

CXXIII.

1^a TORNATA DI LUNEDÌ 19 GIUGNO 1905

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE LACAVA.

INDICE.

	Pag
Disegni di legge (Approvazione):	
Aumento della dotazione della Camera dei deputati per l'esercizio finanziario 1904-905	4449
Approvazioni di maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione del fondo per il culto per l'esercizio finanziario 1904-905.	4449
Noli per l'esportazione dalla Sardegna del vino, olio, formaggio e bestiame	4451
Riordinamento dei servizi esercitati dalla Società di navigazione « Puglia »	4461
Istituzione di una linea fra Genova e l'America centrale.	4463
Modificazione di alcuni servizi esercitati dalla Società di navigazione generale italiana (Discussione).	4463
ABOZZI	4463
ARIGÒ	4469
CHIMIENTI (relatore)	4477-78
DI STEFANO	4477
FULCI N.	4470
JATTA	4472
MORELLI GUALTIEROTTI (ministro)	4474-77-78-79
PANTANO.	4470-78
PIPITONE.	4472-77-79
SENMOLA.	4479
Modificazioni al regime degli alcoli	4480
CAO-PINNA	4482-88
LUZZATTI L.	4480-87
MAJORANA A. (ministro)	4484-85-86-90
MONTAGNA	4486
PAIS-SENRA.	4481
PANTANO (relatore)	4482-85-86
PIPITONE.	4481
VALLONE.	4485-88-90

La seduta comincia alle ore 10.10.

DE NOVELLIS, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana precedente, che è approvato.

360

Approvazione del disegno di legge: Aumento della dotazione della Camera dei deputati.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge per aumento della dotazione della Camera dei deputati per l'esercizio finanziario 1904-905.

Do lettura dell'articolo unico:

« È autorizzata la maggiore assegnazione di lire 120,000 al capitolo n. 44 « Spese per la Camera dei deputati » dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1904-905. »

È aperta la discussione sopra questo articolo unico. (Pausa).

Non essendovi iscritti e nessuno chiedendo di parlare, l'articolo unico s'intende approvato e procederemo in altra seduta alla votazione segreta di questo disegno di legge.

Approvazione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento sul bilancio del Fondo per il culto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: Approvazioni di maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa dell'amministrazione del Fondo per il culto per l'esercizio finanziario 1904-905.

Do lettura del disegno di legge. (Vedi Stampato n. 199-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. (Pausa).

Non essendovi iscritti e nessuno chiedendo di parlare, passeremo alla discussione degli articoli.

Art. 1.

Sono approvate le maggiori assegnazioni di lire 420,000 e le diminuzioni di stanziamento per egual somma sui capitoli dello stato di previsione della spesa dell'amministrazione del Fondo per il culto per l'esercizio finanziario 1904-905 indicate nella tabella annessa alla presente legge.

Prego l'onorevole segretario di dar lettura della tabella.

DE NOVELLIS, segretario, legge :

Tabella di maggiori assegnazioni su alcuni capitoli e diminuzioni di stanziamento su altri capitoli dello stato di previsione delle spese dell'amministrazione del Fondo per il culto, per l'esercizio 1904-905.

Maggiori assegnazioni.

Cap. 40. Supplementi di congrua concessi in esecuzione dell'articolo 28 della legge 7 luglio 1866, o di altre leggi precedenti o susseguenti, ai titolari di benefici parrocchiali deficienti, e assegni agli economi spirituali durante le vacanze (<i>Spese fisse ed obbligatorie</i>) L.	220,000. »
Cap. 42. Fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine »	200,000. »
	<u>L. 420,000. »</u>

Diminuzioni di stanziamento.

Cap. 1. Personale (<i>Spese fisse</i>) L.	4,000. »
Cap. 2. Personale - Indennità di residenza in Roma (<i>Spese fisse</i>) »	1,000. »
Cap. 7. Spese pel servizio esterno. »	10,000. »
Cap. 17. Spese di liti e di coazione (<i>Spesa obbligatoria</i>) . »	50,000. »
Cap. 18. Spese per atti, contratti, affitti, permute, quietanze, transazioni, costituzione e risoluzione di censi, mutui ecc. - Spese ipotecarie e trasporti a catasto; spesa per terraggiere ed altre perizie in genere (<i>Spesa obbligatoria</i>) »	10,000. »
Cap. 19. Tassa di manomorta (<i>Spesa obbligatoria</i>) »	20,000. »
Cap. 20. Imposta di ricchezza mobile (<i>Spesa obbligatoria</i>) . . »	30,000. »
Cap. 21. Imposta sui fabbricati e sui fondi rustici (<i>Spesa obbligatoria</i>) »	40,000. »
	<u>L. 125,000. »</u>

Riporto . . . L.	125,000. »
cati e sui fondi rustici (<i>Spesa obbligatoria</i>) »	40,000. »
Cap. 24. Fitti di locali per riporregeneri provenienti da prestazioni in natura e spese per trasporto dei medesimi (<i>Spesa d'ordine</i>) »	1,000. »
Cap. 25. Spese per terreni, fabbricati, mobili ed arredi sacri ad uso delle chiese, delle religiose e dell'amministrazione - Assegno per la manutenzione di chiese e cappelle aperte al culto cattolico nella colonia Eritrea (<i>Spesa obbligatoria</i>) »	10,000. »
Cap. 27. Doti dipendenti da pie fondazioni (<i>Spese fisse ed obbligatorie</i>) »	3,000. »
Cap. 32. Pensioni monastiche ed assegni vitalizi - Fondo a disposizione per sussidi a missionari all'estero (<i>Spese fisse</i>) »	150,000. »
Cap. 33. Assegni ai membri delle collegiate ed agli investiti di benefici e cappellanie sopresse (<i>Spese fisse ed obbligatorie</i>) »	50,000. »
Cap. 35. Assegni a chiese parrocchiali ed annualità diverse passate a carico del Fondo pel culto dalle cessate casse ecclesiastiche ed in disgravio dello Stato (<i>Spese fisse</i>) »	10,000. »
Cap. 43. Fondo di riserva per le spese impreviste. »	15,000. »
Cap. 49. Restituzione di rendite e di altre somme indebitamente conseguite (esclusi i capitali) ed altre spese straordinarie diverse (<i>Spesa d'ordine</i>) . »	16,000. »
	<u>L. 420,000. »</u>

PRESIDENTE. Pongo a partito l'articolo primo.

(È approvato).

Art. 2.

L'amministrazione del Fondo per il culto è autorizzata ad imputare sui residui 1902-1903 e sulle competenze 1904-905 tutti i pagamenti del capitolo n. 40 « *Supplementi di congrua concessi in esecuzione dell'articolo 28 della legge 7 luglio 1866, o di altre leggi precedenti o susseguenti, ai titolari di benefici parrocchiali deficienti, e assegni agli eco-*

nomi spirituali durante le vacanze » senza distinzione dell'esercizio al quale si riferiscono gli impegni relativi.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Approvazione del disegno di legge: Noli per l'esportazione dalla Sardegna del vino, dell'olio, del formaggio e bestiame.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge « Noli per l'esportazione dalla Sardegna del vino, olio, formaggio e bestiame ».

Do lettura del disegno di legge (Vedi *Stampato*, n. 153-A).

La discussione generale è aperta su questo disegno di legge. (*Pausa*).

Non essendovi iscritti e nessuno chiedendo di parlare, si passerà alla discussione degli articoli.

Art. 1.

È approvata con effetto dal 1° marzo 1902 la unita convenzione in data 7 aprile 1903 addizionale a quella annessa alla legge del 22 aprile 1893, n. 195.

Prego l'onorevole segretario di dar lettura della convenzione.

DE NOVELLIS, *segretario, legge:*

Convenzione addizionale relativa alla riduzione di noli per l'esportazione dalla Sardegna del vino, olio, formaggio e bestiame.

Premesso che, per facilitare la esportazione dalla Sardegna del vino, olio, formaggio e bestiame, con regio decreto in data 6 febbraio 1898, n. 58, in applicazione dell'articolo 66 del quaderno d'onori A - annesso alla convenzione approvata con la legge del 22 aprile 1893, n. 195, furono stabiliti i noli che la Navigazione generale italiana avrebbe dovuto applicare per trasporto, dalla Sardegna al continente, delle merci suaccennate e che lo Stato avrebbe rimborsato la perdita;

Considerato che il provvedimento stesso, andato in vigore dal 1° marzo 1898, occorre che sia ora disciplinato per renderlo continuativo;

Il ministro delle poste e dei telegrafi, quelli di agricoltura, industria e commercio, delle finanze e del tesoro a nome dello Stato;

Il commendatore Erasmo Piaggio, senatore del Regno, quale amministratore delegato della Società di Navigazione generale italiana, a nome della stessa Società;

Hanno concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

La Navigazione generale italiana si obbliga di applicare per il trasporto dalla Sardegna al continente, del vino, olio, formaggio e bestiame, i noli risultanti dalla tabella annessa al regio decreto del 6 febbraio 1898, n. 58.

Art. 2.

In corrispettivo di tale obbligo lo Stato corrisponderà alla Società il compenso annuo di lire sessantamila pagabile a semestri maturati.

Art. 3.

La presente convenzione ha effetto dal 1° marzo 1902 e durerà fino al 30 giugno 1905 e sarà continuativa di anno in anno ove non intervenga disdetta da parte del Governo da darsi sei mesi prima.

Art. 4.

La presente convenzione addizionale sarà soggetta al diritto fisso di una lira come la principale e non sarà obbligatoria per lo Stato se non dopo la approvazione per legge.

Fatto a Roma in tre originali, il 7 aprile 1903.

Il Ministro delle poste e dei telegrafi

T. GALIMBERTI.

Il Ministro di agricoltura, industria e comm.

G. BACCELLI.

Il Ministro delle finanze

P. CARCANO.

Il Ministro del tesoro

E. DI BROGLIO.

Per la Navigazione generale italiana

L'amministratore delegato

ERASMO PIAGGIO.

PAOLO LONARDI, *testimonio.*

EUGENIO PINZAUTI, *id.*

Allegato A.

IL MINISTRO

Segretario di Stato per le poste ed i telegrafi, ed il Ministro per l'agricoltura, industria e commercio:

Visto l'articolo 58 del quaderno d'onori A, annesso alla Convenzione stipulata colla « Navigazione generale italiana » ed approvato colla legge del 22 aprile 1893, n. 195;

Occorrendo stabilire la tariffa pel trasporto coi piroscafi della Società suddetta dalla Sardegna al continente ed alla Sicilia

del bestiame, del vino, dell'olio e del formaggio;

Decretano:

È approvata in via provvisoria, con effetto dal 1° gennaio corrente, la seguente tariffa marittima per l'esportazione dai porti ai porti sottoindicati dei prodotti suaccennati:

Roma, 11 gennaio 1898.

*Il ministro di agricoltura, industria
e commercio*

F. COCCO-ORTU.

Il ministro delle poste e dei telegrafi
E. SINEO.

DA	A	Vino	Olio	Formaggio	Bestiame per ogni capo					
		Per quintale, più cappa 5% e sbarco			Buoi	Cavalli	Maiali	Pecore	Agnelli	Asini
		Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire
Cagliari	Genova	1.90	1.90	1.90	»	30.00	»	»	»	12.50
Id.	Livorno	1.90	1.90	1.90	»	25.00	»	»	»	»
Id.	Trapani	»	»	»	10.00	15.00	2.00	2.00	1.00	6.00
Id.	Palermo	»	»	1.90	12.50	30.00	2.50	»	»	6.00
						43.00				8.00
Id.	Messina	»	»	3.60	»	»	»	»	»	»
Id.	Termini	»	»	3.60	»	»	»	»	»	»
Id.	Adriatico	4.05	»	4.05	»	»	»	»	»	»
Id.	Spezia	»	»	»	12.00	»	»	»	»	»
Id.	Civitavecchia	1.90	»	»	»	»	»	»	»	»
Id.	Napoli	1.70	»	1.70	18.00	»	»	»	»	9.00
Tortoli	Civitavecchia	2.00	»	»	»	»	»	»	»	»
Id.	Livorno	1.80	»	1.95	»	»	»	»	»	»
Id.	Genova	1.80	»	1.95	»	»	»	»	»	»
Muravera	Livorno	»	»	2.25	»	»	»	»	»	»
Id.	Genova	1.61	»	»	»	»	»	»	»	»
Oriстано	Genova	2.50	»	»	»	»	»	»	»	»
Bosa	Genova	»	2.75	2.50	»	»	»	»	»	»
Orosei	Napoli	»	»	2.50	»	»	»	»	»	»
Porto Torres	Livorno	2.00	1.95	1.95	13.00	25.00	»	»	»	»
Id.	Genova	2.00	1.95	1.95	15.00	»	»	»	»	»
Id.	Adriatico	»	»	3.50	»	»	»	»	»	»
Golfo Aranci	Civitavecchia	1.70	1.28	1.28	12.00	10.00	»	»	»	5.00
Id.	Livorno	2.35	»	1.95	»	»	»	»	»	»
Id.	Genova	2.35	»	»	»	»	»	»	»	»
Maddalena	Capraia	»	»	2.25	10.00	»	»	»	»	»
Id.	Civitavecchia	»	»	3.00	»	»	»	»	»	»
Id.	Diamante	»	»	3.00	»	»	»	»	»	»
Id.	Genova	2.25	»	2.25	15.00	»	»	»	»	»
Id.	Livorno	»	»	2.25	13.00	»	»	»	»	»
Id.	Spezia	2.25	»	2.25	»	»	»	»	»	»
Alghero	Genova	»	2.90	»	»	»	»	»	»	»

Allegato B.

UMBERTO I

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'articolo 66 del quaderno d'oneri A annesso alla Convenzione stipulata con la *Navigazione generale italiana*, ed approvata con la legge del 22 aprile 1893, n. 195;

Visto l'annesso Decreto dei nostri ministri segretari di Stato per le poste ed i telegrafi e per l'agricoltura, industria e commercio, in data 11 gennaio 1898, col quale si stabilisce la tariffa pel trasporto coi piroscafi della Società suddetta dalla Sardegna al continente ed alla Sicilia, del bestiame, del vino, dell'olio e del formaggio;

Sulla proposta dei nostri Ministri Se-

gretari di Stato per le poste ed i telegrafi, per l'agricoltura, industria e commercio, per il tesoro e per le finanze;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Dal 1° marzo prossimo venturo la *Navigazione generale italiana* applicherà, in via provvisoria, la tariffa approvata col decreto suaccennato dell'11 gennaio 1898, all'esportazione dalla Sardegna dei prodotti più sopra indicati, ridotta del trenta per cento per il vino, l'olio ed il formaggio, e del cinquanta per cento pel bestiame, rimanendo con ciò i prezzi della tariffa stessa per l'applicazione ai trasporti nei riguardi col pubblico, modificati come qui appresso:

DA	A	Vino	Olio	Formaggio	Bestiame per ogni capo					
		Per quintale, più cappa 5% e sbarco			Buoi	Cavalli	Maiali	Pecore	Agnelli	Asini
		Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire
Cagliari	Genova	1.33	1.33	1.33	»	15.00	»	»	»	6.25
id.	Livorno	1.33	1.33	1.33	»	12.50	»	»	»	»
id.	Trapani	»	»	»	5.00	7.50	1.00	1.00	0.50	3.00
						7.50				3.00
id.	Palermo	»	»	1.33	6.25	15.00	1.25	»	»	»
						21.50				4.00
id.	Messina	»	»	2.52	»	»	»	»	»	»
id.	Termini	»	»	2.52	»	»	»	»	»	»
id.	Adriatico	2.83	»	2.83	»	»	»	»	»	»
id.	Spezia	»	»	»	6.00	»	»	»	»	»
id.	Civitavecchia	1.33	»	»	»	»	»	»	»	»
id.	Napoli	1.19	»	1.19	9.00	»	»	»	»	4.50
Tortoli	Civitavecchia	1.40	»	»	»	»	»	»	»	»
id.	Livorno	1.26	»	1.36	»	»	»	»	»	»
id.	Genova	1.26	»	1.36	»	»	»	»	»	»
Muravera	Livorno	»	»	1.57	»	»	»	»	»	»
id.	Genova	1.13	»	»	»	»	»	»	»	»
Oristano	Genova	1.75	»	»	»	»	»	»	»	»
Bosa	Genova	»	1.92	1.75	»	»	»	»	»	»
Orosei	Napoli	»	»	1.75	»	»	»	»	»	»
Porto Torres	Livorno	1.40	1.36	1.36	6.50	12.50	»	»	»	»
id.	Genova	1.40	1.36	1.36	7.50	»	»	»	»	»
id.	Adriatico	»	»	2.45	»	»	»	»	»	»
Golfo Aranci	Civitavecchia	1.19	0.90	0.90	6.00	5.00	»	»	»	2.50
id.	Livorno	1.64	»	1.36	»	»	»	»	»	»
id.	Genova	1.64	»	»	»	»	»	»	»	»
Maddalena	Capraia	»	»	1.57	5.00	»	»	»	»	»
id.	Civitavecchia	»	»	2.10	»	»	»	»	»	»
id.	Diamante	»	»	2.10	»	»	»	»	»	»
id.	Genova	1.57	»	1.57	7.50	»	»	»	»	»
id.	Livorno	»	»	1.57	6.50	»	»	»	»	»
id.	Spezia	1.57	»	1.57	»	»	»	»	»	»
id.	Genova	»	2.03	»	»	»	»	»	»	»

Il trasporto dei detti prodotti dagli scali suaccennati o da altri scali della Sardegna, per porti non nominati del continente e della Sicilia, avrà pure luogo con la riduzione, cioè, del trenta per cento pel vino, per l'olio e pel formaggio e del cinquanta per cento pel bestiame, tenendo per base i noli effettivamente praticati nel 1897.

Art. 2.

La sistemazione dei conti fra il Governo e la Società di *Navigazione generale italiana* sarà fatta a seconda le norme indicate dall'articolo 66 del precitato quaderno d'oneri A.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 6 febbraio 1898.

UMBERTO.

E. SINEO
F. COCCO-ORTU
L. LUZZATTI
BRANCA.

Visto il guardasigilli: G. ZANARDELLI.

Allegato C.

Voci variate	1897-98			1898-99			Compenso o rimborso spese sull'eccedenza dei trasporti verificatisi nel 1898-99		
	Quintali o capi	Nolo e cappa riscossa	Media per quintali o capo	Quintali o capi	Nolo e cappa riscosso	Media per quintali o capo	Eccedenza quintali o capi	20 % del nolo normale (col. 4)	Totale
Formaggio	9,774	21,563.32	2.20	12,667	18,428.48	1.46	2,893	0.44	1,272.92
Vino	13,222	27,767.63	2.10	19,878	28,938.74	1.46	6,656	0.42	2,795.52
Olio	6,502	13,358.68	2.05	19,024	27,988.11	1.47	12,522	0.41	5,134.00
Bestiame	15,795	169,048.70	10.70	19,077	105,791.90	5.55	3,282	2.14	7,023.48
		231,738.33			181,147.23				16,225.92
		181,147.23							
		50,591.10							
		16,225.92							
		66,817.02							

Allegato D.

Voci variate	1897-98			1899-900			Compenso o rimborso spese sull'eccedenza dei trasporti verificatisi nel 1899-900		
	Quintali capi	Nolo cappa riscosso	Media per quintali o capi	Quintali o capi	Nolo e cappa riscosso	Media per quintali o capi	Eccedenza quintali o capi	20 ° del nolo normale (col. 4)	Totale
Formaggio.	9,774	21,563.32	2.20	13,350	19,176.57	1.43	3,576	0.44	1,573.44
Vino	13,222	27,767.63	2.10	36,614	50,938.72	1.61	23,392	0.42	9,824.64
Olio	6,502	13,358.68	2.05	21,370	30,762.80	1.44	14,868	0.41	6,095.88
Bestiame	15,795	169,048.70	10.70	26,487	131,718.25	4.95	10,692	2.14	22,880.88
		231,738.33			232,596.34				40,374.84
		232,596.34							
		858.01							
		40,374.84							
		39,516.83							

Allegato E.

Voci variate	1897-98			1900-901			Compenso o rimborso spese sull'eccedenza dei trasporti verificatisi nel 1900-901		
	Quintali o capi	Nolo e cappa riscosso	Media per quintali o capi	Quintali o capi	Nolo e cappa riscosso	Media per quintali o capi	Eccedenza quintali o capi	20 % del nolo normale (col. 4)	Totale
Formaggio	9,774	21,563. 32	2. 20	11,453	17,582.76		1,679	0. 44	738. 76
Vino	13,222	27,767. 63	2. 10	27,903	40,821.31		14,681	0. 42	6,166. 02
Olio	6,502	13,358. 68	2. 05	12,384	17,967.50		5,882	0. 41	2,411. 62
Bestiame	15,795	169,048. 70	10. 70	23,195	125,474.80		7,400	2. 14	15,836. 00
		231,738. 33			201,846.37				25,152. 40
		201,846. 37							
		29,891. 96							
		25,152. 40							
		55,044. 36							

Allegato F.

Voci variate	1897-98			1901-902			Compenso o rimborso spese sull'eccedenza dei trasporti verificatisi nel 1901-902		
	Quintali o capi	Nolo e cappa riscosso	Media per quintali o capi	Quintali capi	Nolo e cappa riscosso	Media per quintali o capi	Eccedenza quintali o capi	20 % del nolo normale (col. 4)	Totale
Formaggio . . .	9,774	21,563. 32	2. 20	11,168	19,628. »		1,394	0. 44	613. 36
Vino	13,222	27,767. 63	2 10	17,986	26,064.20		4,763	0. 42	2,000. 88
Olio	6,502	13,358. 68	2. 05	7,959	11,339.02		1,457	0. 41	597. 37
Bestiame . . .	15,795	169,048. 70	10. 70	18,329	104,009.65		2,534	2. 14	5,422. 76
		231,738. 33			161,040.87				8,634. 37
		161,040. 87							
		70,697. 46							
		8,634. 37							
		79,331. 83							

PRESIDENTE. Pongo a partito l'articolo primo.

(È approvato).

Art. 2.

Il Governo del Re, per l'esecuzione della convenzione predetta, è autorizzato ad inscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi al capitolo « Servizi postali e commerciali marittimi » la somma di lire duecentomila per l'esercizio 1904-905 e lire sessantamila per gli esercizi seguenti.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Approvazione del disegno di legge: Riordinamento dei servizi esercitati dalla Società di navigazione « Puglia ».

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge « Riordinamento dei servizi esercitati dalla Società di navigazione *Puglia* ».

Prego l'onorevole segretario di dar lettura del disegno di legge (Vedi *Stampato* n. 150-A).

La discussione generale è aperta su questo disegno di legge. (*Pausa*).

Non essendovi iscritti e nessuno chiedendo di parlare, si passerà alla discussione degli articoli.

Art. 1.

È approvata, con effetto dal 1° marzo 1904, la qui unita Convenzione in data 7 febbraio 1904 che riassume e modifica quelle annesse alla legge del 22 aprile 1893, n. 195, alla legge del 17 dicembre 1899, n. 459, ai regi decreti del 3 febbraio 1901, nn. 85 e 86, ed alla legge dell'8 luglio 1903, n. 385, ed è approvata altresì la dichiarazione in data 16 marzo 1904 qui pure unita.

Prego l'onorevole segretario di dar lettura della Convenzione.

DE NOVELLIS, segretario, legge.

Convenzione modificativa dei servizi esercitati dalla Società di navigazione « Puglia » in virtù delle leggi 22 aprile 1893, n. 195, del 14 dicembre 1899, n. 459, dei Regi Decreti 3 febbraio 1901, n. 85 e 86, e della legge dell'8 luglio 1903, n. 385.

Il ministro delle poste e dei telegrafi, quelli di agricoltura, industria e commercio, delle finanze e del tesoro a nome dello Stato;

il cav. uff. Carmine Gallo, direttore della Società « Puglia », a nome della Società stessa, in virtù di regolare mandato contenuto nella deliberazione del suo Consiglio di amministrazione in data 7 maggio 1903,

hanno stipulato e concordato quanto segue:

Art. 1.

La Società di navigazione « Puglia » si obbliga di eseguire, in luogo dei servizi attualmente in vigore approvati con le leggi e coi decreti suaccennati, quelli qui appresso indicati:

a) Una linea settimanale fra Venezia e Brindisi con approdi ad Ancona, Tremi, Bari, Antivari, S. Giovanni di Medua, Vallona e viceversa;

b) Una linea settimanale fra Ancona e Bari con approdi a Zara, Spalato, Ragusa o Gravosa, Cattaro, Risano, Antivari e viceversa.

L'approdo a Risano sarà obbligatorio soltanto nel viaggio fra Ancona e Bari;

c) Una linea settimanale fra Brindisi e Salaparuta con approdi a Vallona, Santi Quaranta, Corfù, Santa Maura, Prevesa e viceversa;

d) Centoquattro viaggi all'anno fra S. Giovanni di Medua ed Obotino Scutari, risalendo il fiume Bojana, considerando come effettuati i viaggi che non potessero essere eseguiti per circostanze di forza maggiore.

Il piroscafo adibito al servizio di cui alla lettera a) dovrà fare scalo a Viesti nel viaggio di andata.

Sarà in facoltà della Società:

1° Di prolungare a Trieste la linea, di cui alla lettera a);

2° Di spingere la linea, di cui alla lettera b) a Venezia o a Fiume, ovvero a Trieste da un lato e a Brindisi dall'altro, con approdi nei porti delle Puglie. La Società è poi autorizzata a modificare l'itinerario della linea stessa nel senso che, dopo toccato Spalato, si diriga su Ancona per poi proseguire verso Zara e viceversa.

Coi suoi servizi liberi la Società dovrà approdare almeno una volta ogni due settimane in andata e ritorno ai Porti di Viesti ed Ortona a Mare, ed eseguire approdi quindicinali agli scali di Rodi, Gallipoli, Otranto e Tricase, semprechè sia assicurato per cadauno un carico di 25 tonnellate e purchè in quest'ultimo porto sia collocata dal Governo una boa d'ormeggio.

Per tali prolungamenti ed approdi non sarà corrisposto aumento di sovvenzione.

Art. 2.

I servizi di cui alle lettere *a)* e *b)* dell'articolo precedente saranno eseguiti con piroscafi della velocità non inferiore a 10 nodi all'ora; quello di cui alla lettera *c)* con piroscafi della velocità non inferiore a 9 nodi all'ora e quello della lettera *d)* con piroscafi della velocità di 8 miglia all'ora, come è l'attuale *Jolanda*, tenuto conto delle condizioni di navigabilità del fiume Boiana.

Il numero dei piroscafi dovrà essere corrispondente ai bisogni del servizio.

Art. 3.

Il Governo avrà la facoltà, d'accordo con la Società, di modificare e completare i servizi con opportuni prolungamenti di essi o con attuazione o soppressione di approdi, commisurando a tali provvedimenti la relativa sovvenzione.

Art. 4.

L'orario dei servizi sarà determinato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, sentita la Società, tenuto conto delle esigenze postali e commerciali.

Art. 5.

Le tariffe pel trasporto delle merci e dei passeggeri, sia interne che estere, saranno regolate dal Ministero delle poste e dei telegrafi, sentita la Commissione di cui all'articolo 45 del quaderno d'oneri annesso alla convenzione principale approvata con la legge del 22 aprile 1893, n. 195.

Art. 6.

Gli agenti, che la Società deve nominare nei vari punti toccati, potranno essere revocati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, ove da apposita inchiesta risulti che non corrispondano alle esigenze commerciali e politiche.

Art. 7.

Il vitto a bordo non sarà obbligatorio per i viaggiatori di terza classe se non-dopo 24 ore di viaggio. Per i viaggiatori maomettani di qualsiasi classe il vitto non è obbligatorio.

Il costo del vitto e delle altre consumazioni fatte a bordo dai viaggiatori sarà determinato dal Ministero delle poste e dei telegrafi in base a quanto praticano le altre Società concorrenti.

Art. 8.

Nelle località di San Giovanni di Medua ed Obotti la Società si obbliga di collocare le maone necessarie per il deposito e per la custodia delle merci.

La Società dovrà inoltre provvedere allo sbarco delle merci, previ accordi speciali cogli scaricatori dei vari porti, o direttamente percependo un compenso sia per la custodia delle merci come pel loro sbarco e pei trasbordi, ragguagliato al costo delle prestazioni d'opera nelle varie località, non mai superiore a quello percepito da altre Società che toccano i porti stessi.

Art. 9.

Il primo comma dell'articolo 59 del quaderno d'oneri annesso alla convenzione approvata dalla legge 22 aprile 1893, n. 195 è sostituito dal seguente: « In caso di ritardato arrivo, senza causa di forza maggiore, da Bari ad Antivari e viceversa, da Brindisi a Vallona e viceversa e da Ancona a Zara e viceversa, la Società incorrerà nella multa di lire venti per ciascun'ora di ritardo ».

Art. 10.

La Società ha l'obbligo assoluto di fare indossare ai comandanti ed agli ufficiali di bordo in servizio su i piroscafi adibiti alle linee *a*, *b*, *c* e *d*, ai camerieri ed ai marinari delle lance di sbarco la prescritta uniforme o divisa.

Constatandosi la trasgressione a tale patto, sarà applicata la penalità di lire 10 per ogni persona.

Art. 11.

Per l'esecuzione dei servizi indicati all'articolo 1° il Governo corrisponderà alla Società « Puglia » la sovvenzione annua à forfait di lire seicentotrentamila (630,000) da pagarsi a rate mensili posticipate, sovvenzione che sarà diminuita proporzionalmente alle minori percorrenze verificatesi sulle linee *a*, *b* e *c*, quando non dipendano da circostanza di forza maggiore.

Omettendo però dei viaggi in linea *d)* senza causa di forza maggiore, sarà allora fatta la ritenuta di lire duecento per ciascun viaggio omesso alla fin d'anno.

Art. 12.

Tutte le condizioni del quaderno d'oneri annesso alla Convenzione approvata con la legge del 22 aprile 1893, n. 195, non derogate dai precedenti articoli, saranno applicate ai servizi indicati all'articolo 1° della presente.

Art. 13.¹

La presente Convenzione avrà effetto dal 1° marzo 1904 e durerà, come quella principale, fino al 30 giugno 1908, intendendosi, come quella, continuativa d'anno in anno, oltre al detto termine, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte, da darsi sei mesi prima.

Art. 14.

Tutte le spese relative alla presente Convenzione saranno a carico della Società concessionaria.

La tassa di registro della presente Convenzione potrà essere, come è stato praticato per la principale, pagata in rate annuali eguali da ritenersi su la sovvenzione del mese di luglio.

Art. 15.

La presente Convenzione non sarà obbligatoria per il Governo, se non dopo l'approvazione per legge.

Fatta in tre originali a Roma, addì 7 febbraio 1904.

Il ministro delle poste e dei telegrafi
STELLUTI-SCALA.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio
RAVA.

Il ministro del tesoro interim delle finanze
LUIGI LUZZATTI.

Per la Società di Navigazione « Puglia »
CARMINE GALLO.

Paolo Lonardi, *testimonio*.
Eugenio Pinzauti, *testimonio*.

DICHIARAZIONE.

In aggiunta alla Convenzione stipulata in Roma addì 7 febbraio 1904 fra l'onorevole Ministero delle poste e dei telegrafi e la Società di navigazione a vapore *Puglia* per il riordinamento dei servizi postali marittimi dell'Adriatico, questa Società dichiara di obbligarsi, altresì, al trasporto gratuito, escluso il vitto, coi propri piroscafi, dei militari indigenti che dall'estero vengono in Italia per prestare il loro servizio, e che ritornano all'estero dopo averlo adempiuto.

Bari, 16 marzo 1904.

V. Il ministro delle poste e dei telegrafi.
STELLUTI-SCALA.

Per la Società di Navigazione « Puglia »
CARMINE GALLO.

PRESIDENTE. Pongo a partito l'articolo primo.

(È approvato).

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato per l'adempiimento delle condizioni di cui nell'accennata Convenzione ad inscrivere nel bilancio passivo del Ministero delle poste e dei telegrafi al capitolo « *Servizi postali e commerciali marittimi* » per l'esercizio 1904-905 la maggior somma di lire 173,120 e per gli esercizi successivi quella di lire 129,840 fino alla scadenza della Convenzione stessa.

(È approvato).

Art. 3.

Il Governo è autorizzato ad istituire dal 1° luglio 1905 con decreto reale un servizio commerciale di navigazione tra Gallipoli e Metcovich con approdi intermedi a Tricase, Otranto, Brindisi, Bari, Manfredonia, Vieti, Rodi, Ortona.

Tale servizio sarà affidato alla Società di navigazione *Puglia*; avrà la durata di quelli contemplati nella convenzione annessa, consisterà in dodici viaggi all'anno di andata e ritorno da eseguirsi con piroscato commerciale e adatto nei mesi dall'aprile al settembre inclusi.

La spesa per detto servizio non dovrà eccedere la somma di lire 24,000 all'anno.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Approvazione del disegno di legge: Istituzione di una linea fra Genova e l'America centrale.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Istituzione di una linea fra Genova e l'America centrale ».

Prego l'onorevole segretario di dar lettura del disegno di legge.

DE NOVELLIS, *segretario legge*: (Vedi *Stampato* n. 163-A).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. (*Pausa*).

Non essendovi iscritti e nessuno chiedendo di parlare, la discussione generale è chiusa.

Passeremo alla discussione degli articoli.

Art. 1.

È approvata, con effetto dal 1° luglio 1904, la qui unita Convenzione in data 9 maggio 1905 stipulata con la Società di navigazione *La Veloce* per un servizio mensile fra Genova ed i porti dell'America centrale.

Prego l'onorevole segretario di dar lettura della Convenzione.

DE NOVELLIS, segretario, legge:

Convenzione per la istituzione di una linea di navigazione fra Genova e l'America Centrale.

Il Ministro delle poste e dei telegrafi, quelli di agricoltura, industria e commercio, delle finanze, del tesoro e della marina a nome dello Stato.

Il comm. Arturo Brizzolesi, amministratore delegato della Società di Navigazione Italiana « *La Veloce* » a nome della Società stessa, in virtù di regolare autorizzazione contenuta nella deliberazione del Consiglio di amministrazione del 30 aprile 1903,

Hanno concretato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

La Società si obbliga di eseguire un viaggio mensile dall'Italia all'America Centrale, ossia da Genova a Porto Limon e viceversa, approdando nell'andata a Barcellona, Teneriffa, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Savanilla, Colon e nel ritorno: a Colon, San-Domingo, Teneriffa, oppure: a Colon, Curaçao, La Guayra e Teneriffa.

I piroscafi potranno inoltre approdare facoltativamente nel viaggio di andata verso Porto Limon: a Marsiglia, a Santa Lucia, a Trinidad ed a Guanta, ed in quello di ritorno: a Ponce di Portorico ed a S. Thomas.

Previ accordi col Ministero delle poste e dei telegrafi, lo scalo di Teneriffa potrà essere sostituito con quello di Madeira, tanto in andata quanto in ritorno.

Art. 2.

Il servizio stabilito nel precedente articolo sarà eseguito con piroscafi della velocità non inferiore a 12 miglia all'ora in navigazione e della portata non inferiore a 3,000 tonnellate di registro lordo.

Essi saranno di assoluta proprietà della Società, dovranno essere di costruzione nazionale, ed il loro numero sarà tale da garantire la regolare esecuzione del servizio.

Art. 3.

Tenuto conto della velocità indicata nell'articolo precedente e del tempo di fermata nei singoli porti, l'intero viaggio, dalla partenza da Genova al ritorno a Genova, sarà eseguito in base all'orario approvato dal Ministero delle poste e dei telegrafi.

In caso di ritardo nell'arrivo a Porto Limon od a Genova, non giustificato da circostanze di forza maggiore, delle quali sarà giudice il Ministero della marina, la Società sarà passibile della multa di lire 100 per ogni 24 ore dopo le prime 24 ore di ritardo.

In caso di omissione degli approdi determinati nell'articolo 1° senza il concorso di circostanze di forza maggiore, delle quali sarà giudice il Ministero della marina, e senza l'autorizzazione del Ministero delle poste e dei telegrafi, la Società sarà passibile della multa di lire 500 per ciascun approdo omesso.

Art. 4.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi avrà facoltà, per ragioni politiche o di interesse postale e commerciale, di fare anticipare o ritardare le partenze e di autorizzare la Società ad approdi eccezionali, senza che la Società abbia diritto ad alcun compenso.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi, potrà, col consenso, della Società, sopprimere alcuni degli approdi stabiliti dall'articolo 1 ed istituirne dei nuovi, senza che per ciò la sovvenzione debba subire variazioni.

Art. 5.

I piroscafi dovranno inalberare in servizio, oltre la bandiera nazionale, quella postale.

Le grandi riparazioni dei piroscafi dovranno essere fatte nei cantieri nazionali, salvo casi di forza maggiore.

Ad ogni modo, i piroscafi da adibirsi al servizio dovranno essere costruiti posteriormente al 1896 e classificati nella prima classe del registro italiano. Essi dovranno essere inseriti nel Compartimento marittimo di Genova.

Art. 6.

I piroscafi dovranno essere pronti alla navigazione il giorno in cui andrà in vigore la presente Convenzione.

Per l'accettazione dei piroscafi, ed in qualunque circostanza, il Ministero delle

poste e dei telegrafi, d'accordo con quello della marina, nominerà apposita Commissione la quale, nella visita dei piroscafi stessi, dovrà riconoscere se corrispondono alle condizioni stabilite dal codice per la marina mercantile ed al relativo regolamento e se soddisfano alle necessità del commercio ed ai patti contenuti nella presente.

Art. 7.

Ove dalle visite risultasse che alcuno dei piroscafi non soddisfacesse alle condizioni richieste, la Società, nel congruo limite di tempo che verrà assegnato, dovrà surrogarlo, ed uniformarsi a quelle altre prescrizioni che saranno emanate, ferma la responsabilità che la Società possa avere incontrato per ritardi od inconvenienti seguiti.

Art. 8.

La Società dovrà facilitare, con ogni mezzo, alla Commissione di visita il compimento del mandato affidatole, soddisfacendo a tutte le richieste che le fossero rivolte in ordine alle leggi e regolamenti vigenti.

Art. 9.

Le spese occorrenti per l'esecuzione delle visite dei piroscafi saranno a carico della Società, fatta eccezione per quelle relative alla indennità di missione ai componenti la Commissione di visita le quali saranno a carico del Ministero delle poste e dei telegrafi.

Art. 10.

Se durante la concessione si perdesse qualche piroscafo, la Società dovrà provvedere al servizio con altro piroscafo, anche noleggiato, che abbia i requisiti voluti in modo che non avvengano interruzioni. Tale piroscafo dovrà essere accettato dalla Commissione di visita. Pel ritardo a rimpiazzare il piroscafo perduto o disadatto alla navigazione, la Società sarà passibile di una multa di lire cento per ogni giorno.

In caso di necessità, per riparazioni e per ordinaria manutenzione e per non più di due viaggi all'anno, potrà essere consentito di adibire eccezionalmente alla linea un piroscafo, già appartenente al naviglio nazionale, all'atto della ratifica della presente Convenzione e che, sempre rivestendo le condizioni richieste dall'articolo 2 per riguardo alla proprietà assoluta nella So-

cietà, al tonnellaggio, alla velocità e alla classificazione nella prima classe del registro italiano, non abbia tutte le altre condizioni richieste dal suddetto articolo 2 e dal successivo articolo 5. Questa straordinaria sostituzione dovrà essere richiesta, caso per caso, al Ministero dalla Società.

Art. 11.

La Società ha l'obbligo del trasporto gratuito dei dispacci e dei pacchi postali ordinari, raccomandati, con assegno, con dichiarazione di valore ed assicurati di qualunque specie forma e peso, consegnati da qualunque ufficio postale sia nazionale che estero, per qualsiasi destinazione.

In caso di perdita, manomissione, od avaria dei dispacci e dei pacchi suaccennati, la Società dovrà indennizzare l'Amministrazione delle poste di quanto essa è obbligata verso i terzi.

A bordo di ciascun piroscafo l'Amministrazione delle poste potrà collocare una cassetta per la impostazione delle corrispondenze, e la Società avrà l'obbligo di farne la consegna agli uffici postali che saranno designati.

I dispacci ed i pacchi postali a Genova saranno ricevuti e consegnati all'ufficio postale del porto e negli scali esteri alle banchine di sbarco od agli uffici doganali.

Art. 12.

Il servizio di cui all'articolo 1 sarà fatto per passeggeri e merci.

Il trasporto dei passeggeri e delle merci sarà effettuato per tutti gli scali toccati dai piroscafi della Società, sotto l'osservanza delle tariffe approvate dal Ministero delle poste e dei telegrafi, sentita la Commissione di cui all'articolo 15. Ad ogni modo le tariffe non dovranno mai essere superiori a quelle praticate da altre Compagnie concorrenti.

In caso di infrazione a tale condizione la Società sarà soggetta ad una penale ragguagliata al doppio della differenza.

La Società dovrà stabilire apposite agenzie in tutti i luoghi di approdo. Gli agenti dovranno essere preferibilmente di nazionalità italiana.

Art. 13.

La Società dovrà, d'accordo con le Amministrazioni ferroviarie nazionali, stabilire le tariffe speciali cumulative per facilitare la esportazione dei prodotti industriali italiani e la introduzione in Italia delle ma-

terie prime necessarie all'industria, nonchè i trasporti in transito da e per l'estero. La Società procurerà di stabilire servizi cumulativi con altre Società di navigazione italiane ed estere.

In caso che, entro un anno dall'assunzione del servizio, la Società non abbia potuto per colpa altrui ottemperare alle disposizioni suaccennate, i patti e le condizioni del servizio cumulativo saranno fissati dal Governo che provvederà opportunamente.

La Società si obbliga di trasportare gratuitamente, fino alla concorrenza di tre metri cubi per viaggio, piccoli colli di campioni con le modalità da determinarsi.

La Società, infine, si obbliga di trasportare gratuitamente, escluso il vitto, gli indigenti che vengono in Italia per prestare servizio militare e che ritornano all'estero dopo averlo adempiuto.

Art. 14.

La Società si obbliga di eseguire trasporti per conto dello Stato con le riduzioni del 50 per cento sui noli di tariffa.

Il Governo avrà diritto di noleggiare, per servizi straordinari dello Stato i piroscafi della Società adibiti a questo servizio, completamente armati.

Per la durata del noleggio il Governo corrisponderà alla Società:

1° il 6 per cento sul valore attuale del piroscafo;

2° la quota proporzionale di ammortamento;

3° il rimborso delle spese vive, compresa la assicurazione.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato, salvo il deprezzamento normale.

Art. 15.

Tutte le divergenze che sorgessero circa i trasporti saranno deferite ad una Commissione composta: di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi, che avrà la presidenza, di uno del Ministero di agricoltura industria e commercio, di uno del Ministero delle finanze, di uno del Ministero della marina, e di un altro del Ministero degli affari esteri.

In seno alla Commissione sarà chiamato un rappresentante della Società per fornire schiarimenti.

Alla Commissione stessa sarà devoluto inappellabilmente il giudizio delle vertenze che potessero sorgere con la Società circa le

penalità, i rimborsi, o le ritenute, che fossero applicate per effetto delle disposizioni di cui agli articoli 3 (primo comma) 10, 11, 12 e 17.

Art. 16.

In caso di guerra, blocco, o quarantena, il Ministero delle poste e dei telegrafi avrà facoltà di ridurre o modificare i viaggi nel limite della percorrenza normale o di sospenderli.

In caso di riduzione o modificazione, sarà corrisposto alla Società l'intero compenso di cui all'articolo 27.

In caso di sospensione di viaggi per le cause suaccennate la sovvenzione sarà ridotta del 50 per cento.

Art. 17.

Premesso che la mancanza dei piroscafi non costituisce caso di forza maggiore, la Società, per ogni viaggio o messo, incorrerà nella multa di lire 2,000 oltre la perdita della relativa sovvenzione.

Art. 18.

Nel caso di interruzione del servizio, il Governo potrà con semplice lettera o nota stragiudiziale, eccitare i concessionari ad eseguirlo secondo le norme prescritte dalla presente convenzione; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, nonostante tale invito, si verificassero nuove interruzioni, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto che potrà essere, per questo solo motivo, pronunciata dal Tribunale competente.

Art. 19.

All'atto della sottoscrizione della presente convenzione la Società dovrà prestare una cauzione di lire cinquantamila in cartelle del debito pubblico italiano, od in numerario da versarsi alla Cassa dei depositi e prestiti.

A garanzia poi dell'esatto adempimento degli obblighi assunti, la Società dovrà, prima dello svincolo della cauzione suaccennata, vincolare a favore del Governo, e fino alla concorrenza della somma di lire duecentomila, un piroscafo, mediante oppignorazione, con regolare atto notarile, costituendo il pegno. Detto piroscafo dovrà essere assicurato presso Società accettate dal Governo per un prezzo che garantisca l'importo della cauzione.

Art. 20.

La sorveglianza del servizio spetta al Ministero delle poste e dei telegrafi. Esso è rappresentato nei luoghi di approdo dai funzionari dipendenti dal Ministero della marina e dai regi consoli italiani, osservando le norme stabilite dal regolamento approvato con decreto del 31 dicembre 1894. (Cap. IV).

Art. 21.

Allo scopo di controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi consegneranno alla capitaueria del porto, ad ogni arrivo a Genova, l'estratto del giornale di bordo indicante le circostanze occorse nell'intero viaggio.

Art. 22.

La Società avrà la sua sede a Genova, ove pure avrà il suo domicilio legale per tutti gli effetti della presente convenzione.

La Società dovrà trasmettere annualmente al Ministero delle poste e dei telegrafi le statistiche del movimento dei viaggiatori e delle merci, con indicazione degli introiti, nonché una relazione tecnica ed economica dell'esercizio annuale dell'impresa.

Art. 23.

La Società si obbliga di retribuire convenientemente il personale di bordo, in modo che i salari da essa pagati non siano inferiori alla media corrente nel porto di Genova. In caso d'inadempimento il Ministero delle poste e dei telegrafi determinerà la misura dei salari e farà una ritenuta corrispondente sull'ammontare della sovvenzione.

Art. 24.

La Società non potrà cedere ad altri il servizio contemplato nella presente convenzione senza il consenso del Governo.

Art. 25.

Il personale di bordo dovrà indossare la divisa che, sulla proposta della Società, sarà approvata dal Ministero delle poste e dei telegrafi, d'accordo con quello della marina.

La Società dipenderà, per ogni atto relativo alla presente convenzione, dal Ministero delle poste e dei telegrafi.

La fusione di detta Società con altra sussidiata, non sarà ammessa se non per regio decreto.

Art. 26.

Tutte le controversie che potessero insorgere per interpretazione della presente convenzione, saranno deferite alla Corte di appello di Roma, che giudicherà definitivamente, ad eccezione di quelle di cui all'articolo 15.

Art. 27.

In corrispettivo del servizio di cui nella presente convenzione, il Governo corrisponderà alla Società la somma di lire cinquecentocinquantomila (lire 550,000) all'anno fatta deduzione delle eventuali penalità e ritenute.

La sovvenzione decorrerà dal 1° luglio 1904. Il pagamento però della sovvenzione stessa non si effettuerà se non quando sarà ultimato almeno uno dei tre piroscafi della stazzatura di circa 5000 tonnellate ciascuno, e con una velocità non inferiore alle 15 miglia all'ora alle prove, piroscafi che la Società, per dare lavoro ai cantieri italiani, si è impegnata di costruire (per adibirli alle sue linee libere) e che sono ora in corso di costruzione.

Il pagamento della sovvenzione suddetta avrà effetto ad annualità compiute e cioè dal 1° luglio 1905 per il periodo precedente, e così di seguito di anno in anno per quelli successivi, fino al 1° luglio 1908.

In caso di naufragio di qualche piroscafo in viaggio, dovrà essere corrisposta alla Società l'intera sovvenzione come se il viaggio incominciato fosse stato compiuto.

Art. 28.

Per i piroscafi adibiti al servizio della linea non spettano alla Società i premi di navigazione contemplati dalle leggi 23 luglio 1896, n. 318 e 16 maggio 1901, numero 176.

Art. 29.

Il servizio, cominciato fin dal 1° luglio 1904, durerà fino al 30 giugno 1908. S'intenderanno compresi nei viaggi di obbligo quelli incominciati prima della scadenza della Convenzione, quantunque il ritorno segua posteriormente.

Il Governo, qualora la Società dimostrasse che i risultati finanziari dell'esercizio sono passivi, dovrà autorizzarla a sopprimere la linea, purchè la Società stessa faccia pervenire al Ministero delle poste e dei telegrafi analoga dichiarazione scritta, almeno tre mesi prima dello spirare di cia-

scuno dei quattro esercizi finanziari della durata del presente contratto, rinunciando alla sovvenzione e senza diritto ad alcun compenso.

Rimane stabilito che, in qualunque tempo venga rimessa la dichiarazione di cui sopra, la Società dovrà continuare il servizio fino allo spirare dell'esercizio finanziario in corso.

Art. 30.

Tutte le spese relative alla stipulazione della presente Convenzione saranno a carico della Società.

La presente Convenzione e gli atti relativi alla sua esecuzione, fra lo Stato e la Società, saranno soggetti al diritto fisso di una lira per tassa di registro.

Art. 31.

Le condizioni relative in ispecial modo agli orari ed itinerari, al materiale, alle tariffe, ai servizi cumulativi ed ai salari del personale, avranno pieno effetto dalla data di approvazione della presente Convenzione.

Fatta a Roma in tre originali, addì 9 maggio 1905.

Il ministro delle poste e dei telegrafi
MORELLI-GUALTIEROTTI.

*Il ministro di agricoltura, industria
e commercio*
RAVA.

Il ministro delle finanze
MAJORANA.

Il ministro del tesoro
CARCANO.

Il ministro della marina
MIRABELLO.

Per la Società di Navigazione Italiana
« La Veloce »
BRIZZOLESÌ.

CARLO GAMOND, *testimonio*
CARLO CIVALLERO, *id.*

PRESIDENTE. Pongo a partito l'articolo primo.

(È approvato).

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato, per l'adempimento delle condizioni di cui nell'accennata Convenzione, ad inscrivere nel bilancio passivo del Ministero delle poste e dei telegrafi al capitolo « Servizio postale e commerciale marittimo » la somma di lire

cinquecentocinquantamila (lire 550,000) per l'esercizio 1905-906 e per ogni esercizio successivo fino all'esercizio 1908-909.

(È approvato).

Anche questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra tornata.

Discussione del disegno di legge: Modificazione di alcuni servizi esercitati dalla Società di navigazione generale italiana.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura del disegno di legge, DE NOVELLIS, segretario, legge (Vedi Stampato 151-A).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Abozzi.

ABOZZI. Onorevoli colleghi, le modificazioni che il disegno di legge in discussione arreca ai servizi marittimi fra la Sardegna ed il continente, sono due. La prima consiste nel prolungamento della linea Civitavecchia-Golfo Aranci, per quattro volte alla settimana, fino a Terranova-Pausania. Questa modificazione sodisfa ad un sentito bisogno del commercio sardo, risponde ai voti, ripetutamente fatti dagli enti locali interessati: ed io la voterò con vivo compiacimento. La seconda modificazione poi consiste nella facoltà, che si accorda alla Società di navigazione, di allacciare la linea Cagliari-Portotorres con la Livorno-Portotorres e con la Cagliari-Napoli.

Lo scopo di tale allacciamento è di fare in modo, come è indicato nella convenzione addizionale, che i porti della costa occidentale della Sardegna siano messi in diretta comunicazione con Livorno, con Genova e con Napoli.

Sebbene questo scopo dimostri in apparenza un vantaggio per la Sardegna, pure sento il bisogno di alcuni schiarimenti tanto dall'onorevole ministro, quanto dall'onorevole relatore della Giunta del bilancio.

Comincerò dall'osservare che il primo vantaggio, il vantaggio più rilevante, lo risente la Società di navigazione, la quale, con la proposta modificazione, potrà fare risparmio di un piroscafo, quantunque all'articolo 2 della convenzione addizionale si dica che per gli allacciamenti di cui alla lettera g non sarà corrisposto alcun compenso.

Mentre attualmente la linea Cagliari-Porto-

totorres e quella Portotorres-Livorno Genova sono esercitate da piroscafi diversi, colla modificazione invece la Società potrà fare questi due servizi con un piroscafo solo. Come vedete, non è indifferente il vantaggio per la Società, la quale d'altro canto non dà nulla in compenso, nè fa nulla per migliorare od agevolare il servizio marittimo della costa occidentale della Sardegna. Io mi preoccupò però dell'inconveniente, o, per meglio dire, del danno che può derivare al commercio del capo settentrionale dell'isola.

Supponiamo, per esempio, che lo stato del mare non permetta la partenza del piroscafo da Napoli per Cagliari: in questo caso non si potrà fare il servizio neppure fra Cagliari e Portotorres, e si dovrà per conseguenza ritardare o sospendere il servizio sulla linea Portotorres-Livorno-Genova. Ora questo sarebbe un grave danno. È inutile che io lo dimostri. La Camera, spero, sarà convinta dell'importanza commerciale grandissima che ha la linea Portotorres-Livorno-Genova, perchè a Portotorres mette capo tutto il commercio della parte settentrionale della Sardegna.

Ora di fronte al vantaggio di evitare un solo trasbordo si presenta il pericolo di un grande inconveniente, quello di ritardare o sospendere la corsa da Portotorres per Livorno e per Genova.

La convenzione addizionale non stabilisce in questa parte un obbligo per la Società, ma semplicemente accorda una facoltà, poichè la modificazione segnata alla lettera *g* è così concepita:

« *g*) La linea ogni due settimane tra Cagliari e Portotorres di cui alla lettera *i-bis*, potrà essere allacciata con quella Livorno-Portotorres e con quella Cagliari-Napoli ».

Ora perchè io possa indurmi a dar voto favorevole anche a questa modificazione desidererei che tanto l'onorevole ministro, quanto l'onorevole relatore mi assicurassero di questo: che, pur restando alla Società di navigazione il vantaggio di poter risparmiare un piroscafo sulle accennate linee, tuttavia la nuova facoltà venga ben precisata, e chiaramente circoscritta nel senso di dichiarare che non potrà in nessun caso ritardarsi o sospendersi la partenza del piroscafo da Portotorres per Livorno e per Genova.

Se, come spero, il ministro e il relatore troveranno giuste queste mie osservazioni, e crederanno di appagare la richiesta che faccio, allora sarò lieto di votare anche la

proposta modificazione; in caso diverso sarò costretto a chiedere la divisione dell'articolo primo della convenzione addizionale e negare il voto alla parte segnata con la lettera *g*) per le ragioni che ho brevemente esposto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arigò.

ARIGÒ. Consentite che io dica brevi parole ed argomenterete che non è inutile che io vi sottoponga la considerazione che da questo disegno di legge viene esclusa perfettamente e assolutamente da ogni vantaggio Messina. Dichiaro anzitutto che darò il mio voto a questo disegno di legge, perchè esso avvantaggia sensibilmente alcuni porti importanti della nostra Sicilia, primo quello della nostra consorella Palermo. (*Interruzioni*). Nel 1903 fu chiesto alla Camera di commercio di Messina quali erano i desiderati del commercio messinese; e questi desiderati si riassunsero in quattro o cinque richieste, fra cui quella, che fosse istituita una quarta comunicazione diretta fra Messina e Napoli.

Sembrerebbe a prima giunta che fosse sodisfatta la richiesta fatta dalla Camera di commercio di Messina per la istituzione di una quarta linea diretta fra Messina e Napoli, ma viceversa se bene si guarda a quel quadro ultimo, a quell'allegato che è unito al disegno di legge, si vedrà che non si tratta se non della soppressione nel ritorno da Messina verso Napoli dello scalo a Palermo. Ora questa soppressione secondo il mio vedere, è fatta più nell'interesse del vettore che nell'interesse delle città marittime che si devono servire.

In secondo luogo poi un'osservazione debbo fare intorno alla istituzione, anzi alla estensione, della linea Malta-Tripoli-Bengasi a Siracusa. Domando se lo scopo di questa estensione sia di evitare il trasbordo delle merci a Malta: e credo, che se si potrà ottenere di evitarlo a Malta, si dovrà farlo a Siracusa, prolungando il viaggio sino a quest'ultimo porto. Evidentemente quel trasbordo che non si farà a Malta, si farà a Siracusa, e quindi il difetto del trasbordo non è evitato...

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Si fa a spese della Società.

ARIGÒ. Lo so, ma intanto il trasbordo non si evita. Sarebbe assai desiderabile che la estensione del viaggio si prolungasse fino a Messina. La relazione dice che assai più utile sarebbe stato che il viaggio fosse completato

da un lato arrivando fino a Napoli e dall'altro fino ad Alessandria d'Egitto. Ora, senza pretendere tanto, io vorrei invocare semplicemente che questo viaggio fosse esteso fino a Messina.

Non parlo della soppressione della linea Palermo-Brindisi e della obbligatorietà della linea commerciale libera Marsiglia-Venezia. Evidentemente questo può essere utile nell'interesse dello Stato, e il relatore l'ha spiegato ad esuberanza; ma osservo semplicemente che Messina, la quale chiese fosse istituito un servizio diretto per Venezia, non l'ottenne; perchè non si può chiamare un servizio diretto quello della Marsiglia-Venezia, se il piroscafo prima deve toccare Reggio poi Catania, poi Siracusa, poi non so che altro scalo: evidentemente il vapore partito oggi arriva l'anno appresso, si può dire, a Venezia.

Io dunque riassumo quello che ho detto. Sono lietissimo di dare il mio voto favorevole a questo disegno di legge, perchè giova ai porti siciliani...

PANTANO. Domando di parlare.

ARIGÒ. ...ma consenta il Governo che io invochi semplicemente che la linea per Tripoli sia estesa sino a Messina anzichè limitata a Siracusa. E infine confido che il Governo, vedendo come Messina non sia stata esaudita nei suoi voti questa volta, voglia almeno nell'avvenire tenere in considerazione questo fatto per concederle quello che finora non ha potuto ottenere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

PANTANO. Soltanto per fare una dichiarazione. Siccome l'oratore precedente ha fatto più volte allusione ai voti espressi dalla città di Messina alla Commissione che ivi è andata e che io ho avuto l'onore di presiedere, bisogna parlar chiaro. L'oratore dice che Messina è stata dimenticata, ed io dico: niente affatto! Anzitutto si tratta soltanto di parziali correzioni agli attuali servizi; correzioni che furono suggerite da bisogni urgenti del commercio e dalla possibilità di concordarle con la Società che esercita la navigazione, ma che non hanno nulla a che fare coi provvedimenti che saranno proposti dalla Commissione per la riforma generale di tutto l'ordinamento dei servizi marittimi. Quindi nessuna delusione Messina può avere da mancate promesse fatte dalla Commissione, le cui proposte potranno esser giudicate solo quando verranno innanzi alla Camera.

Ma anche limitando il giudizio a questo

progetto transitorio, io posso affermare che anche Messina è stata con esso agevolata mercè le comunicazioni più dirette con Napoli e con Genova, che era uno dei grandi desiderati del commercio e della città di Messina, e che noi ci siamo fatti un dovere di proporre e di ottenere.

Per quanto poi concerne la linea Malta-Siracusa, è una necessità per noi, se vogliamo veramente rendere fecondi, politicamente e commercialmente, i nostri rapporti colla Cirenaica e con la Tripolitania, di far sì che lo scambio fra quei paesi e l'Italia avvenga rapido il più che sia possibile; la qual cosa sarebbe stata inattuabile ove si fosse prolungata la linea di Siracusa in altri approdi della Sicilia, che ci avrebbe posti in condizioni inferiori alla concorrenza delle bandiere estere in quei paesi.

Una voce a sinistra. È giusto.

PANTANO. Fino a questo momento, la nostra linea sussidiata serve quasi esclusivamente, tra Bengasi e Malta, ad approvvigionare a più buon mercato la guarnigione inglese a Malta col trasporto periodico, rapido, diretto di bovini da Bengasi a Malta, senza alcuna utilità nostra. Col prolungamento della linea a Siracusa e coll'approdo obbligatorio effettivo a Tripoli, il disegno di legge corregge un vero errore commesso, apre la via a nuove e più larghe correnti di sviluppo tra la Cirenaica, la Tripolitania e l'Italia.

Quindi io prego gli onorevoli colleghi di voler tenere ben presente che, coll'attuale disegno di legge, senza pregiudicare in alcun modo l'avvenire, si è cercato di fare cosa modesta ma efficace, con un procedimento forse nuovo nella storia delle Commissioni di inchiesta: che cioè, senza aspettare il termine finale dei suoi lavori, facendosi interprete dei dolori e dei bisogni della vita locale, la Commissione per il riordinamento dei servizi marittimi si è fatta un dovere di proporre che intanto, senza attendere ancora tre anni, si provveda nella misura del possibile alle necessità più urgenti. Naturalmente, provvedimenti di questo genere non possono soddisfare tutti i desideri. (*Bravo! — Approvazioni.*)

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

FULCI NICOLÒ. Onorevoli colleghi, vista la fretta, che non condanno ma giustifico, non avrei voluto farvi perdere i pochi minuti di tempo che sono costretto di chiedere alla vostra cortesia; ma la questione, per le contrade che noi rappre-

sentiamo, è di una gravità tale che io non posso fare a meno di esprimere il mio sentimento, quale emana dalla mia coscienza.

L'amico Pantano disse poco fa che si è cercato di migliorare la condizione dei servizi marittimi, ed invocò quasi una lode che io sinceramente non posso dargli.

PANTANO. Io non chiedo lode.

FULCI NICOLÒ. E io non gliela do.

PANTANO. Io ho detto semplicemente questo: che la Commissione per i servizi marittimi non ha fatto che le proposte al Governo per quei provvedimenti che potevano essere di immediata attuazione, riservando il resto alla riforma generale organica di tutto il servizio.

PRESIDENTE. Onorevole Pantano, non interrompa!

FULCI NICOLÒ. Allora mi fermerò a quanto dice l'onorevole Pantano con la sua interruzione; cioè a dire che la Commissione per i servizi marittimi si fermò solamente ai provvedimenti urgenti. Ora io credo e sostengo, onorevole Pantano, che tra i provvedimenti urgenti c'erano quelli invocati dalla Camera di commercio di Messina, a nome delle città di Messina e di Milazzo. E siccome questi voti non sono campati in aria e non vengono da una accolta di persone le quali non hanno alcuna funzione, ma vengono da una Camera di commercio fra le più importanti del Regno, così l'appunto che io faccio alla Commissione per questa legge è precisamente che quei voti non furono vagliati ed ascoltati.

PANTANO. Non è vero: li ho qui presenti e fu soddisfatto quello che era più importante e desiderato: le comunicazioni dirette con Napoli e Genova.

PRESIDENTE. Onorevole Pantano, ripeto, non interrompa!

PANTANO. Anche io le ho qui queste note, e ripeto quanto ho detto.

FULCI NICOLÒ. Questi voti della Camera di commercio si leggono a pagina 8 della relazione. Nè Messina, dal punto di vista marinaro, è un paese trascurabile, perchè senza dubbio il suo porto è tra i principali del Regno; e dico che la Commissione doveva avere per lo meno la cortesia, se non di far suo, qualcuno di questi voti almeno discuterlo; e che la Commissione aveva il dovere di tenere in maggior conto i desiderati della Camera di commercio di Messina.

Invece oggi noi ci troviamo di fronte ad un disegno di legge il quale non solo tra-

scura completamente i voti della Camera di commercio di Messina...

PANTANO. Nego recisamente.

FULCI NICOLÒ. Non capisco perchè l'onorevole Pantano se la pigli tanto calda...

PANTANO. È naturale. Ella affibbia alla Commissione colpe che non ha.

FULCI NICOLÒ. Questa è una legge che crea nuovi oneri allo Stato.

MORELLI-GUALTIEROTTI, ministro delle poste e dei telegrafi, ed altri. No, no! (Interruzioni).

FULCI NICOLÒ. V'ingannate, perchè c'era una linea facoltativa che ora diviene obbligatoria, e che ora pagate 298 mila lire all'anno!.. (Interruzioni) e nella linea che sopprimete non c'è compensazione.

Ma non entriamo in questo, perchè io potrei avere le mie buone ragioni per dire che questa sovvenzione non è... (Interruzioni).

Bisogna andare avanti, e andiamo! Qui si tratta dell'antica linea Brindisi-Palermo che è modificata facendo altre piccole linee più o meno discutibili; e siccome abbiamo tutti il dovere di discutere i nostri interessi, lasciatemi liberamente esporre il mio pensiero. Ora io dico che qualunque cosa opporre il mio amico Pantano, gli interessi della parte orientale della Sicilia furono completamente trascurati. L'onorevole Pantano col suo ingegno potrà opporre tutte le argomentazioni che vuole, ma il fatto è quello che è.

Io non faccio alcuna proposta. Sono troppo abituato a questo ambiente; vedo la fretta che si ha di terminare presto, e capisco che c'è poco da fare in una seduta antimeridiana con pochi deputati presenti. (Oh! Oh! — Rumori.) Se qualche cosa dovessi proporre, proporrei la sospensione di questa discussione, perchè si studiasse meglio la legge. (Interruzioni).

Ascolto le interruzioni dell'onorevole DiStefano e degli altri che sono interessati per le loro provincie.

DI STEFANO. Non siamo interessati mica per Palermo, ma per tutta la Sicilia.

FULCI NICOLÒ. E vi fa onore, e ne sono lieto; ma nei mezzi non siamo d'accordo; d'altronde la Camera terrà conto e vedrà se nelle convenzioni marittime, quando si faranno, sarà il caso di tornarvi. Ad ogni modo questa discussione potrà servire di monito per le future convenzioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Jatta.

JATTA. Io mi limiterò a fare una raccomandazione al ministro, poichè parmi che, allo stato della questione, venire ad una proposta consona a ciò che testè ha detto l'onorevole Fulci, significherebbe rendere un pessimo servizio al paese, che aspetta le modifiche proposte alle passate convenzioni per le linee prese in esame, e le giudica opportune ed urgenti, come credo che le giudicherà il Parlamento approvandole senz'altro. *(Bene!)*

Debbo richiamare alla memoria dell'onorevole ministro le preghiere che io altra volta gli ho rivolte sia con speciale interrogazione, sia in sede di bilancio, circa gli approdi al porto di Barletta. Ed oggi non gli parlerò soltanto del porto di Barletta, ma gli raccomanderò gli approdi a tutti i porti della parte occidentale del litorale barese.

Sono in certo modo meravigliato di non vedere comprese in questa nuova convenzione le linee 9^a e 12^a della Navigazione generale. Come il ministro sa bene, queste due linee, se utilizzate opportunamente, metterebbero in comunicazione l'una (la 12^a) i porti dell'Adriatico con Costantinopoli ed il Levante, l'altra (la 9^a) con Alessandria e Porto Said. Comprende la Camera di quanta importanza esse siano, massime in questo momento, per i porti del Barese e delle regioni limitrofe.

Noi siamo alla vigilia di dovere subire per quelle regioni una disparità per ciò che concerne il trattamento ferroviario. Si dice che proprio nel Mezzogiorno si voglia fare l'esperimento dell'esercizio ferroviario privato. Io non so se questo sarà un vantaggio od uno svantaggio per quelle regioni; ma certamente il fatto costituirà una differenza di condizioni, una sperequazione tutta a nostro danno; almeno per questo, che non potremo nel regime ferroviario, richiedere e ottenere con sollecitudine dal Governo i suoi provvedimenti, a misura che se ne presenti la necessità.

Fu in considerazione di ciò che i deputati delle regioni adriatiche, riuniti non hanno, espressero unanimi il voto, che il Governo, dovendo attuare questo diverso regime ferroviario, voglia almeno sussidiarlo mercè un maggiore sviluppo di trasporti marittimi e con più frequenti e comodi approdi.

Credo quindi opportuno ricordare all'onorevole ministro in questo momento le linee 9^a e 12^a della Navigazione generale, raccomandandogli che voglia occuparsi anche una volta degli approdi nei porti occi-

dentali del Barese, approdi che ora si può dire mancano del tutto, rimanendo così non di rado fuori comunicazione centri importantissimi di produzione, come Barletta, Molfetta e Trani.

E tanto più mi sento incoraggiato a questa raccomandazione, inquantochè anche col riordinamento dei servizi affidati alla società *Puglia*, testè approvato senza osservazioni, si tengono presenti approdi del Leccese e della Capitanata di infimo ordine, mentre si trascurano in certo modo gli approdi del Barese che sono, per condizione di cose inoppugnabili, certo più importanti di quelli di Otranto, di Tricase e di Rodi. Mi auguro adunque che l'onorevole ministro prendendo in considerazione queste brevi raccomandazioni vorrà oggi assumere l'impegno di non dimenticare in un avvenire non lontano i reclami presentati nell'interesse dei porti occidentali della provincia di Bari. *(Benissimo!)*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pipitone.

PIPITONE. Onorevoli colleghi, dalla ressa che, in questi giorni, carissimi amici hanno fatto attorno a me, perchè io non prendessi a parlare, per combattere questo disegno di legge, credevo che sarei stato io solo, una voce perduta nel deserto, in questa deserta seduta antimeridiana, a parlare del disegno di legge che discutiamo.

Però ho dovuto convincermi che io, che pure rappresento un collegio danneggiato da questa legge, sarò più breve di tutti; specialmente, se vorrete ascoltarmi benevolmente e con un po' di attenzione.

Io desidero dimostrarvi ciò che è ferma mia convinzione: che se questa legge provvede utilmente ad altri servizi marittimi, danneggia immensamente i servizi tra la Tunisia e la Sicilia.

Con questo disegno di legge si viene a modificare la linea di navigazione n. 21, che è così costituita: Palermo-Trapani-Favignana-Marsala-Pantelleria-Tunisi-Biserta e viceversa.

Per mezzo della linea suddetta Sicilia e Tunisia si mettevano in comunicazione per la via più breve.

Se voi, onorevoli colleghi, puntate il compasso sull'isola di Pantelleria, girandolo attorno, vedrete che il punto più vicino della Sicilia è Marsala.

Il vapore, partendo da Tunisi, toccava Pantelleria e quindi direttamente la Sicilia, approdando a Marsala.

Marsala, oltre ad avere un porto, ha an-

che una stazione ferroviaria; merci e viaggiatori dal porto di Marsala trovavano comunicazione comoda, come quella che offre una ferrovia a scartamento ordinario, per Trapani e Palermo, e quindi per tutti i paesi attraversati dalla ferrovia Palermo-Trapani cioè Mazzara, Castelvetro, Santa Ninfa, Salemi, Castellamare ecc., onde quella corrente emigratoria, della quale parla sempre l'onorevole Pantano, dall'interno della Sicilia, trovava, per mezzo della ferrovia Palermo-Trapani, il suo sbocco naturale nel porto di Marsala, per recarsi a Tunisi con la più breve traversata marittima.

Però si predica bene e si razzola male. Or ora ho inteso dall'onorevole Pantano che bisogna facilitare le correnti emigratorie per la Tunisia, che bisogna aiutarla in tutti i modi e bisogna rendere più brevi, più facili, meno costosi i rapporti fra la Tunisia e la Sicilia.

E così dev'essere; perchè nella Tunisia vi sono più di dieci mila siciliani; ma è in questo modo, sopprimendo cioè la linea diretta e sostituendola con una linea più lunga, più costosa, meno facile, più angustiata che si vogliono facilitare i rapporti fra la Tunisia e la Sicilia?

PANTANO. Domando di parlare.

PIPITONE. ...Questa legge di certo non è fatta per migliorare le comunicazioni marittime fra Tunisi e la Sicilia.

Per le modificazioni proposte alla linea 21ª da Tunisi, toccando Pantelleria, non si va più alla vicinissima Marsala, ma alla più lontana Sciacca e poi da Sciacca a Mazzara e poi da Mazzara a Marsala e quindi a Trapani.

Quali le conseguenze di questo spostamento? Da Pantelleria a Marsala c'erano sole 60 miglia. da Pantelleria a Sciacca ce ne sono 67. Ma vi è di più. A Sciacca non c'è porto, non c'è stazione ferroviaria...

LICATA. Questione elettorale!

PIPITONE. Non è questione elettorale, è questione degli interessi generali della Sicilia.

A Sciacca, ripeto, non vi è stazione ferroviaria e quindi i viaggiatori, provenienti da Tunisi e Pantelleria, che non siano di Sciacca, non possono toccar terra e recarsi subito a destinazione, ma devono sostare in vapore per oltre cinque ore, rassegnati alle sofferenze del mare, specialmente, quando d'inverno è tempestoso, prima di trovare uno sbocco per l'interno dell'isola, alla stazione di Mazzara.

Dunque l'approdo a Sciacca non è per la Sicilia è per Sciacca esclusivamente.

Qual'è il commercio di Sciacca con la Tunisia?

Dalla statistica del 1903, l'ultima che ho potuto consultare, risulta che il movimento dei viaggiatori dal porto di Sciacca è zero, (*Interruzioni*) mentre sulla linea Palermo-Tunisi troviamo viaggiatori in partenza per Tunisi (sempre nel 1903) 2296; viaggiatori in arrivo da Tunisi 3147 e degli uni e degli altri nemmeno uno da o per Sciacca...

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Sfido, non c'è approdo!

PIPITONE. Dirò poi quello che merita Sciacca; ora ripeto che i servizi generali non devono spostarsi per interessi particolari. (*Interruzioni*). I viaggiatori poi non saranno soltanto danneggiati per la maggiore percorrenza di venticinque miglia marittime, oltre che per le soste che dovranno fare nei porti di Sciacca e di Mazzara, ma saranno anche danneggiati per la maggiore spesa, perchè mentre il biglietto da Pantelleria a Marsala era per la prima classe di lire 15.60, per la seconda 10.40, per la terza 5.20, ora per il maggior percorso sarà di lire 26.40 per la prima classe, 17.60 per la seconda, 8.80 per la terza; e tutto ciò per facilitare, come si dice, il commercio fra la Sicilia e Tunisi.

Veniamo ora a considerare gli interessi particolari i quali non sono trascurabili.

Pantelleria comunica col suo capoluogo di provincia, principalmente con la linea 21ª, dappoichè la quarantatreesima, della quale vorrei che l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi provasse gli effetti, è disagiatissima.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Ma perchè?

PIPITONE. Lo dirò subito. Pantelleria fa parte della provincia di Trapani, non fa parte della provincia di Girgenti e non ha quindi interessi diretti con Sciacca, ma con Trapani dove ha il tribunale e la prefettura e dove quindi si svolgono gli interessi amministrativi e giudiziari dei cittadini di Pantelleria.

Orbene, i cittadini di Pantelleria, che prima erano in comunicazione diretta col capoluogo, dovranno ora attraversare Sciacca, Mazzara e Marsala; un circolo vizioso di sette ore. (*Interruzioni*).

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Ma c'è la linea diretta.

PIPITONE. La diretta non tocca Pantelleria. Onorevole ministro, conosco bene i servizi marittimi della mia provincia. (*Interruzioni*). Ripeto, la linea diretta non tocca Pantelleria... (*Interruzioni*). Fate che tocchi Pantelleria e sarà risolta la questione. (*Interruzioni*).

Ma andiamo avanti. Pantelleria fa parte del collegio elettorale di Marsala, e nel periodo elettorale gli elettori di Pantelleria, per mettersi in rapporto cogli elettori del centro principale del collegio, dovranno passare per Sciacca e Mazzara. E dal punto di vista commerciale, i prodotti di Pantelleria non li consumeranno certo gli elettori dell'onorevole Licata. (*Si ride*). Quei prodotti hanno bisogno dei grandi sbocchi, hanno bisogno di arrivare presto a Palermo per diffondersi nel continente italiano, e poichè Sciacca manca di stazione ferroviaria, le merci devono deteriorarsi a bordo, in attesa di parecchie ore. E poi non bisogna dimenticare che per quanto riguarda il commercio si deve tener sempre conto delle vie commerciali già avviate, e voi in questo modo venite a turbare rapporti già da tempo stabiliti. Quando non avevamo ancora la navigazione sovvenzionata, i nostri velieri tenevano le vie più brevi, cercavano i porti più vicini e crearono fra Tunisi, Pantelleria e Marsala quei rapporti commerciali in atto esistenti, quei rapporti che con questo disegno di legge venite ora a turbare. Pantelleria, per ragioni amministrative, politiche e commerciali, dev'essere in comunicazione diretta con Marsala e Trapani; non potete, non dovete allontanarla. Si dirà: voi fate soltanto gli interessi di Pantelleria e di Marsala, ma dovete pensare anche a Sciacca ed a Mazzara, altre città che hanno pur esse diritto di avere le loro comunicazioni con la Tunisia. Io per il primo, se non fosse qui l'onorevole Licata, deputato di quel collegio, io per il primo me ne sarei occupato ed avrei sostenuto i legittimi interessi di Sciacca.

Sciacca richiede la comunicazione con la Tunisia: ne ha diritto, dobbiamo concedergliela. Ma non è lecito di togliere ad altri ciò che a Sciacca si deve, nè spostare per Sciacca le linee esistenti con danno degli altri e dell'Isola tutta.

Create nuove comunicazioni, con nuove linee; studiate bene le coincidenze; armonizzate gl'interessi di tutte le città della Sicilia, sicchè ciascuna abbia il suo senza danno delle altre e vi plaudiremo.

Non è sana politica quella che produce

dissidii dove dovrebbero essere armonie e suscita conflitti d'interessi fra città sorelle, che dovrebbero tutte, ugualmente essere favorite, per il bene della patria comune.

Ecco, in breve, onorevoli colleghi, le ragioni del mio ordine del giorno, che mi auguro sarà da voi approvato, anche per compensarmi della brevità del mio dire.

L'ordine del giorno suona così:

« La Camera invita il Governo a studiare opportune modificazioni alle attuali linee di navigazione, in modo che le comunicazioni fra la Tunisia e la Sicilia siano più brevi, più facili e più rapide ».

Presento poi un emendamento. Non intendo danneggiare gli interessi degli altri, non intendo fare opposizione al disegno di legge, voglio invece che esso passi perchè gl'interessi di tutti devono essere superiori agli interessi particolari. Intendo però che, approvando la legge, sia provvisoriamente sospesa la modificazione apportata alla lettera E della convenzione, perchè si studi modo di favorire Sciacca e Mazzara senza danno delle altre città della provincia di Trapani.

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

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Mi pare che questa discussione vada allargandosi oltre i termini nei quali doveva essere contenuta. Bisogna rendersi ragione dei limiti precisi della convenzione che ora si tratta di approvare. La Commissione reale dei servizi marittimi, alla operosità della quale mi piace di rendere la più larga e solenne testimonianza, si è sempre preoccupata degli interessi del commercio delle coste della Sicilia e del continente, e come primo risultato dei suoi studi, basati sopra le domande insistenti delle popolazioni e del commercio, ha proposto al Ministero le modificazioni delle quali ora si tratta a vari servizi esercitati già dalla Navigazione generale. Il Ministero ha presentato alla Società le proposte e, dopo un certo tempo, la Società ha risposto che in massima non era contraria ad esse, ma ha soggiunto che, avendo ormai una convenzione che le assicurava una determinata somma come sovvenzione sino a tutto il 1908, si riordinassero pure i servizi, ma rimanesse ferma la sovvenzione.

Su queste basi si è formata e stabilita la convenzione che ha riportato poi, anche in seguito alle osservazioni della Giunta del

bilancio, quelle modificazioni che sono consacrate nella dichiarazione pure annessa al presente disegno di legge.

In primo luogo dunque è da tenersi conto, anche come risposta a qualche allusione fatta dagli onorevoli Fulci ed Abozzi, che la Navigazione generale non consegue nuovi vantaggi, ma si mantiene rispetto alla sovvenzione nelle condizioni stesse nelle quali era e, quanto agli oneri, ha accettato quelli che le sono stati imposti.

In secondo luogo è da tener presente che le modificazioni fatte non sono arbitrarie e fantastiche e non vengono neppure dalla iniziativa della Commissione reale o del Ministero, ma sono il risultato delle insistenti premure delle popolazioni e del commercio.

Quanto alle basi finanziarie del disegno di legge è certo che la sovvenzione non si poteva variare senza il concorso della volontà dell'altro contraente e mi sarebbe facile d'altronde dimostrare, se l'ora si prestasse, che siamo nei precisi termini del quaderno d'oneri, perchè, tenuto conto del maggior percorso delle nuove linee obbligatorie, si ha fra la sovvenzione che si mantiene oggi ed il percorso delle linee obbligatorie stabilite con questo disegno di legge, quella corrispondenza esatta di cui il quaderno d'oneri stabilisce il criterio. In altri termini, applicando allo aumento di percorso obbligatorio, il compenso per lega attribuito alla linea, sia pur detraendo il percorso della linea soppressa, ne risulta la somma precisa, e forse una anche maggiore, di quella che la presente legge mantiene.

E vengo ora alle singole osservazioni fatte dagli onorevoli preopinanti.

L'onorevole Abozzi, mentre si dimostra grato per la nuova linea fra Civitavecchia e Golfo Aranci, la quale per quattro volte la settimana viene prolungata sino a Terranuova Pausania, osserva che potrebbero derivare danni e inconvenienti, dalla facoltà accordata nella lettera C dell'articolo primo alla Navigazione Generale, di allacciare la linea da Cagliari a Portotorres e con quella di Livorno-Portotorres e con quella Cagliari-Napoli. Io faccio però osservare all'onorevole Abozzi, che credo terrà molto ad essere interprete dei desideri delle popolazioni che rappresenta, come questa facoltà di allacciamento alle suddette linee non è stata domandata dalla Navigazione Generale, ma è stata domandata invece dalle popolazioni dell'isola, le quali hanno creduto questo allacciamento utile al loro traffico.

Del resto assicuro l'onorevole Abozzi che, le condizioni dell'orario, del traffico, e la lunghezza della linea, non permetteranno alla Navigazione generale di economizzare, come egli crede, un piroscifo: se però fosse anche questo non ne deriverebbe la prova che quanto fu richiesto nello interesse dell'isola si dovesse negare perchè la Navigazione con questo risente un'economia ed un vantaggio indiretto. Non nego con ciò che gli inconvenienti ai quali egli accenna si potrebbero verificare, qualora il Ministero non vigilasse. Ma il Ministero cui spetta di stabilire gli orari non trascurerà le osservazioni udite ed io, prometto all'onorevole Abozzi, ed a tutti gli altri che possono avere interesse in questa questione, che il Ministero farà in modo che la mancanza delle coincidenze non debba portare ritardi dannosi al commercio ed al traffico.

All'onorevole Arigò, come all'onorevole Fulci ha già in gran parte risposto l'onorevole Pantano. Io dirò loro soltanto che questa legge reca solamente piccoli ritocchi ai servizi attuali e gli effetti di essa devono durare solo fino al 1908, epoca nella quale andranno in vigore le convenzioni nuove che dovremo fra breve discutere; in quell'occasione si stabiliranno nuove linee e sarà allora il caso di prendere in esame altri desideri della città di Messina, la cui importanza nessuno mette in dubbio.

Intanto gli onorevoli colleghi non devono dimenticare un vantaggio grandissimo già ottenuto dal commercio messinese, quello di una linea diretta con Napoli con l'approdo obbligatorio in codesta ultima città. (*Interruzioni*). Con ciò il principalissimo fra i desiderati della Camera di commercio di Messina viene ad essere soddisfatto; mi perdonino dunque gli onorevoli colleghi se dico loro che le alte lamentele sollevate in questa discussione non sono nè giuste nè opportune.

L'onorevole Jatta ha riconosciuto che le sue osservazioni non trovavano posto in questa discussione perchè esse si dovrebbero riferire alle linee 12 e 9, le quali non vengono toccate col presente disegno di legge.

Sarà tenuto conto dei suoi desideri il giorno in cui si dovranno votare ed applicare le nuove linee ed i nuovi approdi. Del resto anche da questo disegno di legge Barletta viene a risentire un vantaggio, perchè mentre l'approdo a Barletta della linea commerciale B era facoltativo, come era facoltativa l'intera linea, ora, essendo dive-

nuta obbligatoria la linea, anche l'approdo a Barletta è divenuto obbligatorio.

L'onorevole Pipitone ha molto censurato questo disegno di legge, arrivando fino al punto di mettere in dubbio se lo voterà o no. Le sue lagnanze si riferiscono ai nuovi approdi sulla linea Palermo-Tunisi, approdi a Castellammare del Golfo, a Sciacca e a Mazzara, creati con l'economia sulla sovvenzione fatta sopprimendo il tratto Tunisi-Biserta, riconosciuto inutile.

Ora l'onorevole Pipitone dice che questo danneggia gli interessi del suo collegio. È vero che egli ha aggiunto: ed anche gli interessi generali; ma mi permetta di dirgli che la verità sta nella prima parte.

PIPITONE. Mi pare che io abbia diritto di difendere gli interessi di Marsala.

MORELLI GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Ma io domando, quale danno Marsala avrà da questi approdi? A buon conto, l'approdo a Castellammare non lo riguarda e non nuoce a Marsala ed ella ne conviene, benchè il suo emendamento tenda ad escludere pur questo.

Produce danno forse l'approdo a Sciacca? Io non lo credo. Il danno potrebbe derivare dal ritardo della comunicazione con Tunisi o dall'elevamento dei noli. Dico subito (e l'avevo già detto privatamente all'onorevole Pipitone, tanto che poteva risparmiarsi questa parte della sua orazione) che, per quanto per i quaderni d'onori sia in facoltà della Navigazione generale d'aumentare i noli in ragione della maggiore lunghezza delle linee, la Navigazione generale non aumenterà i noli, nè per le merci, nè per i passeggeri fra Marsala, Pantelleria e Tunisi. Di ciò, dopo avere inteso la società, posso dare assicurazione all'onorevole Pipitone e alla Camera.

Quanto alla rapidità delle comunicazioni, si tratta di una linea commerciale...

PIPITONE. Unica.

MORELLI GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Ora un ritardo di cinque ore...

PIPITONE. Di sette! non di cinque.

MORELLI GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. E vada pure per sette, non voglio essere avaro! ma mi lasci parlare e in due parole sarà tolto ogni dubbio.

Un ritardo di sette ore sopra una linea commerciale tra Marsala e Tunisi abbreviata per la soppressione del tratto Tunisi-Biserta e viceversa, mi sembra non sia tale da doverne neppur parlare. E poi l'o-

norevole Pipitone deve considerare la condizione diversa di Sciacca e Mazzara di fronte a quella di Marsala. Mazzara e Sciacca non hanno altro mezzo di comunicazione che il mare. Ora dopo che la Commissione reale per i servizi marittimi ha proposto ed il Ministero ed anche la Navigazione generale hanno accettato che codesti approdi si facciano, pensi l'onorevole Pipitone agli interessi del suo collegio, ma pensi anche agli interessi del collegio degli altri e delle altre popolazioni, alle quali abbiamo già fatto intravedere e promesso cotesti approdi che esse desiderano e di cui hanno una vera ed assoluta necessità. Domandi poi a se stesso se sia il caso davvero di insistere nell'emendamento col quale egli propone di strappare il modesto beneficio a quelle popolazioni che ne hanno tanto bisogno.

All'onorevole Pipitone invero preme non tanto il commercio con Tunisi che quello con Pantelleria.

PIPITONE. Tutto è spostato.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Si capisce che tutto è spostato dal momento che si tratta di un riordinamento. Ella dice: per andare a Pantelleria da Marsala bisogna andare a Sciacca o a Mazzara e quindi a Pantelleria, ma il tribunale non è nè a Marsala, nè a Sciacca, è a Trapani; quindi per andare a Trapani bisognerà, dice lui, fare tutto questo giro vizioso.

L'onorevole Pipitone dimentica però che fra Trapani e Pantelleria esiste una linea diretta che è la Trapani-Pantelleria-Porto Empedocle. (*Interruzione del deputato Pipitone*).

Se non la sopprime lei oggi, c'è stata e ci sarà sempre la Trapani-Pantelleria-Porto Empedocle, che è precisamente quella che occorre a lei.

Io dunque invoco dal suo patriottismo prima, dal suo buon senso poi, che non insista nel proporre all'articolo 1 modificazioni, che del resto ella stesso credo sia convinto non sarebbero accettate dalla Camera, e che potrebbero destare spiacevoli impressioni.

Io in tutti i modi dichiaro che non posso accettare nè l'ordine del giorno, nè l'emendamento dell'onorevole Pipitone.

Molte voci. La chiusura, la chiusura!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura domando se sia appoggiata.

(*È appoggiata*).

Riservando la parola all'onorevole rela-

tore, pongo ai voti la chiusura. Chi l'approva sorga.

(È approvata).

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

CHIMIENTI, *relatore*. Dopo il discorso lucidissimo dell'onorevole ministro, al relatore resta ben poco da aggiungere. L'onorevole Morelli ha risposto a tutte le osservazioni fatte a questo disegno di legge. Il relatore crede suo dovere di dire, a nome della Giunta generale del bilancio, che la Giunta ha dovuto darsi conto delle condizioni in cui si presentava e delle ragioni per cui sorgeva questo disegno di legge. Nella relazione che ho avuto l'onore di fare in nome della Giunta del bilancio sono dette quelle ragioni. Non si tratta di una convenzione *ex-novo*, ma di un riordinamento, di una modificazione del contratto del 1893. Questo riordinamento è limitato a poche linee di quelle contemplate nelle convenzioni vigenti. Di più non si poteva fare.

Quindi tutte le altre modificazioni che sono state chieste insistentemente dalle popolazioni, e che sono giuste, legittime, possono tenersi solo come raccomandazioni per quando saranno rinnovate le convenzioni.

Così Molfetta, Barletta, Monopoli hanno chiesto approdi obbligatori nella linea di cabotaggio. Per ora bisogna fidare nell'interesse della Società a fare quegli approdi, come infatti li esegue.

La Società ha altresì assicurato che metterà in esperimento l'approdo di Villa San Giovanni, a cui si è interessato con persistenza efficace per quanto poco rumorosa l'onorevole De Nava.

Vengo brevemente all'onorevole Pipitone, a cui vorrei fare una piccola osservazione. Io veramente non potrei accettare quella teoria a cui egli accennava, che dove manca la ferrovia non ci dovrebbe essere l'approdo. (*Interruzione del deputato Pipitone*). In ogni caso io credo, e questa è l'opinione mia personale, che se gli approdi di Sciacca e di Mazzara si dimostrassero dannosi al commercio, il Governo, in virtù dei suoi poteri può sopprimerli, e questo credo che l'amministrazione sarebbe sempre in grado di farlo.

Non avrei altro da aggiungere se non che pregare la Camera di votare questo disegno di legge, che è una parziale, una utile modificazione delle convenzioni del 1893.

Voci. Ai voti, ai voti!

DI STEFANO. Domando di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Onorevole Di Stefano, ella non è stato neanche nominato; quindi non v'è ragione di alcun fatto personale.

DI STEFANO. La prego, signor Presidente!

Voci. No, no, ai voti!

PRESIDENTE. Accenni questo fatto personale.

DI STEFANO. L'onorevole Fulci ha detto che io votavo questa legge, perchè Palermo otteneva dei grandi miglioramenti. Se ciò fosse, adempirei al mio dovere. Ma ciò non è nè esatto, nè vero.

Io, deputato di Palermo, desidero che questa legge sia votata nell'interesse e pel vantaggio di tutta la Sicilia, nonostante che Palermo sia la sola città che ha avuto tolto l'approdo nelle linee X e XI. Questo volevo far noto alla Camera, perchè essa giudichi, giustamente, la condotta di ognuno.

PRESIDENTE. Veniamo ai voti. L'articolo 1°, che è stato concordato tra il Ministero e la Commissione in una nuova formula che è stata distribuita, suona così:

« Sono approvate con effetto dal primo luglio 1905 le convenzioni stipulate con la navigazione generale in data 14 aprile 1904 e la successiva dichiarazione 6 giugno 1905, con le quali si modificano senza aumento di spesa per lo Stato alcuni servizi esercitati dalla società stessa in virtù delle vigenti disposizioni ».

Prima di passare alla votazione di questo articolo ricordo che v'è un ordine del giorno dell'onorevole Pipitone, che non è accettato nè dal ministro nè dalla Commissione. Domando all'onorevole Pipitone se lo mantenga o lo ritiri.

PIPITONE. Debbo dire solo questo, che l'ordine del giorno che invita il Governo a studiare le modificazioni nelle attuali linee lo ha scritto lo stesso onorevole ministro...

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Io non ho scritto l'ordine del giorno. Ella mi ha domandato se l'ordine del giorno così fatto, si poteva presentare.

PIPITONE. Accettare.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Mi perdoni. Se l'onorevole Pipitone intende che il senso dell'ordine del giorno sia quello di invitare il Governo a studiare queste facilitazioni delle comunicazioni tra la Sicilia e la Tunisia per le nuove convenzioni, non solo

accetto l'ordine del giorno, ma dirò all'onorevole Pipitone che, per quanto mi consta, la Commissione reale per i servizi marittimi si è già occupata della questione e questo studio ha condotto a termine nel senso, da lui desiderato; ma se, come poco fa mi ha detto, vuole intendere che questi studi debbano avere immediata applicazione prima del 1908, io non posso impegnarmi ad introdurre nei servizi marittimi della Navigazione generale altre modificazioni prima delle convenzioni nuove, e non posso accettare l'ordine del giorno. Se dunque all'ordine del giorno si deve dare questa seconda interpretazione, lo accetto: se si dovesse dargli invece l'altra, io non l'accetto.

CHIMIANTI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

CHIMIANTI, *relatore*. Credo che le intenzioni dell'onorevole Pipitone e degli altri proponenti l'ordine del giorno siano precisamente in questo senso, che il Governo studi in previsione delle future convenzioni. Se è così, credo che il Governo potrebbe accettare l'ordine del giorno.

PANTANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANTANO. Ho chiesto di parlare per ringraziare l'onorevole ministro di avere accennato a cosa, a cui la Commissione, che studiò quest'argomento, tiene altamente; che cioè per le comunicazioni rapide e facili tra la Tunisia, la Tripolitania, la Cirenaica e l'Italia la Commissione ha già completato i suoi studi e presentato al Ministero le sue conclusioni. Votando quindi quest'ordine del giorno, si viene a sanzionare un fatto, già compiuto dalla Commissione prima ancora dell'appello della Camera. E in questo senso siamo lieti di averne sin da ora l'approvazione.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, siccome io debbo mettere a partito quest'ordine del giorno, al quale ciascuno potrebbe dare l'interpretazione che crede, desidero di conoscere l'interpretazione, che ella gli dà.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Se l'interpretazione è quella data dall'onorevole Pantano, accetto l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Rileggo l'ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a studiare opportune modificazioni alle attuali linee di navigazione, in modo che le comunica-

zioni fra la Tunisia e la Sicilia siano più brevi, più facili e più rapide ».

LICATA. Domando di parlare.

Voci. Ai voti, ai voti!

PRESIDENTE. Metto a partito quest'ordine del giorno.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo unico di legge nel nuovo testo concordato fra Ministero e Commissione.

« Sono approvate, con effetto, dal 1° luglio 1905, le Convenzioni stipulate con la Navigazione Generale in data 14 aprile 1904 e la successiva dichiarazione 6 giugno 1905, con le quali si modificano, senza aumento di spesa per lo Stato, alcuni servizi esercitati dalla Società stessa, in virtù delle vigenti Convenzioni ».

A questo articolo unico sono stati presentati due emendamenti. Uno è alla lettera *D* della convenzione addizionale, che si è data per letta. La lettera *D* della convenzione addizionale riguarda i punti di approdo tra Genova e Venezia e viceversa. Ora l'onorevole Semmola vorrebbe che si aggiungesse nell'itinerario, come punto di approdo, il porto di Monopoli fra Brindisi e Bari. Quindi nel comma *D* fra Brindisi e Bari si dovrebbe mettere la parola Monopoli.

Onorevole ministro delle poste e telegrafi, accetta questo emendamento?

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Per dispensare l'onorevole Semmola dallo svolgere questo emendamento, se l'onorevole Presidente me lo permette, dirò poche parole. L'onorevole Semmola domanda che si faccia un approdo a Monopoli sulla linea commerciale 23. Pensi l'onorevole Semmola che questa è una linea commerciale, che, muovendo da Marsiglia, va fino a Trieste, e che gli approdi sono già troppi. Un sacco imbarcato a Genova, non deve impiegare per giungere a Trieste, un'intera legislatura! (*Si ride*).

Gli approdi sono già molti su questa linea, si sono aggiunti quelli di Ortona e di Manfredonia, che erano necessari; non è davvero il caso di aggiungerne ancora un altro per Monopoli.

Io prometto formalmente che interesserò la Navigazione generale a fare, quando le esigenze del traffico lo permettano e le necessità commerciali lo esigano, l'approdo anche a Monopoli: perchè interesse del Governo è di facilitare il commercio locale, com'è interesse nella Navigazione generale

di fare noli, caricando merce, quando la merce da caricare ci sia. D'altra parte, se Monopoli, non ha l'approdo su questa linea; la Navigazione generale e la Società Puglia vi eseguiscano approdi con le loro linee libere; e codesti, finora, hanno sempre soddisfatto a tutti i bisogni del commercio locale.

Dica la verità, onorevole Semmola: se non la pungesse il desiderio di far anche lei qualche cosa per il collegio che degnamente rappresenta alla Camera, non le sarebbe neppure venuto in mente questo nuovo approdo di cui fino ad oggi, nessuno ha sentito il bisogno.

La prego poi non insistere, anco per un'altra ragione. Siamo qui a discutere una convenzione, già stipulata; si tratta di approvare la convenzione.

Ora, se vi s'introduce una modificazione si rende necessario rimandare la legge: perchè non si può modificare la convenzione, senza che *audiatur et altera pars*.

Si contenti della promessa che le faccio, di procurare cioè che anco l'approdo a Monopoli, si faccia quando si potrà; ed in ogni modo, si contenti che la Navigazione generale e la Puglia continuino a fare approdo a Monopoli come fanno oggi tutte le volte che è possibile e necessario.

PRESIDENTE. Onorevole Semmola, si contenti di queste dichiarazioni.

SEMMOLA. Ho bisogno di chiarire il mio concetto ed il mio emendamento.

PRESIDENTE. Ma sia breve; perchè abbiamo da discutere un altro disegno di legge.

SEMMOLA. Prendo atto di quello che ha detto il ministro, e ne lo ringrazio vivamente. Però tengo a dichiarare che qui non si tratta soltanto dell'interesse di Monopoli; che del resto è mio dovere di tutelare, ma di quello dell'intera Puglia: perchè la linea Genova-Venezia serve effettivamente, più che agli interessi del Mediterraneo, a quelli dell'Adriatico. È l'Adriatico, che ha grande e vivissimo bisogno di essere collegato per mare con Genova; e questo bisogno dell'Adriatico deve essere soddisfatto con frequenti fermate nei vari porti di quel mare. Che nel Mediterraneo le fermate siano poche, sta bene; ma, invece, è necessario che nell'Adriatico le fermate siano frequenti. Specialmente per le Puglie, tengo a rilevare che le fermate di Bari e di Brindisi non sono sufficienti.

Infatti, se vogliamo fare per lo meno, per esempio, la questione di Monopoli, debbo ricordare che Monopoli, nella campagna

olearia 1903-904, mandò a Genova niente meno che 10 mila tonnellate d'olio. Sono adunque gli interessi dell'Adriatico quelli che veramente s'impongono in questa legge; e quindi è necessario che il Ministero tenga presenti questi interessi, almeno perchè, in future prossime convenzioni, si sappia veramente e completamente tutelarli, e non nel modo con cui si crede di tutelarli oggi.

PRESIDENTE. Mantiene dunque il suo emendamento?

SEMMOLA. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Vi è un secondo emendamento. L'onorevole Pipitone propone di sopprimere le modificazioni alla linea XXI, Palermo-Biserta. Ha facoltà di parlare. (*Rumori*).

PIPITONE. Lasciatemi parlare! Voglio almeno avere la soddisfazione di esprimere brevemente il mio pensiero.

Ritirerò l'emendamento, se il ministro mi prometterà di accettare una mia raccomandazione.

Mi riferisco precisamente a ciò che egli ha detto rispondendomi, cioè che Marsala ha un altro approdo con Pantelleria. (*Interruzione del ministro delle poste*). La linea è questa: Trapani-Favignana-Marsala-Pantelleria, ecc. Orbene, se Pantelleria dovette essere danneggiata, come ho dimostrato, per le modificazioni apportate alla linea XXI, si migliorino almeno (sono provvedimenti amministrativi, devoluti al Governo) le condizioni della linea XLIII, che è quella di cui parla il ministro, quella, cioè, che mette in comunicazione Pantelleria con Marsala, Lampedusa e Porto Empedocle.

Ora quella linea è disagiatissima come ebbi a dire. Sa, onorevole ministro, che cosa accade? Si parte da Marsala per Pantelleria; e quando il vapore non approda, per cattivo mare, si è costretti ad andare a Porto Empedocle; poi si ritorna da Porto Empedocle per ritornare a Pantelleria; e se il vapore non approda ancora si ritorna a Marsala, e così si gira da Marsala a Porto Empedocle e viceversa per parecchie settimane, senza toccare mai Pantelleria.

Ritirerò quindi l'emendamento, ove il ministro mi prometta che migliorerà le condizioni di quella linea col rendere sicuri gli approdi di Pantelleria per mezzo di un piroscafo di maggiore portata e quindi più resistente al mare.

PRESIDENTE. Onorevole ministro...

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Non ho alcuna difficoltà di fare all'onorevole Pipitone la

promessa che mi richiede. È dovere del Ministero procurare che i servizi siano esercitati a dovere non solo, ma di introdurre i miglioramenti possibili. E questa promessa io gliela faccio volentieri, anco come ricompensa d'aver ritirato il suo emendamento, che mi sarebbe dispiaciuto davvero dovesse vedere rigettato dalla Camera. (*Si ride*).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge essendo composto di un unico articolo sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Modificazioni al regime degli alcools.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'ultimo argomento dell'ordine del giorno, il quale reca la discussione del disegno di legge: Modificazioni al regime degli alcools.

Si dia lettura del disegno di legge.

DE NOVELLIS, segretario, legge: (V. Stampato n. 137-A).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Luigi Luzzatti.

LUZZATTI LUIGI. Non tema la Camera che io voglia fare a quest'ora un discorso, quale la gravità della materia esigerebbe, e neppure delle troppo lunghe considerazioni. Sono pienamente d'accordo col Governo e con la Commissione (non potrei non esserlo) intorno alla bontà intrinseca di questo disegno di legge, il quale appaga una promessa fatta a popolazioni che si credevano lese dagli ultimi negoziati commerciali. Se il Governo compirà anche l'opera che abbiamo in altri tempi insieme preparata e con tariffe differenziali favorevoli curerà la esportazione del vino per la Svizzera, nessuna difficoltà dagli ultimi negoziati verrà al vino, nè per i patti con l'Austria-Ungheria nè per i patti con la Svizzera, come il mio amico Pantano (che del resto è corresponsabile con me di quei negoziati), ha accennato nella sua relazione.

Tutti gli interessi legittimi sono curati con questo disegno di legge, tranne quelli del Marsala. Il ministro sa con quanta cura disinteressata (perchè a me non piace il vino di Marsala)... (*Si ride*).

PIPITONE. Me ne rincresce.

LUZZATTI LUIGI. Il ministro sa con quanta cura da molti anni difenda l'esportazione del vino di Marsala nei negoziati commerciali. E anche nelle ultime trattative, insieme al Rava e al Pantano, si è cercato di tutelarne gli interessi. Mi sorge il dubbio, e il ministro lo acquerterà, che

dopo tanta fatica a favore di questa importante esportazione italiana, col nuovo progetto di legge non dirò la si offenda, ma non la si tuteli abbastanza.

Una voce. La si trascura.

LUZZATTI LUIGI... E che abbiamo speso per l'estero una forza non compensata da questi provvedimenti interni. Direi quasi che da una parte perdiamo ciò che dall'altra abbiamo guadagnato! Questo mio dubbio si fonda sulla forza naturale alcolica del vino di Marsala, non secondo si suppone, ma com'è in realtà in quei paesi, dopo la fillossera e la peronospera che hanno prodotto l'indebolimento naturale al vino di Marsala.

Il che in altri tempi fu riconosciuto, quando per forza alcolica naturale si segnarono 11 gradi e non 13, com'è nella legislazione attuale. Oggi l'indebolimento naturale alcoolico è anche maggiore che nel passato, per tutte le vicende che l'onorevole ministro conosce e abbiamo discusse insieme.

Quindi avrei voluto persuaderlo della convenienza di un emendamento che desse pieni poteri al Governo per curare che il vino di Marsala nella esportazione non potesse aver detrimento da questa legge, la quale aumenta di dieci lire la tassa di fabbricazione. Nè a questo aumento mi oppongo e l'onorevole ministro sa che insieme a lui lo avevo proposto per risarcire la perdita dell'erario.

Ma da una parte l'aumento della tassa di fabbricazione e dall'altra l'impossibilità di invigilare la fabbricazione del Marsala e di scrutare la quantità alcolica che vi si versa, in una fabbricazione in cui l'alcool si concia lentamente e non è possibile fare nessun riscontro, necessitano dei provvedimenti. È uopo, secondo il mio pensiero, di diminuire il grado alcoolico, di guisa che il rimborso all'esportazione possa essere maggiore per effetto di questa graduazione alcolica determinata in 11 gradi, o giù di lì, invece che in 13.

So che, se presentassi un emendamento concreto l'onorevole ministro delle finanze dovrebbe sorgere e opporsi, non perchè esso sia contrario alla bontà di queste mie ragioni, ma per la inviolabilità e la intangibilità di questi disegni di legge, che si discutono nel mattino. (*Si ride*).

È un nuovo canone di diritto pubblico che noi abbiamo eretto per le sedute anti-meridiane. (*Si ride*).

Nelle sedute pomeridiane si discutono

i progetti nei quali è lecito apportare qualche modificazione; mentre nelle sedute antimeridiane non si possono introdurre modificazioni. (*Si ride*). Quindi il ministro si metterebbe sotto la difesa di questo canone, di questa inviolabilità e intangibilità, e io non avrei argomenti da poter rispondere. (*Si ride*).

Ad altri oratori per altri emendamenti, che erano stati messi innanzi, con queste ragioni che direi sovrumane, divine o metafisiche, il ministro chiuse la bocca. (*Si ride*). Quindi io non voglio che la stura della sua strabocchevole eloquenza abbia l'effetto di chiudere la bocca anche a me. Perciò mi limito a una raccomandazione, che, per queste ragioni che ho messo innanzi per un'esportazione italiana che ci è cara e fa onore al nome italiano all'estero e abbiamo curato in tutti i negoziati, il ministro prenda l'impegno di esaminare la cosa con la carità del natio luogo, perchè gli raccomando un interesse della Sicilia, e, ove egli riconosca la bontà di questa mia proposta, venga con un disegno di legge, alla ripresa dei lavori parlamentari.

Già per via altri emendamenti si renderanno necessari, perchè questa legge possa avere l'effetto buono che desideriamo, e gli rivolgo anche la preghiera di presentare il suo disegno in seduta mattutina. (*Si ride* — *Benissimo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pais-Serra.

PAIS-SERRA. Dirò due sole parole, che cercherò di completare con una proposta che sono certo sarà accettata dal Governo e dal relatore.

Come la Camera sa, la Sardegna ha diritto alla libera distillazione dei vini, ma purtroppo ciò non ha recato utili risultati.

PANTANO. Non è vero! Domando di parlare.

PAIS-SERRA. Veramente, onorevole Pantano, mi sarei servito di una frase un poco più parlamentare. Per lo meno avrei detto: non è esatto.

PANTANO. Correggo subito: dico che è inesatto.

PAIS-SERRA. L'intendimento delle mie parole era benevolo, come è benevolo sempre, per l'onorevole Pantano. Ad ogni modo sono molto lievi i vantaggi che ha ricavato la Sardegna da questo provvedimento. Ora si fa una legge per l'esportazione dei vini e delle vinaccie. Ora, perchè i benefici di queste leggi non si estendono anche alla Sardegna? Quindi pregherei l'o-

norevole ministro delle finanze di volere accordare allo spirito distillato, che si esporta dalla nostra isola, gli abbuoni di cui all'articolo 1, paragrafo terzo. Avrei presentato questo emendamento:

« Sono parimenti estesi alle esportazioni dalla Sardegna gli abbuoni di cui all'articolo precedente ».

PRESIDENTE. Non crede che sarebbe meglio rimetterlo alla discussione degli articoli?

PAIS-SERRA. Confido che la Camera farà buon viso alla mia proposta, perchè è inutile avere accordato delle facilitazioni allo spirito, quando poi non abbiamo modo di esitarlo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pipitone.

PIPITONE. Poche parole per associarmi alle validissime raccomandazioni dell'onorevole Luzzatti, che vivamente ringrazio dell'interesse che ha dimostrato per la grande industria del Marsala.

LUZZATTI LUIGI. L'ho sempre avuto nella mia vita economica.

PIPITONE. Ma debbo aggiungere qualche osservazione di carattere tecnico. Effettivamente quella riduzione oggi si rende indispensabile. Tutti sanno come i vigneti fillosserati e peronosporati, appunto perchè sono deboli, come tutti gli organismi ammalati, non possono dare quel vino di grado elevato che si produce dai vigneti buoni. Lo ha compreso la Camera, quando ha accordato facilitazioni alla distillazione dei vini, per eliminare dal mercato i vini scadenti che fanno deleteria concorrenza a quelli buoni. Ma c'è un altro elemento di carattere tecnico, che l'onorevole Luzzatti non può conoscere, tutta la forza alcoolica iniziale del Marsala, non può, dopo l'invecchiamento, essere utilizzata. Questo vino prelibato acquista il suo speciale profumo per l'ossidazione dell'alcool a contatto dell'aria. Non vuole, come gli altri vini da pasto, i recipienti ermeticamente chiusi; il Marsala ha bisogno di continui travasi, all'aria aperta, sicchè molta parte di alcool per evaporazione va perduta.

Qualunque compensazione vogliate concedere, credetelo, sarà sempre inferiore alla perdita dell'alcool nel periodo d'invecchiamento.

Nell'aiutare le nostre industrie non dobbiamo pensare soltanto a compensare le perdite industriali, ma dobbiamo metterle in condizioni da sostenere e conquistare i mercati esteri.

Sappiamo quali e quante facilitazioni si accordino dalle altre nazioni alle loro industrie; facciamo che anche le nostre possano affermarsi trionfalmente sui mercati esteri. Aiutiamole in tutti i modi.

Mi auguro quindi, nell'interesse della industria del marsala, che il Governo accoglierà le autorevoli proposte dell'onorevole Luzzatti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cao-Pinna; ma lo prego di esser breve, attese le condizioni di tempo in cui ci troviamo.

CAO-PINNA. Iogìà avevo pregato privatamente l'on. ministro delle finanze, perchè trovasse modo di comprendere in questa legge anche la Sardegna; in riguardo alla quale ha fatte opportunissime osservazioni l'onorevole Pais.

Noi di Sardegna ci troviamo in questa condizione speciale, che i prodotti della nostra distillazione non possono esitarsi tutti nell'isola, come il cognac, l'acquavite, ecc., e d'altra parte non possiamo spedirli fuori, perchè in questo caso i nostri distillati non godono dell'abbuono, e mandandoli fuori della Sardegna dovrebbero pagare la tassa intera, mentre i distillati di tutte le provincie d'Italia entrano in qualunque regione italiana con l'abbuono del 30 o del 40 per cento come è stabilito dalla legge.

La libera distillazione sarebbe stata benefica in Sardegna, con certi temperamenti; ma invece oggi si crea una posizione disagiata, perchè tutto l'alcool nostro, come alcool, non lo possiamo esitare, e non ci serve che per la semplice alcoolizzazione dei vini; e d'altra parte come prodotto di distillazione non possiamo esitarlo, perchè non abbiamo l'abbuono di cui godono i distillati delle altre regioni, e quindi dovrebbe pagare, per essere portato fuori dall'isola, le spese di trasporto, la tassa originaria, ecc.

Voi vedete da ciò quanto la condizione a noi creata sia gravissima. Ora io non propongo e non domando nulla, perchè, come diceva l'onorevole Luzzatti, nelle sedute mattutine nemmeno si possono presentare degli emendamenti. Quindi faccio appello all'onorevole Majorana che conosce molto bene le condizioni dell'isola e delle nostre produzioni, perchè egli, insieme con l'onorevole relatore Pantano, che pure ha toccato con mano questi inconvenienti, studino e trovino modo, se non oggi, in un'altra occasione più opportuna, affinchè questa condizione speciale di cose così dannosa ai prodotti della nostra distillazione venga a ces-

sare quanto prima; ed anche alla Sardegna venga accordata, insieme con la libertà di distillazione piena ed intera, la stessa condizione di favore di cui godono tutte le altre regioni d'Italia; condizione che assicura una grande facilità per lo smercio, specialmente dei prodotti distillati. (*Bene! Bravo! — Commenti.*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

PANTANO, *relatore*. Avrei voluto rispondere lì per lì agli onorevoli Luzzatti e Pais, per dir loro che, se è vero che nelle sedute mattutine non si ingaggiano mai discussioni a fondo e non si modificano le leggi, non è men vero e deplorabile altresì che nelle stesse sedute si lanciano spesso dagli oratori giudizi affrettati e apprezzamenti inesatti sopra argomenti che non hanno anticipatamente e maturamente esaminati, come è avvenuto testè per i servizi marittimi, circa la pretesa ed infondata trascuranza per la patriottica Messina; accusa che trovava la sua stessa confutazione nella parola precisa del disegno di legge.

LUZZATTI LUIGI. Ma se ci togliete il veto, presentiamo anche gli emendamenti!

PRESIDENTE. No! no! (*ilarità*).

PANTANO, *relatore*. No, onorevole Luzzatti; il mio rilievo non la riguarda, ed anzi io la ringrazio di aver ricordato in quest'ora le provvidenze di Governo che furono e sono la diretta conseguenza dei trattati di commercio e delle cure che ci affaticarono insieme per colmarne le inevitabili lacune. Ma circa la questione da lui sollevata intorno al marsala, posso assicurarla che inseno alla Commissione che studiò la presente riforma non sorse mai il dubbio che essa potesse pregiudicare comunque il fiorentino commercio del marsala. In ogni modo, dopo le osservazioni così dell'onorevole Luzzatti, come dell'onorevole Pipitone, l'argomento merita di essere oggetto di studio per parte del Governo, trattandosi di una delle nostre più grandi industrie esportatrici; e se da questo studio risulteranno fondate le preoccupazioni sollevate dai nostri egregi colleghi, il Governo non potrà non prendere i provvedimenti del caso.

LUZZATTI LUIGI. Troppo cautà la risposta! (*Si ride*).

PANTANO, *relatore*. Se vuole una risposta più calda, io esorto il Governo a proporre i provvedimenti necessari perchè una delle nostre più fiorenti industrie si mantenga sempre all'altezza che l'economia nazionale reclama (*Benissimo!*), ed eccomi in

ciò all'unisono con l'onorevole Luzzatti e vorrei mettermi all'unisono anche con l'onorevole Pais e con l'onorevole Cao-Pinna, ma purtroppo nol posso.

Io fui relatore della legge per la libera distillazione in Sardegna, ma dichiarai subito in seno alla relativa Commissione parlamentare che la libera distillazione era una illusione per la Sardegna, se non si adottava contemporaneamente un altro provvedimento integratore (era ministro l'onorevole Luzzatti).

LUZZATTI LUIGI. Non l'ho negato!

PANTANO, relatore. Verissimo. Egli consentì volentieri che si dichiarasse ai fini del dazio come alcoolicità naturale dei vini di Sardegna quella di quindici gradi. Io diceva allora, e fui profeta, che tutti i vini sardi, al disotto di 15 gradi, opportunamente alcoolizzati, avrebbero costituito la nuova base dell'esportazione vinicola della Sardegna e il solo modo possibile di utilizzare la libera distillazione.

Quest'anno, essendomi recato con la Commissione per i servizi marittimi, in Sardegna, mi feci un dovere, di andare a visitare le distillerie di quel florido Campidano, che è orgoglio della Sardegna e d'Italia, per la sua ricchezza agricola, fecondata da una popolazione gagliarda, sobria e lavoratrice; e quale non fu la mia immensa meraviglia o, meglio, la mia gradita sorpresa nel vedere che la distillazione si svolge colà in una misura che sorpassò tutte le mie previsioni! Mi venne sicuramente affermato che l'anno scorso furono distillati in Sardegna più di 600 mila ettolitri di vino, quanti cioè non se ne erano distillati nell'istesso periodo nel resto d'Italia. E appresi che si era verificato appunto ciò ch'io allora prevedevo, l'alcoolizzazione cioè dei vini e la loro esportazione fatta in gran parte, (e ne sono lieto per il sentimento di solidarietà fra le due isole) nella mia Sicilia, a sostituirvi alcuni tipi di consumo locale debellati dalla fillossera, e in parte credo anche per la preparazione del marsala.

PIPITONE. Non sono buoni per il marsala.

PANTANO, relatore. Alcune specialità sì.

La preoccupazione che c'è in questo momento in Sardegna non riguarda l'entità della distillazione che si svolge assai meglio che in ogni altra parte d'Italia, ma risiede in ben altra causa; nella necessità di provvedimenti tutelatori della pubblica salute contro l'affacciarsi dell'alcoolismo; e ne par-

lai ai distillatori, riuniti per farmi festa, con fraterna franchezza.

Congratulandomi con essi della promettente floridezza della loro industria, non nascosi loro la necessità di opportuni ripari contro il pericolo segnalatomi da medici ed igienisti, che cioè la distillazione non soggetta a controllo fiscale, trascurando la selezione delle teste e delle code, provenienti dai vini guasti e dalle vinacce andava già inquinando la sana e robusta fibra sarda.

Io trovai infatti in talune di quelle distillerie gli apparecchi occorrenti per tali eliminazioni, ma viceversa non trovai lo spirito corrispondente che avrebbe dovuto essere sottratto al consumo; nè seppero darmi ragione del suo uso, onde ebbi a convincermi che se ne servono per la preparazione dei liquori nei quali rimane facilmente mascherato dalle essenze diverse.

E però, a salvaguardia delle condizioni fisiologiche della Sardegna, è stato proposto che il ministro delle finanze, d'accordo col ministro dell'interno, studii il modo di esercitare questa tutela, in difetto del controllo fiscale, dando in pari tempo, e come misura compensatrice, agli esportatori sardi il diritto di introdurre in Italia queste flemme adulterate senza pagare dazio, onde essere adoperate per uso di vernici.

Dunque vedono gli onorevoli Cao-Pinna e Pais come noi ci siamo preoccupati della Sardegna là dove il bisogno era evidente. Non possiamo consentire di fare entrare in Italia lo spirito distillato in Sardegna facendolo beneficiare degli abbuoni quando già da per sé gode di un'altra legislazione, da cui raccoglie tutti i benefici, e in una così larga misura. Non possiamo farlo senza danneggiare enormemente il resto d'Italia, senza che immediatamente la Sicilia ed altre zone domandassero la libera distillazione, agli stessi patti, ciò che equivarrebbe pel fisco alla totale perdita della tassa.

Abbiamo però conservato alla Sardegna tutti i benefici che le vengono per le nuove agevolanze fatte all'invecchiamento e all'esportazione del cognac, industria per la quale è equiparata al resto d'Italia.

Abbiamo poi ottenuto qualche cosa di più; ed ora mi compiaccio di poterlo comunicare ai nostri colleghi sardi.

Come è noto, prima d'ora non si poteva esportare il cognac dalla Sardegna in Italia pagando nell'isola il relativo dazio; di guisa che, i buoni sardi non potevano fare un complimento e mandare a regalare una sola bottiglia di cognac ai loro amici del conti

nente senza infligger loro contemporaneamente il pagamento di un forte dazio. Io mi sono adoperato col ministro delle finanze, perchè questa disposizione venga modificata.

D'ora innanzi i sardi potranno spedire il loro cognac pagando il dazio in Sardegna. E io mi auguro che i nostri cari colleghi di là vorranno profittare di questa concessione per farci assaggiare i loro cognac veramente squisiti. (*Si ride*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze. Mi pare che sia il caso che egli risponda anche qualche cosa intorno agli ordini del giorno presentati dall'onorevole Montagna e dall'onorevole Vallone.

MAJORANA ANGELO, *ministro delle finanze*. Dice argutamente e bene l'onorevole Luzzatti, che un nuovo canone di diritto costituzionale si è introdotto, per cui le sedute mattutine pronunciano sentenze senza motivazione; ma io ho il dovere di aggiungere che è una vera fortuna per noi, l'aver potuto fare in modo che una ardentissima questione come questa degli alcool, possa discutersi in sedute mattutine...

LUZZATTI LUIGI. Specialmente quando è ministro l'onorevole Majorana!

MAJORANA ANGELO, *ministro delle finanze*. Grazie! Del resto io non faccio che svolgere e compiere quello che abbiamo cominciato insieme.

Si è parlato della travagliata evoluzione, subita dal presente disegno di legge; ed io assicuro che esso è stato concordato tra Ministero e Commissione, dopo uno studio così diligente che può tranquillare la Camera, in modo assoluto. Sian pure certi tutti i nostri colleghi, che la mancanza di motivazione (o meglio di discussione ampia) non nuoce in alcun modo alla bontà intrinseca delle decisioni che noi prenderemo.

Poche osservazioni mi sieno concesse, in risposta a quello che è stato detto e sugli ordini del giorno che sono stati presentati, principalmente per il marsala.

Lo stesso onorevole Luzzatti lo ha riconosciuto nel suo discorso: effettivamente il marsala non è danneggiato dalla presente legge; ed io tengo a ripeterlo. Avrebbe potuto essere aiutato di più, ma non è danneggiato. Accenno infatti a due ragioni: prima di tutto, perchè la tassa all'esportazione si restituisce interamente; e quindi se da un canto noi accresciamo di 10 lire la tassa, non arrechiamo con ciò nessun danno, perchè la restituzione la facciamo anche su tale aumento; in secondo luogo è da riflettere che tutto il sistema della presente legge, mirando ad agevolare la pro-

duzione dell'alcool, con l'aumento degli abbuoni, ne segue che lo stesso marsala ne approfitti all'interno. Ed io potrei dimostrare facilmente, per mezzo di un semplicissimo calcolo che il portare l'abbuono normalmente al 35 per cento arreca un vantaggio, per ogni ettolitro anidro che si aggiunge, di 13 lire. Dunque non solo non c'è danno, ma vantaggio.

PIPITONE. Per il consumo interno.

MAJORANA ANGELO, *ministro delle finanze*. Ma ho già detto che per l'esportazione si restituisce la tassa intera. È vero che si sarebbe potuto fare qualche miglioramento per il marsala (lo riconosco) adottando il concetto che con tanta autorità è stato svolto dall'onorevole Luzzatti, e che io sarei ben lieto di accettare, se non come ministro delle finanze, certamente come figlio di quella Sicilia la carità del cui natio loco lo stesso onorevole Luzzatti ha ricordato: alludo alla diminuzione della graduazione alcoolica. Ma io non ho bisogno di ricordare all'onorevole Pipitone, che con tanto affetto ha parlato della cosa, e molto meno all'onorevole Luzzatti, come negli studi che si fecero per dare esecuzione alle trattative commerciali con l'Austria, siasi cercato di venire in aiuto alla enologia. Il Luzzatti ed il Pantano ed io stesso abbiamo detto fin d'allora: cominciamo con aumentare l'abbuono e restituire intera la tassa di esportazione, si penserà dopo al resto. Fin d'allora, quindi, fu riservato, nell'animo nostro, il pensiero di ulteriori provvedimenti.

È chiaro pertanto che io non posso non prestar eco benigna alle autorevolissime e gradite raccomandazioni dell'onorevole Luzzatti, pur esponendo le più grandi riserve (e questo è ben naturale) circa l'epoca della attuazione di queste mie dichiarazioni benevole. E le mie riserve dipendono da una considerazione, che nessuno meglio dell'onorevole Luzzatti, può apprezzare: dal momento che questa legge giova moltissimo alla enologia nazionale ed è un passo molto ardito e coraggioso, che la finanza fa a vantaggio della economia nazionale, occorre, perchè la coscienza del ministro delle finanze rimanga tranquilla, vedere quali sieno i primi risultati finanziari della legge stessa.

Se i risultati ottenuti alla fine di questo esercizio (in cui già per decreto ministeriale sono stati aumentati gli abbuoni) ed al principio del prossimo, ci mostreranno che il coraggio non sarà stato eccessivo e la temerità sarà stata spesa utilmente, allora sarà il caso di addivenire ad ulteriori provvedi-

menti. Voglio sperare che tanto l'onorevole Pipitone quanto l'onorevole Luzzatti a questa mia dichiarazione, la di cui lealtà appare tanto maggiore in quanto si conduce alla genesi stessa della legge, vorranno dichiararsi soddisfatti.

Rispetto alla Sardegna non posso che associarmi a quanto ha detto l'onorevole Pantano, ringraziandolo del ricordo che ha fatto di certe intelligenze che personalmente abbiamo scambiato a vantaggio di quell'isola diletta.

All'onorevole Montagna rispondo che accetto il suo ordine del giorno: la brevità della mia dichiarazione ha un'eloquenza pari a quella del silenzio con cui egli ha svolto tale ordine del giorno. (*Si ride*)

Finalmente, quanto all'ordine del giorno dell'onorevole Vallone, che ha un carattere molto particolare, lo pregherei di ritirarlo, assicurandolo della benevolenza del Governo, che, nei limiti della sua potestà regolamentare, farà in favore dell'aceto tutto quanto sarà possibile. E lo pregherei del pari di ritirare l'emendamento all'articolo 8; perchè, anche in via legislativa, potremo più tardi occuparci, e benevolmente, dell'aceto. Si contenti di queste mie dichiarazioni, ed affretti anch'egli il voto di questa legge, che è un grande servizio alla enologia nazionale. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vallone.

VALLONE. Sarò brevissimo. Non comprendo la ragione per la quale l'onorevole ministro non accetta il mio ordine del giorno! Il regolamento 5 luglio 1896, numero 289, sul regime degli spiriti, dispone che l'alcools impiegato nella fabbricazione dell'aceto debba avere una ricchezza alcoolica di novanta gradi. Non una ragione igienica ha potuto suggerire tale disposizione, perchè lo stesso regolamento all'articolo 101 ammette l'impiego dell'alcools di ricchezza alcoolica variabile da quaranta a sessantacinque gradi, per le acquaviti ed i cognac. Ora, se per queste altre bevande è ammessa questa gradazione alcoolica inferiore, perchè non ammetterla anche per la fabbricazione dell'aceto, dove l'alcool deve esser diluito otto o dieci volte il suo volume? Questo non fa che aiutare sempre più le grandi fabbriche di alcools che hanno il rettifico e possono quindi fornire alcools con quella ricca gradazione alcoolica; questo non fa che facilitare sempre più il monopolio della grande industria a danno della piccola. Ciò solo sarà l'effetto

che produrrà tale disposizione regolamentare, se sarà mantenuta.

MAJORANA ANGELO, *ministro delle finanze*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli, onorevole ministro.

MAJORANA ANGELO, *ministro delle finanze*. Io ho pregato l'onorevole Vallone di ritirare il suo ordine del giorno: soprattutto per una ragione formale, perchè non si può con un ordine del giorno della Camera modificare un regolamento, che è atto di competenza del potere esecutivo. E notisi che nell'ordine del giorno dell'onorevole Vallone sono perfino indicate le parole precise con cui il regolamento dovrebbe essere modificato: cosa che non mi sembra conveniente, anche per il principio della divisione dei poteri.

Sia pago però l'onorevole collega di quello che gli ho dichiarato: ossia che terrò il maggior conto possibile del suo desiderio, pur non potendo impegnarmi in alcun ordine del giorno, che contenga formule precise, come quella che ci è stata presentata.

VALLONE. La ringrazio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

PANTANO, *relatore*. L'onorevole Montagna ha presentato un ordine del giorno che contiene un principio che la Camera sanzionerebbe votandolo, principio che io non potrei accettare. E se egli persistesse a voler votato l'ordine del giorno, non si potrebbe farlo senza discutere tutto il secondo inciso in cui si afferma che il sistema degli abbuoni è pernicioso alla viticoltura. Ora ciò costituirebbe un pronunciamento che contraddirebbe a tutte le tradizioni della Camera su questo argomento e sarebbe in piena contraddizione con la legge che siamo chiamati a votare.

Credo quindi che l'onorevole ministro non potrebbe accettare l'ordine del giorno Montagna se non come una raccomandazione di studio, e penso che tale è il pensiero che lo ha guidato facendo buon viso ad esso. Da parte mia, se fosse altrimenti, mi riserberei di discutere a fondo la questione che è essenziale. E molto meglio essere franchi.

MAJORANA ANGELO, *ministro delle finanze*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAJORANA ANGELO, *ministro delle finanze*. L'onorevole Montagna non ha svolto il suo ordine del giorno, ed io l'ho sommariamente accettato. Sotto qual punto di vista? È evidente: nel senso, soprattutto, di studiare la questione. Non nascondo, anzi di-

chiaro esplicitamente che, secondo me, il meccanismo degli abbuoni è pregiudizievole, specialmente sotto i riguardi contabili ed amministrativi, molto nuocendo alla sincerità delle indagini finanziarie. Ma se è nocivo il meccanismo, non significa che io giudichi dannoso il concetto. In questa stessa legge non cerchiamo forse di allargare il principio di bonificare, in misure diverse, le diverse forme dell'attività economica del paese, preferendo l'enologia?

Del resto, poichè l'onorevole Pantano getta il grido di allarme, e domanda quale valore abbia l'ordine del giorno dell'onorevole Montagna, io prego lui ed il proponente di mettersi d'accordo, sul significato preciso di esso. In quanto a me l'ho dichiarato: credo che debba riprendersi in esame tutta questa materia, per farla finita con tutte queste valutazioni, spesso contraddittorie, sempre dannose alla correttezza delle indagini finanziarie, ed anche per dare protezione netta e sincera alle varie attività del paese, in ragione proporzionale del loro merito.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Montagna.

MONTAGNA. L'intervento dell'onorevole Pantano, con quella vivacità di linguaggio che accompagna sempre la manifestazione del suo pensiero, è una sorpresa per me.

L'onorevole Pantano minaccia di mandare per aria la legge, e questo è affare della Camera. Io non ho svolto il mio ordine del giorno anche in ossequio a quel canone, ricordato dall'onorevole Luzzatti, che nelle sedute antimeridiane bisogna parlare il meno possibile; e perchè l'onorevole ministro lo ha accettato, egli, che lo ha letto solo oggi, ma che lo conosceva da dieci giorni, come da dieci giorni lo conosceva l'onorevole Pantano.

PANTANO. Si può accettare come raccomandazione!

MONTAGNA. L'onorevole ministro, non solo ha accettato il mio ordine del giorno, ma lo ha svolto in vece mia. E l'onorevole Pantano vuole imporre (questo è il metodo suo) la trasformazione del mio ordine del giorno in una raccomandazione!

Del resto il mio ordine del giorno è chiarissimo, e collo svolgimento che ne ha fatto l'onorevole ministro delle finanze, egli ne ha completato la chiarezza del contenuto.

Io però, a differenza dell'onorevole Pantano, non voglio assumere la responsabilità di fare indugare ulteriormente l'approva-

zione della legge, perchè ci sono grandi e legittimi interessi che questa approvazione aspettano. Potrei insistere nel mio ordine del giorno, perchè fosse sottoposto al voto della Camera; ma, per sentimento di dovere verso le regioni interessate, che aspettano la approvazione della legge, mi limito a domandare all'onorevole ministro se egli esplicitamente assume impegno di studiare la legislazione degli alcool... (*Interruzioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Montagna, non raccolga le interruzioni!

MONTAGNA... ispirandosi ai concetti contenuti nel mio ordine del giorno e da lui riconosciuti giusti.

MAJORANA ANGELO, *ministro delle finanze*. L'ho già dichiarato! Questa mia interruzione vale più di un discorso!

MONTAGNA. Dopo questa dichiarazione, prendo atto della sorpresa che mi ha fatto il collega Pantano...

PANTANO. Domando di parlare.

MONTAGNA... e mi accontento dello impegno formale assunto dall'onorevole ministro, perchè sia consacrato in atti il mio ordine del giorno come il contenuto dello impegno medesimo.

PRESIDENTE. L'onorevole Pantano ha chiesto di parlare, ma lo prego di considerare che c'è anche l'onorevole Luzzatti che ha chiesto di parlare...

PANTANO, *relatore*. Permetta, onorevole Presidente, l'onorevole Montagna ha parlato di sorpresa; ora io debbo dire che non c'è stata nessuna sorpresa. Io ho letto il suo ordine del giorno, e tanto con lui, quanto con l'onorevole ministro, si convenne che quest'ultimo lo avrebbe accettato come semplice raccomandazione di studio; ma non ho pensato mai che si trattasse di un ordine del giorno da votarsi dalla Camera, perchè mi rispetto troppo per poter votare cosa che sarebbe in piena contraddizione con tutto ciò che ho costantemente sostenuto in questa materia. Ad ogni modo, lo si prenda pure in considerazione per oggetto di studi futuri. Ciò nulla pregiudica perchè, quando venisse alla Camera un relativo progetto di legge, nel senso desiderato dall'onorevole Montagna, sarà allora soltanto l'ora di discuterne.

PRESIDENTE. Così l'ordine del giorno dell'onorevole Montagna è accettato dall'onorevole ministro come raccomandazione.

L'ordine del giorno dell'onorevole Valлоне è ritirato.

MAJORANA ANGELO, *ministro delle finanze*. È anch'esso accettato come raccomandazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Luzzatti, ma la prego di tener conto dell'ora.

LUZZATTI LUIGI. Veda, onorevole Presidente, se lei non mi ammoniva avrei già finito. (*Si ride*).

Io prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro delle finanze anche a nome dell'onorevole Pipitone che mi autorizza a farlo. Concordo con lui tranne che nella fine del suo discorso là dove mi ha dichiarato che i provvedimenti verranno forse *più tardi* che io non spero. Orbene siccome io non ho mai preso una iniziativa economica in questa Camera senza un fondato motivo, e ho avuto la fortuna di poterne portare molte a compimento, così confido che sarà *meno tardi*; altrimenti l'onorevole Pipitone e io gli ricorderemo le sue dichiarazioni con un provvedimento di nostra iniziativa.

PRESIDENTE. Veniamo ora agli articoli.

Voci. A domani!

Altre voci. Avanti! avanti!

PRESIDENTE. Articolo 1. L'abbuono da concedersi sullo spirito di prima distillazione, per cali, dispersioni, e ogni altra passività, viene stabilito a favore delle fabbriche fornite di misuratore meccanico, nelle proporzioni seguenti:

del 10 per cento per le fabbriche di prima categoria;

del 25 per cento per le fabbriche che distillano esclusivamente frutta vinaccie, ed altri cascami della vinificazione;

del 35 per cento per quelle che distillano esclusivamente vino, anche se guasto, o vinello.

Per le fabbriche parimenti fornite di misuratore meccanico ed esercitate dalle Società cooperative di proprietari o coltivatori di fondi, le quali tengano regolarmente i libri prescritti dal codice di commercio e distillino esclusivamente nell'interesse comune, l'abbuono sarà del 28 per cento se distillano vinaccie ed altri cascami della vinificazione provenienti da uve prodotte nei fondi posseduti o coltivati dai soci o da uve vinificate dai soci stessi, e del 40 per cento se distillano vino di identica provenienza.

(*È approvato*).

Art. 2.

All'articolo 7 del testo di legge 30 gennaio 1896, n. 26, è aggiunto il comma seguente:

« È ammesso il trasporto del cognac da un magazzino nelle condizioni di cui al successivo articolo 9 ad altro magazzino nelle identiche condizioni ».

Alla lettera *b*) dell'articolo medesimo è sostituito il comma seguente:

« *b*) dagli opifici di rettificazione ad altri opifici di rettificazione, alle dogane, ai depositi doganali ed ai magazzini summentovati ».

(*È approvato*).

Art. 3.

L'abbuono del 10 per cento l'anno, concesso al cognac, dopo un triennio di giacenza nel magazzino speciale, ai sensi dell'articolo 9 della legge 30 gennaio 1896, n. 26, dovrà sempre in avvenire calcolarsi sulla quantità originariamente introdotta nel magazzino medesimo, in guisa da assicurare l'abbuono totale della tassa sullo spirito rimasto in deposito dieci anni.

È abolito l'obbligo della cauzione imposta dal comma 2° del citato articolo di legge, modificato con l'articolo 3 della legge 29 dicembre 1901, n. 522.

È concesso di introdurre nel magazzino speciale di cui sopra anche la parte di spirito di vino che rappresenta la quota dell'abbuono di fabbricazione, purchè sia iscritta nel carico come vincolata alla tassa, con diritto di ottenere la liberazione dalla tassa medesima, a titolo di abbuono di fabbricazione, di altrettanta quantità anidra di spirito di vino esistente in uno dei magazzini contemplati dall'articolo 7 del testo di legge suindicato.

Per l'ultimo comma di quest'articolo, il Ministero e la Commissione d'accordo propongono questa nuova formula:

« La cauzione per l'esercizio dei magazzini dei commercianti all'ingrosso e degli esercenti di stabilimenti per le vinaccie, dei mosti e delle frutta istituiti in località ove esistono uffici gabellari, potrà essere limitata ad un decimo della tassa della quantità massima di spirito da introdursi nei detti magazzini ».

A quest'articolo, poi, gli onorevoli Pais e Cao-Pinna hanno presentato la seguente aggiunta:

« Sono parimenti estesi per la esportazione dei vini dalla Sardegna gli abbuoni di cui negli articoli precedenti ».

MAJORANA ANGELO, *ministro delle finanze*. Pregherei di ritirarlo.

CAO-PINNA. Lo ritiriamo e resterà come raccomandazione.

PRESIDENTE. Allora, chi approva questo articolo 3 con la modificazione concordata di cui ho dato lettura, voglia alzarsi.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 4, per il quale pure vi è una nuova formula concordata tra Ministero e Commissione, di cui do lettura:

Art. 4.

Fino ad ettolitri 50,000 per ogni anno finanziario, lo spirito di vino e di vinaccia esportato in natura, godrà l'abbuono dell'intera tassa. Uguale trattamento di abbuono (articolo 14, legge 30 gennaio 1896, n. 26) è fatto a tutto lo spirito aggiunto in presenza degli agenti dell'amministrazione, ai vini comuni od al vino uso Porto, in modo da non eccedere per quest'ultimo la ricchezza alcoolica di 24 gradi in complesso, nonchè al cognac estratto dai depositi, sotto vincolo doganale ed esportato all'estero, anche prima del triennio di giacenza di cui all'articolo precedente.

Il cognac di vino, preparato fuori dei depositi suindicati ed esportato all'estero, godrà la restituzione del 90 per cento della tassa ai sensi dell'articolo 13 del testo di legge 30 gennaio 1896, n. 26.

Nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti quest'articolo 4 in questa nuova formula di cui ho dato lettura. Chi lo approva voglia alzarsi.

(È approvato).

Art. 5.

Nel caso d'incendio o comunque di perdita per forza maggiore di spirito, di cognac esistente in magazzino vincolato alla Finanza, è concesso l'abbuono della metà della tassa sullo spirito o cognac di cui sia debitamente giustificata la distruzione senza colpa dell'esercente, purchè questi, all'atto dell'incendio o della perdita, fosse assicurato contro il sinistro verificatosi.

(È approvato).

Art. 6.

Il termine della prescrizione, di cui agli articoli 15 e 16 della legge citata, è portato da due a cinque anni e si estende a tutti i casi di sospensione di lavoro, qualunque ne sia il motivo, anche quando il versamento di tassa sia fatto anticipatamente a titolo di deposito.

Per le deficienze riscontrate nei magazzini, il quinquennio decorrerà dalla data del verbale di accertamento delle deficienze medesime.

La stessa prescrizione, così per la Finanza come per i contribuenti, è applicabile per tutte le tasse di fabbricazione.

(È approvato).

Art. 7.

È abolita la tassa speciale di lire 0.15 imposta, per l'adulterazione dello spirito di materie non vinose, dall'articolo 1° della legge 22 marzo 1903, n. 152.

Per lo spirito di cui sia giustificata la provenienza per intero da materie vinose, sarà concesso un calo all'atto dell'adulterazione in ragione del 10 per cento. Per lo spirito di cui non sia giustificata una tale provenienza il calo sarà invece soltanto del 2 per cento.

(È approvato).

Articolo 8.

A questo articolo Commissione e Governo propongono il seguente testo:

« La tassa interna di fabbricazione degli spiriti, che non sieno adulterati e destinati esclusivamente ad uso industriale, è aumentato di centesimi 10 per grado e per ettolitro. E conseguentemente è aumentata in proporzione la soprata tassa di confine, anche sui prodotti contenenti spirito indicati nell'articolo 7 della legge 30 gennaio 1896, n. 26 ».

Su questo articolo v'è un'aggiunta dell'onorevole Vallone di cui do lettura:

« Lo spirito impiegato nell'industria dell'aceto quando sia proveniente per intero da materie vinose è ammesso allo sgravio della tassa di fabbricazione nella misura di lire 150 per ettolitro-anidro, mentre quello proveniente da altre materie è ammesso per sole lire 110 ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Vallone.

VALLONE. Chiarisco in poche parole il concetto che mi ha mosso a presentare un emendamento aggiuntivo all'articolo 8 del presente disegno di legge.

Nella nostra Nazione, eminentemente vinicola, devono essere incoraggiate e sostenute con opportuni provvedimenti le due vere industrie che producono aceto derivato ancora dai vini o residui dell'enologia, affinché esse possano prendere sul mercato interno e all'estero quella posizione che si

invidia agli altri Stati e lottare nel Paese contro l'uso, sconsigliato dall'igiene, ma per ragioni di costo purtroppo ancora oggi assai forte, dell'acido acetico pirolignico, cioè dell'acido acetico estratto dal legno.

Non vi è alcuno che non vegga l'opportunità di sostenere l'industria nazionale contro la concorrenza non indifferente che le fa l'acido acetico estratto dal legno, per la massima parte importato dall'estero. Si noti che ogni quintale di acido corrisponde all'impiego di oltre un ettolitro anidro di alcool: sono quindi, di questo, migliaia di ettolitri che, a scapito dei nostri residui della vinificazione ed a danno dell'igiene, vengono ad essere surrogati dall'acido acetico, il cui campo non dovrebbe mai essere quello dell'alimentazione.

Eppure i preparatori di verdura e di conserve nell'aceto non sanno resistere alla tentazione di soffocare le fauci dei consumatori, preferendo l'acido di legno all'aceto di vino, e ciò per la notevole differenza nel prezzo.

È vero che esiste un regolamento igienico per la tutela degli alimenti e delle bevande, il quale dispone nell'articolo 158 che «è permessa la fabbricazione dell'aceto mediante diluizione dell'acido acetico, purchè sia venduto sotto la denominazione di aceto artificiale».

Ma chi lo applica?

Se l'articolo in parola venisse applicato, in tutti i negozi si dovrebbe sequestrare il 90 per cento della merce, perchè nei vasi di sottaceti e nei pesci in concia non è quasi mai il buon aceto di alcool che si trova, ma il pessimo, stitico, soffocante acido acetico derivato dalla distillazione del legno.

Una voce a destra. Ha ragione! Benissimo!

VALLONE. Potrebbe a questo proposito sorgere qualche dubbio che, cioè, l'incoraggiamento all'industria dell'aceto, che ha per base l'alcool, non sia un danno per l'industria dell'aceto confezionato direttamente col vino, e per l'enologia. Ma tali dubbi non hanno ragione d'esistere. Vediamolo.

L'aceto, comunque prodotto, trova il suo consumo nel condimento delle verdure di pronto uso (*insalata*), e più ancora in quelle da conservarsi (*sott'aceti*) e nella concia dei pesci.

Quali qualità d'aceto corrispondono meglio ai detti usi? È innegabile che quello fatto col vino, che non sia guasto per germi infettivi di muffe o d'altri della fermentazione putrida, ma solo abbia un principio di spunto, è il migliore aceto da tavola per

il suo aroma e per il suo gusto delicato; conseguentemente è il più atto ed il più pregiato condimento delle verdure da usarsi subito, nonchè per alcuni altri usi di cucina.

Ma fuori di questo, la qualità di aceto commestibile che meglio corrisponde, cioè per le verdure che devono conservare per un lasso di tempo e per i pesci, è quella prodotta mediante l'alcool.

Di tale asserto non mancano le prove, e la causa è specialmente dovuta al fatto che gli aceti di vino, per le sostanze proteiche che contengono, sviluppano al contatto delle verdure e dopo non molto tempo fermenti contrari alla perfetta conservazione delle stesse.

In questi determinati usi si trova la ragione della coesistenza dei due metodi industriali per fare l'aceto commestibile, così largamente usato presso di noi, ma purtroppo non tutto proveniente dal vino e dall'alcool.

Proteggendo quindi i due metodi, rimane sempre ad ognuno il proprio speciale campo di esplicazione, così come avviene in Francia, i cui aceti sono pure oggi i più accreditati e dove l'alcool è dato in esenzione di tassa.

Il metodo industriale, che ha la sua base col vino, deve curare non solo la perfezione della tecnica, ma cercare di fare un prodotto senza eccezione per finezza di gusto, per aroma, per stabilità, scegliendo all'uopo quelle qualità di vino che, pur essendo spunte (acide), non hanno altri germi infettivi che compromettano poi il valore e la ricerca della produzione.

L'altra, la cui base è l'alcool, deve usare anzitutto quello derivato da vini e dalle vinacce, di guisa che la produzione dell'aceto commestibile sia in ogni parte utile all'enologia nazionale.

Nell'interesse dell'enologia e dell'igiene, aiutando l'uno e l'altro sistema di fabbricazione dell'aceto, dobbiamo tendere a limitare sempre più l'uso dell'acido acetico pirolignico, che nessun vantaggio dà all'Erario e molto nocimento alla bontà dei prodotti confezionati dalle industrie sussidiarie della nostra agricoltura e della pesca.

A questo tende l'emendamento aggiuntivo seguente all'articolo 8.

«Lo spirito impiegato nell'industria dell'aceto, quando sia proveniente per intero da materie vinose, è ammesso allo sgravio della tassa di fabbricazione nella misura di lire 130 per ogni ettolitro anidro, mentre

quello proveniente da altre materie è ammesso per sole lire 110 ».

Possono venir danni all'Erario accogliendo il proposto emendamento?

È noto che oggi l'industria dell'aceto, collo sgravio di 90 lire di cui gode sulle 190 della tassa, impiega circa 5000 ettolitri di alcool annui, per il che l'Erario percepisce lire 500 mila.

Accogliendol'emendamento proposto, l'industria verrebbe posta in condizione di avere un maggiore svolgimento che da calcoli e dati ineccepibili, che non sto a ripetere, potrebbe spingersi all'impiego di 10 mila ettolitri di alcool annui, i quali a lire 70, conformela mia proposta, darebbero all'Erario un introito di 700 mila lire; oltre il vantaggio di sbarazzare il mercato vinario interno di circa 100 mila ettolitri di vino guasto impiegandolo, sotto forma di alcool, nella fabbricazione dell'aceto.

L'opportunità di favorevole accoglimento è quindi evidente, nè si obietti che gli abbuoni fatti alla distillazione a seconda del prodotto distillato possono in parte ridurre i risultati su indicati, in quanto che essi abbuoni esercitano anche ora sul gettito nitido dell'erario la medesima azione, quella cioè di conguagliare il costo delle materie prime dell'alcool a seconda dell'origine.

Infatti ad ognuno è noto come l'abbuono ai distillatori di spirito abbia tre ragioni: la prima è quella di compensare i cali, le dispersioni ed altre perdite che non sono uguali nelle diverse distillazioni; la seconda di contrabilanciare l'effetto dei premi più o meno larvati che si danno nei paesi (steri agli esportatori; la terza ragione, la più importante, di equiparare, in quanto è possibile, le condizioni rispettive dei tre gruppi di distillerie.

È tanto importante questo lato della questione che una Commissione di persone competentissime, nominate dal Ministero, è venuta alla conclusione che, in via media e assai prossima al vero, l'alcool prodotto dai cereali costa lire 50 all'ettolitro, quello delle vinacce lire 60 e quello del vino oltre 75.

Il presente disegno di legge provvede alla restituzione della tassa integrale per l'alcool di vino esportato all'estero e fino alla misura di 50 mila ettolitri: cioè restituisce nel momento dell'esportazione la tassa integrale di lire 200 per ettolitro, mentre, in virtù dell'abbuono del 35 per cento, nel momento della distillazione non si è pagato all'Erario che lire 130.

Sotto forma larvata quindi si viene a

dare un premio di esportazione di lire 70 per ettolitro di alcool; il che, per i 50 mila ettolitri autorizzati, importa un onere allo Stato di tre milioni e mezzo di lire all'anno.

Ora, domando, perchè non incoraggiare anche il consumo dell'alcool di vino per le industrie interne con forte riduzione di tassa? Ciò non costringe l'Erario a pagare premi di esportazione, sia pure in forma larvata, anzi procura ad esso un notevole introito. Sembrami questo il modo più naturale per sbarazzare anco il nostro mercato vinario da una notevole quantità di vini guasti.

Giacchè il ministro ha dichiarato che allo stato delle cose non può accogliere il mio emendamento, ma ha dichiarato altresì che egli lo piglierà in seria considerazione per farne oggetto di prossimi studi, così fo a me stesso l'augurio che i risultati di tali studi non tardino a venire. (*Benel!*).

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

MAJORANA ANGELO, *ministro delle finanze*. Ritengo che il suo augurio sia ben fondato e che l'argomento sia degno della più alta nostra considerazione. Come ho già dichiarato per il marsala, così anche per l'aceto, dovranno istituirsi studi benevoli e solleciti.

PRESIDENTE. Mantiene il suo emendamento, onorevole Vallone?

VALLONE. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Pongo a partito l'articolo 8.

(*È approvato*).

Art. 9.

Il termine della prescrizione dell'azione penale previsto dall'articolo 30 della legge 30 gennaio 1896, n. 26, è portato da uno a due anni.

(*È approvato*).

Art. 10.

In luogo della pena restrittiva della libertà personale, comminata dal penultimo comma dell'articolo 19 del testo di legge, è sostituita una semplice pena pecuniaria estensibile fino a lire 1000.

(*È approvato*).

Art. 11.

Nell'articolo 37 della legge 2 agosto 1897, n. 382, sono soppresse le parole: « all'atto di pagare la tassa di fabbricazione, come al primo comma dell'articolo 34 ».

(*È approvato*).

Art. 12.

È esteso alla Sardegna il divieto di mettere in commercio residui, se prima non sieno stati adulterati, ad uso di vernici, a spese della parte, in guisa da escludere ogni possibilità del loro uso come sostanze alimentari, osservate le norme che saranno stabilite dal Ministero delle finanze d'accordo con quello dell'interno.

I detti residui in tal guisa adulterati, potranno essere introdotti in altre parti del Regno, in esenzione di tassa.

(È approvato).

L'articolo 13 è soppresso.

Art. 14.

Con decreto reale sarà fissato il giorno, in cui entrerà in vigore la presente legge.

È pure data facoltà al Governo del Re, sentito il Consiglio di Stato, di coordinare

in testo unico la presente legge con quelle 30 gennaio 1896, n. 26, 29 dicembre 1901, n. 522, 22 marzo 1903, n. 152, e 3 luglio 1904, n. 329, nelle parti riguardanti la tassa sugli spiriti.

(È approvato).

Essendo stato soppresso l'articolo 13, questo articolo 14 diventa 13.

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Avverto i colleghi che la seduta pomeridiana comincerà alle 14 e mezzo.

La seduta termina alle 12.30.

PROF. EMILIO PIOVANELLI

V. Direttore dell'Ufficio di Revisione e Stenografia.

Roma, 1905 — Tip. della Camera dei Deputati.

