusto sdegno, oggi invece quando da altre città si chiede che sieno costituite o serbate posizioni privilegiate a danno di Venezia e di Napoli, è parso al Senato del Regno, e parrà forse a voi equa, giusta, non censurabile la cosa. Nè a me occorrerà lungo discorso per dimostrare che l'articolo 8 della legge, votata dal Senato, veri e propri privilegi sancisce per Genova e Palermo.

La stessa proposta venne già alla Camera sotto forma di un ordine del giorno firmato dai deputati della Sicilia e del Genovesato. Essi proposero, in fatti, che ai compartimenti di Genova e di Palermo fossero serbate attribuzioni diverse da Napoli e Venezia, coerenti all'atto di fusione delle due Compagnie Florio e Rubattino. Fu allora che l'onorevole mio amico e collega Galli si unì a me per sostenere che dovessero essere trattate equamente ed in egual misura le quattro grandi città marittime del Regno, e che non si dovesse tener conto delle origini della Compagnia le quali non potevano essere altro che un ricordo, ma non avevano più vera ed intrinseca ragione una volta che lo Stato col concorso generale di tutti i contribuenti veniva a creare una Compagnia di navigazione nazionale.

E l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi consentì in quest'ordine d'idee, rifiutandosi di accogliere l'ordine del giorno proposto dai deputati ai quali ho alluso. Egli riconobbe soltanto (e il mio collega Galli ed io in questo non dissentivamo) che speciali condizioni di fatto esistessero per Genova e Palermo in ragione di opifici ed altre attività impiantate sopra basi che certamente sarebbe dannoso veder distrutti.

Il ministro rassicurò i deputati di Genova e Palermo dichiarando che quelle città non sarebbero danneggiate, e a maggior prova comunicava alla Camera una lettera del direttore della Compagnia di Navigazione Generale, il quale dava affidamento che, « pur tenendo conto del riordinamento amministrativo portato dalle nuove Convenzioni, gli antichi dipartimenti di Genova e Palermo conserverebbero sempre tutta la loro importanza. » E parve alla Camera e parve agli stessi proponenti l'ordine del giorno che quella dichiarazione bastasse per tutelare gl'interessi delle loro città. Ma da un'altra parte, lo stesso ministro rassicurò anche le città di Napoli e di

Venezia circa le trasformazioni oramai necessarie pel cresciuto sviluppo nell'ordinamento generale della Navigazione italiana e quindi sopra i vantaggi che equamente si sarebbero dovuti distribuire fra le quattro grandi città del Regno. E l'onorevole Finocchiaro-Aprile concluse il suo discorso, inteso a conciliare tutti questi legittimi interessi, invitando i deputati di Genova e Palermo a non voler accendere focolari di discordia tra città e città sorelle, e disse:

« Mi auguro che le spiegazioni che ho date all'onorevole Fasce ed agli altri deputati varranno a togliere alla questione ogni carattere di lotta fra città e città e saranno accolte con piacere, valendo ad affermare, che, nel Parlamento italiano, i rappresentanti di tutte e quattro queste nobili città sono ispirati ai medesimi sentimenti ed al desiderio di accogliere soluzioni che affermino la concordia di tutti i centri marittimi del Regno. »

Ora, mi domando: come l'onorevole ministro, il quale respingeva l'ordine del giorno che oggi forma base dell'articolo di legge che è stato votato dal Senato; come egli, che respingeva quell'ordine del giorno, perchè credeva che ledesse gl'interessi di una città verso di un'altra, e lo respingeva in nome di quella solidarietà che deve affratellare le varie città marittime, può venire oggi a sostenere qui quello stesso che ieri egli ha respinto con dichiarazioni così formali?

Nè so celare il mio stupore nel vedere che proposte le quali dal Governo sono nella Camera dei Deputati respinte con grande vivacità, ponendo se occorre la questione di fiducia, trovino poi facilissimo accoglimento, se imposte dal Senato; e coloro i quali le hanno combattute nella Camera, sol perchè il Senato le ha fatte proprie ed ha voluto farle trionfare, non si peritano di venirle a sostenere nella Camera.

A persuadersi che non sia una semplice questione di parole quella della dizione del Senato (dizione la quale suona così: che due compartimenti sieno creati a Genova e a Palermo con le loro attuali attribuzioni mentre che semplici sedi sieno costituite a Napoli ed a Palermo), che non sia una semplice questione di parole, come si vuol far credere, basta leggere gli atti della Società stessa di Navigazione.

Nell'atto di fusione della Società Florio

e Rubattino trovo chiaramente definito che cosa sia il compartimento marittimo.

All'articolo 40 dello statuto di fusione è scritto:

« La sede compartimentale ha la direzione dei servizi marittimi ad essa affidati; dispone per l'armamento e le provviste non che per le riparazioni dei piroscafi e di tutto il materiale destinato ai detti servizi; nomina il personale addetto al compartimento; corrisponde con le agenzie le quali ne dipendono per quanto si riferisce ai servizi addetti al compartimento. »

Intendo bene che con lo statuto susseguente, ed ora in vigore, il patto di fusione non ha valore; ma tra l'articolo 40 dello statuto antico e quello dello statuto attuale non è, per questa parte, grande diversità, poichè esso dice:

« La sede è a Roma. La Società avrà in altri compartimenti di esercizio e traffico a Palermo e a Genova e sedi a Napoli e a Venezia, e dove il Consiglio riterrà opportuno. »

Ora, come non è definito quali sono le attribuzioni della sede, ma sono chiaramente definite le attribuzioni del compartimento che abbracciano appunto tutte le funzioni dell'esercizio e del traffico, io domando che cosa può rimanere alla sede. Essa si ridurrà in fondo ad una semplice agenzia, sorveglierà lo sbarco e imbarco dei passeggeri e delle merci, avrà sotto di sè per delegazione del compartimento i servizi locali secondari, ma le fonti dell'attività vera, traffico ed esercizio, resteranno al compartimento.

Si dice, è questione di parole. Ma allora perchè tanto dibattito nel Senato? Perchè il sindaco di Genova, senatore Potestà, si è fatto proponente della modifica all'articolo votato dalla Camera dei Deputati? Perchè i *meetings* prima, le feste e luminarie poi a Genova e Palermo pel solo fatto che Napoli e Venezia venivano a perdere il compartimento ed erano ridotte a semplici sedi?

Se tanto scalpore si faceva per serbare i vantaggi attuali, per assicurare il lavoro ai numerosi operai che vivono negli opificii dipendenti dalla Navigazione Generale, evidentemente la lettera del direttore Laganà e le dichiarazioni del ministro avrebbero dovuto bastare.

La Camera non può non preoccuparsi dell'avvenire commerciale di Venezia e di Napoli.

E lo dico francamente, la città di Venezia avrebbe più dritto di ogni altra alla sua considerazione, e più dritto delle altre tre grandi città marittime ad avere un compartimento per la sua posizione nel fondo dell'Adriatico non che per la speciale condizione della sua marina in rivalità con la vicina e potente città di Trieste.

Sì, Venezia avrebbe dritti anche maggiori delle altre città di avere un poderoso servizio marittimo con vera sede di compartimento. Ed avrei trovato assai più logico per la topografia d'Italia, ammesso che due e non quattro dovessero essere i compartimenti, se si fossero creati a Genova e a Venezia anzichè a Genova e a Palermo. La vicinanza di Palermo a Genova non trova compenso dalla lontana città di Venezia.

La Commissione del Senato, che si è occupata di questa questione, ha sostenuto che si dovessero ridurre a due i compartimenti per non gravare di oneri inutili la Società.

Ora, o signori, io avrei inteso che in questo senso si fosse sollevata un'altra questione, cioè che un solo compartimento ci fosse stato; nè so quali danni gravi al servizio sarebbero derivati, quando per ragione di economia si fosse costituito un solo centro di servizio marittimo. O voi lasciate la Società libera di tutelare le proprie utilità e non avete ragione di imporle due compartimenti, o voi credete che lo Stato che sovvenziona la Compagnia abbia esso da salvaguardare l'interesse delle città marittime ed allora non può che ispirarsi al concetto della equa distribuzione dei servizi marittimi.

Ma se la Società, d'accordo col Governo ha proposto quattro e non due compartimenti, essa ha inteso che danni e gravami nuovi non ne sarebbero derivati.

In fatti non ne possono derivare, perchè sono gli stessi servizi che sono distribuiti in quattro anzi che in due, e la distribuzione non è ragione di aumento.

Sono quattro compartimenti, sotto la sorveglianza della direzione generale, i quali accentrano ognuno quegli stessi servizi che oggi fanno capo appunto a queste stesse città marittime che sono testa di linea e dove affluiscono direttamente i servizi marittimi contemplati nelle Convenzioni che dobbiamo votare.

Ed allora non scorgendo in questa questione nessuna ragione di risparmio, nessun disaccordo tra la Compagnia di navigazione

generale e il Governo, anzi tutta l'economia dei servizii contemplati nelle Convenzioni stesse sembrandomi diretta alla creazione di quattro compartimenti marittimi; domando a voi, perchè creare una posizione privilegiata e speciale a due città marittime in confronto di altre due?

Il Governo (e non parlò di questo o quel Ministero) si deve preoccupare poi di un'altra grave questione che interessa direttamente la città che ho l'onore di rappresentare.

Il Governo accelera i lavori dell'arsenale di Taranto. Io mi auguro lontano il giorno nel quale essi saranno compiuti, ma gli uomini tecnici lo affrettano.

Credo che questo avvenimento, oltre che dal lato militare e tecnico debba essere riguardato anche dal lato di considerazioni morali ed economiche delle quali nessun Governo si potrà disinteressare mai.

Non l'auguro, non lo desidero, cercherò anzi di ritardare quel giorno; ma sarebbe imprevidente quel Governo che, pur sollecitando i lavori dell'arsenale di Taranto, fin da oggi non apparecchiasse un avvenire qualsiasi alla grande città la quale egli stesso minaccia di tanta rovina economica e sociale, esponendola a vedere le migliaia de' suoi operai senza lavoro ed essa stessa privata di un potente centro d'industria.

Napoli troppi sacrifici ha fatto per l'unità della patria: ha dei dritti e vanno rivendicati.

Di questo argomento dell'arsenale mi riservo di parlare quando verrà in discussione il bilancio della marina, sembrandomi che nulla si guadagni a chiudere gli occhi davanti ai precipizii ed è molto meglio guardarli di fronte.

Ora, lo ripeto, vedo da una parte che si lavora alacremente al compimento dell'arsenale di Taranto, ma non vedo dall'altra parte nessuna previdenza nel Governo per apparecchiare anche lontanamente quelle risorse che possano compensare il grave danno che la città di Napoli vorrebbe risentirne.

Ora non è senza ragione che ho fatta allusione a questa grave questione a proposito del compartimento marittimo.

Io credo che noi dobbiamo creare a Napoli dei forti centri d'industria privata, dei forti centri di attività commerciale. Credo che appunto la Navigazione Generale, in un ordinamento equo della sua potenzialità fra le quattro grandi città italiane, possa essere al mo-

mento dato se non in tutto, per una gran parte almeno, un forte coefficiente per la soluzione del problema napoletano.

Onorevoli colleghi, questa non è una questione di piccoli interessi, nè di piccole rivalità, che io voglio sollevare in questa Camera.

È una questione di sentimento profondo di equità, di alti interessi, direi di moralità pubblica. Voi non potete, fomentando interessi maggiori in una città marittima a detrimento di un'altra consolidare l'ineguaglianza; voi non potete con serena coscienza seminare discordie, le quali porteranno il loro frutto in avvenire!

Io credo che le città di Napoli, Palermo, Genova e Venezia si debbano tutte affratellare in un alto interesse; quello di far sì che l'Italia diventi nuovamente potente nei mari, e che i suoi commerci prosperino un'altra volta.

E questo fine noi non raggiungeremo che dimenticando gli antichi dissidi, dimenticando le antiche discordie, ed affratellandoci sinceramente.

Ora voi creando interessi, i quali sieno contraddittori fra noi e le città sorelle, congiurate contro questo fine nazionale. Di questo sentimento, i miei colleghi delle città di Genova e di Palermo furono coscienti, quando, nell'altra discussione alla Camera, essi stessi credettero di ritirare l'ordine del giorno che avevano proposto per tutelare i vantaggi dei quali fruiscono oggi in riguardo di alcune industrie, le quali hanno attinenza alla Navigazione Generale.

Credettero essi stessi che le dichiarazioni del ministro valessero a rassicurarli, e che non dovessero creare nell'ordinamento della Navigazione Generale privilegi per gli uni o per gli altri.

Sopra grandi questioni noi ci dovremo unire coi nostri onorevoli colleghi, perchè la marina mercantile oggi è assolutamente senza vita; sopra grandi questioni, che dovranno venire innanzi alla Camera, noi, rappresentanti delle varie città marittime, dovremo unire i nostri sforzi.

Per queste ragioni prego la Camera di voler conservare l'articolo quale fu da essa votato e prego il ministro di voler, coerente a sè stesso ed alle dichiarazioni fatte in questa Camera, mantenere oggi, quello che egli stesso aveva sostenuto ieri.

Qui non si tratta di idee che si possono

mutare per nuove considerazioni; qui si tratta d'interessi di ieri, che non possono, pel voto del Senato, mutare oggi.

Io quindi invoco dall'onorevole ministro che egli voglia su questa importante questione accettare l'emendamento che ebbi l'onore di firmare insieme ai miei colleghi e che, per quanto le mie deboli forze me l'hanno consentito, ho cercato di sostenere dinanzi a voi. (*Bravo! Bene!*)

Presidente. Ora ha facoltà di parlare l'onorevole Placido, ma debbo avvertirlo che sono molti gl'iscritti e che se tutti gli oratori dessero ai loro discorsi l'estensione del precedente, troppo diffusa riescirebbe la discussione.

Placido. Le parole autorevoli del nostro onorevole presidente, e più di tutto, le cose già dette dall'onorevole mio amico De Martino, mi dispensano dal discutere largamente.

È una questione incresciosa quella che si agita... si veramente incresciosa!

Risuonano ancora in quest'Aula le parole pronunciate dall'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi. Esse erano rivelatrici di concordia, di equità, di giustizia, e furono perciò salutate e coperte dagli applausi della Camera.

Le ricordo ancora. Egli annunciava che gli interessi di tutti i centri marittimi d'Italia dovessero essere equiparati; che ad ogni costo dovesse respingersi la possibilità anche lontana di una guerra fra città e città, una guerra a base di gare e d'interessi locali, e questo in nome di un grande principio: l'unità, la fortuna d'Italia.

Ben si sarebbe trovato modo perchè la Navigazione generale potesse compiere la sua via di progresso e di sviluppo, senza ledere alcun interesse regionale.

Udiste, onorevoli colleghi?

Mi permetto ora domandare all'onorevole mio amico, che siede su quei banchi, quale novità è avvenuta, perchè il suo discorso così felice, così applaudito dalla Camera, non sia stato mantenuto nell'Aula del Senato.

Mi permetto domandare a lui, perchè quella uguaglianza di interessi, che egli ammetteva col ritenere le sedi di *Compartimenti* nelle quattro città marittime, non sia stata sostenuta del pari dinnanzi la Camera vitalizia?

Risponde l'onorevole relatore, della cui amicizia mi onoro, punto esservi divario tra il passato ed il presente. È questione di forma, di parole; la sostanza non muta, per-

chè le *Sedi* stabilite per Napoli e Venezia corrispondono per la importanza di questi centri marittimi ai *Compartimenti* di Genova e Palermo. Viene allora spontaneo un dilemma: è questione di parole, ed allora perchè avete cangiata la primitiva forma dell'articolo 8? Perchè avete usato parole diverse, se queste nel concetto si equivalgono? Perchè avete inteso il bisogno di stabilire una differenza fra *Compartimento* e *Sede*, se differenza non esiste? Inutile quindi il cangiamento: torniamo all'antico. Dite che vi è differenza? Ma allora è evidente che questa debba essere volta a danno di quelle due città, alle quali si è negato il *Compartimento*.

Che più? Oltre le parole del disegno di legge, e la distinzione che si è fatta, come si spiegherebbero o il tramestio avvenuto in Senato, o l'attuale contegno del ministro e della Commissione, se differenza non vi fosse tra la forma adoperata prima e quella accettata poi? Siamo ben lieti, e credo in questo di interpretare il sentimento anche di tutti i colleghi sottoscrittori dell'emendamento, siamo unanimi nel riconoscere i diritti delle due nobilissime città di Palermo e Genova, ma pretendiamo alla nostra volta di avere uguaglianza di trattamento, parità di condizioni, in nome di quella giustizia distributiva, che unir deve tutti gli italiani nelle gioie e nei dolori, nei vantaggi, come nei danni.

Se quelle città hanno interessi da garantire, commerci da sviluppare, transiti da mantenere, opificii a conservare; non dissimili ragioni possono vantarsi dalla storica Città delle lagune, e dalla Regina del Mediterraneo; ambedue centri marittimi di suprema importanza, e destinati a mantenerci aperte le vie di comunicazione coll'estremo Oriente.

Perchè dovrebbe essere il contrario? Forse perchè la Società originaria ebbe la sua culla in Genova e Palermo? Ma che? Non è essa sovvenzionata oggi col danaro di tutti i contribuenti d'Italia?

E vi sarà forse differenza in questo danaro, che affluisce nelle casse dello Stato da tutte le parti d'Italia, dall'Alpi al Lilibeo?

E poi quel contratto originario è stato modificato, una nuova condizione di cose è stata proposta, accettata, eseguita mercè le diverse leggi presentate all'approvazione del Parlamento.

No, onorevole ministro, non faccia segni di diniego. Ecco le sue parole pronunziate alla

Camera; le raccolgo dal resoconto ufficiale del 2 marzo:

« Posteriormente cosa è avvenuto? I disegni di legge proposti al Parlamento obbligano la Società a tener compartimenti a Palermo, a Venezia, a Genova, e a Napoli. Questa condizione di cose, che il Gabinetto presente trovò, quando prese in esame i capitolati, non poteva, non doveva essere mutata. »

È il ministro Finocchiaro-Aprile che parlò così innanzi la Camera.

In nome dunque di quale principio, dovranno rimanere i *Compartimenti* a Genova e Palermo? E Napoli e Venezia perchè dovranno essere diversamente trattate?

Se v'è differenza non lo vede l'onorevole ministro, non lo vede la Camera che questa differenza sarà apportatrice di danno a quelle due città?

Come negare che trattandosi di stabilire un noleggio, o di risolvere una controversia, o di determinare un contratto, dovrà farsi capo al *Compartimento* e non alla *Sede*?

E tutto questo quando il commercio è vita, è attività, è movimento! Quando le contrattazioni debbono succedersi, incrociarsi, rapide, fulminee!

Dell'immane ritardo sapete chi profitterebbe?

Lo straniero. Le Società estere di navigazione che solcano in tutti i sensi i nostri mari, e che fanno una concorrenza incessante, spietata alla nostra marina mercantile non si lascerebbero sfuggire l'occasione di cacciarsi in mezzo, e volgere a proprio vantaggio l'inevitabile incaglio derivante dal ritardo dei rapporti fra la *Sede* ed il *Compartimento*.

Altri goda pure di questo risultato, la mia coscienza lo respinge sdegnosamente.

Pare a me che quando il *Compartimento* sia stato diversamente collocato nella legge in contrapposto alla *Sede*, siasi voluto intendere che dal centro il movimento economico, commerciale, debba essere irradiato alla periferia; centro sarebbero i *Compartimenti*, da questi muoverebbe l'impulso ai raggi, cioè a quegli organismi amministrativi che si addimandano *Sedi*. M'inganno forse? Non è così? Ne sarei ben lieto.

Tutto questo è a danno dello Stato, dei contribuenti, e massime delle due più grandi città marinare d'Italia, Napoli e Venezia, che hanno per sé una storia, una tradizione, ed una vita di traffico e di commercio.

E vi è pure un altro rilievo di suprema importanza.

Le attuali modifiche sono contrarie agli interessi della stessa Navigazione Generale.

Leggo nella relazione dell'onorevole collega Cocco-Ortu, che il Senato abbia proposto questa diversa dizione per economizzare spese agli azionisti. Economizzare spese? Ma se lo stesso ministro disse alla Camera, sulle affermazioni del commendator Laganà, che l'amministrazione sociale dovesse essere decentrata, ed il personale amministrativo riordinato per l'economia de' servizi, ed il maggiore sviluppo dell'azienda sociale, come può parlarsi di vantaggi agli azionisti, quando lo sviluppo, l'organizzazione vien meno per effetto di un accentramento per mille versi disastroso?

Economia di spese! È bella, è grandiosa la frase!

Il giudice competente, la Società di Navigazione, in una questione di ordine e di amministrazione interna reclama pel suo vantaggio la esistenza di quattro Compartimenti, ed una voce estranea, per quanto rivestita di autorità, restringe a due i Compartimenti a nome di una pretesa economia di spese!

Rispetto l'autorità del Senato, ma sia permesso a me, rappresentante della nazione, dire con libera e franca parola: si è commesso un errore!

Le spese maggiori, che solo gli azionisti e non altri han dritto di sindacare, sarebbero state in larga misura compensate dallo sviluppo del traffico e dell'esercizio, dal maggiore incremento delle transazioni commerciali, e dal migliore e più semplice organismo degli stessi servizi. A tutto questo non si è posto mente, come non si guardò che Napoli e Venezia, per numero di abitanti, per la loro condizione geografica, commerciale, economica, pel cumulo di memorie, di sacrifici, di abnegazioni che nessuno ignora, avevano diritto ad avere parità di trattamento di fronte alle altre città d'Italia! Oh, rispettiamo pure gli altrui interessi, battiamo le mani perchè le città di Palermo e di Genova non siano lese, e si abbiano i loro *Compartimenti*; nulla vogliamo togliere o menomare, ma reclamiamo parità di dritti, uguaglianza di trattamento, per le altre due città i cui interessi crediamo oggi calpestat!

Onorevole ministro, anche a noi sarebbe stato lecito e possibile, circondati come siamo

ancora dall'aura popolare, di promuovere comizi e creare agitazioni, ingrossar la voce e manifestare clamorosamente i nostri voti! Nol volemmo.

Abbiamo creduto che opera più seria e più feconda potesse esser quella di venire a sostenere i nostri interessi innanzi al Governo, innanzi alla Camera, in nome della moralità e della equità, che debbono essere il fondamento di ogni legge.

Così abbiamo regolata la nostra condotta. Ci siamo ingannati? Non oso pensarlo.

Nè ci si venga a dire che il Governo potrà vedere, accomodare, per rendere così meno amara la pillola che ci si impone di tranguciare. No; sono oramai abituato da lunga stagione ad assistere alle lotte parlamentari, e so che cosa valgano le promesse, più o meno larvate, ed anche le buone intenzioni dei ministri in rapporto alle materie contrattuali. Ricordo ancora la famosa disputa sull'articolo 102 delle Convenzioni ferroviarie. Che valse l'interpretazione data su quei banchi, dai ministri Depretis e Genala a quella disposizione? Che valsero le assicurazioni le più ampie e formali, e le accettazioni di ordini del giorno dinanzi all'intera Assemblea? Più tardi un altro ministro, l'onorevole Saracco, leggeva diversamente l'articolo, e bandita ogni idea d'interpretazione, si appellava alla intransigenza delle parole, trattandosi di materia contrattuale!

È questa la storia vera, reale di tutti i giorni, di tutte le Assemblee legislative!

Ora siamo allo stesso caso. Non so che cosa potrà dire l'onorevole ministro. Venga pure a rinverdire le nostre speranze; prometta, assicuri, che nulla sarà mutato, che terrà conto de' legittimi interessi di Napoli e Venezia. Io crederò alle sue buone intenzioni, ma con franco e leale linguaggio punto mi sento disposto a credere alle sole promesse. *Amicus Plato, sed magis amica veritas.*

Non è colle parole o colle promesse che si attuano i contratti, o si evitano le controverse future.

I ministri passano, le leggi restano. È colla legge che voglio vedere tutelati gl'interessi di Napoli e di Venezia.

Necessità quindi chiara, imprescindibile di adottare la primitiva forma dell'articolo 8, che implicava una nobile esplicazione di equità e di giustizia fra le più grandi città marittime d'Italia.

Ove questo non avvenga, lungi di contentarmi delle parole e delle promesse, risponderò col votar contro la legge.

Onorevole ministro, io, che ho l'onore di esserle amico, la prego di mantenere, in questa questione le sue splendide parole salutate dall'applauso della Camera. In tal modo Ella farà opera non solo equa e giusta, ma opera eminentemente politica, poichè non è con le gare e con le divisioni che si cementa l'unità della patria!

« Siam fratelli, siam stretti ad un patto,
« Maledetto colui che lo infrange! »

(Bravo!)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tecchio.

Tecchio. Non è in nome di un interesse locale che io chiedo alla Camera pochi minuti di benevola attenzione. Gli interessi locali ebbero già, anche per quanto riguarda la questione delle sedi compartimentali, i loro patrocinatori quando questo disegno di legge venne la prima volta alla Camera. Per Palermo e per Genova, come per Napoli e per Venezia parlarono allora i rappresentanti diretti delle grandi città. E il risultato della discussione fu quale la nazione aveva diritto d'attendere da un Parlamento che ha coscienza piena dei suoi doveri. Il risultato fu l'accordo completo in una formula che dava piena soddisfazione a tutte le legittime domande, che metteva in perfetta armonia gli interessi di Palermo e di Genova, giustamente intente a non perdere quello che hanno finora avuto, con quelli di Napoli e di Venezia, giustamente desiderose d'avere quello a cui hanno diritto. Per una fatalità strana, dolorosa, deplorabile, il Senato, certo non rendendosi esatto conto delle conseguenze, e, più certamente ancora, non volendole, ha cancellato la formula conciliatrice e ne ha sostituita un'altra che riaccende le gare pericolose fra le città interessate nella questione.

Rinuncio a cercare i perchè dell'inaspettato mutamento. Ma non posso non rilevare che, stando a quanto risulta dagli Atti parlamentari, dalla relazione dell'Ufficio centrale e da quella della nostra Commissione, noi dovremmo concludere che i perchè non vi sono.

Nessuno infatti potrebbe ammettere che la tutela dell'interesse degli azionisti della Navigazione Generale, solo argomento addotto dal relatore dell'Ufficio centrale del Senato

valga a giustificare una modificazione la quale non ha alcun rapporto cogli interessi generali o particolari dello Stato, e produce il solo effetto di suscitare una contro l'altra le diverse regioni d'Italia, e di ricacciare nel nulla l'accordo tra esse faticosamente e felicemente in questa Camera raggiunto.

Noi non abbiamo (questo e non altro dice la relazione dell'Ufficio centrale del Senato) noi non abbiamo alcuna ragione di imporre agli azionisti della Navigazione Generale l'obbligo di tenere quattro sedi compartimentali: dunque riduciamole a due.

Ora, a parte che la ragione per imporre le quattro sedi c'era, e consisteva appunto nella necessità di conciliare gli interessi delle diverse città alle quali fanno capo i servizi assunti dalla Società, sta il fatto che quello delle quattro sedi era un patto già dalla Società contrattualmente accettato. Ed è bene meraviglioso che, posto ciò, l'Alta Camera abbia voluto farsi essa tutrice degli interessi degli azionisti e sollevarli da un onere che già avevano liberamente assunto verso lo Stato, e che per quest'ultimo presentava l'instimabile vantaggio di conciliare interessi apparentemente inconciliabili.

E poichè quella testè accennata è l'unica ragione colla quale si vorrebbe giustificare l'emendamento introdotto nella legge dalla Camera vitalizia, e poichè si tratta di una ragione che ripugna alla logica e al buon senso, attenderò che il Governo, il quale propone alla Camera di confermare col proprio voto quell'emendamento, lo corrobora con altri e più seri argomenti.

Intanto io, che questi argomenti assolutamente non so vedere, mi domando se la Camera può non preoccuparsi dello stato di cose derivante dall'incauta novità, mi domando se possiamo lasciar che si riaccenda fra le varie parti della nazione la face della discordia, mentre non ci manca il mezzo di spegnerla.

Questa, voi lo vedete onorevoli colleghi, questa è tutt'altro che una questione di interessi locali.

La giustizia distributiva spiega le sue influenze in una sfera ben più elevata che non sia, quella dei meschini interessi di una città o di una regione. La necessità di armonizzare tutti gli interessi ci richiama a doveri ben più importanti di quelli onde ognuno di noi è particolarmente legato al paese da cui fu eletto.

E la giustizia distributiva, non esito a dirlo, è violata nel modo più flagrante da questo nuovo articolo 8; l'armonia degli interessi ne è scossa profondamente. Per dimostrarlo non occorrono molte parole; basta notare che, mentre Palermo e Genova esultano per la deliberazione del Senato, Napoli e Venezia altamente protestano.

Ora, dovremo noi lasciar sussistere il dissidio malauguratamente riacceso? Dovremo noi confessarci impotenti a sopirlo? Dovremo rinunciare a ristabilire quella formula con la quale la Camera elettiva aveva providamente acquetati tutti gli interessi in contrasto? Questo è il quesito, cui non si potrebbe rispondere negativamente se non in quanto dall'azione riparatrice da noi invocata potessero derivare danni maggiori di quelli a cui intendiamo di porre rimedio.

Ma qui nessun danno è da temere; tutto si ridurrebbe al breve indugio dipendente dalla necessità di ripresentare la legge al Senato, indugio senza importanza quando si rifletta che le Convenzioni devono andare in vigore soltanto fra parecchi mesi.

Io non voglio nemmeno supporre che una deliberazione nel senso da noi proposto possa mettere in forse le sorti della legge in questa Camera togliendole l'adesione dei nostri colleghi rappresentanti di Palermo e di Genova.

Non si tratta, infatti, che di ritornare ad una disposizione poche settimane addietro da essi accettata. E se hanno creduto allora di poter fare (diciamo pure così) sull'altare della concordia una concessione, non potrebbero esitare a confermarla oggi.

Si dirà da qualcuno che, modificando la legge, occorrerà ripresentarla al Senato; e che il Senato in questi giorni, difficilmente potrebbe esser convocato; che forse non sarebbe nemmeno conveniente il farlo; che, convocato, con tutta probabilità non si troverebbe in numero; di guisa che, mentre le attuali Convenzioni scadono col 30 aprile, manca la possibilità di avere in tempo approvata dai due rami del Parlamento la legge che sancisce le Convenzioni nuove.

Questa è certamente una difficoltà grave; ma il mezzo per superarla non manca. Quando si tratta di assicurare la continuità di servizi pubblici importanti, il Governo può sempre provvedere sotto la sua responsabilità con Decreto Reale da sottoporre poi all'approva-

zione del Parlamento. E se, dopo la deliberazione della Camera in senso favorevole all'emendamento cui ebbi l'onore di apporre anch'io la mia firma, il Governo decretasse una breve proroga ulteriore delle attuali Convenzioni, il *bill* d'indennità non gli verrebbe certamente negato.

Il caso, sarebbe tutt'altro che nuovo. E senza dire dei più recenti, del resto, mi basti ricordarne uno che è perfettamente identico a quello di cui sto occupandomi; alludo al Decreto Reale col quale fu nel 1890 prorogata la Convenzione con la Società Peninsulare.

Dunque, ammettendo pure l'impossibilità di avere il voto del Senato prima del 30 aprile, io credo che il Governo, tenuto conto degli inconvenienti creati dalla malaugurata modificazione introdotta dal Senato con l'articolo 8 nel primitivo progetto, non abbia alcuna ragione per respingere la proposta nostra, che ha l'alto scopo di assicurare la buona armonia fra tutte le parti della nazione.

E nemmeno mi arresto ad esaminare l'altra obiezione che consiste nella possibilità che la legge, presentata una seconda volta alla Camera alta, vi possa pericolare.

Questo dubbio noi dobbiamo respingerlo assolutamente.

Il Senato che ha approvate le Convenzioni con una maggioranza insolita e rilevantissima, non potrebbe seriamente cambiar di parere e negare i suoi voti a queste stesse Convenzioni sol perchè noi glie le rimandiamo emendate in una delle disposizioni che rimangono affatto estranee alla sostanza dei contratti, sol perchè la Camera, credendo indispensabile mantenere gli affidamenti già dati alle popolazioni, lo invita ad associarsi ad essa in quest'opera di pace e di concordia, scrivendo ancora nella legge che la Società di navigazione dovrà avere sedi di compartimento in ognuna delle quattro città a cui fanno capo i servizi ad essa affidati.

Il Senato non può deliberatamente volere che una legge chiamata a dare armonica soddisfazione ai molti e svariati interessi delle singole regioni, abbia a convertirsi in una legge di discordia, in una fonte di gelosie e di rivalità pericolose.

Non è possibile immaginare che, votando l'articolo ottavo, il Senato abbia voluto arrivare a questo. Ma, per quanto l'idea sia ripugnante ed assurda, essa assumerebbe l'aspetto della verità, quando esso, per non accogliere

la lieve emenda da noi proposta all'articolo stesso, respingesse nel suo complesso una legge di tanta importanza per tutto il paese.

Io confido, pertanto, che il Governo non vorrà opporsi all'accettazione dell'emendamento.

Ma dichiaro francamente che, quand'anche sorgesse su questo punto la questione di fiducia, voterei l'emendamento nella ferma coscienza di compiere uno stretto dovere; e lo voterei deplorando che il Governo con la questione di Gabinetto tolga alla Camera la possibilità di fare opera utile, saggia e doverosa, nella quale, se libera, essa si troverebbe certamente unanime: si troverebbe unanime perchè sa come il compito supremo del legislatore sia quello d'impedire gli attriti, di conciliare gli interessi, di consolidare l'unità; si troverebbe unanime perchè sicura che, dato dall'Assemblea la quale più direttamente rappresenta il paese, l'esempio della conciliazione, l'altra Camera, nella sua alta saviezza, non mancherebbe di seguirlo. (*Approvazioni*).

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

Finocchiaro-Aprile, ministro delle poste e dei telegrafi. Dopo i discorsi pronunziati da parecchi oratori contro l'articolo 8 del disegno di legge approvato dal Senato, farò alcune dichiarazioni e darò alla Camera le spiegazioni opportune sul modo come le cose sono procedute. Son certo che la Camera si convincerà della condotta perfettamente coerente che il Governo ha tenuto anche in tale questione; checchè possa parere all'onorevole De Martino ed agli altri colleghi che hanno parlato su questo argomento.

Come la Camera ricorda, il testo originale dei capitolati conteneva la formola che oggi l'onorevole De Martino propone di ripristinare.

Quando la legge fu per la prima volta discussa dalla Camera, da varie parti fu proposto un emendamento all'articolo 90, diretto a riconoscere negli antichi compartimenti della Navigazione Generale Italiana le attribuzioni ad essi deferite nell'atto di fusione delle Società Florio e Rubattino.

Il Governo si preoccupò del grave argomento e riconobbe, come si può rilevare dal mio discorso pronunziato nella tornata del 27 febbraio, e di cui ha ricordate solamente alcune parti l'onorevole Placido, la giustizia

e l'equità di assicurare le popolazioni appartenenti alle città, nelle quali esistono i vecchi compartimenti della Navigazione Generale Italiana, che non si mirava coll'articolo 90 a menomare o distruggere quegli antichi organismi amministrativi. Fu per questo che il Governo richiese alla Navigazione Generale la dichiarazione che vi fu comunicata, con la quale la Società si impegna a non diminuire il complesso dei servizi che sono stati affidati ai compartimenti di Palermo e di Genova, e, tenuto conto del riordinamento amministrativo dipendente dalle nuove Convenzioni, si obbliga a conservare, specialmente pei servizi e pel traffico, l'attuale importanza di quei compartimenti.

Fu dopo la presentazione di questa dichiarazione, costituente un vero e formale impegno, che gli onorevoli deputati i quali avevano presentato un emendamento contro l'articolo 90 del quaderno d'onori, nel senso di assicurare la conservazione dello *statu quo* nei compartimenti di Genova e Palermo, ritirarono l'emendamento stesso, e l'articolo fu votato.

Fu votato quindi con questo concetto chiaro ed esplicito, che i Compartimenti da istituire non influissero menomamente sul complesso dei servizi degli antichi due Compartimenti. È questo il significato che bisogna dare al voto di quel giorno, perchè quel voto fu preceduto dalla dichiarazione della Società esplicativa del patto contenuto nell'articolo 90, e dal ritiro dell'emendamento, fatto appunto in seguito alle assicurazioni date dal Governo. È bene richiamare questo precedente, che è nella memoria di tutti, e che ha molto peso in questo delicato argomento.

La legge va al Senato, il quale modifica, insieme ad altri pochi articoli, anche l'articolo 90. E perchè lo modifica? Anzitutto per precisare in modo più tassativo l'obbligo della Società, e dall'altra per non aggravare, come ha testè ricordato l'onorevole Tecchio, gli azionisti con aumento di spese. In base a queste considerazioni stabili due sedi di compartimento a Genova ed a Palermo, e due succursali a Napoli ed a Venezia.

Nel fare questa proposta l'ufficio centrale del Senato si fondò sul testo di un articolo del vecchio Statuto della Navigazione Generale. Infatti, nella sua relazione disse che, per questa parte, proponeva di « ritornare all'antico. »

Innanzi al Senato la questione fu vivamente dibattuta e vari senatori sostennero la proposta dell'Ufficio centrale. Due soli senatori la combatterono, ed uno fra essi, appartenente ad una regione impegnata nella questione, presentò una proposta conciliativa nel senso di cancellare la parola *succursali* e di sostituirla con l'altra di *sedi*.

Ora, onorevoli colleghi, era evidente che se l'articolo 90 non fosse stato modificato come ora è innanzi a voi, il voto del Senato avrebbe sanzionato questo concetto: compartimenti a Genova e a Palermo, succursali a Venezia ed a Napoli, concetto al quale, per queste due città, non potevamo aderire; perchè se noi trovavamo giusto, come l'avevamo trovato dinanzi alla Camera presentando le dichiarazioni della Navigazione Generale italiana, che fosse dato affidamento formale alle città di Genova o di Palermo di non veder menomati gli antichi loro compartimenti, non si poteva e non si doveva stabilire per legge che la rappresentanza della Navigazione Generale a Venezia ed a Napoli dovesse essere limitata ad una semplice succursale.

Accettammo quindi la formula conciliativa, cioè la sostituzione della parola *sedi*, e l'accettammo pensatamente; perocchè, se le parole *succursali* od *agenzie* limitavano in modo assai ristretto la rappresentanza amministrativa della Navigazione Generale Italiana nelle città di Napoli e Venezia, la parola *sedi* si presta ad interpretazione più razionale e più corrispondente all'importanza di queste due città. Così, conservando negli antichi compartimenti il complesso di servizi e di attribuzioni attualmente esistenti, ai quali hanno diritto, si dà modo alle città di Venezia e di Napoli di avere, col naturale ed inevitabile incremento dei servizi, una rappresentanza rispondente allo sviluppo dei commerci e del traffico in quelle città.

Ma vi è qualche cosa di più; la determinazione del significato della parola *sedi*, deve essere coordinata al resto delle disposizioni contenute nei capitoli.

Infatti, l'articolo 16 del quaderno d'oneri stabilisce che il materiale adibito alle linee *a*, *b*, *h*, del capitolo *B*, che si riferiscono ai viaggi fra Venezia e Alessandria di Egitto, fra Brindisi, Corfù e Patrasso, fra Venezia e Costantinopoli, dovrà essere iscritto al compartimento marittimo di Venezia. Ora essi possono intendere la portata di questa dispo-

sizione. Vi è poi da aggiungere quella della nuova linea Venezia Bombay, che deve essere istituita col 1° luglio 1894.

Nulla derogando pertanto alle attribuzioni dei vecchi compartimenti, le sedi di Venezia e Napoli, come ho già accennato, saranno ordinate in modo da provvedere convenientemente ai servizi. Abbiamo anche altre questioni intorno alle quali il Governo rivolgerà le sue cure e la sua attenzione, come quella della competenza nelle vertenze legali e delle polizze di carico. Il Governo, che ha già quasi pronto il lavoro delle tariffe, come dichiarai rispondendo all'onorevole Maggiorino Ferraris, porrà ogni studio perchè le disposizioni dell'articolo 90 siano attuate in guisa da conservare, come è precetto di legge, inalterate le attribuzioni dei vecchi compartimenti, costituendo nelle *sedi* di Venezia e Napoli i servizi amministrativi in modo da rendere possibile quell'esplicamento e quel miglioramento che tutti desideriamo. Il Governo prenderà su di ciò gli opportuni accordi con la Società di Navigazione Generale Italiana, affinché la questione di cui ci occupiamo, che certo il Governo non ha suscitato, e alla quale deploriamo siasi voluto dare un significato di lotta fra le varie città, possa risolversi in modo che dimostri il proposito che abbiamo di conciliare tutti gl'interessi.

Per queste considerazioni io prego gli onorevoli colleghi che hanno presentato l'emendamento svolto dall'onorevole De Martino, e sostenuto così caldamente dagli onorevoli Placido e Tecchio, di non insistere nella loro proposta. Nella peggiore ipotesi io mi auguro che la Camera lo respingerà.

A noi tutti preme oramai che questa legge sui servizi marittimi arrivi alla sua soluzione; e quando il Governo ha da un lato fatto quanto era suo dovere perchè le città nelle quali erano le antiche sedi della Navigazione non siano menomamente pregiudicate, e dall'altro ha dato affidamento perchè a Venezia e Napoli sia offerto il modo per avere organismi amministrativi che contribuiscano allo sviluppo e all'incremento dei servizi marittimi di quelle città, non vi è ragione di continuare una discussione, la quale può nel paese avere un significato diverso dalle nostre intenzioni.

Dopo tutto quello che ho avuto l'onore di dirvi, io non ho che a riferirmi alle parole con le quali conclusi il mio discorso del feb-

braio, cui ha accennato l'onorevole Placido, invocando un voto di conciliazione.

Il disegno di legge, tenuto conto del modo come si è svolta la discussione e delle dichiarazioni che accompagnarono e spiegarono la prima deliberazione della Camera, ci torna modificato nella forma e non nella sostanza; approvandolo faremo opera degna ed opportuna, e porremo freno, ciò che tutti vivamente dobbiamo desiderare, a qualunque tentativo di disaccordo fra le città marittime del Regno. (*Bene! — Approvazione.*)

Voti. Ai voti! ai voti! chiusura!

Presidente. Essendo domandata la chiusura, chiedo se sia appoggiata.

(*È appoggiata.*)

Essendo appoggiata la metto a partito.

(*È approvata.*)

Ciò posto, chiedo all'onorevole De Martino se insista perchè si metta a partito il suo emendamento.

De Martino. Io dichiaro che insisto nell'emendamento da me presentato. Se le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro mostrano certamente il buon animo dell'onorevole Finocchiaro Aprile verso le città marittime, le quali vengono a soffrire da questa legge, così come è stata votata dal Senato, se esse equivalgono a promessa di provvedimenti ulteriori per cercare di diminuire gli effetti, che saranno necessariamente prodotti da questo trattamento diverso fra le città di Genova e Palermo e le città di Napoli e Venezia, esse però non valgono a diminuire tutta l'importanza che ha un articolo di legge.

Delle sue dichiarazioni noi dobbiamo ringraziare l'onorevole Finocchiaro, ma non possiamo ritirare un emendamento, il quale vale a ripristinare cosa già votata dalla Camera, cioè che le quattro città marittime siano trattate alla medesima stregua; che non si creino privilegi, e non si venga a diminuire ad alcuna città quei vantaggi, che il voto della Camera poteva averle assicurato.

Io dichiaro, per conto mio e dei miei amici, che mantengo l'emendamento e credo che solamente approvando questo emendamento pacificheremo queste quattro città, fonderemo insieme i loro interessi, per il maggiore sviluppo del commercio generale d'Italia. (*Bravo!*)

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

Giolitti, presidente del Consiglio. Devo pregare la Camera di considerare che si è ingrossata una questione di minima importanza.

Voci. È verissimo!

Giolitti, presidente del Consiglio. Come ha spiegato il mio collega, la Camera, votando quattro sedi di compartimento per le città di Genova, Napoli, Palermo e Venezia aveva dichiarato formalmente che intendeva di non togliere nè a Genova, nè a Palermo i servizi che avevano. Adunque lo stabilire le sedi di compartimento a Napoli e a Venezia significava dare a quelle città tutti i servizi che era possibile di dare ad esse, senza togliere nulla alle altre due città. Al Senato dapprima si proponeva di stabilire a Venezia e Napoli due *succursali*. Con questa parola sembrava che quelle due città venissero ad esser messe in uno stato d'inferiorità di fronte alla posizione che era stata loro fatta dalla Camera; il Ministero non accettò quella formola e il Senato vi sostituì la parola *sedi*.

Ora quando è dichiarato che nè a Genova, nè a Palermo si deve togliere nulla, ma che nelle altre due città vi sarà una *sede*, ciò vuol dire che esse avranno attribuiti tutti i servizi che sarà possibile dare loro senza togliere nulla a Genova e Palermo. E questo concetto è identico a quello che la Camera aveva votato; lo indica con parola diversa e nient'altro.

Voci. Perchè mutarla?

Giolitti, presidente del Consiglio. Ma, onorevoli colleghi, perchè mutarla? Il Parlamento è composto di due rami ed il Senato ha diritto di introdurre delle modificazioni comprese quelle che creda utili per rendere più chiaro il concetto. Ma quando le spiegazioni date nei due rami del Parlamento inducono a ritenere che il concetto è lo stesso non mi pare che sia esagerato il dire che rimandare la legge all'altro ramo del Parlamento per insistere sopra una questione di forma equivarrebbe evidentemente al manifestare l'intenzione che le Convenzioni non vadano innanzi.

Ora io debbo indicare le conseguenze che si avrebbero. Evidentemente nessuno può supporre che in tre o quattro giorni si possa riconvocare l'altro ramo del Parlamento e avere l'approvazione pura e semplice senza altro.

Ciò posto le conseguenze quali sarebbero?

La prima che non avremmo le Convenzioni, e il lavoro che si fa da quattro anni per giungere ad una soluzione definitiva resterebbe interrotto per questione di una parola: i paesi che attendono da queste Convenzioni nuovi servizi li avrebbero Dio sa quando, e l'economia che facciamo sulla spesa sarebbe rimandata ad un tempo molto più remoto. Io ho creduto perciò di richiamare la Camera a questa considerazione: si tratta di una questione di forma e non di sostanza, mentre sarebbe d'altro lato cosa gravissima nella sostanza il rimandare a tempo indeterminato l'approvazione delle Convenzioni. *(Bravo!)*

Presidente. Metto dunque ai voti l'emendamento De Martino, che suona così:

« L'articolo 8 della legge è soppresso.

« L'articolo 90 (Disposizioni diverse) del quaderno d'oneri, lettera A, viene ripristinato nei seguenti termini: « La Società avrà la sua sede in Roma, ove pure avrà il suo domicilio legale per tutti gli effetti del presente contratto.

« I concessionari avranno sedi di compartimento a Genova, a Palermo, a Napoli e a Venezia. »

(Dopo prova e contro prova l'emendamento dell'onorevole De Martino non è approvato).

« Art. 8. L'articolo 90 del quaderno d'oneri A ed il corrispondente del quaderno d'oneri B sarà modificato nel modo seguente: La Società avrà la sua sede a Roma, ove pure avrà il suo domicilio legale per tutti gli effetti del presente contratto. Essa continuerà ad avere compartimenti in Genova ed in Palermo nelle attuali loro condizioni ed attribuzioni e sedi in Napoli ed in Venezia. »

(È approvato).

« Art. 9. L'articolo 98 del quaderno d'oneri A ed il corrispondente del quaderno d'oneri B sarà così modificato: Le controversie che potessero insorgere fra lo Stato ed i concessionari per l'interpretazione e l'esecuzione del presente contratto, saranno deferite ai tribunali ordinari della capitale. Sono eccettuate le controversie deferite dal presente quaderno d'oneri rispettivamente al Ministero delle poste e telegrafi ed al Ministero del commercio, che saranno definite con decreto ministeriale, non che quelle deferite al Ministero della marina che saranno decise inappellabilmente dal Consiglio superiore di marina mercantile. Sono pure eccettuate le

controversie deferite dal quaderno d'oneri al Consiglio degli arbitri.

« Il collegio arbitrale avrà sede in Roma e sarà composto di tre arbitri: il Ministero delle poste e telegrafi e la Società ne nomineranno uno per ciascuno, ed i nominati designeranno il terzo che ne sarà il presidente. Durano in carica tre anni e possono essere riconfermati.

« Qualora gli arbitri nominati dalle parti non si accordassero sulla scelta del terzo, questi sarà nominato dal presidente della Corte di cassazione di Roma.

« Gli arbitri pronunzieranno secondo le regole di diritto e con le forme prescritte nei giudizi arbitrali dal Codice di procedura civile, ma le parti potranno d'accordo autorizzarli a pronunziare come amichevoli compositori o rinunciare all'appello. »

(È approvato).

« Art. 10. È data facoltà al Governo del Re di approvare con Decreto Reale, entro l'anno corrente la convenzione in data 24 maggio 1891, modificata dalle dichiarazioni del 30 gennaio, 12 novembre 1892 e 7 febbraio 1893, colla quale si affida alla Società « Puglia » il servizio fra le due coste dell'Adriatico.

« Tale convenzione avrà effetto contemporaneamente alle convenzioni stipulate colla Navigazione Generale Italiana, di cui all'articolo 1 della presente legge. »

(È approvato).

« Art. 11. Per l'esecuzione delle dette convenzioni ridotte a testo unico colle modificazioni introdotte per le dichiarazioni 3 e 7 febbraio 1893 sopra citate, con quelle da introdursi in esecuzione della presente legge, il Governo è autorizzato ad aumentare di lire 59,500 la somma di lire 9,343,516 stanziata nel bilancio per l'esercizio in corso, e ad iscrivere nella parte ordinaria dei bilanci annuali:

a) la somma di lire 9,237,590, per gli esercizi 1893-94 e 1894-95 e quella di lire 9,561,771.40 per gli esercizi successivi fino alla scadenza delle convenzioni, salvo la disposizione dell'articolo 13;

b) la somma che risulterà necessaria per l'adempimento del patto, di cui è cenno all'articolo 63 delle modificazioni in data 12 novembre 1892, pel trasporto a Brindisi delle

merci scambiate fra Venezia, Ancona, Bari e le Indie.

« Questa somma cesserà di essere iscritta in bilancio quando si attuerà il servizio previsto nell'articolo 13 della presente legge. »

(È approvato.)

« Art. 12. Il Governo è pure autorizzato ad inscrivere nella spesa straordinaria dei detti bilanci per dieci esercizi, a cominciare da quello 1895-96 la somma di lire 5⁸,515.60, per l'adempimento della condizione indicata all'articolo 4 della dichiarazione in data 12 novembre 1892, annessa alla convenzione, di cui alla lettera a dell'articolo 1 della presente. »

(È approvato.)

« Art. 13. Non più tardi del 1° luglio 1894 sarà attuato un viaggio mensile fra Venezia e Bombay.

« La relativa convenzione sarà approvata per Decreto Reale e la spesa occorrente, che non potrà essere maggiore di quella fissata pel viaggio fra Genova e Bombay, sarà iscritta nel bilancio di quell'esercizio 1894-95 e successivi. »

(È approvato.)

« Art. 14. Il Governo del Re dovrà presentare al Parlamento nel primo semestre del 1905 i provvedimenti sui servizi postali e commerciali marittimi da adottarsi dopo la scadenza al 30 giugno 1908 delle convenzioni qui unite. »

(È approvato.)

« Art. 15. La tassa di bollo sulle polizze di carico e sulle lettere di vettura è stabilita nella misura di centesimi dieci quando il peso complessivo della merce non superi i 20 chilogrammi, e di centesimi 60 quando il peso complessivo della merce superi i 20 chilogrammi.

« La scritturazione nelle polizze di carico e nelle lettere di vettura di un peso inferiore al vero, in guisa che la tassa secondo tale indicazione risulti minore di quella dovuta in ragione del peso effettivo, costituirà contravvenzione alla legge del bollo. »

(È approvato.)

« Art. 16. Il trasporto delle merci nazionali da un porto all'altro dello Stato in ap-

posita stiva o parte di stiva dei piroscafi delle Società di navigazione sovvenzionate, adattata e chiusa nei modi stabiliti dalla dogana, è sottoposto al solo riscontro esteriore dei colli in confronto delle liste di carico, nelle quali saranno descritte le merci secondo le relative polizze di carico. »

(È approvato.)

« Art. 17. Le modificazioni ed inversioni delle linee marittime previste negli articoli 1 e 2 delle Convenzioni dovranno essere approvate per legge. »

(È approvato.)

« Art. 18. Il Governo del Re è autorizzato a prorogare le convenzioni vigenti con la Navigazione Generale Italiana, e con le altre Società, alle condizioni in esse stabilite, fino all'attuazione delle convenzioni, di che nei precedenti articoli e non oltre l'anno corrente. »

(È approvato.)

Votazione a scrutinio segreto.

Presidente. Si procede ora alla votazione a scrutinio segreto su questo disegno di legge. Si faccia la chiama.

Quartieri, segretario, fa la chiama.

Risultamento di votazione.

Presidente. Dichiaro chiusa la votazione, ed invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(I segretari numerano i voti.)

Comunico alla Camera il risultamento della votazione a scrutinio segreto sul seguente disegno di legge: Convenzione per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi:

Presenti e votanti	252
Maggioranza	127
Voti favorevoli	157
Voti contrari	95

(La Camera approva.)

Giuramento.

Presidente. Essendo presente l'onorevole Pottino, lo invito a giurare. *(Legge la formula).*

Pottino. Giuro!

Interrogazioni e interpellanze.

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

« Il sottoscritto rivolge interrogazione al ministro dei lavori pubblici e delle finanze, per conoscere quali provvedimenti d'urgenza intendano prendere a fine di rimuovere un ghiajeto, che, formatosi nel fiume Adda, ottura la presa d'acqua del canale il Retorto, che serve per l'irrigazione del territorio di Pandino e di Crema: irrigazione, alla quale gli agricoltori locali hanno indiscutibile diritto secolare, tanto più che essi pagano le imposte per terre irrigue, e che in realtà ora sono prive di acqua.

« Marazzi F. »

« Il sottoscritto chiede interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulle condizioni deplorabili del materiale mobile e delle stazioni ferroviarie lungo la linea Cancello-Avellino-Benevento.

« Modestino, F. Di Marzo. »

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

Comunico inoltre le seguenti domande d'interpellanza:

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole presidente del Consiglio ed i ministri di grazia e giustizia e di agricoltura industria e commercio sui gravi scandali bancari di Catania e sulla condotta, che ha tenuto e che intende tenere, a tal riguardo, il Governo.

« De Felice-Giuffrida. »

« I sottoscritti domandano d'interpellare l'onorevole ministro delle finanze sulle condizioni anormali della manifattura dei tabacchi in Napoli, e sui motivi per i quali il Governo non provvede a farle cessare.

« Flaùti, Casilli, De Bernardis. »

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro delle finanze circa il modo col quale si è valso e intende valersi in avvenire della facoltà concessagli dalla legge 29 agosto 1889, n. 6363, circa l'applicazione del dazio d'entrata ai rottami di ferro, ghisa e acciaio, e circa l'opportunità d'una revisione della tariffa doganale.

« Tittoni. »

Giolitti, presidente del Consiglio. Nella pros-

sima tornata diremo se e quando intendiamo rispondere a queste domande d'interpellanza.

Presidente. Sta bene. L'onorevole Sanguinetti ha presentato una proposta di legge di sua iniziativa, che sarà trasmessa agli Uffici perchè ne autorizzino la lettura.

Venne presentata dalla Giunta delle elezioni la relazione sull'elezione contestata del collegio di Sora.

La discussione su questa elezione sarà iscritta nell'ordine del giorno della prima seduta dopo... (*ilarità*)

Giolitti, presidente del Consiglio. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Proroga dei lavori.

Giolitti, presidente del Consiglio. Dalle parole dell'onorevole presidente la Camera avrà già compreso che è necessaria una sospensione nei suoi lavori, sospensione che io desidero la più breve che sia possibile.

Io proporrei quindi che la Camera si riconvochi il 3 maggio e pregherei di mettere all'ordine del giorno di quella tornata il conto consuntivo dell'esercizio trascorso ed il bilancio della marina. (*Interruzioni*)

Devo osservare alla Camera che fino al mattino del giorno 2 i ministri non possono essere in Romã.

Socci. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Socci. Io comprendo che la Camera prenda vacanza giovedì e sabato per un doveroso riguardo; ma non comprendo la necessità di così lunghe vacanze.

L'onorevole presidente del Consiglio ha detto che i ministri saranno assenti fino al 2 maggio. Ma io ricordo che quando furono istituiti i sotto-segretari di Stato, si disse appunto che essi dovevano, quando occorresse, supplantare i ministri... (*ilarità prolungata*). Col tempo potrebbero anche supplantarli! Comprendo che qualche ministro debba assentarsi da Roma; ma non comprendo come tutti i ministri debbano andar dietro al corteggio reale o imperiale, come tante comparse teatrali (*Ooh! — Rumori*).

Scusatemi; non ho inteso di offendere alcuno; ho fatto un semplice paragone. Ma quando non si rammenta più nulla della grandezza romana, quando non spira soffio di vita nuova, e per fare delle feste si evo-

cano ricordi medioevali, mi pare che io non abbia poi tanto torto se, vedendo i ministri seguire in livrea i solenni corteggi, parlo di comparse teatrali (*Rumori*).

Dicevo dunque che se i ministri non possono, per le loro occupazioni, prender parte ai lavori della Camera, possono farsi sostituire dai sotto-segretari di Stato. In tal modo potremo continuare nei nostri lavori e potremo mostrare al paese che intendiamo celebrare le prossime feste non con l'ozio, come facevano i preti, ma col lavoro, che è il solo fine di tutti i popoli che si rispettano.

Mi oppongo dunque formalmente alla proposta ministeriale, che le vacanze durino fino al 3 di maggio. Che si debbano prendere due o tre giorni di vacanza sono il primo a convenirne; lo dissi e lo ripeto, perchè non sono un villano, e perchè credo che la democrazia sia la quintessenza dell'educazione; e sarebbe villania opporsi a qualunque vacanza; ma non posso consentire che queste vacanze siano protratte così a lungo come ha proposto l'onorevole presidente del Consiglio.

Giolitti, presidente del Consiglio. La Camera comprende perfettamente che io non ho niente a dire. Non ho che da pregarla di scegliere tra la proposta Socci e la mia.

Agnini. Chiedo di parlare.

Voci. Ai voti! ai voti!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Agnini.

Agnini. Per diverse considerazioni mi associo alla proposta del deputato Socci. Non ricorderò che io ho una interrogazione che ha una speciale importanza e che senza la sopraffazione usatami nella seduta di sabato, dal Governo e dalla Camera, sarebbe allora stata svolta mentre invece è stata rinyiata, e che, quando la Camera si aggiornasse questa mia interrogazione perderebbe di opportunità la protesta che io intendo esprimere contro le prepotenze di cui furono vittime migliaia di braccianti; ricordo invece che al 28 aprile è stato rinviato per proposta del presidente del Consiglio e per voto della Camera, lo svolgimento di una mozione, da me e da altri amici presentata, che riguarda gli scandali bancari.

Voi forse troverete che anche questa mozione non ha importanza alcuna, ma noi invece glie ne diamo moltissima, molto più che alle prime ragioni, che ci mossero a presentarla e a chiedere la nomina di una Com-

missione d'inchiesta che stabilisca a chi spetti la responsabilità del danno non lieve che sulla nazione ricade in seguito alla catastrofe bancaria, altre se ne aggiunsero; i nuovi elementi venuti dalla Sicilia, che tutti voi conoscete, dovrebbero aver modificata l'opinione dell'onorevole presidente del Consiglio, inquantochè il suo nome c'è implicato...

..Ella ride, onorevole presidente del Consiglio?

Giolitti, presidente del Consiglio. Sì; rido.

Agnini. C'è ben altro che da ridere. La nazione viene a pagare oltre a 60 milioni, ed Ella lo sa.

Ed Ella pel primo dovrebbe sentire il desiderio che la luce sia fatta e che siano stabilite e distinte le singole responsabilità a tutela del suo decoro.

Per queste ragioni adunque io e gli altri amici miei, sottoscrittori della mozione, non possiamo accettare l'aggiornamento proposto, bensì domandiamo che la Camera continui le sue sedute.

Inoltre una considerazione di alto ordine morale mi spinge ad oppormi alla proposta del presidente del Consiglio e ad associarmi a quella dell'onorevole Socci.

Io vi dico francamente il mio pensiero, e credo voi dovrete trovarvi con me di accordo. Col disagio generale che avvolge tutta la nazione e che la prolungata siccità dannosissima per le campagne minaccia di peggiorare; colle condizioni tristi in cui si trova il commercio in generale e le statistiche governative ce ne danno la prova indicando il numero crescente dei fallimenti; colle condizioni tristi in cui si trova l'agricoltura e le statistiche governative ce ne danno l'indizio nel numero ognora crescente di espropriazioni; con la miseria insomma, che, quale funebre lenzuolo, copre tutte le nostre campagne e tutte le nostre città...

Una voce. Per questo non dobbiamo prendere le vacanze!

Agnini. Prendetele pure; ma io dico che queste feste sono una offesa... (*Rumori vivissimi*).

Presidente. (*Con forza*). Onorevole Agnini. Ella dimentica che queste feste non portano spesa, ma si solennizzano con una mirabile opera di beneficenza! (*Benissimo!*)

Agnini. Ella, onorevole Presidente, mi porterebbe colla sua osservazione ad altro argomento. Non mi tragga a dire la mia opi-

nione sopra queste beneficenze e sulla *spontaneità* di chi vi concorre. Queste feste sono un'offesa, un insulto alla miseria. (*Rumori vivissimi*).

Presidente. Le ripeto che non si tratta che di opere di beneficenza!

Agnini... e che si spendono centinaia di migliaia di lire, mentre vi sono migliaia di lavoratori che muoiono di fame! (*Rumori vivissimi*).

Presidente. Ed a questo appunto si pensa e si provvede! (*Benissimo!*)

Agnini. Sono un insulto per quei tanti, che la miseria costringe a dar l'assalto ai forni per procurarsi a prezzo del carcere un pane per sfamarsi; un insulto per quelli che voi mandate, in omaggio al vostro liberalismo, a passar le feste alle Carceri Nuove, perchè non intorbidino il sereno del vostro cielo... (*Rumori vivissimi*).

Presidente. Insomma, onorevole Agnini, questo non ha che fare con l'argomento. Si limiti a parlare sulle vacanze!

Pare che Ella si proponga sempre di spostare le questioni per inacerbirla! Parli delle vacanze!

Agnini. Ella, onorevole presidente, ad Iseo fece un discorso sulla libertà che fu giudicato bellissimo; favorisca di cominciare ad applicare quelle maniere! (*Oh! oh! — Rumori*).

Presidente. Nessuno le contesta la libertà di parola; ma io dico che Ella deve attenersi all'argomento!

Agnini. A voi non piace di ascoltare questa voce, che da noi si leva sincera... (*Rumori*).

Presidente. Da chi? Da lei solo. Non v'è altri, che venga qui a dire queste cose che Ella dice in questo momento!

Agnini. Io mi associo alla proposta dell'onorevole Socci; la rappresentanza nazionale dovrebbe almeno mostrare che sente le condizioni del paese, sente la miseria, che opprime la popolazione, e quindi non partecipa a feste. (*Rumori vivissimi — Proteste*).

Presidente. L'onorevole presidente del Consiglio propone dunque che le sedute vengano sospese fino al tre di maggio, e che il tre di maggio si riprendano i lavori.

L'onorevole Socci propone invece che le sedute siano sospese solamente nei giorni di giovedì e sabato.

Metto a partito anzitutto la proposta dell'onorevole Socci.

(*Non è approvata*).

Metto ora a partito la proposta dell'onorevole presidente del Consiglio.

(*È approvata*).

Propongo alla Camera che voglia autorizzare la Presidenza durante queste vacanze, a ricevere le relazioni che verranno presentate.

Non essendoci opposizioni rimane così stabilito.

Avverto pure che se saranno presentate altre relazioni di bilancio, queste, secondo la consuetudine, avranno la precedenza nell'ordine nel giorno.

Deliberazioni relative all'ordine del giorno.

Prinetti. Domando di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Prinetti. Io vorrei chiedere che fossero iscritte all'ordine del giorno della prima tornata le mozioni che sono state, per deliberazione della Camera, rinviata al 28 aprile.

Dal momento che il 28 aprile la Camera è in vacanze, mi sembrerebbe opportuno iscriverle nell'ordine del giorno della prima seduta, ossia del 3 maggio.

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

Giolitti, presidente del Consiglio. Non farò alcuna questione di sostanza, perchè l'onorevole Prinetti capisce perfettamente che quelle mozioni domandano cosa che è già stata votata dalla Camera, ma devo osservare che i bilanci presentano una urgenza grandissima, e che la Camera deve necessariamente dar loro la precedenza.

Quelle mozioni erano state proposte prima che la Camera votasse sulla questione della inchiesta.

La Camera, dopo aver stabilito che quelle mozioni fossero rinviata a tre mesi, ha preso un'altra deliberazione ed ha nominato la Commissione di sette dei suoi membri, la quale ora attende al suo lavoro.

Il ridiscutere adesso mozioni anteriori, che furono esaurite in tutta la loro sostanza con quella votazione, mi pare che sarebbe far perdere un tempo che è molto prezioso per la Camera per la votazione dei bilanci. (*Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Prinetti.

Prinetti. Io ho voluto fare soltanto una questione...

(*Molti deputati ingombrano l'emiciclo, e la voce dell'oratore non giunge fino agli stenografi*).

Giolitti, presidente del Consiglio. Io prego la Camera di un minuto di attenzione.

L'onorevole Prinetti domanda che si inscrivano all'ordine del giorno della prima seduta della Camera le mozioni che erano state presentate il 28 gennaio e rimandate al 28 aprile.

Dopo la deliberazione del 28 gennaio ne intervenne un'altra, la quale risolse interamente quella questione.

Ora, il mettere all'ordine del giorno queste mozioni, significa voler fare, per due o tre giorni, dei discorsi completamente oziosi; perchè l'onorevole Prinetti stesso ammette che la questione è risolta.

Ora, io dico che abbiamo i bilanci da discutere e non mi parrebbe conveniente il perdere due o tre sedute in discorsi, che è assolutamente impossibile portino ad una conclusione; perchè c'è una Commissione nominata dalla Camera, con un mandato determinato, la quale sta facendo i suoi lavori, ed è impossibile che la Camera entri in mezzo per cercare d'influire sul giudizio di quei nostri colleghi.

Prinetti. Chiedo di parlare per un fatto personale.

Presidente. È la terza volta! Vuole che tutto il regolamento sia riformato per lei?

Prinetti. Per fatto personale!

Presidente. Qual'è il fatto personale?

Lo accenni. Lei abusa immensamente della parola!

Prinetti. Non abuso mai! Non so chi di noi abusi in questo momento! (*Rumori*)

Presidente (Con forza). Lo richiamo all'ordine; non per la mia persona, ma per la qualità di presidente. (*Bravo!*)

Prinetti. (Rumori). Io non ho alluso nè al presidente nè ad alcuno. Io credo che in questo momento abusino coloro che vogliono con dei rumori inarticolati, soffocare la parola. (*Rumori*).

Il mio fatto personale è chiarissimo. L'onorevole presidente del Consiglio ha detto: l'onorevole Prinetti ammette anche lui che sia interamente risolta la questione; e questo io non l'ammetto e non lo ho mai ammesso.

In ciò consiste il mio fatto personale. Io ammetterò che sia risolta la questione, quando l'onorevole presidente del Consiglio mi dichiarerà che l'interpretazione del mandato dei 7 eletti a comporre il Comitato sia tale da

esaurire completamente quelle domande che in questa mozione erano formulate.

Giolitti, presidente del Consiglio. L'onorevole Prinetti mi vuol dare un potere che non posso accettare, quello di dare io una interpretazione autentica delle deliberazioni della Camera.

La Camera delibera in modo così chiaro e preciso, che non ha bisogno delle interpretazioni del Governo.

Prinetti. Allora si mantengano le mozioni all'ordine del giorno!

Agnini. Domando di parlare.

Presidente. Su che cosa?

Agnini. Su questa questione. Io non trovo, come il presidente del Consiglio, la deliberazione della Camera così chiara che non possa nascere il dubbio se alla Commissione d'inchiesta sia anche affidato il compito di esaminare tutti gli atti dell'attuale e dei precedenti Ministeri in riguardo alle Banche. La mozione presentata da me e dai miei compagni ha quello scopo. Ora se il presidente del Consiglio dice che alla Commissione dei sette è stato demandato anche quell'incarico, io accetterò che la mia mozione sia ripresa quando saranno conosciuti i risultati della Commissione d'inchiesta; altrimenti insisto perchè venga indicato, senz'altro, in qual giorno sarà discussa la mozione mia e insisto perchè questo giorno sia il più vicino possibile.

Giolitti, presidente del Consiglio. Come ho osservato, queste mozioni il 28 gennaio furono rimandate a tre mesi coll'intelligenza, che aveva dichiarato io stesso, che se nel frattempo fosse sorta la possibilità di risolvere la questione anche prima, non mi sarei opposto a che si risolvesse. E tanto non mi sono opposto che io stesso proposi alla Camera una risoluzione; la Camera la esaminò, la discusse e la approvò respingendo ogni altra proposta relativa a tale argomento. L'onorevole Agnini, come tutti gli altri, potevano sostenere l'interpretazione che credevano e molti ne hanno sostenuta di diverso genere. Ma la Camera prese una risoluzione formale, definitiva, non solo, ma l'esegui nominando una Commissione.

Ora pretendere che il Governo venga a dire se il mandato di questa Commissione debba intendersi in uno o in altro senso, non è ammissibile; e non sarebbe ammissibile nemmeno che, mentre i nostri colleghi stanno

adempiendo il mandato che loro è stato affidato dalla Camera, si venisse qui a discutere per influire sul loro giudizio. Io quindi, siccome siamo di fronte ad una questione sulla quale la Camera ha già deliberato, propongo che tutte quelle mozioni non s'iscrivano all'ordine del giorno. (*Bravo! Bene!*)

Agnini. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Agnini. Ma non è logica l'interpretazione data dal presidente del Consiglio, tanto è vero che il presidente della Camera ha mantenuto nell'ordine del giorno questa mozione.

Ora quando una mozione rimane iscritta nell'ordine del giorno, vi rimane perchè la discussione ne debba esser fatta alla Camera. La deliberazione, a cui allude l'onorevole presidente del Consiglio, non ebbe e non può aver l'effetto di far decadere la mia mozione. Mi pare che questo solo sia conforme alla logica.

Inoltre io confesso che trovo strano che s'insista ad affermare che alla Commissione d'inchiesta sia demandato anche l'incarico di riferire intorno ai rapporti dei vari Ministeri colle Banche, mentre ciò non è.

E siccome noi crediamo che il paese abbia diritto di sapere a chi va debitore di questa cavata di sangue, alla quale deve sottoporsi; così insistiamo perchè la mozione sia discussa il più presto possibile. Del resto se il presidente del Consiglio non sente il bisogno di togliersi di dosso... (*Rumori*).

Giolitti, presidente del Consiglio. Io? niente affatto!

Agnini. (*Aggiunge alcune parole fra i rumori*).

Giolitti, presidente del Consiglio. Onorevole Agnini, se Ella con dei paroloni vuoti di senso crede d'influire sulla mia condotta, si inganna a partito.

Agnini. La ringrazio della cortesia!

Giolitti, presidente del Consiglio. Cortesia per cortesia!

Presidente. Dunque che cosa propone Ella, onorevole Agnini?

Agnini. Io mi associo alla proposta Prinetti, che cioè le mozioni vengano iscritte nell'ordine del giorno per la prima seduta della Camera. (*Parecchi deputati occupano l'emiciclo*).

Presidente. Vadano ai loro posti.

Prinetti. Chieggo di parlare.

Presidente. Parli, onorevole Prinetti.

Prinetti. Ritiro la mia proposta, perchè ne

conosco in precedenza l'esito, e lascio al presidente del Consiglio tutta la responsabilità.

Presidente. Metto a partito la proposta dell'onorevole Agnini, perchè le mozioni, di cui egli ha parlato, siano poste nell'ordine del giorno per la prima seduta della Camera, quando questa riprenderà i suoi lavori.

(*La proposta Agnini non è approvata*).

Casale. Chiedo di parlare.

Presidente. Chi ha domandato di parlare?

Casale. Io, signor presidente!

Presidente. Su che cosa?

Casale. Vorrei domandare anzitutto all'onorevole presidente del Consiglio quando creda che io possa svolgere la mia proposta di legge sulle pensioni agli operai. E poichè mi trovo a parlare, mi permetto di domandare al ministro della marina...

Voce. È assente.

Casale. Vi sono i suoi colleghi che possono rispondermi se sia vero che nell'Accademia navale di Livorno si siano riprodotte un'altra volta le medesime malattie contagiose che vi infierirono altra volta; ed, in caso affermativo, quali provvedimenti siansi adottati o si intenda adottare.

Giolitti, ministro dell'interno. Credo che l'onorevole Casale avrebbe dovuto presentare regolarmente una interrogazione, trattandosi di un argomento speciale.

Quanto a me, in assenza del ministro della marina, posso dirgli questo solo, che al Ministero dell'interno non consta nulla di quanto l'onorevole Casale dice intorno alle condizioni di salute nell'Accademia di Livorno.

Riferirò, del resto, questa interrogazione al mio collega il ministro della marina, il quale potrà dare maggiori chiarimenti.

Casale. Ho voluto accennare la cosa per mettere il Governo sull'avviso e perchè, se la notizia fosse vera, egli possa prendere le necessarie misure.

Quanto allo svolgimento della mia proposta di legge aspetto una risposta. (*Rumori — Conversazioni*).

Casana. Domando di parlare.

Presidente. Su che cosa?

Casana. Per fatto personale, se Ella mi permette che mi valga di questo mezzo. Parlo per non lasciare la Camera e tante famiglie italiane che hanno figli nell'Accademia navale di Livorno, sotto l'impressione delle parole dette testè dall'onorevole Casale circa la rin-

novatasi esistenza di malattie infettive fra gli allievi dell'Accademia stessa.

Io che per ragioni domestiche ho molti rapporti con quell'istituto, posso affermare per le più recenti cognizioni (son venuto da Livorno la domenica scorsa) che lo stato di salute di tutta quella gioventù si può ritenere ottimo...

Casale. Dodici infermi ieri.

Casana. ... Ma questo può sempre avvenire; si tratta di una raccolta di giovani, fra i quali ci sono malattie inerenti alla stessa gioventù!

Giolitti, ministro dell'interno. L'onorevole Casale adopera una forma la quale non è assolutamente ammissibile. Non si può venir qui ad affermare che esiste in una città d'Italia una malattia infettiva ed a gettare così lo sconforto in molte famiglie quando non è neppure presente il ministro che potrebbe rispondere. Io gli ho dichiarato che al Ministero dell'interno, che ha la cura della salute pubblica, questa notizia non è giunta; ed io non credo che l'onorevole Casale abbia dei mezzi d'informazione, che manchino al Governo.

Ad ogni modo, questo genere d'interrogazioni che possono produrre un allarme, più di tutte le altre, dovrebbero esser fatte in quella forma che il regolamento prescrive. (Bene! Bravo! a sinistra).

Agnini. Chiedo di parlare. (ilarità).

Presidente. Ma, insomma, Ella ha parlato, non so quante volte, sull'ordine del giorno!

Se si continua in questo modo, non sono più in grado di mantener l'ordine delle discussioni.

La Camera ha votato!

Agnini. Sì, ha votato contro la mia proposta. Ma ora i ministri debbon dire quale giorno vogliono stabilire per lo svolgimento delle mozioni; altrimenti, quando si svolgeranno?

Giolitti, presidente del Consiglio. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Giolitti, presidente del Consiglio. Poichè l'onorevole Agnini desidera che sia presa una risoluzione intorno a queste mozioni, a me pare che sia conveniente il prenderla.

Io propongo che queste mozioni, ritenendosi esaurite col voto della Camera, siano

cancellate dall'ordine del giorno. (*Approvazioni e risa a sinistra*).

Presidente. Chi approva la proposta del presidente del Consiglio...

Agnini. Io non m'illudo, naturalmente, nel pensare che la Camera non approverà, con la solita unanimità, la proposta del presidente del Consiglio; ma intorno alla legalità dell'atto che farà la Camera, lascio giudicare altri.

È all'ordine del giorno la mia mozione; il che vuol dire che il presidente non l'ha ritenuta come decaduta. Dunque, dal momento che è all'ordine del giorno, ho il diritto di chiederne lo svolgimento.

Presidente. Metto a partito la proposta del presidente del Consiglio.

(*Dopo prova e controprova, la proposta del presidente del Consiglio è approvata.*)

La seduta termina alle 6,40.

*Ordine del giorno per la tornata del 3 maggio
alle 2 pomeridiane.*

1. Interrogazioni.
2. Verificazione di poteri. — Elezione contestata del collegio di Sora.
3. Svolgimento di due proposte di legge dei deputati Facheris e Afan De Rivera.

Discussione dei disegni di legge:

4. Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1891-92. (4).
5. Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1893-94. (34).
6. Sul tiro a segno nazionale. (113).
7. Reclutamento dell'esercito. (112).
8. Sulla elezione dei sindaci. (88).

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

