

CCCCXXIX.

TORNATA DI MARTEDÌ 10 DICEMBRE 1907

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA

INDICE.

Atti vari	Pag. 18132-72
Convenzioni marittime (<i>Discussione del disegno di legge</i>)	18134
BERTOLINI (<i>ministro</i>)	18172
CARACE-MINUTOLO	18165
CAVAGNARI	18134
CELESTI	18155
CHIMIRRI (<i>relatore</i>)	18140
GUERCI	18137
MARCELLO	18134
PANTANO	18169
PRESIDENTE	18141-72-73
SCHANZER (<i>ministro</i>)	18138-71
TESO	18141
ZACCAGNINO	18147
Decreti registrati con riserva (<i>Discussione</i>)	18132
COTTAFANI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	18133
DARI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	18132
PRESIDENTE	18132-33
ROSELLI (<i>relatore</i>)	18133
RUBINI	18132
VIGANO (<i>ministro</i>)	18133
Disegni di legge (<i>Presentazione</i>):	
Personale del casellario centrale del Ministero di grazia e giustizia e culti (ORLANDO)	18141
Cessione della ferrovia Volterra-Saline, Volterra-Città con esercizio da parte dello Stato e cessione dell'esercizio della linea Brescia-Iseo (BERTOLINI)	18165
Proposta di legge (<i>Svolgimento</i>):	
Comune di Sannicola:	
DE VITI DE MARCO	18133
FACTA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	18134
Relazioni (<i>Presentazione</i>):	
Abolizione del lavoro notturno dei fornai (BERGESI)	18155
Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Curioni (PODESTÀ)	18171
Rinvio di discorsi	18168-69
Votazione segreta (<i>Risultamento</i>):	
Rendiconto consuntivo dell'amministrazione finanziaria 1903-904	18169
Rendiconto consuntivo dell'amministrazione finanziaria 1904-905	18170

La seduta comincia alle 14.5.

PAVIA, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Petizioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura del sunto delle petizioni.

PAVIA, *segretario*, legge:

6863. La Deputazione provinciale di Verona fa voti perchè l'accoglimento di ogni domanda di derivazione d'acqua sia condizionato all'adesione alle proposte fatte in Senato nella tornata del 6 marzo 1907.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rossi Teofilo.

ROSSI TEOFILO. Anche a nome dei colleghi Astengo, Chiapusso, Agnesi ed altri prego la Camera di voler dichiarare urgente la petizione n. 6472, presentata al Parlamento dalla Unione delle Camere di commercio, intorno al disegno di legge n. 409 relativo alle convenzioni per i servizi marittimi.

PRESIDENTE. L'onorevole Rossi Teofilo chiede l'urgenza della petizione n. 6472.

Se non vi sono osservazioni in contrario, l'urgenza si intenderà ammessa.

(È accordata).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Donati, di giorni 5; Pozzi Domenico, di 4; Rizzetti, di 3.

(Sono conceduti).

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dell'interno ha trasmesso gli elenchi dei regi decreti di scioglimento dei Consigli provinciali e comunali e di proroghe delle Amministrazioni straordinarie di provincie e comuni riferibilmente al mese di ottobre 1907. Questi elenchi saranno stampati e distribuiti.

Discussione intorno a regi decreti registrati con riserva dalla Corte dei conti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Discussione intorno a regi decreti registrati con riserva dalla Corte dei conti.

La prima relazione concerne alcuni decreti per la sospensione delle imposte nei comuni danneggiati dai terremoti e dall'eruzione vesuviana. La relazione conchiude così:

« Senonchè per la legge del 25 giugno 1906, n. 255, relativa ai provvedimenti a favore della Calabria (titolo I) e per quella del 19 luglio successivo, n. 390, in favore dei comuni, delle provincie e dei privati danneggiati dall'eruzione del Vesuvio nell'aprile dello stesso anno (titolo III), i decreti per sospensione d'imposte sono stati convertiti in legge; onde ogni discussione, quand'anche ve ne fosse motivo (il che la vostra Commissione non crede), sarebbe oggi inutile e vana ».

La Commissione dunque propone di passare all'ordine del giorno.

È aperta la discussione su queste conclusioni. (*Pausa*).

Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito le conclusioni della Commissione.

(*La Camera approva*).

Segue la relazione sul regio decreto 29 giugno 1905 relativo alla proroga delle vigenti norme e consuetudini per la concessione delle facilitazioni sulle ferrovie.

Le conclusioni della Commissione sono le seguenti:

« La vostra Giunta ha ritenuto che la stessa facoltà data dal legislatore al Potere esecutivo di provvedere con decreto reale, da convertirsi in legge, sia argomento convincente che nè il carattere di provvisorietà, nè qualche difetto di forma, possano far ritenere illegale il regio decreto 29 giugno 1905 ».

Aprò la discussione su queste conclusioni.

RUBINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUBINI. Desidero soltanto di far presente all'onorevole ministro dei lavori pubblici la necessità di far cessare fra poco tempo questo stato di cose provvisorio. Sarebbe, secondo me, norma di buona amministrazione regolare la materia in modo definitivo.

E non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di parlare.

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Appena sarà compiuto il regolamento, il Governo provvederà a sistemare definitivamente questa materia.

PRESIDENTE. Tanto più che v'è anche nell'ordine del giorno un disegno di legge in proposito.

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. È nell'ordine del giorno, ma non è definitivo.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, metto a partito le conclusioni della Commissione.

(*Sono approvate*).

Segue la relazione sul regio decreto 22 febbraio 1906 per variazioni alle vigenti tariffe e condizioni dei trasporti ferroviari. Le conclusioni della Commissione sono le seguenti:

« La vostra Giunta ha ritenuto che, se sono giuste le osservazioni della Corte dei conti, non è però men giusto che il Governo nè poteva nè doveva ritardare i presi provvedimenti ».

È aperta la discussione su queste conclusioni.

(*Pausa*).

Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito le conclusioni della Commissione.

(*Sono approvate*).

Segue la relazione sul regio decreto 28 gennaio 1906 col quale a datare col 1° febbraio 1906 viene applicata anche agli zolfi che si trovano nelle altre provincie del Regno la tassa di abbonamento di una lira per tonnellata stabilita per gli zolfi di Sicilia dall'articolo 2 della legge 22 luglio 1897 n. 317 (N. VIII-*quater*).

Le conclusioni della Commissione sono le seguenti:

« La Corte dei conti non poteva fare diversamente; ma il decreto era ispirato da alte considerazioni di equità, di giustizia

distributiva e bene fece il Governo ad emetterlo; senonchè il decreto stesso non è stato poi presentato al Parlamento per la conversione in legge. La Commissione pertanto invita il Governo all'adempimento di questo obbligo imprescindibile».

Questo è un invito fatto al ministro delle finanze.

ROSELLI, *relatore*. La Commissione avrebbe bisogno di sapere se il Governo sia disposto ad accogliere questo invito...

COTTAFAVI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Il Governo è dispostissimo ad ottemperarvi.

PRESIDENTE. Dunque, il Governo è disposto ad accettare l'invito della Commissione. Metto conseguentemente a partito le conclusioni della Commissione.

(Sono approvate).

Segue la discussione sull'altro regio decreto 19 novembre 1906, col quale si danno nuove disposizioni riguardo al Consorzio obbligatorio per l'industria solfifera siciliana. La Commissione conclude:

« Dimodochè se le ragioni adottate dalla Corte dei conti hanno un grande valore circa la legittimità del decreto, tenuto conto sia della provvisorietà delle disposizioni in esso contenute, sia dell'opportunità di esso per la grave crisi che ha scongiurato, la Commissione è lieta di proporre alla Camera la sanatoria al Governo onde legittimare i provvedimenti adottati col regio decreto 19 novembre 1906. »

Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito queste conclusioni della Commissione.

(Sono approvate).

Segue infine la relazione sui regi decreti coi quali il colonnello Scio cavalier Alberto ed il maggiore Giardina cavalier Gaetano vennero rispettivamente incaricati delle funzioni di direttore capo di divisione e di capo sezione al Ministero della guerra. La lunga relazione conclude così:

« Quindi è indispensabile che quei due posti vacanti nell'organico siano conferiti a due impiegati civili, salvo al ministro di provvedere, come meglio crederà, coi mezzi che sono in suo potere, alla direzione dei due uffici militari di cui trattasi, ovvero ad una riforma del riparto dei servizi che consenta un più razionale impiego del personale, ovvero a conferire un'altra destinazione agli ufficiali che ancora dirigono i ser-

vizi di indole amministrativa che devono essere affidati ai funzionari civili ».

ROSELLI, *relatore*. Qui la Commissione ha bisogno di sentire l'autorevole parola del ministro della guerra per sapere se, dopo tanto tempo dall'emissione dei decreti, sia stato provveduto nel senso voluto dall'organico dell'amministrazione.

PRESIDENTE. Onorevole ministro della guerra?

VIGANÒ, *ministro della guerra*. Mi piace di assicurare la Camera e l'onorevole relatore che l'organico del luglio 1906 è pienamente in vigore, dimodochè le giuste osservazioni contenute nella relazione avevano ragione di essere prima, ma non hanno più ragione di essere ora. Ciò dimostra la buona volontà del ministro.

Mi piace ancora di aggiungere alla Camera che se furono conferiti quei posti di capo divisione e di capo sezione a militari, fu fatto perchè si trattava di posti tecnici, ai quali non si potevano destinare dei funzionari civili che non possedevano le necessarie cognizioni tecniche.

ROSELLI, *relatore*. Cosicchè, dalla risposta dell'onorevole ministro appare che gli impiegati civili, i quali avevano diritto a quei posti, sono stati reintegrati nel loro diritto...

VIGANÒ, *ministro della guerra*. Perfettamente.

ROSELLI, *relatore*. ...e allora la Commissione non ha altro da aggiungere, e propone la sanatoria anche per i decreti.

VIGANÒ, *ministro della guerra*. Benissimo.

PRESIDENTE. Allora metto a partito la proposta della Commissione.

(È approvata).

Svolgimento di una proposta di legge del deputato De Viti De Marco per la costituzione in comune autonomo della frazione di Sannicola (Gallipoli).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: « Svolgimento di una proposta di legge del deputato De Viti De Marco per la costituzione in comune autonomo della frazione di Sannicola (Gallipoli) ». (Vedi tornata del 18 giugno 1907).

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Viti De Marco per svolgere la sua proposta di legge.

DE VITI DE MARCO. Sono in generale

un po' contrario alla tendenza del frazionamento dei comuni, ma nel caso speciale, dopo alcuni anni di resistenza alla pressione locale, ho dovuto persuadermi della vera incompatibilità economica che esiste fra il comune di Gallipoli, che è centro essenzialmente cittadino, e la frazione di Sannicola che è diventata un importante centro essenzialmente agricolo.

Questa incompatibilità si ripercuote in tutta l'amministrazione, per cui si era formata l'opinione che la frazione era una specie di piccola Irlanda sfruttata dagli interessi cittadini di Gallipoli.

Esistono poi (senza dir della distanza che è di nove chilometri) tutte le condizioni volute dalla legge comunale e provinciale per la costituzione in comune autonomo di una frazione. Vi è la domanda della quasi unanimità degli elettori; v'è il parere favorevole del Consiglio provinciale, il parere favorevole della antica amministrazione comunale nonchè di quella attuale formata dal partito di opposizione, e vi è anche il parere favorevole del commissario regio che ha governato il comune in mezzo fra le due amministrazioni. La sola condizione che manca, perchè la costituzione del comune autonomo potesse farsi per decreto reale, è quella della popolazione perchè la frazione non conta 4,000 abitanti. Però si tratta di un centro importante anche dal punto di vista della popolazione, perchè, secondo l'ultimo censimento, sono 3,300 gli abitanti; di modo che l'intervento della legge deve colmare una piccolissima lacuna, ed affrettare quell'evento che in linea amministrativa non potrebbe ora verificarsi. L'urgenza di questa proposta di legge, urgenza, ben inteso, in rapporto allo svolgimento della vita locale, è indicata da questa circostanza, che nelle ultime elezioni amministrative il corpo elettorale di Sannicola si è astenuto in blocco dal partecipare alle elezioni, in modo che oggi nel Consiglio comunale di Gallipoli manca pure quel piccolo nucleo di consiglieri che venivano di regola assegnati alla frazione agricola di Sannicola, per la difesa e rappresentanza degli interessi speciali di detta frazione. Per queste ragioni mi auguro che il Governo non si voglia opporre a che la Camera prenda in considerazione questa proposta di legge.

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Fatte le doverose e consuete riserve,

non mi oppongo a che venga presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole De Viti De Marco.

PRESIDENTE. Il Governo non si oppone che questa proposta di legge di iniziativa dell'onorevole De Viti De Marco sia presa in considerazione.

Coloro che consentono che sia presa in considerazione questa proposta di legge sono pregati di alzarsi.

(È presa in considerazione).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno recherebbe la votazione segreta del disegno di legge: Rendiconti generali consuntivi dell'amministrazione dello Stato per gli esercizi 1903-904 e 1904-905.

Credo però meglio di rimettere a più tardi questa votazione, la quale così potrebbe anche servire di opportuno riposo alla Camera.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi ».

Non essendo presenti gli onorevoli ministri, li sostituiranno gli onorevoli sottosegretari di Stato. (*Commenti*).

Una voce al centro. Non è presente nemmeno il relatore.

PRESIDENTE. Poichè è presente l'onorevole Marcello, che fa parte della Commissione, lo prego di farne le veci.

MARCELLO. Volentieri.

PRESIDENTE. La ringrazio.

Si dia lettura del disegno di legge.

PAVIA, segretario, legge. (Vedi Stampato n. 409-A).

PRESIDENTE. L'onorevole Cavagnari ha presentato la seguente proposta sospensiva: « La Camera, non ravvisando alcuna ragione che giustifichi l'affidamento dei servizi marittimi all'amministrazione ferroviaria, delibera la sospensiva del disegno di legge ».

L'onorevole Cavagnari ha facoltà di svolgere la sua proposta.

CAVAGNARI. Onorevoli colleghi, l'assenza degli onorevoli ministri dal banco del

Governo, per quanto essi siano degnamente rappresentati dagli onorevoli sottosegretari di Stato, e l'assenza anche del relatore di questo disegno di legge vi provano sufficientemente quanto poco valore possano avere, per riguardo alla persone, le mie parole. Confido che, invece, avranno valore nel senso obiettivo, ossia in considerazione della materia che debbo trattare.

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari, ella non può attribuire a questo motivo l'assenza momentanea degli onorevoli ministri. Ella ha presentato adesso la sua proposta sospensiva, la quale era ignorata da tutti ed anche da me. Come può, quindi, dire che i ministri non siano venuti proprio per questo?

CAVAGNARI. *Vigilantibus jura succurrunt.* Devo sopporlo.

PRESIDENTE. Ma non è giusto!

CAVAGNARI. Del resto, è una cosa normale questa assenza.

Ieri, onorevole Presidente, abbiamo dovuto differire tutte le interpellanze, perchè i ministri erano assenti. (*Rumori*).

COTTAFAVI, *sottosegretario di Stato per le finanze.* No, eravate assenti voi!

CAVAGNARI. L'assenza è diventata una abitudine! Del resto, dirò poche parole per spiegare le ragioni della mia proposta.

Questo disegno di legge, non ho bisogno di dirvelo, ha subito, come tanti altri, le vicende delle crisi parlamentari. Infatti noi lo vedemmo presentato da una Amministrazione che non è la presente, il 5 aprile 1906. A quell'Amministrazione succeduta l'attuale, l'onorevole ministro credette bene di portare al disegno di legge tali e tante modificazioni, che a ragione fu ritenuto da alcuni, e fra questi sono io, trattarsi di un nuovo disegno di legge.

Quindi, ad essere più chiari se non più economici, valeva meglio che quest'appendice, sotto forma di emendamenti, fosse stata tradotta in un vero e proprio disegno di legge, presentato con tutte le forme inerenti ai disegni di legge, che vengono di primo acchito alla Camera senza modificazioni.

Aggiungerò che l'onorevole ministro ha soltanto il 20 settembre scorso presentato un volume di emendamenti alla Commissione. Ora, come i colleghi sanno, noi da pochi giorni siamo radunati e da pochi giorni abbiamo potuto prendere cognizione di questi emendamenti.

(*Il deputato Bettolo conversa presso il banco dei ministri con i sottosegretari di Stato*).

Onorevole Bettolo, mancano i ministri, e se ella intrattiene anche i sottosegretari di Stato, posso andarmene a passeggiare! (*Si ride*).

Cosicchè il disegno di legge, così emendato, fu presentato dall'onorevole ministro alla Commissione il 20 settembre e noi non ne avemmo visione che nei giorni scorsi. Non ho mancato, in tutto quel tempo che mi è concesso dai lavori parlamentari nell'Aula, di esaminare la relazione; per dire la verità, anche facendo forza alla mia poca intelligenza in materia e creandomi qualche illusione sulla base delle belle parole della relazione, ho cercato di convincermi che questo disegno di legge potesse oggi affrontare la discussione. A questa conclusione mi avrebbero quasi condotto le parole della relazione della Commissione che si riferiscono specialmente alla proposta del ministro delle poste e dei telegrafi, di affidare l'esercizio dei servizi marittimi, in parte almeno, all'Amministrazione ferroviaria. Ecco che cosa dice la relazione:

« La vostra Giunta fu unanime nell'accettare siffatta proposta, che essa stessa aveva provocata, senza arrestarsi alle obiezioni di coloro, che, poco sodisfatti delle prime prove dell'azienda ferroviaria di Stato, non credono prudente sovraccaricarla di questo nuovo servizio, e si appellano all'esempio della Francia ».

Ora avrei desiderato che la Commissione si fosse un po' soffermata sulle obiezioni di coloro i quali credono che non sia conveniente di sovraccaricare un'Amministrazione, la quale non è uscita ancora da quel pelago pieno di difficoltà in cui è venuta a trovarsi, e che proprio non può dedicarsi ad un nuovo lavoro che ne aggravi le condizioni e che potrebbe comprometterla maggiormente.

Ma la Commissione dice ancora e, come voto potrei unirmi ad essa, che: « fra tre anni l'azienda ferroviaria, vinte le inevitabili difficoltà inerenti allo inizio di una così complicata gestione, avrà trovato il suo assetto e potrà senza difficoltà assumere l'esercizio delle linee di navigazione interna ».

Ora credo che tutti possiamo esprimere dei desideri e fare dei voti, ma il supporre anche in via d'ipotesi, dopo la prova che ne abbiamo avuto e che stiamo sperimentando, che l'amministrazione ferroviaria possa sortire quegli effetti che desideriamo, anche fra tre anni, significa, secondo me, formarsi una illusione che, pur troppo, sarà ben lungi dal vero. Desidererei sapere con

quale criterio possa avere fatto questi prognostici la Commissione; postochè noi sappiamo che anche quelli che vogliono fare il profeta attingono dal passato per giudicare l'avvenire. Ora se noi dobbiamo giudicare dal passato, me lo perdoni l'ottimo relatore, dovremmo andare in ben diversa sentenza. Ma non desidero di meglio che di essere sbugiardato in questa tesi.

Questi emendamenti dunque (e ritorno a quello che dissi poco fa) sono di assai grande portata, poichè mirano ad inaugurare un nuovo sistema, portando l'amministrazione ferroviaria dalla terra ferma a quell'infido elemento che è il mare. Ora domando come chi non ha dato sufficienti garanzie in terraferma possa affidare meglio in questo liquido elemento. Sarebbe proprio un fenomeno nuovo! Crescono in mare, e ognuno lo sa, le difficoltà. (*Si ride*).

Ma vi è di più. Questa amministrazione ferroviaria viene caricata della costruzione delle navi, dei vapori, dei piroscafi e di tutte le incombenze che si addicono a servizi marittimi e che richiedono competenza speciale.

Ma sapete che rasenta il pittoresco, per non dire altro, il vedere la nuova amministrazione ferroviaria a bordo dei nuovi piroscafi! Bisognerà pensare alla riforma della divisa: mi pare di vederla questa nuova categoria di animali anfibi i quali avranno la divisa del ferroviere e la feluca dell'ammiraglio! (*Si ride*).

Ciò costituisce un ibridismo che non può essere efficacemente difeso neppure dalla parola sempre alta e squisita e dalle argomentazioni abilissime dell'ottimo relatore.

Ma vi è ancora di più. Si dà l'incarico a questa amministrazione di costruire navi. Come se essa avesse fatto ottima prova, e ne ho notizie fresche, negli acquisti dei carri, delle locomotive e di altro! Vi lascio immaginare quale prova farà il giorno in cui dovrà occuparsi anche della costruzione delle navi!

Questo è il nuovo, il mastodontico meccanismo che si vuol formare, creando una nuova massa burocratica di impiegati, che costituisce un Comitato, e dando loro grassi stipendi come abbiamo fatto, senza scrupoli, per quelli dell'azienda ferroviaria.

E da un bilancio preventivo che ho qui vediamo che oltre il costo delle navi, che salirebbe a circa 15 milioni, si avranno due o tre milioni di spese annue; senza dire che qui si fa assegnamento sopra un attivo che, il giorno in cui l'esercizio sarà passato allo

Stato, avrà, senza alcun dubbio, notevoli diminuzioni.

Ne abbiamo una prova negli utili dell'amministrazione ferroviaria, la quale ha sancito un principio nuovo forse negli annali dell'amministrazione, facendo da una parte crescere il prodotto lordo e dall'altra diminuire o scomparire il prodotto netto. Sicchè, il giorno in cui questa amministrazione di terraferma andrà svolazzando lungo il mare, io lascio immaginare che cosa sarà della nostra azienda ferroviaria. Si parla qui di fondi assegnati per reintegrare e rinnovare! Ma noi abbiamo già notizia di ciò che si va reintegrando col bilancio di terraferma; per la qual cosa si va dicendo che a poco per volta quel piccolo residuo netto scomparirà del tutto e si dovrà venire a tangere anche il bilancio dello Stato. Lascio dunque immaginare che cosa accadrà il giorno in cui questi nuovi uomini, i quali patiscono anche il mal di mare, (*Si ride*) dovranno occuparsi di cose marinare. Veramente dovrei fare una rettifica, perchè coi nuovi vagoni che si sono acquistati all'estero di mal di mare non ne dovrebbero patire perchè ci hanno abituati nel viaggiare ad un certo movimento che dà proprio l'impressione di essere a bordo di una nave e anche abbastanza leggera. (*Si ride*).

E tutto questo non è che un accenno all'importanza riconosciuta degli emendamenti che sono stati proposti (io li vedo qui segnati in carattere corsivo) e che assorbono in gran parte le disposizioni del primitivo disegno di legge; vuol dire dunque che il nuovo disegno di legge che si sovrappone all'antico, per mezzo di innovazioni che sono certamente frutto di grande ponderazione, merita e richiede di essere studiato perchè prima di avviare un'azienda come quella dei servizi marittimi per una strada, quale è quella che si intravede in questo disegno di legge, che non dispone soltanto per l'oggi ma dispone anche in ordine all'esercizio di Stato per l'avvenire, credo che ci si debba pensare su due volte.

In caso diverso non saprei che cosa dire e domanderei a me stesso se quei criteri normali che si seguono nell'amministrazione comune, se quei raziocinii che sono i figli dell'esperienza e della consuetudine, se insomma tutto ciò che nel mondo si definisce volgarmente senso comune, debba proprio varcare la soglia di Montecitorio per perdersi interamente; perchè nessuno che abbia notizia del modo con cui è governata

l'amministrazione ferroviaria potrebbe affidarle nuove mansioni, potrebbe sopraccaricarla (per usare una frase che io trovo nella relazione) di nuovi servizi che non hanno nessuna attinenza e nessuna connessione tra di loro. Come volete che io dia importanza a ciò che si dice nella relazione per la puntualità degli orari? Ma che si vien dicendo della puntualità degli orari! Noi abbiamo già in terraferma una prova di questa puntualità. Una volta infatti si diceva che si sapeva quando si partiva ma non si sapeva quando si arrivava; ma ora non si può più dire, nè quando si parte, nè quando si arriva; e volete che sia proprio affidando la navigazione all'amministrazione di Stato che si potrà avere la puntualità negli orari? È una cosa questa che, francamente, non può affrontare nè una seria critica, nè una seria discussione. Forse che noi non possiamo provvedere coi servizi attuali a far sì che le isole nostre sieno raccordate al continente?

Abbiamo forse bisogno di ricorrere ad una amministrazione la quale ha dato prova di non sapere nemmeno raccordare tra loro i luoghi di terraferma? Sono dunque aberrazioni che io non posso approvare; od almeno, dal momento che si salta di palo in frasca, io dico: lasciatemi almeno il tempo per esaminare il disegno di legge, e vedere se realmente vi sia la necessità di consegnare questo servizio in mano di una amministrazione che è già sovraccarica e che si dibatte in quelle distrette che noi tutti conosciamo. Sicchè bisogna pensarci due volte. Perchè noi possiamo fabbricare periodi eleganti; possiamo dire che i servizi miglioreranno; possiamo consegnare tutto ciò che crediamo nelle relazioni; ma non siamo poi sicuri che alle promesse delle relazioni in qualche modo corrispondano i fatti. Ed il giorno che dovremo scontare i risultati di una affrettata discussione, e che vedremo succedere anche per mare ciò che si fa per terra, saremo i primi a dolercene con noi stessi.

Non voglio aggiungere altro, per non tediare i colleghi; sicchè sorvolerò su tutti gli oneri che s'impongono. Perchè la relazione ricorda che il servizio sarà anche più gravoso (e questo sapevamcelo), più gravoso finanziariamente parlando.

Vedo che qui si parla di reclutamento di marinai e di ufficiali di marina e d'altro; ma, sebbene molte volte, dalle discussioni che ho sentite, si sia lamentata la deficienza dei nostri marinai a bordo, qui si vor-

rebbero reclutare nella riserva od altro. (*Interruzioni*). Vi sono di quelli che potrebbero riferirsi in servizio.

PRESIDENTE. Veda un po' di concludere.

CAVAGNARI. Con essi si creerebbe un'altra categoria di specialisti, la quale sarebbe destinata a far concorrenza al libero svolgimento delle attività non disciplinate.

E vi sarebbe, poi, un mondo di considerazioni che avrei da fare; ma mi limito ad osservare, che, siccome le attuali convenzioni ci portano fino al 1910, se avremo un po' di respiro per esaminare piuttosto a fondo questa legge, e potremo giungere fin dopo le ferie che sono imminenti, credo che, per questo, non cadrà il mondo.

Potremmo esaminare questo disegno di legge nel gennaio prossimo o nel febbraio, cioè lungo la stagione che è più feconda, dirò così, per i nostri lavori, senza bisogno d'affrontare il problema oggi, nei brevi limiti di tempo che ci saranno concessi.

Si tratta di cosa che ha una importanza assoluta e che merita d'essere da noi particolarmente esaminata.

Noi ci affatichiamo, di giorno in giorno, per prender parte alla discussione delle leggi che ci vengono portate qui, e non ci avanza molto tempo per potere esaminare queste relazioni.

Parlo in ispecial modo della relazione-emendamento che, da pochi giorni soltanto, abbiamo avuta. (*Interruzioni*).

L'abbiamo avuta da pochi giorni: quando siamo tornati ai lavori parlamentari.

Quindi faccio formale istanza perchè la Camera voglia rimettere la discussione di questa legge ad un momento più maturo: perchè, francamente (parlo per mio conto), io non mi sentirei disposto non solo a dare un voto in merito ad essa, ma nemmeno ad affrontarne utilmente la discussione.

Dopo ciò, non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. Contro la sospensiva ha facoltà di parlare l'onorevole Guerci.

GUERCI. Questa legge è una di quelle sulle quali non si può domandare la sospensione così alla leggera: è una legge ponderata; ed è tanto vero che l'amico Cavnagnari disse che essa passò sotto l'esame di tre Governi, onde parrebbe che l'avesse esaminata anche quello di Pio IX.

Non è il caso di domandare la sospensiva di una legge che involge tanti e tali problemi, tali e tanti interessi diversi. Non basta averla letta, passando come un peripatetico per le sale di lettura durante l'ora della

colazione, per poterne domandare la sospensione al Parlamento.

Io ho chiesto di parlare per dire che si dovrebbe perdere quella brutta usanza di venire qui, alla leggera (dico proprio alla leggera), a dir male del nostro esercizio di Stato.

Se l'onorevole Cavagnari non fosse l'animo retto che è, ed insospettabile, si potrebbe proprio dire che ha un secondo fine, nel censurare continuamente, con un pretesto qualsiasi, il nostro esercizio di Stato, pel quale dobbiamo sentire la solidarietà, perchè creato da noi, e perchè sarà di grande onore per noi, se continuerà com'è, sulla via di un continuo miglioramento.

Se avessi avuto la parola, quando parlò l'onorevole Turati sulle punizioni dei ferrovieri, l'avrei detta io la parola pietosa per i ferrovieri puniti; ricordando che, quando vi fu il passaggio dall'esercizio privato all'esercizio di Stato, se non vi fosse stata la solidarietà del personale, tutto andava a soqquadro. Perchè quei signori, dei quali portano qui i lamenti Cavagnari e Crespi, si son fatti pagare dei danni per parecchi milioni gridando e scoraggiando.

PRESIDENTE. [Questo non ha nulla a che fare con la sospensiva.

GUERCI. Lo so: ma avrà capito l'onorevole Presidente e la Camera che io ho preso la sospensiva per pretesto; allo scopo di difendere, come credo sia dovere di ogni deputato, l'esercizio di Stato da assalti inconsulti e fuori di proposito.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi ha facoltà di parlare.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Entrando in quest'Aula con lieve ritardo, del quale chiedo scusa ai colleghi e all'onorevole Cavagnari, mi sono trovato improvvisamente di fronte alla proposta sospensiva della discussione di questo disegno di legge.

Dirò molto brevemente e senza punto entrare nel merito, perchè non mi sembrerebbe questo il momento, la ragione per la quale il Governo non può accettare la proposta sospensiva dell'onorevole Cavagnari.

La storia di questo disegno di legge è nota. Esso fu sostanzialmente elaborato dalla Commissione reale per i servizi marittimi, presieduta dal compianto senatore Codronchi, e che ebbe a relatore il nostro collega onorevole Pantano. Il mio predecessore, onorevole Alfredo Baccelli, adottò, con poche modificazioni, lo schema elaborato

dalla Commissione reale e lo presentò alla Camera nella seduta del 5 aprile 1906. Poco dopo, caduto il Gabinetto Sonnino, l'attuale Ministero, dovette riprendere in esame il disegno di legge, e, apprezzando al giusto valore i lavori della Commissione reale, stimò di non doverlo ritirare, ma solo di apportarvi alcune modificazioni. In pari tempo la Commissione vostra, presieduta dall'onorevole Chimirri, manifestò il desiderio che sul disegno di legge fossero intesi il Consiglio superiore della marina mercantile e le Camere di commercio del Regno; e solo per il numero grandissimo dei voti di questi corpi, delle Camere di commercio, dei comuni e delle provincie e di altri enti, la Commissione, pur lavorando molto alacramente, dovette ritardare al giugno 1907 la presentazione della sua relazione.

Però io tengo a ricordare all'onorevole Cavagnari che il Governo presentò i suoi emendamenti alla Commissione nel settembre 1906, e non più tardi. In questo modo adunque è stato elaborato il disegno di legge, il quale, quindi, rappresenta il frutto di lunghissimi studi. La legge sulle convenzioni del 1893 prescriveva che le nuove convenzioni avrebbero dovuto essere presentate al Parlamento nel 1905. Invece gli studi della Commissione reale si prolungarono per molto tempo e questa mora nella presentazione delle conclusioni della Commissione reale fu la causa principale, per cui si dovette chiedere alle attuali Società esercenti una proroga.

Ora, onorevole Cavagnari, ella sa benissimo che questo provvedimento del Governo era per sua natura assai grave.

Una proroga è sempre un provvedimento di molta gravità. Se noi oggi accettassimo la proposta sospensiva dell'onorevole Cavagnari, andremmo incontro alla necessità di una nuova proroga, poichè porteremmo la discussione di questa legge a dopo le vacanze natalizie, le aste non si potrebbero fare prima di giugno e quindi, tutto calcolato, si perderebbe un anno, e non resterebbe della proroga in corso che un solo anno; e in quest'anno, l'onorevole Cavagnari, tanto competente in questa materia, mi concederà che sarebbe assolutamente impossibile di provvedere alla nuova sistemazione dei servizi.

E poi, se anche una nuova proroga si potesse ottenere, il che non è certo, a quali condizioni, a quali patti si otterrebbe?

Come può il Governo assumere la responsabilità di esporre sè e il paese al pericolo

di dover chiedere alle Società una nuova proroga, la quale non potrebbe aversi che a condizioni molto onerose?

Ma l'onorevole Cavagnari motiva la sua proposta di proroga, sostanzialmente, con la sua sfiducia nell'esercizio di Stato.

Egli dice: la Camera, non ravvisando alcun rapporto che giustifichi l'affidamento dei servizi marittimi all'amministrazione ferroviaria, delibera la sospensiva del disegno di legge.

Anzitutto io potrei con qualche larghezza esporre all'onorevole Cavagnari le ragioni che giustificano quel nesso che egli non trova, e per le quali si è creduto di dover proporre l'esercizio di Stato.

Ma io preferisco di fare a meno dallo esporre ora queste ragioni, e mi limito a dirgli soltanto, molto rapidamente, per quali considerazioni il Governo ha creduto di dover proporre l'esercizio di Stato.

Come è noto, nel disegno dell'onorevole Baccelli v'era un'altra disposizione, con cui si diceva che anche le linee delle isole sarebbero affidate all'industria privata: solo si riservava il Governo un diritto, di sciogliere senza compenso il contratto di triennio in triennio contro il semplice pagamento del valore attuale dei piroscafi.

Ora questa disposizione avrebbe reso assai problematica e difficile l'aggiudicazione delle linee, per la grave alea alla quale avrebbe esposto gli assuntori.

Ma, a prescindere da ciò, il Governo ha creduto che questa dell'esercizio di Stato non fosse una questione di opportunità da doversi risolvere di triennio in triennio, ma fosse una questione di principio. E, affrontando la questione di principio, il Governo ha ritenuto che fosse suo dovere di assicurare in modo indefettibile le comunicazioni del continente con le isole, emancipandosi da qualunque pericolo d'interruzione del servizio, e correggendo anche in qualche modo le disparità che, per condizioni geografiche, pongono le isole rispetto ai pubblici trasporti in condizioni più difficili delle altre regioni d'Italia.

Sono adunque considerazioni di ordine politico ed economico che hanno motivato la proposta del Governo. E il lato politico della questione è per sé stesso così evidente che, credo, non abbia bisogno di altra illustrazione.

Un paese, che ha parecchie delle sue più nobili ed importanti provincie distaccate dal continente, non può che grandemente preoccuparsi della possibilità, sia pure tran-

sitoria, di un isolamento completo di queste provincie; e questa possibilità non può essere eliminata in modo sicuro, se non quando i mezzi di comunicazione siano nelle mani dello Stato.

L'onorevole Cavagnari, col suo consueto spirito, ha voluto anche negare la convenienza economica del provvedimento. Ha detto che non vi è nessun nesso fra l'azienda ferroviaria e questo servizio. Ma, onorevole Cavagnari, invece qui si tratta di linee che costituiscono raccordi ferroviari, e dal punto di vista economico lo Stato non potrà mai così bene influire sulle condizioni economiche delle isole se non come quando egli stesso sarà il diretto e unico moderatore delle tariffe e delle condizioni di trasporto, soprattutto col servizio cumulativo, nel quale, mi permetto di dirlo malgrado l'onorevole Cavagnari sembri di diversa opinione, è riposto il segreto dell'intensificarsi dei traffici fra il continente e le isole.

E il servizio cumulativo non potrà funzionare veramente bene se non quando i trasporti marittimi e terrestri saranno uniti, formando una sola azienda.

Fino a tanto che esista la duplicità delle due aziende, malgrado tutti gli accordi che si possano prendere, esiste sempre la possibilità dei conflitti d'interesse, e non si potrà avere un servizio cumulativo sicuro e perfetto.

Queste avversioni, onorevole Cavagnari, verso l'esercizio di Stato delle linee in questione, sono avversioni generiche verso qualunque specie di esercizio di Stato. Ma ella ha detto che l'esercizio di queste linee presenta gravi difficoltà.

Ebbene, mi permetta di credere che sono immensamente, maggiori le difficoltà che l'esercizio ferroviario presenta sulla terra ferma, senza confronto alcuno maggiori di quelle che si possano incontrare nella navigazione, così semplice, fra Palermo e Napoli, oppure fra Golfo Aranci e Civitavecchia. E di più l'esercizio ferroviario ha un'amministrazione la quale informa l'azione sua a intenti, a criteri essenzialmente commerciali, ed è perfetta conoscitrice delle tariffe e delle condizioni di trasporto, e che, quindi, certamente è adatta al servizio che le si vuole affidare.

E, se un dubbio su questo argomento ancora potesse sussistere, basterebbe a fugarlo la considerazione dell'esempio degli Stati esteri, dell'Inghilterra, della Danimarca, del Belgio, dove molte società fer-

roviarie esercitano linee di collegamento con le isole.

Infine io credo che si possa anche affermare che l'esercizio dato alle ferrovie sarà un esercizio economico, perchè le ferrovie possono avere il carbone a migliori condizioni di qualunque impresa privata, possono fare a migliori condizioni gli approvvigionamenti, perchè insomma sono una azienda essenzialmente industriale.

Per tutte queste considerazioni, onorevole Cavagnari, il Governo la prega di non volere insistere nella sua proposta sospensiva. La questione è matura; è stato lungamente studiato l'esercizio di Stato, è stato studiato anche dalla Commissione reale fino dal 1902, quando fu istituita; abbiamo una lunga serie di lavori su questo argomento. Dopo la Commissione reale, studiò l'esercizio di Stato la Commissione speciale presso il Ministero della marina, istituita a questo scopo, quindi il Governo e la Commissione parlamentare. Grave sarebbe la responsabilità di chi mettesse il paese nella condizione di dover subire una nuova proroga dei servizi marittimi.

Per queste ragioni, molto sommariamente esposte, io prego l'onorevole Cavagnari di non volere insistere nella sua proposta sospensiva, e, ove egli insistesse, pregherei i colleghi di non volerla accogliere,

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

CHIMIRRI, *relatore*. La Commissione si unisce al Governo per respingere la sospensiva proposta dall'onorevole Cavagnari.

In verità il proponente ha fatto la proposta per celia, come si argomenta dal modo come l'ha formulata, e dalla forma giocosa con la quale la svolge. Egli propone alla Camera di sospendere la discussione, ed ha discusso uno dei più gravi argomenti compresi nel disegno di legge.

CAVAGNARI. Non discusso, delibato.

CHIMIRRI, *relatore*. Delibato? Ma per delibare, un uomo come lei ha dovuto studiarlo. Via! Non faccia torto a sè stesso. (*Interruzione del deputato Cavagnari*).

Or bene, ha fatto male.

S'ella occupasse meno tempo a fare interrogazioni, e una parte ne dedicasse a consultare gli atti del Parlamento, si troverebbe pronto e maturo alla discussione, imperocchè, questo non è un progetto nuovo od annunciato ieri. È un disegno di legge preparato con lunga elaborazione. Quattro anni ha studiato la Commissione reale, un anno il relatore, e poi il ministro Baccelli

che lo presentò alla Camera. Venne il nuovo Ministero e ristudiò, la Commissione vi attese un anno intero prima di presentarvi le sue conclusioni, dopo aver chiesto ed ottenuto il parere dei consessi competenti e le petizioni e i reclami degli interessati che messi insieme formerebbero il carico di un camello.

Che cosa dunque desidera l'onorevole Cavagnari?

Il differimento a dopo Natale, per avere il tempo di studiare e di capir meglio l'esercizio di Stato, ch'egli definisce un'appendice al disegno di legge, una sovrapposizione che gli ha fatto, non so perchè, una brutta impressione.

Egli, genovese, non dovrebbe aver tanta avversione pel mare...

CAVAGNARI. Del mare ferroviario, sì. (*ilarità*).

CHIMIRRI, *relatore*. E allora è gelosia! (*Interruzione del deputato Cavagnari*).

Onorevole Cavagnari, l'esercizio ferroviario non è una proposta nuova, uscita come Minerva dalla testa dell'attuale ministro; esso formava uno dei cardini delle proposte presentate dalla Commissione reale.

Come mai, dopo tanti studii e la lucida esposizione fattane dall'onorevole Pantano, ella non è riuscito ancora a formarsi una idea chiara e precisa dell'esercizio di Stato?

Allorchè il disegno di legge dell'onorevole Baccelli fu sottoposto al nostro esame, la prima cosa che chiedemmo al Governo fu di sapere s'era disposto a riprendere il progetto dell'esercizio di Stato propugnato dalla Commissione reale.

Il Governo rispose subito di sì, ma si riservava di disciplinare con altra legge le modalità dell'esercizio. Noi pregammo il Governo di comprendere in questo disegno di legge siffatte modalità perchè non ci sentivamo di venire avanti al Parlamento a proporre l'accettazione dell'esercizio di Stato senza sapere il modo e la spesa. Il Governo acconsentì alla nostra domanda e così il Parlamento avrà modo di esaminare il disegno di legge nei suoi particolari.

La relazione della Commissione fu distribuita prima della proroga dei nostri lavori, e perciò l'onorevole Cavagnari avrebbe potuto spendere una parte delle vacanze per consultarla e rendersi conto della bontà della proposta.

Le ragioni addotte per giustificare la sospensiva non hanno perciò fondamento.

Noi fummo solleciti di presentare la relazione prima che la Camera si prorogasse per rendere note a tutti le condizioni alle quali lo Stato è disposto ad accordare le nuove concessioni. Se si vuole una gara seria è d'uopo provvedere a tempo e non lasciar dubbio o incertezza sulle nostre intenzioni.

Occorre che i possibili concorrenti sappiano fin da ora ciò che si richiede nell'interesse dei traffici marittimi e quali le sovvenzioni assegnate a ciascuna linea, e il modo di aggrupparle. Sono queste le ragioni economiche e politiche che ci impongono di affrontare senza indugio la discussione del grave argomento, e la Camera ha troppo patriottismo per intendere questa necessità e respingere conseguentemente la proposta di sospensiva dell'onorevole Cavagnari.

PRESIDENTE. Come la Camera ha udito, l'onorevole Cavagnari ha proposto la sospensiva sopra il disegno di legge, sospensiva non accettata nè dal Governo, nè dalla Commissione. Coloro che accettano la sospensiva sono pregati di alzarsi.

(Pausa).

Voci. Nemmeno uno!... (Risa).

PRESIDENTE. La proposta sospensiva è respinta.

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro di grazia e giustizia ha facoltà di parlare per presentare alla Camera un disegno di legge.

ORLANDO V. E., ministro di grazia, giustizia e culti. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per « disposizioni sul personale del casellario centrale penale presso il Ministero di grazia, giustizia e culti ». Chiedo che sia dichiarato di urgenza e mandato alla Giunta generale del bilancio.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro di grazia e giustizia della presentazione del disegno di legge riguardante le disposizioni sul personale del casellario centrale penale presso il Ministero di grazia e giustizia e culti. L'onorevole ministro propone che sia dichiarato d'urgenza e inviato alla Giunta generale del bilancio. Se non vi sono osservazioni rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Ora prima di procedere alla discussione generale credo opportuno di procedere alla votazione a scrutinio se-

greto sui disegni di legge che furono votati per alzata e seduta sabato.

Si faccia la chiama.

PAVIA, segretario, fa la chiama.

Si riprende la discussione del disegno di legge: Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi.

PRESIDENTE. Lasciamo le urne aperte e procederemo alla discussione generale del disegno di legge: Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi.

La discussione generale è aperta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Teso.

TESO. Onorevoli colleghi, l'argomento che stiamo per discutere è uno dei più importanti che si possano presentare a un Parlamento, perchè riguarda gravi interessi economici e politici del paese, quali sono il progresso della marina e dei commerci e il nostro credito all'estero. In questo momento, poi, esso assume per l'Italia particolare valore per il fortunato risveglio delle forze vive della Nazione, per il nuovo assetto ferroviario, e per la contemporanea scadenza dei provvedimenti per la marina mercantile.

Si credeva che in questa occasione il problema degli aiuti dello Stato alla marina sarebbe stato portato intero alla discussione, e si sarebbe trattato sotto tutti i suoi aspetti. Sovvenzioni e premi sono questioni che si compenetrano, e conviene esaminarle, tenendole entrambe presenti e coordinandole insieme. Appunto per questo, per poter provvedere in forma organica al nostro regime marittimo, s'era fatta coincidere la scadenza delle convenzioni con quella dei compensi alle costruzioni e alla navigazione. La connessione strettissima tra i due problemi è evidente, e lo stesso disegno di legge in discussione lo dimostra.

L'obbligo ai concessionari di costruire nei nostri cantieri i piroscafi occorrenti per i servizi sovvenzionati, non è un aiuto all'industria nazionale, un premio indiretto di costruzione? Se risaliamo a concetti più generali, è facile vedere come un nuovo ordinamento dei compensi alla navigazione libera possa addirittura trasformare l'economia delle convenzioni marittime.

Ricordo, per modo d'esempio, che un nostro illustre collega, il quale con l'alta mente domina così i problemi della marina da guerra, come quelli della marina mercantile, l'onorevole Bettolo, esponeva qual-

che anno fa, in una autorevole rivista, e l'anno passato confermava in un discorso ai suoi elettori, una nuova forma di premi di navigazione, la quale, pur non sopprimendo le sovvenzioni, anzi riconoscendole necessarie per assicurare i servizi postali interni e per alcune linee mediterranee internazionali d'indole politica, le escludeva dai servizi puramente commerciali, dando a questi un compenso solo in quanto accrescessero l'intensità degli scambi fra l'Italia e un dato paese straniero. Ordinamento questo di non agevole applicazione, ma senza dubbio meritevolissimo di studio. Ora questa forma di premi, se attuata, renderebbe possibile di provvedere, con molto minore spesa di quella che ora è prevista, alle linee regolari sovvenzionate che abbiano intento commerciale, rendendo in tal modo disponibile una somma che potrebbe essere impiegata nell'istituzione di qualche nuova linea sussidiata di cui si lamenta la mancanza e soltanto per ragioni di economia non s'è creduto di porre tra quelle sovvenzionate.

Quello che si dice della proposta dell'onorevole Bettolo, si può ripetere anche per altre forme di aiuti alla navigazione. Tra i due argomenti vi è insomma tale colleganza che sarebbe stato molto desiderabile di poterli discutere insieme, anzi di poter discutere insieme con essi tutti i provvedimenti che hanno formato oggetto di studio da parte della Commissione reale dei servizi marittimi. Invece, le successive proroghe, rese necessarie dall'ampiezza delle indagini compiute dalla Commissione, ci hanno costretto al dilemma: differire la discussione delle convenzioni, perdendo un tempo prezioso, necessario per poter bandire le aste in tempo, e per provvedere al nuovo servizio, oppure esaminare il complesso argomento della nostra marina di commercio a più riprese: oggi le convenzioni, domani il regime dei cantieri e i premi, e poi in seguito i trasporti per l'emigrazione, e il modo di assicurarne i larghi lucri alla nostra bandiera, il credito navale, con le indispensabili modificazioni del nostro diritto marittimo e civile, e i provvedimenti per la gente di mare.

Questa condizione di cose trova la sua origine nel fatto che in Italia un'amministrazione della marina mercantile non esiste. Il Ministero della marina ha bensì una Direzione generale della marina mercantile, assistita da uno speciale Consiglio superiore; ma quest'ufficio, che parrebbe dovesse avere

la direzione suprema di quanto riguarda la marina, ha invece attribuzioni molto limitate.

Così i servizi sovvenzionati dipendono dal ministro delle poste, perchè in origine le sovvenzioni venivano date esclusivamente per i servizi postali, mentre ora si danno per intenti commerciali e talora anche politici o militari: fini così diversi e distinti, che in Inghilterra si usa disciplinarli con contratti separati.

In tal modo il ministro delle poste si trova ad avere ingerenze assolutamente estranee alla sua amministrazione ordinaria, come quelle sui noli e sulle tariffe marittime, sui piroscafi adatti al servizio ausiliario e sulla previdenza a favore della gente di mare.

Così avverrà che nella discussione di questo disegno di legge, presentato dal ministro delle poste, si parlerà assai poco del servizio postale e assai più di commercio e di navigazione, perchè nelle convenzioni la parte riguardante le poste è di gran lunga la meno importante, mentre è importantissima quella che interessa i traffici, di cui le linee regolari sono l'ossatura organica che fa sperare ulteriori svolgimenti, e non meno interessante è quella che concerne la marina, che dalle convenzioni attende maggiori progressi.

Il Ministero delle poste dà le sovvenzioni ai vapori delle linee regolari, quello della marina i premi ai bastimenti della marina libera; entrambi, in forme diverse, danno compensi di costruzione. E i due Ministeri sono così poco affiatati fra loro che in passato il ministro della marina non poneva nemmeno la firma alle convenzioni marittime.

Così il 10 aprile 1905 si presentava un disegno di legge per modificare alcuni servizi esercitati dalla *Navigazione Generale*, che portava per la prima volta nel nostro paese anche la firma del ministro della marina; ma nel medesimo giorno se ne presentava un altro per riordinare i servizi della Società *Puglia*, e questo era privo del nome del ministro Mirabello.

Nè basta, perchè oltre ai Ministeri della marina e delle poste sono chiamati a occuparsi di marina mercantile anche quelli degli esteri, dell'interno, dei lavori pubblici, delle finanze e dell'agricoltura e commercio.

Con servizi così dispersi tra varie amministrazioni, quasi tutti i provvedimenti devono passare per parecchi uffici distinti

e raccogliere l'adesione di tutti e dei relativi corpi competenti, che trattano fra loro, come se fossero potenze diverse, ed è fortuna quando non si riguardano come potenze nemiche. Basterebbe questo per inceppare il progresso della nostra marina.

La Camera ha più volte invocata l'unificazione di questi uffici, sull'esempio dei paesi dove la marina è prospera e forte; la invocarono la Commissione reale per la riforma del Codice per la marina mercantile e il Consiglio superiore della marina stessa, ma finora inutilmente.

Eppure è chiaro che bisogna fare per i servizi marittimi dello Stato quello che Genova ha providamente fatto per sé col Conserzio del porto.

Speriamo che questa importante e non ardua riforma non si faccia attendere ancora molto, e la tutela di così gravi interessi sia affidata a un'unica amministrazione, dove siano sconosciute le lungaggini, i dissensi, i ripicchi, e dove i vari rami di servizio siano coordinati in una sicura unità di indirizzo.

È vero che queste osservazioni non tolgono che noi possiamo discutere tranquillamente delle convenzioni marittime. Il ministro delle poste è uomo di larga coltura, di mente agile e pronta, e, quando prenderà la parola, dimostrerà certamente di essersi assimilato anche questa materia. Ma si potrebbe avere a capo di quella amministrazione un uomo che fosse un ottimo ministro per le poste, senza avere conoscenza, né attitudine a impossessarsi delle non facili questioni riguardanti i servizi marittimi.

E anche prescindendo dai ministri, che possono essere scelti per ragioni diverse da quella di una speciale competenza, è bene che i servizi relativi alla marina mercantile siano raccolti sotto l'unica direzione d'un solo funzionario, che sia in grado di imprimere ad essi unità d'indirizzo.

Se così si fosse fatto in passato, ci troveremmo oggi davanti a un ampio disegno organico e non a un provvedimento frammentario. Ma ormai ogni recriminazione è vana.

Facciamo voti per l'avvenire; anzi a tale oggetto, mi onoro di presentare un ordine del giorno a cui confido che Camera e Governo vorranno fare buona accoglienza.

Per quanto riguarda il presente, non ci resta altro da fare, nell'interesse dello Stato, se non affrontare la discussione di quello,

fra i vari argomenti interessanti la marina mercantile, che ora ci sta dinanzi. Si vedrà poi in quali modi si potranno meglio coordinare i compensi di costruzione e di armamento, i premi di navigazione e altre forme di aiuto alla marina, con questa delle sovvenzioni a determinate linee.

M'ero iscritto a parlare in un tempo in cui pareva che il problema marittimo si sarebbe affrontato in tutta la sua ampiezza; ma, poichè non conosciamo ancora quali proposte ci saranno presentate per le altre parti del complesso argomento, mi limiterò ad alcune osservazioni che riguardano strettamente questo disegno di legge.

I sussidi a determinate linee regolari sono una necessità e un legittimo compenso per i servizi postali, che richiedono regolarità e prontezza di comunicazioni, e per il rapido trasporto dei passeggeri; essi aumentano l'autorità dello Stato, assicurano un materiale ausiliario prezioso nel caso di guerra e inoltre giovano grandemente ai traffici.

L'esperienza dimostra che le relazioni commerciali si svolgono mirabilmente fra i paesi collegati da linee regolari di navigazione, le quali sono un vero complemento delle ferrovie, e che la regolarità, cioè la partenza a una data stabilita, sia grande o sia piccolo il carico, non si consegue se non con un compenso che risarcisca la possibile deficienza dei guadagni.

Tutti i principali Stati marittimi consentono queste sovvenzioni: la Francia vi spende più che il doppio di quanto spendiamo noi, e le linee di navigazione germaniche ebbero azione grandissima sullo sviluppo del commercio con l'estero, agevolando a quel grande paese la conquista di nuovi mercati.

In Italia le sovvenzioni sono più necessarie che mai. Avendo a Oriente e a Occidente, a poca distanza dai suoi due porti maggiori, due scali esteri della massima importanza, dai quali partono linee numerose, abbondantemente sussidiate, che fanno larga concorrenza al nostro commercio, l'Italia ha stretto bisogno di questi aiuti. Nel nostro paese poi le sovvenzioni sono giustificate più ancora che all'estero, anche perchè a noi mancano più che ad altri i noli di ritorno.

Infatti le esportazioni sono assai minori in quantità delle importazioni, tanto più che quelle consistono in derrate alimentari e prodotti lavorati, queste per buona parte in materie prime. Inoltre il nostro movimento marittimo dimostra che la bandiera

nazionale trasporta meno che metà delle nostre esportazioni, sintomo grave questo, perchè si comprende che le importazioni estere vengano abbondantemente sotto bandiera straniera, ma non che la stessa trasporti così largamente anche merci nostre dirette ad altri paesi.

Il danno ci è cagionato più che tutto dalla scarsezza di linee di navigazione con i paesi lontani.

Così avviene che la massima parte dei nostri commerci si compia con i porti del Mediterraneo e quelli europei dell'Atlantico, e su più di 14 milioni di tonnellate di merci scambiate per mare fra i paesi stranieri e il nostro, soltanto 1,600,000 spettano agli scambi con l'America, dove pure abbiamo tanti interessi e tanti nostri connazionali, e meno di 300 mila ai traffici orientali, così floridi un tempo. Più che mai abbiamo dunque necessità di linee regolari, esercitate da buoni piroscafi con miti tariffe.

Corrispondono a questo bisogno le convenzioni proposte? Come ha testè accennato l'onorevole ministro delle poste, questo disegno di legge viene alla discussione della Camera notevolmente modificato da quello che era da principio, e nel complesso, a mio avviso, molto migliorato.

Con questo, se faccio un encomio al presente ministro, non intendo però muovere censura al suo predecessore, il quale, essendo risoluto a non prorogare le convenzioni, aveva pochissimo tempo dinanzi a sé, e così fu costretto a limitare il campo delle sue proposte senza potervi portare quegli studi e quelle cure che il presente ministro potè rivolgerci con evidente buon risultato.

Però, per ragioni di economia, così l'uno come l'altro disegno di legge hanno ristrette di molto le proposte della Commissione reale, diminuendo il numero dei piroscafi e delle linee da sussidiare e quindi la percorrenza complessiva. Con tutto ciò vi è sempre un notevole miglioramento rispetto al presente: miglioramento di forma e miglioramento di sostanza.

E prima di tutto, con questi nuovi patti si tiene una via del tutto diversa da quella seguita per le convenzioni vigenti. Queste furono prima negoziate e stipulate e poi sottoposte al voto del Parlamento. Invece per le future convenzioni il Governo ci chiede di determinare preventivamente le condizioni alle quali saranno concessi i vari gruppi di linee da sovvenzionare. Su questi capitoli s'indirano poi le gare, promo-

vendosi così la concorrenza tra le varie società, ed eccitandole a migliorare fin d'ora, come più d'una ha fatto, il proprio materiale per essere in grado di partecipare meglio agguerrite alla prossima lotta.

Questo per la forma. Ma anche nella sostanza le nuove convenzioni costituiscono un progresso su quelle in vigore. In confronto delle convenzioni vigenti si è accresciuta la percorrenza e la velocità, con un aumento di spesa complessiva, ma con una diminuzione della spesa media per miglio. Nel tempo stesso si sono migliorate le condizioni del personale.

La distinzione e la differenza di trattamento tra le linee postali e quelle esclusivamente commerciali, facendo alle prime, necessarie per un servizio pubblico, condizioni costanti e migliori, mentre per le linee commerciali le sovvenzioni sono decrescenti col progredire degli anni assegnati alla durata dei contratti (quando si deve presumere che, crescendo il traffico, la linea sia divenuta più remunerativa) e la partecipazione dello Stato agli utili dell'esercizio, quando superino il 5 per cento riservato agli azionisti, sono provvedimenti che riusciranno di utilità al bilancio dello Stato ed assicureranno ad esso la possibilità di ragguardevoli risparmi, come la maggiore ingerenza dello Stato nella determinazione delle tariffe assicurerà al commercio una più efficace tutela.

Buono è pure il concetto della riunione delle linee in gruppi, in modo che i servizi possano essere assunti da società o armatori diversi, promovendo la concorrenza tra loro, ed evitando il monopolio di una sola società e il conseguente ritardo nei miglioramenti, sebbene forse i gruppi siano troppi e quindi si corra pericolo di veder deserte le gare per quelli meno remunerativi.

L'esercizio di Stato delle linee tra il continente e le isole è l'innovazione principale del disegno di legge. È un esperimento che s'inizia in mezzo a molta diffidenza, ma è simpatico e conforme all'indirizzo dei nostri tempi.

Auguriamo che dia buoni frutti e lo speriamo, perchè, al vantaggio della regolarità è facilitazione di servizi indispensabili, aggiunge la possibilità di correggere, con opportune modificazioni di tariffe, il danno che le isole sentono in confronto delle provincie continentali per la loro posizione geografica.

Ma, se su questo punto vi può essere dissenso, non ve ne può essere alcuno riguardo all'opportunità di prolungare le comunica-

zioni con l'India fino ai porti della Cina e del Giappone.

Con quei paesi, che pure sono stati fatti conoscere all'Europa da un italiano, noi abbiamo ora relazioni marittime di così poco conto da potersi dire che non ne abbiamo affatto.

Le comunicazioni con gli scali oltre Suez erano limitate all'India, salvo due linee mensili, esercitate dalla Navigazione Generale da Bombay a Singapore e da Singapore a Hong-Kong.

Ma queste due linee sono così male ordinate, che servono quasi esclusivamente al commercio locale e non giovano affatto all'Italia. In ogni caso conviene ricorrere ai vapori esteri per le spedizioni oltre Hong-Kong; e difatti più in là di quel porto la bandiera italiana non si fa vedere quasi mai. Così una partita di merci genovesi destinata a Shanghai deve subire due trasbordi, e le merci veneziane ne devono subire tre, impiegando un tempo doppio o anche triplo di quello impiegato dai prodotti inviati dalla Germania, dall'Inghilterra, dalla Francia e dall'Austria-Ungheria, i quali vanno direttamente all'Estremo Oriente sui vapori delle numerose linee commerciali di quelle nazioni. E come se questo non bastasse, le nostre merci devono pagare noli superiori a quelli offerti dalle Società di navigazione straniere ai prodotti del loro paese.

Finalmente, dopo averla chiesta per tanti anni, e un quarto di secolo dopo che una Commissione per il riordinamento dei servizi marittimi l'aveva proposta, avremo una comunicazione diretta dall'Italia alla Cina e al Giappone, ed è questo uno dei pregi più notevoli del presente disegno di legge.

Si tratta di paesi che hanno un grande avvenire, e il nostro commercio da comunicazioni dirette e nazionali con essi trarrà certamente valido incremento.

La Commissione del 1887, testè ricordata, propose anche una linea con l'Australia, la quale, partendo da Singapore in coincidenza con la linea esistente, doveva toccare Batavia, Melbourne e giungere a Sydney; e la Commissione più recente, le cui conclusioni informano le convenzioni che esaminiamo, ne raccomandò una diretta da Genova. Queste proposte non ebbero finora fortuna, e si preferì di approfittare delle linee estere dirette ai porti australiani che toccano i nostri scali. Così i produttori italiani per inviare in Australia gli agrumi, i vini, la canapa devono contentarsi del posto che possa restar libero sui piroscafi in-

glesì o tedeschi, che toccano Genova e Napoli.

Senonchè, i vapori delle Società estere giungono spesso nei nostri porti col carico completo, cosicchè non possono accettare prodotti italiani, e questi per andare in Australia devono essere mandati a Londra. Che se pure i vapori stranieri arrivano con qualche po' di spazio libero, accettano merci soltanto nel caso che il nolo da guadagnare superi la spesa della tassa di ancoraggio.

In ogni caso i prodotti italiani, per essere imbarcati su quei vapori, devono pagare un nolo superiore a quello che pagano i prodotti che s'imbarcano a Londra o ad Amburgo, perchè le Società straniere hanno l'obbligo di favorire i prodotti del loro paese, ed è loro vietato dalle convenzioni coi loro Governi di concedere diminuzioni di nolo a quelli stranieri. Insomma con le linee straniere non bisogna far troppo a fidanza nè credere che se, per la posizione dell'Italia sulla via dell'Oriente, esse toccano numerose i nostri porti, questa circostanza ci possa esimere dall'istituire linee nazionali.

Noi pensiamo, invece, che si deve fare il possibile perchè i nostri prodotti siano trasportati all'estero da bastimenti italiani.

E ciò non solo per incoraggiare l'industria nazionale dei trasporti, che oggi languisce, ma anche perchè la nave è l'istrumento più efficace per propagare e accreditare i prodotti d'un paese. Si è discusso molto sulla frase inglese: la merce segue la bandiera, che qualche scrittore tedesco vorrebbe cambiata in quella: la bandiera segue la merce. Sia vero l'uno o l'altro detto, è certo che la merce agli occhi del consumatore estero ha una certa solidarietà con la bandiera che la copre; tanto è vero questo, che il prodotto italiano, trasportato nelle varie regioni estere su bastimenti britannici o tedeschi, passa bene spesso per prodotto di quei paesi.

È chiaro, dunque, il bisogno di avere mezzi di comunicazione propri con i mercati più importanti del mondo. E tra questi non sono da trascurare quelli del novissimo continente. Si tratta d'un paese ricco e in continuo progresso, che acquisterà sempre maggiore importanza anche per noi, di vastissime regioni nelle quali con braccia italiane si stanno facendo promettenti prove di colonizzazione agricola.

Una linea italiana per l'Australia potrebbe acquistare non solo il trasporto delle nostre esportazioni per quel continente e delle importazioni dallo stesso, ma anche

una parte del commercio che con l'Australia fanno la Svizzera, la Germania meridionale e le regioni a noi più vicine della Francia e dell'Austria-Ungheria.

Sarebbe necessario di estendere così l'attività della linea, e di aiutarla con un servizio bene ordinato e con noli moderati, specialmente per assicurarci il carico di ritorno che, per quanto riguarda il nostro paese, non potrebbe sperarsi molto abbondante, essendo l'Australia in gran parte esportatrice di quelle medesime derrate agricole che esportiamo anche noi. Anzi, a nostro avviso, una linea con l'Australia non dovrebbe limitarsi ad allettare il commercio di transito delle regioni vicine al nostro paese; ma dovrebbe cominciare i suoi viaggi da Londra per assicurarsi un supplemento di carico che permetta ai vapori di partire più che sia possibile completi.

Che se non si credesse opportuno per ora d'incontrare la spesa di una linea dai porti italiani a quelli australiani, converrebbe almeno stabilirne una da Singapore, in relazione coi piroscafi nostri che fanno viaggio per la Cina. Confido che nella legge speciale, promessa con l'articolo 26 del presente disegno, il Governo terrà conto di queste modeste osservazioni.

Tralascio di occuparmi della possibilità di assicurare, con opportuni provvedimenti, alla bandiera nazionale i lucri larghissimi che offre a società estere il trasporto nelle Americhe della nostra numerosa emigrazione; ciò che recherebbe grande vantaggio alla marina che potrebbe migliorare straordinariamente il proprio materiale, e agli emigranti stessi: di questo si potrà parlare nella discussione della legge sull'emigrazione che è la sede più adatta.

Ma veniamo a linee più vicine e a interessi più prossimi.

Il disegno di legge che stiamo esaminando non comprende la linea celere diretta da Venezia alla costa orientale dell'Adriatico, che tanto sta a cuore a Venezia, la quale a quelle regioni è legata da interessi commerciali, dalla lingua e da gloriosi ricordi. Quella linea era stata proposta dalla Commissione reale, e conservata, anzi migliorata, nel disegno di convenzioni, presentato dall'onorevole Alfredo Baccelli. A Zara essa avrebbe trovato i vapori di molte linee austriache ed ungheresi, che poi servono numerosissimi porti minori della costa e le innumerevoli isole della Dalmazia.

Così Venezia sarebbe stata in relazione

con tutti quegli scali, e avrebbe mitigato il dominio che le Società di navigazione austriache, ungheresi e croate esercitano nel mare Adriatico. Non bisogna dimenticare che Venezia diventerà un porto di sempre maggiore importanza per lo svolgimento delle industrie del Veneto e della Lombardia e per la sua posizione geografica, specialmente quando avranno avuto effetto provvedimenti adeguati sulla navigazione interna. Neppur bisogna dimenticare che la Dalmazia va acquistando importanza sempre maggiore per i recenti collegamenti ferroviari della costa con l'interno, e per quelli prossimi col Montenegro e con l'Albania. Se vogliamo conservare e rinvigorire con quella regione, che un tempo era un'appendice di Venezia, scambi e rapporti preziosi, non possiamo fare a meno di ripristinare la linea, che ora si propone di sopprimere.

Un'ultima raccomandazione vorrei fare al Governo, perchè ne tenga conto per un avvenire che m'auguro vicino. Sono profondamente convinto che una linea di navigazione tra i porti meridionali d'Italia e quelli del settentrione d'Europa, sarebbe per ora il provvedimento più adatto per promuovere ed agevolare l'esportazione delle derrate alimentari dell'Italia meridionale sui mercati settentrionali d'Europa.

Lo smercio delle derrate alimentari italiane all'estero supera in valore la quarta parte della nostra esportazione complessiva; tuttavia potrebbe essere assai maggiore.

In molti di questi scambi sui mercati europei l'Italia viene quasi ultima, essendo vinta non solo dalle nazioni concorrenti d'Europa, ma perfino dal Canada, dagli Stati Uniti, dall'Argentina, dall'Australia.

Inoltre la nostra esportazione di prodotti alimentari viene offerta principalmente dall'Italia settentrionale: l'Italia meridionale, sebbene abbia in sé tutti gli elementi per prevalere in questi scambi, non riesce a parteciparvi che in misura molto scarsa, specialmente per la forte spesa che costano i trasporti ferroviari, sia per l'elevatezza delle tariffe, sia per la lunghezza della via da percorrere.

Quando si consideri che l'invio delle verdure e degli ortaggi da Reggio Calabria o dalla Sicilia a Londra e a Berlino, porta con sé un aggravio di quasi quindici centesimi al chilogrammo, si comprende come non sia più possibile l'esportazione di quelle mercanzie, il cui valore è spesso inferiore alle spese del viaggio, e come sia minima la

quantità di esse che viene spedita all'estero dai paesi produttori a mezzogiorno di Napoli e di Foggia, nonostante la precocità e l'ottima qualità del prodotto dell'estrema Italia e della Sicilia.

Il rimedio sembra facile, e lo si è proposto: attenuare le tariffe ferroviarie; ma è chiaro che le tariffe ferroviarie non si possono ribassare oltre certi limiti. Conviene quindi battere altra strada.

Per fortuna nostra l'Italia meridionale è in una posizione geografica veramente felice riguardo ai trasporti per la via di mare. Infatti nei viaggi dall'Italia meridionale e dalla Sicilia a Londra o ad Amburgo, il nolo costa soltanto una terza parte del viaggio per terra.

È quindi evidente che soltanto per via di mare le derrate dell'Italia meridionale possono essere trasportate nell'Europa settentrionale — sull'esempio dell'Argentina e dell'Australia, che pur ne sono tanto più lontane di noi — in condizioni da vincere la concorrenza straniera.

Presentemente non esiste alcun servizio di navigazione regolare e diretto fra l'Italia e i porti dell'Europa settentrionale. Si è fatto in passato l'esperimento di una linea fra l'Italia e l'Inghilterra, ma l'impresa non fu coronata da buon successo, e ad ogni modo non si prestava per i prodotti alimentari. Conviene dunque istituirla appositamente questa linea regolare, di trasporti veloci, adatti alla conservazione di merci deperibili, che dai nostri porti meridionali arrivi a quelli di Londra, e del mare del Nord.

A promuovere e sostenere una linea come questa non possono tuttavia bastare le forze dei privati; non è possibile che una impresa simile sorga senza l'aiuto dello Stato. Le forti spese d'impianto e d'esercizio richieste per le installazioni speciali a bordo dei piroscafi, e per la rapidità necessaria alle derrate alimentari, la mitezza dei noli, indispensabile se si vuol favorire l'esportazione, e la difficoltà di assicurarsi il carico di ritorno, rendono necessariamente poco remuneratrice l'impresa.

Nè lo Stato può limitarsi a dare una sovvenzione conveniente a una linea di navigazione: alle comunicazioni marittime devono essere coordinate quelle ferroviarie. Oggidi il movimento delle merci per ferrovia procede dal Mezzogiorno al Settentrione; tutte le agevolazioni furono concesse appunto per facilitare i trasporti in questo senso. Ma quando l'esportazione parta dai nostri scali marit-

timi, il movimento avverrà in un'altra direzione, e converrà quindi agevolare e assicurare il rapido concentramento delle derrate alimentari dall'interno al mare mediante la istituzione di treni raccoglitori, l'applicazione di tariffe speciali e locali molto basse e di polizze cumulative ferroviarie-marittime.

I servizi di concentramento, opportunamente stabiliti nelle Convenzioni in discussione, gioveranno poi ad avviare i prodotti verso i porti principali, dove approderebbero i vapori della linea di cui si raccomanda la istituzione.

Se le convenzioni fossero completate con queste linee e con i provvedimenti ferroviari che vi sono connessi, se poi si pensasse ad alleviare le tasse marittime soverchiamente onerose che gravano sui nostri armatori assai più che su quelli stranieri (e mi compiacco di vedere che l'onorevole sottosegretario alla marina fa segni di assenso) il commercio avrebbe ragione di essere anche più soddisfatto dei nuovi patti.

Finora i sacrifici dello Stato per venire in aiuto alla marina mercantile non hanno recato i risultati che se ne sperava nè per il miglioramento del materiale nè per l'incremento degli scambi. La marina nostra ha perduto il posto che aveva nel mondo, ed è scesa per numero di servizi e per valore di navi al disotto di parecchie tra quelle che una volta le erano di molto inferiori. In numerosi scali esteri la nostra bandiera è sconosciuta, e gli stessi nostri porti sono invasi da bastimenti stranieri.

Se il disagio finanziario dello Stato poteva scusare le forzate inerzie del passato, ora la trascuratezza sarebbe colpa imperdonabile.

Un paese che ha tanta estensione di coste, tante isole, tanti figli al di là dell'Oceano, deve pensare più d'ogni altro alla sua marina.

Auguriamo che le nuove convenzioni, i premi, il credito navale e i provvedimenti sull'emigrazione possano contribuire efficacemente a una maggiore prosperità della nostra patria, che guarda al mare, memore di tanta gloria passata, traendone gli auspici per nuove glorie future. (*Bravo! Benissimo! — Congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Zaccagnino.

ZACCAGNINO. Onorevoli colleghi, la Commissione reale dei servizi marittimi ebbe segnato davanti a sè, col decreto che la istituiva, un vastissimo campo di lavoro e

di studii e vide in prosiegua nominata una nuova Commissione, da parte del Ministero dei lavori pubblici, vale a dire la Commissione ministeriale dei porti per lo studio dei porti del Regno, onde davanti a queste due Commissioni venne a trovarsi tutto il problema del mare; così, le due Commissioni lavorarono di concerto per trovare insieme i mezzi più adatti pel migliore sviluppo dei nostri traffici, e quant'altro vi fosse connesso.

Primo frutto di questi studii sono le proposte della Commissione reale pei servizi marittimi contenute nei tre volumi degli Atti della Commissione.

Ora a me pare che noi dovremmo esaminare se il presente disegno di legge, che si trova davanti a noi, corrisponda a quelle geniali vedute, a quella organicità, a quel vasto campo di studii che aveva formato oggetto appunto dei lavori della Commissione reale dei servizi marittimi.

La Commissione reale dei servizi marittimi esaminò tutta quanta l'economia dei trasporti moderni, la navigazione a vela ed a vapore, i noli, le esigenze della nostra marina mercantile, gli aiuti necessari alla sua vita ed al suo sviluppo, di fronte alla concorrenza delle marine estere ed ai loro meravigliosi progressi, le forme del protezionismo in Italia, sia sotto l'aspetto di sovvenzioni, sia sotto forma di premi di costruzione e di navigazione; studiò i mezzi tentati a parificare l'industria delle nostre costruzioni navali con l'industria estera; avvisò ai mezzi opportuni a che l'industria marittima potesse trarre dall'energia nazionale i maggiori risultati, sia con l'emigrazione, sia con la sistemazione dei porti, sia infine con la navigazione interna, e questi studii concretò in formali conclusioni e proposte, nelle quali non tralasciò di darsi pensiero della tutela dei lavoratori del mare.

Tutto ciò era conforme ai bisogni di un grande popolo com'è l'Italia ed anche al progresso delle nostre industrie che anelano di trovare nuovi campi di traffico ed adatti trasporti marittimi per il loro proficuo lavoro.

Ora io credo, onorevoli colleghi, che il disegno di legge, che è davanti a noi, meriti ampia e profonda lode, ma non risponda a quella genialità di vedute che formano parte, come io diceva, di tutto il complesso lavoro della Commissione reale dei servizi marittimi. Esso in certo modo pecca di una certa inorganicità che noi rileveremo nelle sue varie parti, così per quanto riflette il

Comitato dei servizi marittimi, come per quanto concerne la classificazione delle linee di navigazione e l'ispettorato.

La ragione di questa inorganicità nel disegno di legge che è davanti alla Camera dipende non già dal disegno di legge stesso, ma da un peccato di origine. E il peccato di origine è la mancanza di unificazione dei nostri servizi marittimi, come ha detto benissimo il precedente oratore, l'onorevole Teso. Ed io sono molto lieto che egli abbia portato anche oggi alla Camera questa voce a favore della unificazione dei nostri servizi marittimi, avvalorandola con la presentazione di un ordine del giorno, al quale sono lieto di associarmi. Poichè è mestieri oramai che nella nostra Camera sorga prepotente una unanime voce, che richiami il Governo a questa grande idea della unificazione dei nostri servizi marittimi.

Mi associo quindi a quanto ha detto l'onorevole Teso.

Non è da oggi che nel Parlamento si esprime questo voto, già comparso nella magistrale inchiesta sulla marina mercantile che ebbe a relatore un nostro illustre collega, l'onorevole Boselli, e le proposte della creazione di un Ministero del lavoro o del traffico significa in sostanza questo, che i nostri servizi marittimi non troveranno il loro assetto nè potranno prendere efficace sviluppo se non vengono conglobati ed unificati in modo che unica sia la mente direttiva e tutti siano armonizzati ad un unico fine.

Sia questo o quel Ministero, sia questa o quella Direzione generale, tutto ciò non monta o potrà discutersi: importa solo unificarli armonicamente e sistematicamente.

Bene diceva l'onorevole Teso: non vi è infatti un Ministero che non abbia un lembo della nostra disgraziata marina.

Il ministro della marina parrebbe che dovesse amministrare la marina mercantile, esercitare cioè tutta la politica navale. Ma effettivamente il Ministero della marina non esercita che la polizia della navigazione, mentre ad esso sfugge il governo economico della marina mercantile, di cui non ha l'amministrazione, intesa questa parola nel suo classico significato, ma una semplice sorveglianza di servizio marittimo.

L'amministrazione è sparsa pei vari Ministeri; i porti e i fari ai lavori pubblici, le linee di navigazione alle poste, l'emigrazione agli esteri, i servizi sanitari all'interno e le scuole nautiche al Ministero della pubblica istruzione.

Nella relazione della Commissione d'inchiesta sulla marina mercantile era scritto appunto come non fosse possibile restaurare le sorti della nostra marina mercantile senza provvedere a questa unificazione.

La relazione così si esprimeva:

« Le colonie, una parte del servizio consolare, i porti, i semafori, le scuole per la gente di mare e pei macchinisti dei piroscafi, le convenzioni internazionali di navigazione, la legislazione marittima, i cantieri per le costruzioni navali, quella parte del servizio e delle tariffe ferroviarie, che è intrecciata collo sviluppo della navigazione, i contratti e la sorveglianza sui servizi di navigazione a vapore sovvenzionati dallo Stato, le istituzioni di previdenza e di assistenza per la gente di mare, la pesca all'interno e la pesca degli italiani all'estero; tutto ciò deve essere oggetto delle attribuzioni proprie o almeno della vigilanza e degli studi di una sola amministrazione.

Venendo ora al disegno di legge del Ministero, noi troviamo che in esso si prende impegno di presentare subito un altro progetto di legge per il riordinamento del credito navale proposto dalla Commissione reale. Ma nell'attuale disegno di legge concordato con la Commissione non troviamo più nessuno accenno a questa idea del credito navale; nè sappiamo quale sia il pensiero del Governo per quanto riflette la marina sovvenzionata. E così parimenti è soprappreso l'impegno per la presentazione sollecita di opportune disposizioni sul regime dei cantieri navali e pel trasporto degli emigranti, cose queste assolutamente necessarie, dato il fatto che i premi di navigazione sono stati oggi generalmente repulsi dopo il cattivo esperimento che se ne è fatto in Italia, in Francia, e dovunque essi siano stati adottati.

In quanto ai lavoratori del mare, nel disegno di legge è disposto che un novello disegno di legge sarà presentato. Ora io a questo proposito devo far notare al ministro che, per poter presentare questo nuovo disegno di legge alla Camera, bisognerà fare l'accertamento delle consistenze patrimoniali delle Casse, bisognerà fare il censimento di tutti quelli che sono contribuenti di queste Casse e provvedere ad un enorme numero di conti individuali riflettenti appunto questi contribuenti alle Casse. Si tratta di centinaia di migliaia di conti.

Ora per le nostre popolazioni marittime è necessario (se vogliamo che siano ad esse conservate le antiche gloriose tradizioni

marinare), per le nostre popolazioni marittime è necessario, dicevo, di provvedere prontamente; ed allora io dico all'onorevole ministro che bisogna affrettare tutto questo lavoro, altrimenti la promessa di presentare il disegno di legge fra due anni non si riduce ad altro (debbo pur dirlo) che ad una promessa assolutamente illusoria.

La mancanza di organicità rilevatasi nel disegno di legge, apparirà anche più facilmente se guardiamo alla costituzione di questo Comitato dei servizi marittimi.

La Commissione reale aveva proposto un Consiglio di vigilanza e questo doveva avere una filiazione nei Comitati per le tariffe. Adesso, nel nuovo disegno di legge concordato con la Commissione, abbiamo invece un Comitato dei servizi marittimi. Ma in sostanza l'una e l'altra cosa sono sempre le stesse. Tutti questi corpi rappresentano sempre come un duplicato del Consiglio superiore della marina mercantile, e allora il risultato è questo: che moltiplichiamo gli organi dello Stato, creando organi concorrenti che producono un enorme confusionismo e spesso intralciano il progresso dell'Amministrazione.

Io non attribuisco certamente a lei, onorevole ministro, la colpa di questo fatto, ma agli ordinamenti nostri che sono difettosi e richiedono di essere modificati e corretti.

Abbiamo un Consiglio delle tariffe, ma i noli dell'emigrazione sono stabiliti dal Commissariato: abbiamo un Consiglio superiore della marina mercantile, abbiamo questo Comitato dei servizi marittimi, che regola anche le tariffe; ma noli, tariffe ferroviarie e tariffe marittime sono un tutt'uno, e quanto sarebbe meglio se tutto questo fosse regolato da un unico Consiglio generale delle tariffe, sia nei rapporti ferroviari che in quelli marittimi e per quanto si connette all'emigrazione!

E venendo alle linee di navigazione riscontro in esse anche un certo confusionismo, perchè abbiamo linee commerciali e linee postali; ma, veramente, nell'articolo relativo della legge non si sa o non si vede quali siano le linee commerciali e quali le linee postali.

Vi sono, è vero, linee commerciali e linee postali, ed infatti in Inghilterra le linee sovvenzionate sono divise in tre categorie: militari, postali e commerciali, ed ognuna di esse ha un determinato fine da raggiungere, ed i sussidi sono ripartiti in modo che queste linee possono conseguire armonicamente il loro fine.

Nel nostro disegno di legge invece tutto questo non l'abbiamo, e ciò dipende dalla invasione che un Ministero fa nell'altro. Per esempio, le linee commerciali vengono a dipendere dal Ministero delle poste e telegrafi, quando poi nel bilancio del Ministero dell'agricoltura, industria e commercio abbiamo un fondo speciale che stabilisce gli studi per le tariffe. Tutto questo in pratica fa sì che ne risulti un confusionismo, per cui le linee commerciali finiscono per non rispondere al loro scopo.

La linea postale ha la sua caratteristica nella velocità e rapidità dei percorsi e nel servizio dei passeggeri, e quindi il traffico vi è subordinato; invece nelle linee commerciali il movimento delle merci è la cosa principale e i passeggeri e gli approdi debbono a quella essere subordinati.

La conseguenza nella pratica è: che la decrescenza delle sovvenzioni stabilita nella legge, decrescenza che è una giustissima innovazione portata dall'onorevole Schanzer, verrà a mancare a qualche linea che è essenzialmente commerciale, ma che è ritenuta postale dal momento che non sono ben precisate le finalità delle linee di navigazione.

Anche la Commissione nella sua relazione notava ciò e richiedeva uno speciale capitolo per le linee commerciali. Ma a questo la legge provvede assai scarsamente ed io non sarei alieno dal concedere maggior libertà al Governo in quanto ai capitoli delle linee commerciali, nè vedrei male se si estendesse anche a queste linee quella maggior libertà accordata al Governo per le linee di carattere locale.

In quanto all'Ispettorato, il concetto dell'onorevole Schanzer, di dare cioè a questo magro e microscopico corpo, che esisteva al Ministero delle poste e telegrafi, un maggiore sviluppo, è certamente lodevole, data l'ampiezza che assume oggi la legge e l'importanza delle linee sovvenzionate.

Era necessario rinsanguare questo corpo anemico, ed è stato ben fatto, ma anche qui c'incontriamo negli stessi inconvenienti.

L'Ispettorato ha un vastissimo campo di lavoro e di azione dinanzi a sé, ma non potrà corrispondere a tutte quelle esigenze che sono richieste dalle attribuzioni che ad esso vengono ora conferite dalla legge.

Esso deve incaricarsi, secondo il disegno di legge, delle linee postali; deve guardare a quanto concerne le linee commerciali; e poi vi sono i noli, il personale, la navigazione, ecc...

Ma, se per le linee postali l'Ispettorato deve servirsi del personale postale, per i servizi commerciali deve far capo ai funzionari della marina; ed allora mancherà quell'affiatamento necessario perchè quest'Ispettorato possa arrecare al commercio tutti quei vantaggi che se ne attendono. Inoltre l'Ispettorato deve seguire le variazioni nel mercato dei noli, nelle linee di navigazione; studiare quanto si attiene all'economia dei trasporti; dovrà ancora presentare una relazione sull'andamento dei servizi marittimi, indicando i miglioramenti da apportarsi nell'interesse del commercio.

Ora tutto questo entra anche nella competenza del Consiglio superiore della marina mercantile, e così ci troveremo sempre di fronte agli stessi ostacoli: vale a dire che questi organi concorrenti, avendo programmi diversi, criteri diversi, intralcieranno nella pratica lo sviluppo dei nostri traffici.

Per esempio, lo dicevo un momento fa, nel bilancio dell'agricoltura c'è un fondo speciale stabilito per lo studio delle tariffe. Adesso questo fondo non ha più ragione di esistere; a che serve allora? e non dovrebbe invece far parte del bilancio del Ministero delle poste, dal momento che questo assume la protezione di tutto ciò che concerne i servizi marittimi sovvenzionati?

Dico tutto questo non già perchè io voglia trovare a ridire sulla proposta di accrescere la mole e le funzioni dell'Ispettorato, ma per dimostrare che esso avrebbe bisogno di ben maggiori mezzi per bene adempiere a quelle attribuzioni che gli vengono assegnate dalla legge e che forti ostacoli e contrarietà sarà per incontrare nella sua grama vita.

Esso non potrà compiere quel lavoro che gli è assegnato, sia per la scarsità del personale che per la mancanza di omogeneità e di affiatamento tra quei corpi, con cui si troverà a contatto e di cui dovrà avvalersi per la esplicazione delle proprie attribuzioni.

Una iniziativa magnifica, secondo me (e penso così non ostante il parere contrario dell'onorevole Cavagnari), è quella dell'onorevole Schanzer per quanto concerne l'esercizio di Stato delle nostre linee postali.

L'onorevole Schanzer, raccogliendo le proposte della Commissione reale dei servizi marittimi, ha voluto modificare il disegno di legge che era stato presentato dal Ministero e nel quale erano state escluse le proposte della Commissione reale. Questa aveva

proposto quattro linee postali che servissero a mettere in relazione il continente con le isole e l'esercizio di esse affidava alla nostra azienda ferroviaria di Stato.

L'onorevole Schanzer, al cui giovanile ardire noi dobbiamo se nel presente disegno di legge l'idea trovasi raccolta ed attuata, l'onorevole Schanzer, dico, modificò, in certo senso le proposte della Commissione reale, poichè di quelle quattro linee che la Commissione reale aveva studiato, una non ritenne di dover includere e un'altra ne aggiunse.

Egli aggiunse la Napoli-Messina-Catania; oltre a ciò accrebbe la velocità e la rapidità dei piroscafi, il che è conforme ai bisogni postali ed al servizio dei passeggeri. Veramente sarebbe stato meglio se alle quattro linee adottate dall'onorevole Schanzer si fosse aggiunta la quarta linea che la Commissione reale proponeva, ossia la Palermo-Tunisi, la quale interessa grandemente l'Italia per le sue relazioni con la costa settentrionale dell'Africa; ma questa linea trovasi contenuta in un altro gruppo non affidato però all'esercizio di Stato. Essa riuscirà così ugualmente vantaggiosa ai nostri traffici.

L'onorevole Maggiorino Ferraris, in un articolo pubblicato nella *Nuova Antologia*, fece voto che la velocità stabilita per questa linea in 15 miglia fosse riconosciuta inadeguata e notevolmente aumentata, ed io mi associo a questo voto.

L'esercizio di Stato per le linee di navigazione anzidette si rende assolutamente necessario nel momento che attraversiamo.

Esso prima di tutto libera il Governo dalla preoccupazione delle aste perchè le relazioni tra il continente e le isole vengono così sistemate ed assicurate. Il Governo può quindi liberamente guardare all'evenienza di una diserzione dalle aste, e sotto questo aspetto è lodevole il pensiero del ministro che ha voluto apportare tale innovazione nel nostro sistema dei trasporti.

Oltre a ciò, si intende, il servizio di Stato rappresenta un raccordo tra le ferrovie delle isole e quelle del continente, e per quelle isole che ferrovie non hanno un mezzo di comunicare col continente; viene così completato ed efficacemente attuato il sistema di coordinamento dei trasporti ferroviari e marittimi, e si rende possibile quella tale unificazione delle tariffe ferroviarie e marittime così universalmente agognata mentre d'altra parte si accresce la velocità dei servizi postali.

Certamente al servizio di Stato si po-

tranno fare delle obiezioni, e forse anche giuste.

Si potrà dire, per esempio, che i preventivi fatti dal Governo non sono troppo precisi; infatti se si va a vedere un po' in fondo ai preventivi (e la relazione della Commissione lo nota e lo conferma) si trova che essi non sono sicuri, sicchè quasi rappresentano una incognita e quindi siamo esposti al pericolo che l'esercizio di Stato costi anche più di quello che si è ritenuto.

Oltre a ciò potrebbe obiettarsi che non è molto precisa la maniera del reclutamento del basso personale.

Difatti la legge non ha in proposito disposizioni concrete. Potrebbe anche dirsi che non è stabilito il modo, per cui evitare i possibili scioperi i quali potrebbero rendere illusori i vantaggi che ora si sperano.

Si potrebbe anche osservare che il servizio di Stato è regolato con un sistema di ammortizzo in 40 anni, il quale non è veramente ben fatto, perchè si sa che l'ammortizzo in simili industrie deve farsi in venti anni. Ma a queste osservazioni si potrà rispondere agevolmente: a parte di esse infatti si può rimediare con più precise disposizioni di legge e per il resto, anche se l'esercizio di Stato verrà a costare di più di quanto non si sia preventivato, sono d'altra parte così grandi i benefici che ne ritrarranno le popolazioni ed i traffici da rendere sopportabile anche il maggior costo.

È pure da notarsi che gli altri servizi sono sovvenzionati, e quindi si può dire in sostanza che il maggior costo dell'esercizio di Stato sarà come una sovvenzione maggiore di quella che si sarebbe avuta con le linee sovvenzionate.

Ma a questo proposito devo far notare all'onorevole Schanzer una grave dimenticanza nella quale egli è incorso forse perchè non si è abbastanza considerata la cosa.

Il disegno di legge stabilisce che, oltre alle quattro linee di Stato, se alcuni determinati gruppi di linee vadano deserti, in questo caso lo Stato assumerà anche l'esercizio diretto di questi determinati gruppi, affidandolo all'azienda delle ferrovie dello Stato.

In questi gruppi considerati manca la linea 17ª nell'Adriatico. Ora questa linea ha una perfetta identità con quelle considerate nel disegno di legge per godere dell'eventuale beneficio di assunzione da parte dello Stato in caso di diserzione dalle aste, e non è meno importante, nè più minuscola di alcune minuscole linee considerate per l'eventuale esercizio da parte dello Stato.

Sono certo che, quando l'onorevole Schanzer guarderà alla perfetta identità della linea con le altre che gli ho indicate, non si rifiuterà ad accordare a questa linea il beneficio eventuale, che in caso di diserzione di asta, è accordato alle altre linee.

Onorevole Schanzer, l'onorevole Maggiorino Ferraris in uno studio pubblicato nella *Nuova Antologia* ha detto che l'esperimento lodevole di esercizio di Stato da parte del ministro Schanzer più lodevole ancora sarebbe, se fosse stato più completo, vale a dire se all'esercizio di Stato si fossero anche affidate quelle linee costiere che hanno parallele le nostre ferrovie.

Infatti, per il sistema dei nostri traffici, i nostri due mari, l'Adriatico ed il Tirreno, sono come due canali, paralleli ai quali camminano le nostre linee ferrate. È chiaro che, quando lo Stato potesse nel momento stesso esercitare non solo le linee di navigazione per la comunicazione con le isole, ma anche le linee costiere di cabotaggio, allora sarebbe raggiunto completamente l'ideale di unificazione dei servizi ferroviari e marittimi interni.

Quando, infatti, si avessero due linee parallele, una ferroviaria ed un'altra marittima, queste due linee si completerebbero e nello stesso tempo le merci, secondo la loro qualità, prenderebbero l'una o l'altra via, e le unificate tariffe potrebbero soddisfare le esigenze, sia dei traffici, sia delle linee stesse.

Gra io consento in questo concetto e vedo che l'onorevole ministro, sebbene non l'abbia già attuato, mostra di volerlo attuare. Abbiamo già detto che nel disegno di legge è stabilito come, nel caso eventuale in cui le aste andassero deserte, alcuni servizi di navigazione, che sono servizi interni, si attiverebbero dallo Stato; e se a ciò si aggiungessero le nostre linee costiere, allora sarebbe raggiunto l'ideale della statizzazione anche per quelle linee che devono scorrere parallelamente alle nostre coste.

Onorevole ministro, sebbene abbia trovato delle mende nel suo disegno di legge, come ho avuto l'onore di esporre alla Camera, sia per alcuni provvedimenti contenuti nel disegno stesso, sia in ordine all'Ispettorato, alle linee, ecc., tuttavia dico che, se tutti questi provvedimenti, il Comitato dei servizi marittimi, la creazione di un Ispettorato, un primo e timido passo di

esercizio di alcune limitate linee da parte dello Stato; se tutto ciò rappresenta un movimento verso quel programma di unificazione dei nostri servizi marittimi, di cui ha parlato anche l'onorevole Teso; se tutto questo significa un avviamento verso quell'alta mèta, noi dobbiamo appoggiare questo faticoso cammino, per quanto esso sia lento ed imperfetto.

Onorevoli colleghi, non entrerò nel campo complesso ed astruso delle tariffe. Non parlerò del protezionismo alla nostra marina mercantile e della forma che esso deve assumere, nè del naviglio ausiliario e di altri argomenti minori, perchè forse annoierei la Camera, o certo non sarei così competente da equiparare altri valenti colleghi, i quali, più competenti di me, si occuperanno di questa materia. Ma mi dichiaro favorevole al regime delle sovvenzioni, le quali, insieme a quel sistema di concentrazione dei traffici immaginato dalla Commissione reale e contenuto nelle disposizioni del disegno di legge, potrà servire ad intensificare efficacemente i nostri traffici. Prima però di toccare di volo tutto ciò che si connette alle linee di navigazione, vorrei sottoporre all'onorevole ministro una mia osservazione per quanto concerne la disposizione contenuta nel disegno di legge, in cui si dice che, qualora alcune delle linee che andranno all'asta rimanessero deserte, queste linee dovranno essere assunte da coloro a cui all'asta sono state aggiudicate altre linee.

Ora non credo che questa disposizione raggiunga l'intento propostosi dalla stessa Commissione reale e dal Ministero; infatti si è diviso tutto il sistema delle varie linee della navigazione in gruppi, per evitare gli accordi tra le varie Società, per averle a gara, per poterli così più facilmente vedere collocati. E con l'anzidetta disposizione si inciterà appunto questa unione, perchè le Società saranno interessate ad unirsi per evitare il pericolo di dover assumere linee, che non volessero assumere. Sostengo inoltre che non sarà vantaggiosa la disposizione anzidetta, perchè chi concorre ad una linea metterà nella parte passiva del suo bilancio il pericolo di dover assumere una linea, per la quale o non aveva i capitali occorrenti, o non aveva la volontà di assunzione. Credo adunque che questa disposizione nuoccia piuttosto a quell'intento, che volevano raggiungere la Commissione reale ed il ministro, anzichè giovi, e sarebbe meglio di modificarla.

Passando ora alle linee sovvenzionate, a cui accennerò appena, mi limiterò solamente a parlare dell'Adriatico, di questo *mare nostrum*, dove debbono spingerci ricordi storici e ragioni politiche e commerciali, per conseguire la preminenza in quel mare attualmente sfruttato dalle bandiere estere, per attrarre ai nostri porti i grandi traffici dell'Oriente che rappresentano non solo un vitale interesse, ma anche una grande promessa, allorchè l'Oriente avrà aperte le sue porte ai traffici, ancora dormienti o ignorati.

Solo allora, quando, insieme allo sviluppo del traffico d'Oriente, saranno sistemati i porti dell'Adriatico; quando si sarà provveduto a quella linea di navigazione interna, che congiungerà l'Adriatico e Venezia, per la valle del Po. sino ai laghi lombardi, solo allora Venezia potrà raggiungere un'altra volta quella grandezza, a cui essa giustamente aspira.

E venendo ora alle linee sovvenzionate, io, riservandomi di ritornarvi su, quando saremo agli articoli, accennerò appena e farò soltanto alcune raccomandazioni, ricordando però alcuni voti, manifestati dalle regioni adriatiche.

Il gruppo primo contiene due linee, le quali furono molto bene modificate accogliendosi i voti delle nostre Camere di commercio; ma io debbo rammentare all'onorevole ministro che la Camera di commercio di Bari da molti anni aspira ad avere una comunicazione con i porti della Francia, con Nizza, Marsiglia, Rouen, Havre, Dunkerque, perchè ivi potrebbe molto bene avviare la propria esportazione. Rammento al ministro questo voto.

In quanto al gruppo terzo, opportuna è stata la modificazione fatta nella prima linea del gruppo, perchè si è permesso così, ad Ancona e a Bari, di avvalersi di quella importante comunicazione orientale.

Per le linee del gruppo terzo la Camera di commercio di Bari ha fatto voti al Governo perchè si consegua dalla nostra bandiera il diritto all'abbonamento alle tasse portuali nei porti dell'Austria e del Montenegro: ed io ricordo questo voto alla Camera.

Per quanto riguarda l'Austria parmi, se le mie informazioni sono esatte, che si sia provveduto; ma lo stesso non può dirsi pel Montenegro. Sarebbe bene che questi giusti desideri delle Puglie circa l'abbonamento delle tasse portuali fossero sodi-

sfatti, per non sopportare le gravose tasse portuali estere.

Nello stesso tempo un altro voto fa la Camera di commercio, ed è che sieno estese dalla Turchia alla nostra bandiera quelle facilitazioni, che sono accordate alla bandiera austriaca e francese.

Nel detto gruppo terzo si è voluta sdoppiare la linea 12 nelle linee 14 e 16, e si sono trascurati i porti Garganici; ma su questo mi riservo di ritornare quando saremo agli articoli.

Anche in ordine alla linea 17 dico ora, per incidente, al ministro che domanderò, quando saremo agli articoli, che essa diventi giornaliera, e per una parte finisca, come è progettato, a Bari, ma dall'altra non si fermi a Tremiti, che è un punto morto, ma che si fermi a Termoli, che è capolinea ferroviaria per l'Alta Italia, per Campobasso, per Roma e per Napoli, oppure ad Ortona. Così la linea sarebbe veramente utile; ma anche di questo parlerò distesamente negli articoli.

Rispetto alla linea 38 del gruppo XII deve osservarsi, nell'interesse delle Puglie, che la linea proposta da Buenos-Ayres a Callao non sodisfa interamente i desideri di quelle popolazioni.

Veramente la Commissione si è sforzata di modificare quella linea appunto perchè essa potesse fare raggiungere alle Puglie gli intenti che esse reclamano, e nella sua relazione afferma che giustissimi sono i voti delle Puglie per una comunicazione con l'America meridionale. Grandi sono i rapporti, e molto importante l'esportazione delle Puglie in quei paesi. Sarebbe quindi desiderabile il ritornare su questa linea, tenendo conto dei desideri e dei voti espressi dalle laboriose nostre popolazioni.

Esse domandano in sostanza un servizio diretto che da Bari o, magari da Venezia, toccando Bari raggiunga i porti dell'America meridionale con prolungamento sino al Brasile e a Callao.

Mi associo a quanto ampiamente ha detto l'onorevole Teso intorno alle linee di navigazione domandate dalle popolazioni adriatiche, sia per l'Australia sia per il Nord di Europa, e più specificatamente per Londra, Amburgo, Brema ed Anversa. Questa seconda linea serve principalmente per il commercio delle nostre frutta e dei nostri ortaggi, ed ai nostri voti per la prima linea dovrebbero partecipare anche i rappresentanti della Sicilia.

DI SANT'ONOFRIO. Noi l'abbiamo do-

mandata: sono i voti della deputazione siciliana.

ZACCAGNINO. Benissimo, ed allora mi associo a questi voti dell'onorevole Di Sant'Onofrio.

Sono pure pienamente d'accordo con l'onorevole Teso e grato all'onorevole ministro e alla Commissione per avere accolto nella legge la linea di navigazione con la Cina ed il Giappone, il che era vivamente desiderato dalle nostre regioni, ed è assai opportuno per i nostri traffici.

Onorevoli colleghi, sono alla conclusione del mio modesto discorso. Ho già detto che nelle cose della nostra marina manca un indirizzo sicuro. Vi è una grande incertezza di vedute tra governanti, uomini pubblici, armatori e commercianti. Non si va d'accordo, non c'è identità di criteri.

Poveri come siamo di ferro e di carbone, usciti appena dalla nostra crisi finanziaria, non possiamo certamente sperare di raggiungere le più grandi nazioni nel predominio del mare.

Ma dobbiamo sforzarci di conservare per lo meno quel posto che si conviene alla nostra dignità ed ai nostri traffici. Una marina potente serve ad accreditare sui mercati mondiali le merci della propria nazione, a tenere alto il valore e il nome della patria.

Tutte le nazioni o per difesa se deboli, o, se forti, per mantenere le conquiste fatte o per farne di nuove, assistono o sostengono i loro servizi di navigazione a vapore, che sono come la continuazione delle ferrovie, come un mezzo per l'espansione e la penetrazione del lavoro nazionale nei mercati mondiali.

In Germania le ferrovie formano come una sola cosa con la navigazione e finiscono per raccogliersi sotto l'imperio del cancelliere dell'Impero; nell'Inghilterra, sebbene con criteri diversi, la marina si riassume egualmente nel *Board of Trade*, e negli Stati Uniti tutta la marina si raccoglie nel *Departement of Commerce and Labour*, compresa l'emigrazione.

Se anche in Italia una mente sola non governerà con metodo unico tutti gli interessi della marina mercantile e fino a quando durerà il presente frazionamento dei servizi marittimi, vana sarà la speranza di fare risorgere la nostra marina mercantile.

Disgraziatamente oggi le statistiche dimostrano che gran parte del movimento dei nostri porti è esercitato dalle bandiere estere e che la bandiera italiana non progredisce, ma è sopraffatta nella concorrenza internazionale dei traffici; prova questa che

poco o nulla hanno giovato i sistemi inaugurati fino dall'anno 1885, e che occorre ormai mutare indirizzo alla nostra politica protettiva delle industrie marittime. L'esempio degli altri Stati, ben più avanti di noi, ci sia di guida.

L'azione dello Stato sia integratrice delle energie private, ma le energie private non attendano tutto dallo Stato, non attendano tutto dal regime di quella protezione che intisichisce ed affoga.

Un sistema di credito navale, che accordi sicurezza di impiego ai capitali, li attirerà nelle industrie marittime e darà vita feconda ai nostri cantieri che dovranno essere equamente tutelati contro la concorrenza dei cantieri stranieri, superiori ai nostri per cause naturali e per altre risapute ragioni.

Ma tutto questo richiede che nel paese vibri una coscienza marinara e nel Governo un metodo. Ora, se lo sviluppo delle nostre industrie già anelanti verso nuovi campi di lavoro e di traffico, se il progresso della nostra agricoltura, la quale già diventa più che coltura della terra, una industria agraria; se, adunque, lo sviluppo dell'agricoltura e delle industrie comincia ad eccitare nel paese quella che io chiamo coscienza marinara, occorre che il Governo dia a questa coscienza, come necessario compagno il metodo, quel metodo che ha fatto la grandezza della Germania.

E questo metodo non può ispirarsi che ad un criterio unico: l'unificazione di tutto quanto riguarda gli interessi marittimi di Italia.

Attendiamo la parola del Governo; esso ci dica se crede giunta l'ora della attuazione di questo programma che vogliono uomini di tutti i partiti, che è atteso ansiosamente, che si ebbe nel passato, che hanno altri Stati, che, per quanto fuggevolmente accennato nella relazione della Commissione che ha esaminato il disegno di legge, chiaramente traspare attraverso alcuni articoli e alcune disposizioni del disegno di legge che abbiamo in esame.

Solo così l'Italia potrà avviarsi verso quel progresso che reclamano la sua posizione geografica, la sua posizione politica tra le grandi nazioni del mondo. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Bertesi a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

BERTESI, *relatore*. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Abolizione del lavoro notturno nell'industria della panificazione ».

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta ed invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

Si riprende la discussione sulle convenzioni marittime.

PRESIDENTE. Continuando nella discussione, ha facoltà di parlare l'onorevole Celesia.

CELESIA. Onorevoli colleghi! Una nota specialmente ha dominato in questa discussione, quella cioè che il disegno di legge, di cui abbiamo impresa la discussione, rappresenti solo un frammento del grande problema marinaro che affatica l'Italia. Gli egregi oratori, che mi hanno preceduto, hanno chiaramente dimostrato come sarebbe giusto e desiderabile che in questo momento partisse dal banco del Governo l'enunciazione di un programma organico e chiaro intorno a tutte quante le numerose branche dell'attività marinara; e sopra questo lodevole cammino si era con grande competenza messa la Commissione reale per i servizi marittimi.

Dico subito che, pur dissentendo profondamente da molte delle sue conclusioni, non ho potuto a meno di ammirare la precisione, la sincerità e l'esattezza con cui la Commissione stessa ha saputo raccogliere una larghissima messe di dati importantissimi, che illuminano chi voglia studiare tutto quanto il complesso problema della nostra marina mercantile; perchè essa ha trovato modo di raccogliere preziosi elementi sopra l'intero problema e specialmente sopra quanto concerne gli aiuti alla marina libera, il credito navale, i premi di navigazione e di costruzione e tutte quelle altre numerosissime questioni che, messe insieme, costituiscono il problema marinaro italiano, e comprendo oggi le ragioni di urgenza che ci spingono a discutere questo frammento della questione; ma nel mentre ci accingiamo a discuterlo, non dobbiamo mancare di affermare che attendiamo dal

Governo la presentazione di un vero e proprio programma completo. Mi sembra che anche la Commissione parlamentare abbia accennato a questo concetto e che si legga appunto nella relazione dell'onorevole Chimirri che il Governo aveva lasciato sperare, pel novembre scorso, la presentazione di un disegno di legge relativo ai sussidi alla marina libera. Certo sarebbe stata una bella cosa che questo disegno di legge fosse stato presentato: ma almeno sia lecito a noi di invocare la formazione di un programma organico, la presentazione di disegni di legge completi e la enunciazione dei propositi del Governo sopra tale argomento.

Questo sistema, del quale ci hanno dato esempio tutte le nazioni che hanno fatto progressi sulle vie del mare, è tanto più necessario ed è tanto più richiesto in Italia dove è sempre mancata la direttiva di un programma navale e dove durante cinquant'anni di vita nazionale noi siamo andati sempre a tentoni, cambiando strada ad ogni piè scospinto, ogni volta che incappavamo in un ostacolo.

Per non ricordare altri precedenti, mi basti accennare a quello testè ricordato dall'onorevole Zaccagnino, il quale diceva come sulla contestata materia dei premi alla marina mercantile si sia a pochi anni di distanza radicalmente cambiato il sistema.

La legge del 1896 era, a mio modo di vedere, un po' troppo eccessiva nella concessione dei premi alla marina mercantile; ma una volta votata, doveva rappresentare un affidamento per coloro che vi avevano prestato fede; invece a pochi anni di distanza, spaventati per le conseguenze finanziarie che ne derivavano alla finanza dello Stato, (e forse lo spavento era fino ad un certo punto giustificato) la legge fu radicalmente mutata.

Non possiamo perciò nasconderci che tuttociò ha influito ed influisce tuttora con effetto dannosissimo sulla coscienza marinara del paese e deprime il morale di coloro che nella marina vorrebbero impiegare capitali ed attività.

Nulla infatti di più pernicioso che questo continuo variare, che questo continuo girarsi da destra a sinistra in cerca di provvedimenti nessuno dei quali vale a dare alla marina quello che la marina dovrebbe avere.

Io ritengo che da queste leggi di protezione della marina, assieme a molto male, sia pur venuto qualche cosa di bene; e ri-

tengo che, se non ci fossero stati i premi tanto discussi, forse le condizioni della marina italiana sarebbero peggiori di quelle che oggi non sono.

Ciò non toglie però che noi dobbiamo lamentare che sia avvenuto uno sperpero di forze e di danaro; e dobbiamo in oggi volere che il fenomeno non abbia più a ripetersi.

Nè soltanto questo della incertezza e della incoerenza è il male di cui risentono le nostre industrie marinare.

Dicevano bene gli onorevoli colleghi che hanno parlato prima di me: non possiamo avere un programma navale di marina mercantile, se non abbiamo un organo unico direttivo.

Notate: non dico con questo che tutti i servizi debbano essere materialmente, da un giorno all'altro, riuniti in un unico Ministero; comprendo che, dato il nostro ordinamento presente, non si potrebbe, da un giorno all'altro, togliere ai Ministeri dei lavori pubblici, dell'agricoltura, industria e commercio, delle poste e dei telegrafi e, d'ora innanzi, anche alla direzione delle ferrovie di Stato una certa parte di ingerenza nei servizi che interessano le questioni marinare; ma vorrei che vi fosse un organo direttivo, e che quella direzione di marina mercantile, che ora noi troviamo al secondo o al terzo piano del Ministero della marina e la quale pure, per tradizione nobilissima e per valore d'uomini, avrebbe i mezzi di poter tutelare gli interessi della marina, vorrei, dico, che questa direzione fosse elevata alla vera importanza di un organo direttivo che, in tutte le questioni della marina, facesse, con autorità di leggi, di persone e di organizzazione, sentire la propria parola: perchè ora questi diversi servizi marinari sono dispersi fra tutti i dieci Ministeri del Regno d'Italia; ed in questa dispersione, l'interesse della marina vero e proprio è sempre subordinato a quel maggiore interesse che ciascuno di questi Ministeri vuol tutelare; e così, i brandelli del nostro organismo marittimo sono anche mal difesi da questi diversi Ministeri.

Potrei moltiplicare gli esempi degli inconvenienti che si verificano per la mancanza di un organo direttivo della marina mercantile.

Qui è ancora viva l'eco della discussione che si fece, pochi giorni or sono, a proposito del bilancio dell'emigrazione.

Sono tutt'altro che nemico del Commissariato dell'emigrazione, e riconosco che

esso e la legge del 1901 hanno avuto utilissimi effetti.

Noi, se non altro, abbiamo redento non soltanto le plebi viaggiatrici dalla tirannia di certi armatori, ma abbiamo anche redento il nome della marina: perchè, grazie a Dio, oggi armatore non è più sinonimo di mercante di carne umana.

È vero che questa legge ha fatto immenso bene e molto più ne potrà fare; è vero che il Commissariato ha reso servigi, e maggiori ne renderà in avvenire alla causa dell'emigrazione italiana, ma è pur vero che, per ciò che riguarda gli speciali interessi della marina mercantile, il Commissariato non ha potuto fare quello che avrebbe dovuto, perchè manca della necessaria tecnicità. Ecco proprio l'esempio vivo, palpitante, di ciò che vuol dire disperdere i servizi della marina affidandone la tutela ad organi che non hanno la sufficiente tecnicità.

Vediamo che le questioni relative a piroscafi si decidono talvolta dal Commissariato dell'emigrazione, in base a referti dei medici della marina.

Comprendo che il medico commissario debba fare relazioni e mettere in rilievo gli inconvenienti che egli constata; ma non comprendo, ad esempio, che le installazioni di bordo si debbano variare su semplice parere d'un commissario che non ha le qualità tecniche per interloquire.

Vorrei che gli armatori non fossero esclusi da quel Consiglio d'emigrazione che deve interloquire sulle questioni del materiale nautico, mentre dovrebbe essere ammesso che anche questi interessi avessero ivi i loro rappresentanti. Io vorrei che alla difesa degli interessi marinari si desse una voce maggiore.

La legge sull'emigrazione ha una disposizione fiscale favorevole alle compagnie estere e quindi per questa parte esercita la protezione a rovescio.

Credo che questa disposizione non sia stata modificata; anche questo dimostra come manca da noi una visione sempre uguale di ciò che dovrebbe essere la difesa degli interessi marittimi.

È vero purtroppo che tutto quanto riguarda l'industria e gl'industri del mare è circondato ancora da una certa diffidenza. Forse questa diffidenza è la conseguenza naturale degli eccessi delle passate leggi di cui ho parlato.

Può darsi che quegli stessi fatti dolorosi, che io lamentavo, relativi agli abusi che si fecero da taluni armatori, abbiano contri-

buito ad aumentare nel pubblico, ed un pochino anche in questo nostro ambiente parlamentare, la diffidenza su tutto quanto riguarda l'industria e gl'industriali del mare, ed è pur troppo vero che tra noi qualche volta si è più propensi a riconoscere in colui che si occupa di industria marinara l'uomo che aspetta la circostanza per avere favori illeciti dal Governo, che non l'industriale onesto che lotta per la legittima difesa dei propri interessi.

Ed anche questo sentimento diffuso è un danno per l'industria marinara, danno che deve cessare perchè non ha più ragione di essere: gl'industriali del mare, a mio modo di vedere, non sono nè migliori nè peggiori di tutti gli altri industriali, ed hanno necessità di un appoggio dal Governo e dallo Stato, perchè si trovano a dover lottare con concorrenze terribili e potentissime.

È giusto quindi che essi chiedano al Governo ed allo Stato una protezione; è giusto anche che lo Stato, con equità e con oculatezza, guardi di concedere soltanto quello che è lecito ed onesto e non un centesimo di più, ma non è giusto che diffidenze esistano contro questa classe di interessi e di persone dedite alle industrie del mare.

Sentivo poc'anzi dire dagli onorevoli colleghi: che hanno parlato prima di me, quali sono gli inconvenienti di affidare la propria industria ed i propri commerci alle bandiere estere; ed a questo proposito la Commissione dei servizi marittimi, nella sua pregevole relazione, con piena competenza, ha ricordato gli esempi palpitanti di ciò che succede a chi affida i trasporti delle proprie merci alle bandiere estere, e fra le altre cose si ricordava l'esempio di ciò che avviene pel macchinario italiano trasportato sulle coste del Pacifico dalla bandiera germanica, e da una compagnia inglese. A queste macchine viene imposto un nolo di cento scellini per tonnellata, mentre alle macchine in partenza dal porto di Glaskow viene imposto soltanto un nolo di 35 scellini; e basta un nolo proibitivo di questo genere a danno della nostra industria, per escludere la possibilità dello smercio e di una diffusione dei nostri prodotti in quei paesi.

A tale esempio, opportunamente ricordato dalla Commissione dei servizi marittimi, io potrei aggiungere quello a cui assistiamo giornalmente in Genova dei prodotti nostri per l'Estremo Oriente, i quali debbano attualmente soltanto ricorrere ai servizi germanici del Lloyd.

L'imbarco delle nostre merci è total-

mente subordinato alle convenienze delle merci germaniche. S'imbarcano le nostre se vi è posto, pagando un nolo maggiore.

Bastano questi esempi per dimostrare come tutte le bandiere estere sono per necessità di cose e per abile politica dei loro Governi, unite da interessi indissolubili con le industrie ed i commerci dei relativi paesi, ed è naturale che esse non diano la preferenza alle nostre industrie, che si servano di noi solo per completare i carichi, solo ed in quanto ad esse bandiere estere conviene ed in quanto sanno che le nostre merci ed i nostri commerci saranno meno favoriti dei propri.

Onde l'assoluta necessità per noi, di costruire una marina mercantile, modesta se vuolsi, ma proporzionata ai nostri bisogni, che sia sul serio un mezzo sicuro di espansione pei prodotti delle nostre industrie e pei nostri commerci.

Ed a raggiungere questo scopo ci spinge un'altra potente ragione che non hanno tutte le altre nazioni: una emigrazione enorme che ha dato origine a libere colonie italiane in ogni parte del mondo. Onde l'interesse di mantenere stretti vincoli tra la madre patria e queste colonie, che l'esperienza dimostra essere sovente ottimi mercati di consumo per le produzioni nazionali.

E per queste ragioni attendo dal Governo una parola che ci rassicuri che un intero programma navale verrà presentato e largamente discusso.

Premesse queste poche considerazioni, vengo all'esame dell'attuale disegno di legge. In questo disegno di legge, il quale ha subito, nelle sue diverse fasi di preparazione, varie trasformazioni, le proposte della Commissione reale ci giungono molto variate.

Io debbo anzitutto rilevare in questo progetto una sproporzione abbastanza evidente fra le somme che si spendono per l'esercizio di linee interne mediterranee e del Mar Rosso e le somme che sono dedicate alle nostre linee oceaniche. Io trovo che per i gruppi primo, secondo, terzo, quarto, quinto, quattordicesimo, quindicesimo, sedicesimo, diciassettesimo, che si riferiscono tutti a linee mediterranee, è portata la somma complessiva, se non ho sbagliato, perchè in matematica non sono molto forte, di 7 milioni e 945 mila lire, oltre i 2 milioni e 600 mila lire, che vengono stanziati per l'esercizio di Stato, il che mi dà una somma di quasi 10 milioni, di fronte ad una sola somma di 5 milioni e 200 mila lire, che si dedica alle grandi linee oceaniche.

Io comprendo tutte le alte ragioni di opportunità, di politica, di tradizioni, di economia che ci spingono a mantenere intente le nostre linee mediterranee, a mantenere vive e continue le comunicazioni dell'Italia con le coste mediterranee, dove noi ritroviamo mille memorie della nostra passata grandezza, dove ancora sentiamo parlare la nostra lingua, dove anche importanti nuclei di popolazione nostra, per la emigrazione, vanno formandosi. Quindi sono ben lontano dal lagnarmi che si sia intensificato il movimento delle linee mediterranee, che noi manteniamo linee che possano sostenere la concorrenza con quella larga propaganda che l'Austria-Ungheria va facendo nell'Adriatico; anzi mi felicito invece che si siano a questo scopo, oltre che economico, anche altamente patriottico, stanziato somme forti.

Trovo giusto che si siano stanziato somme importanti per i servizi col Levante, con la Turchia, con la Soria, con tutte le coste dell'Asia Minore, con tutti i paesi dell'impero turco, dove noi andiamo ogni anno facendo un passo lento ma sicuro, dove il traffico e la tradizione italiana si affermano sempre più, dove la nostra sagacia politica estera ha fatto sì che l'Italia abbia potuto nel movimento di importazione e di esportazione raggiungere un posto abbastanza elevato e superiore a quello della stessa Germania, la quale pure non tralascia nessun mezzo per affermare la propria influenza.

Si potrebbe anche parlare delle tradizioni gloriose di Genova e di Venezia, rissa, lenti al lontano medio evo, ma io voglio essere molto positivo e pratico e restringermi a quei dati di fatto che riguardano il presente disegno di legge.

Questo nostro programma navale non ha mancato anche di spaventare qualcuno, il quale sopra una importante e diffusa rivista estera ha trovato il modo di parlare di una specie di imperialismo italiano. A dire il vero io mi congratulo col Governo italiano di questa forma di imperialismo, che si estrinseca col mandare dei piroscafi in lontani paesi e con l'intensificare i nostri traffici in quelle regioni, e mi auguro che tutte le forme dell'imperialismo europeo possano risolversi in questa forma ed in questa misura.

Aggiungo che sono lieto ed approvo che si siano rinforzate e migliorate le comunicazioni con l'Africa mediterranea, con a Tunisia, con la Tripolitania, con quella

Tunisia in special modo dove oramai noi contiamo un numero di italiani non inferiore di molto ai centomila, quella Tunisia che è dominata dalla bandiera francese, ma nella quale di francese non esiste che l'esercito, dove i sudditi francesi non sono mai stati più di venticinque o trenta mila, mentre le nostre pacifiche e laboriose popolazioni hanno trovato modo di introdursi con l'unica forza delle proprie braccia e del proprio pacifico lavoro.

E quindi è ben giusto che anche per questi paesi si mantengano tuttavia le linee di comunicazione, si mandino i nostri piroscafi a quegli scali, e si intensifichi questa rete di movimento dei piroscafi che serve a mantenere più costante, più viva e più palpitante la comunicazione fra la madrepatria e quelle nostre libere colonie.

Ma, onorevoli colleghi, se approvo che si sia fatto il necessario, non posso però approvare che si faccia il superfluo, o almeno che questo superfluo si faccia senza avere prima pensato a completare quella rete oceanica, di cui parlerò fra poco. Ed ecco in che cosa consiste per me il superfluo: consiste, per me, nell'averne un pochino troppo moltiplicato quelle linee di cabotaggio interno per le quali, secondo me, sarebbe più opportuno lasciare campo alla marina libera, per le quali si potrebbe provvedere anche senza stabilire delle sovvenzioni. Qui, senza entrare in dettagli che esorbiterebbero dai limiti di una discussione generale, mi permetto di suggerire all'onorevole ministro che studi in quale altro modo in misura differente, con aiuti alla marina libera, si potrebbe provvedere che il servizio di cabotaggio venisse fatto anche senza sovvenzione diretta.

E trovo anche un pochino superfluo (almeno, ripeto, allo stato delle cose) il servizio sovvenzionato con Alessandria d'Egitto. Voi vedete, onorevoli colleghi, che parlando di questa questione non sono campanilista, non sono regionalista, perchè appunto a Genova questa linea farebbe capo.

Però sembra a me che l'interesse nazionale debba consigliare di non attuare questa linea, o per lo meno di ritardarla fino a tanto che noi non abbiamo in modo più ampio provveduto ai servizi oceanici, oppure di mantenerla nel solo caso che noi possiamo altrove attingere i mezzi per completare queste linee oceaniche.

Quale è la ragione della linea celere per Alessandria d'Egitto? Non è quella di favorire il nostro commercio e il nostro mo-

vimento interno. Perchè voi tutti sapete che quei 2 mila o 2,500 circa passeggeri italiani, che vanno annualmente ad Alessandria d'Egitto o dall'Egitto vengono in Italia, si servono a preferenza delle nostre modeste e lente linee odierne in cui però trovano un tenore di vita che corrisponde alle loro abitudini, e trovano dei prezzi più modesti che meglio corrispondono all'esigenza della loro borsa. Con questi traffici molto veloci e molto costosi, perchè nel progetto è statuita una sovvenzione di lire 1,900,000 all'anno, noi a che miriamo? Evidentemente ad attrarre alla nostra marina e ai nostri servizi quel movimento di passeggeri di lusso, dirò così, che ora è invece gerito dalle linee germaniche e francesi per Marsiglia ovvero dalle linee Austro-Ungariche per Trieste. Queste linee estere, germaniche e francesi o le Austro-Ungariche le quali, toccano, nell'andare, Genova, e nel ritorno Napoli, hanno un movimento annuo di circa 20 mila passeggeri. Con lo stabilire una linea nostra, noi ci proponiamo di torre loro una parte di quei passeggeri, e di invogliarli a transitare per l'Italia. Scopo utile e nobilissimo, ma purchè non ci debba costare troppi sacrifici.

Anzitutto, onorevoli colleghi, osservo una cosa.

Anche ora queste linee estere approdano ai porti italiani. Pure, ciò nonostante, l'esperienza prova che questa clientela molto ricca, che mira alle regioni del nord d'Europa, ben difficilmente scende nei porti italiani, e preferisce invece i porti di Marsiglia e di Trieste.

È vero che cotesta clientela è attratta dalle maggiori facilitazioni che quelle compagnie fanno per i viaggiatori che percorrono tutta la linea; è vero che noi ci proponeremo probabilmente di solleticare il desiderio di costoro di fermarsi nei nostri porti, e transitare per la penisola, coordinando un servizio ferroviario molto celere che da Napoli porti questi passeggeri al Gottardo e poi nelle regioni del Nord; ma, ripeto, sarebbe utile lo scopo, sarebbe bene per il nostro decoro nazionale e per l'importanza della nostra marina, se però noi facessimo questo, curando anche altri interessi che, secondo me, sono più necessari e più urgenti da tutelare.

Io trovo, onorevoli colleghi, se ho ben compreso tutta la portata di questa linea, che viene fissata ora ad una velocità di 17 miglia all'ora, mentre prima era stata progettata di 20 miglia, io trovo che in que-

sta linea vi è uno scopo anche militare, in quanto che probabilmente (e se sbaglio a questo proposito vi è qui chi potrà correggermi) si fa calcolo di questi quattro o cinque piroscafi anche come naviglio ausiliario.

Ma parliamoci chiaro. Se dobbiamo tutelare un interesse militare, mettiamo una parte di questa spesa a carico della marina militare, ma non sottraiamo questi fondi, che vogliamo stanziati a scopo commerciale, per fare un interesse che commerciale non è.

Dico questo non perchè voglia fare la guerra alla linea veloce per Alessandria di Egitto, ma perchè la voglio, ripeto, subordinata ad altri interessi; e vengo a parlare di queste linee oceaniche che vorrei completate.

E anzitutto mi occorre di parlare non tanto come ligure, anzi un poco come ligure, ma essenzialmente come italiano, perchè ritengo, che nel fare l'interesse del porto di Genova si faccia quello dell'intera Italia (in quanto gli interessi del porto di Genova sono interessi di tutti gli italiani). Ora io penso che a torto nel nuovo progetto si è amputata quella linea per il Pacifico che dalla Commissione dei servizi marittimi, ed anche nel primo progetto Baccelli, era progettata in partenza da Genova.

Sono antichi gli interessi nostri con le coste del Pacifico, e già una volta la Compagnia di navigazione generale, nel 1880 o, 85, non ricordo la data precisa, aveva stabilito un servizio diretto da Genova, che toccando Buenos Ayres traversava lo stretto di Magellano, e andava a toccare i porti del Cile e del Perù, andando a finire a Callao. Questa linea non so per qual ragione precisa di interessi della Compagnia, dopo quattro o cinque anni di gestione non venne più esercitata. Veniva proposta invece dalla Commissione reale dei servizi marittimi. Ora trovo che nel progetto è limitata da Buenos Ayres a Callao. Perchè, onorevole ministro? Non ne vedo la ragione. Una linea limitata a queste proporzioni giova molto indirettamente agli interessi italiani, e forse non giova affatto, perchè le merci in partenza da Genova giunte a Buenos Ayres dovrebbero subire un trasbordo. Ora, perchè volere imporre un trasbordo alle merci italiane nel porto di Buenos Ayres quando, senza l'aumento di un centesimo di spesa, e credo di poterlo dimostrare, potreste imporre ai concessionari di quella linea di partire da Genova?

È notorio che la linea Genova-Buenos

Ayres è largamente redditizia di per sè. La geriscono Compagnie ed armatori liberi che non hanno sussidi, perchè tanto all'andata che al ritorno trovano largamente merci e noli; quindi è certo che se imporete ai concessionari di questa linea l'obbligo di partire da Genova non spenderete un centesimo di più di quello che spenderete stabilendo la linea da Buenos Ayres, e renderete invece un eminente servizio al commercio ed all'industria italiana. Perchè, oltre la maggior spesa, avrete il gravissimo danno dei trasbordi, con tante perdite di merci e disagio di colli, tanto facili, specialmente in un porto come quello di Buenos Ayres. La linea deve dunque partire da Genova. La spesa non può essere maggiore.

Una obiezione ho sentito muovermi a questo proposito. Mi si è detto che, stabilendo una linea sovvenzionata da Genova, si verrebbe forse a pregiudicare la marina libera; inquantochè si potrebbe, eventualmente, stabilire una concorrenza fra la marina libera e la sovvenzionata. Ora, a mio modo di vedere, questa obiezione non regge. Non è certamente una partenza mensile regolata con tariffe stabilite dal Governo (come dovrebbero essere a seconda dei nostri progetti), che può far temere una concorrenza alla marina libera. La marina libera continuerà a fare il suo traffico, perchè questa linea mensile non potrà assolutamente in nessun modo danneggiarla e non potrà farle seria concorrenza: sarà un commercio di natura diversa quello che si servirà della linea sovvenzionata. E notate che anche a questo temuto inconveniente voi potreste agevolmente trovare rimedio, stabilendo che si dovrà dare la preferenza alle merci dirette ai porti del Pacifico, e che sulla linea sovvenzionata non si prendano merci per Buenos Ayres se non quando vi sia posto lasciato libero da merci dirette oltre Buenos Ayres. Io confido che, riconosciuta la giustezza di queste mie lagnanze, e riconosciuto altresì che il servizio fatto come io dico non porterebbe l'aumento di un centesimo, voi non avrete difficoltà a ritornare a quella saggia proposta della Commissione dei servizi marittimi che così aveva intuito le cose, e che in tal senso aveva fatto le sue proposte.

Ed io confido anche che in un avvenire non lontano sarà possibile prolungare questa linea sino a S. Francisco. Voi, onorevoli colleghi, mi insegnate come le linee marittime abbiano un'importanza specialmente per i porti ultimi che essi toccano.

È cattivo sistema di politica navale quello di far terminare le linee in un porto morto come quello del Callao, per esempio; mentre a S. Francisco voi trovate un nucleo di popolazione italiana numerosissimo che sarebbe felice di avere una continuata comunicazione con l'Italia; a S. Francisco avete anche la probabilità di raccordare il commercio italiano con l'estremo Oriente.

Quindi studiate se sia possibile, anche se non subito, almeno in un avvenire prossimo, prolungare questa linea fino a S. Francisco ed aprire così nuovi e larghi orizzonti ai nostri commerci, alle nostre industrie, al fiorire di quella nostra emigrazione che malgrado gli spauracchi del momento presente non starà certo per cessare ancora negli Stati Uniti.

E vengo, onorevoli colleghi, a parlare di un'altra linea che nel progetto attuale è stata gravemente spostata a danno degli interessi dell'economia nazionale, secondo me, e in modo speciale anche del porto di Genova e della Liguria.

È tradizione più che cinquantenne quella della linea fra Genova e Bombay, e si può dire che a questa linea, nei momenti più tristi e più perigliosi per la marina mercantile italiana, fu ristretto il nostro movimento marittimo.

Il Rubattino incominciò questa linea allorché la marina italiana era sul declinare e sempre la mantenne anche talvolta con gravi sacrifici; e i frutti di questa costanza marinara, degli uomini d'allora, noi li risentiamo anche ora, perchè questa linea ha mantenuto alto in tutto il Levante e nell'India stessa il nome e il prestigio della bandiera italiana.

Voce dal banco del Governo. E vero!...

CELESIA. Questa linea è in partenza quasi mensile da Genova per Bombay: ogni quattro settimane. Il vostro progetto la prolunga con molta ragione e con molto senno fino a Shanghai e Yokohama.

Utile il prolungamento: più che utile, necessario, perchè noi tutti sentiamo qual'è l'importanza di quei nuovi mercati che si aprono all'attività europea. Sopra una statistica giapponese (non scritta in giapponese, ben inteso... tradotta in francese) che io ho potuto consultare in questi giorni, ho trovato come il movimento delle merci europee, sia d'importazione che d'esportazione, vada crescendo enormemente con quei paesi, e come anche la nostra piccola parte vada facendosi meno piccola di quello che era per il passato.

Quindi utile ed utilissimo questo prolungamento; ma, onorevole ministro, utilissimo in quanto voi lascerete la linea come è ora e non in quanto voi la vogliate sdoppiare per servire i nobilissimi interessi di Venezia, i quali però in questo caso sono tutelati da altre linee, e non possono quindi essere preminenti su quelli dei porti del Tirreno.

Il progetto presente sdoppia la linea. Ogni otto settimane parte un piroscafo da Genova ed uno da Venezia. Ora il movimento del traffico con l'India, e specialmente con l'India Occidentale, risulta da tutte le statistiche estere di molto più intenso col Tirreno che non con l'Adriatico. Gli interessi adriatici con l'India sono serviti da un'altra linea, quella per Calcutta, per l'India Orientale, che parte da Venezia ogni mese, mentre per il Tirreno erano serviti dalla linea di cui ora parliamo. E perchè volete moltiplicare i vantaggi a Venezia e togliere a noi quello che abbiamo da cinquant'anni?

Se anche nell'Adriatico si svilupperà il commercio con l'India Occidentale, commercio che merita di essere maggiormente utilizzato di quello che non sia ora, per i primi tempi sarà sufficiente combinare un trasbordo in uno dei porti del Mediterraneo, in Sicilia o in uno degli scali orientali, ma non si deve togliere a Genova, al Tirreno una delle nostre più care tradizioni, e quel che più importa pregiudicare uno dei nostri più essenziali interessi. E dicendo questo, onorevole ministro, sono certo di interpretare il sentimento, il desiderio di tutta la Liguria e di tutti i colleghi rappresentanti della regione, i quali sentono con me tutta la necessità di patrocinare questo interesse che non solo è interesse ligure, ma, come dicevo poc'anzi, è un interesse italiano.

E a proposito di linee, una penultima raccomandazione devo fare per quanto riguarda l'Australia, raccomandazione che io restringerò a brevissime parole, poichè largamente, con molta competenza ne ha parlato il collega onorevole Teso. Pare che anche in Australia sia per sorgere un'aurora felice per la emigrazione italiana.

Voci a sinistra. È già sorta.

CELESIA. Appunto, è già sorta in questi giorni, in un paese che prima di ora ci tenne chiuse le porte in faccia. Finalmente il Commissariato di emigrazione, con molto tatto, con lodevole condotta, ha trovato il modo di iniziare l'emigrazione italiana in quei luoghi, e, quanto prima, cento famiglie italiane andranno e coltivare terreni nell'Australia occidentale. Questo primo

tentativo, così felicemente riuscito, ci dimostra che il traffico di merci abbastanza rilevante, che attualmente esiste con l'Australia, non potrà che andare aumentando, e ciò dimostra come sia necessario pensare anche a questo lontano paese, a questi lontani porti, dove tanta modernità di vita pulsa e dove noi speriamo troverà esito questa nostra emigrazione che ora noi temiamo possa venire diminuita per i paesi del Pacifico e dell'Atlantico, cioè per l'America del Nord.

A proposito di queste comunicazioni, onorevoli colleghi, di queste linee di navigazione, io trovo che sarebbe opportuno tentare quel sistema di dotazione che uno dei nostri più egregi e più competenti colleghi aveva proposto anni or sono, e cioè, invece di stabilire una spesa, una erogazione fissa, una somma precisa, un sussidio stabile, per la linea, stabilire invece una dotazione proporzionale all'aumento delle merci che in quella regione si porteranno. È un sistema non ancora provato fra noi, ma che ci si presenta con l'autorità di un grande nome...

Una voce: Di chi?

CELESIA. Dell'onorevole Bettolo... e che noi dobbiamo in qualche parte sperimentare. Io credo che si potrebbe fare questo tentativo. Proviamo! Dal momento che noi vaghiamo ancora molto nell'incerto, dal momento che si va un pochino a tentoni, dal momento che ci sono mancati i dati che le compagnie non ci hanno fornito; dal momento che facciamo il tentativo ardito dell'esercizio di Stato, che nel momento attuale io approvo, facciamo anche quest'altro. Questa raccomandazione mi permetto di fare all'onorevole ministro.

E permettetemi, onorevoli colleghi, una breve osservazione per quanto riguarda il personale della marina.

La Commissione reale dei servizi marittimi ha largamente esaminato e discusso e presentato proposte concrete, a proposito del personale sui servizi marittimi, ed in ispecial modo per la Cassa invalidi. Ancora ieri in questa Camera si è parlato di tale questione, ed io ho avuto il piacere di sentire rispondere ad una mia interpellanza, che l'onorevole ministro della marina e quello del tesoro accettavano la proposta di formare immediatamente quei bilanci tecnici, che sono necessari per addivenire alla unificazione e miglioramento della Cassa invalidi. Questa antica e dolorosa questione della Cassa invalidi è tempo oramai che trovi

soluzione, e l'attuale disegno di legge, un po' timido e non abbastanza reciso, nell'articolo 19 contiene la promessa che entro due anni verrà presentato un disegno di legge per il miglioramento di queste Casse. Ora, affinché questa promessa possa essere mantenuta, occorre che sia prima di allora completato questo lavoro di revisione; che siano fatti questi bilanci tecnici; che sia accertata quale è la vera condizione delle cinque Casse invalidi; condizione, secondo me, nel momento attuale non buona per tutte, anche per quelle che ritengono di star bene: Palermo e Napoli sono i Cresi.

Una voce a destra. In questa unica cosa siamo uguali.

CELESIA. In fondo siamo uguali in questo: nella miseria.

Come ho detto, Palermo e Napoli sono i Cresi; eppure le pensioni che danno sono di poca entità. A Genova poi siamo miserabili; e lasciatemi parlare una volta almeno della miseria di Genova, giacchè tutti i giorni si sente parlare della sua presunta ricchezza.

MARESCA. Si sente una novità, ed è bene sentirla ogni tanto.

CELESIA. La Cassa invalidi di Genova è stata rovinata e si trova ora in pessime condizioni finanziarie; perchè, allorché nel 1851 si fece il riparto tra gli obblighi della marina militare e quelli della marina mercantile, il Governo portò via assai più di quello che avrebbe dovuto. Questo risulta da un bilancio tecnico fatto nel 1881. Per cui noi siamo miseri per colpa del Governo, non del Governo attuale, ma di quello di allora.

MARESCA. Per colpa del porto di Genova.

CELESIA. Non c'entra qui il porto di Genova; c'entra l'interesse di tutto il personale marinaro italiano, perchè credo che si debba migliorare la condizione di tutti. E se ora mi soffermo sopra questo particolare della Cassa di Genova, è solamente per dimostrare quanto sia grave la disparità presente tra le diverse Casse italiane, non per tutelare un interesse ligure. E ve ne convincerete per quello che dirò fra poco. È vero che la Cassa di Genova ha un sussidio dal Ministero della marina, ma, stando al bilancio tecnico fatto nel 1885, questo sussidio non basta nemmeno a pagare gli interessi della somma che si sarebbe dovuta dare alla Cassa medesima per compensarla del danno arrecatole in precedenza.

Insomma, senza dilungarmi sopra tanti

dettagli, noi abbiamo adesso questa situazione: a Palermo ed a Napoli si paga una pensione, a Venezia se ne paga un'altra, a Genova se ne paga un'altra più piccola e ad Ancona un'altra. Ma tutte queste pensioni sono comuni nella miseria loro, nella inferiorità loro di fronte alla necessità del momento presente. Nella nostra classe marinara non è tanto vivo e sentito il desiderio di un aumento di salario, quanto è vivo e sentito il desiderio che si pensi alla loro vecchiaia.

Questa è una delle caratteristiche dei nostri sobri e valorosi marinai: essi si accontentano del poco dell'oggi, ma è tradizione loro antica di sapere che sarà almeno in parte provveduto alla loro vecchiaia. Le piccole somme, che per il passato venivano loro corrisposte, date le minori esigenze dei tempi e dei centri minori dove la maggior parte della classe marinara vive, rappresentavano un utile ancora sensibile. Al giorno d'oggi, invece, queste somme non rappresentano più nulla, non rappresentano che un miserabile sussidio impari ai bisogni ed alle necessità più elementari della vita. Occorre quindi rialzare le sorti loro; occorre, dopo avere fatto i bilanci tecnici, riordinare le Casse in un'unica amministrazione ed a questa dare tanta forza viva quanta è necessaria perchè sia raddoppiata quella pensione che si dà a Napoli ed a Palermo e sia portata ad una somma per gli ufficiali non inferiore a 1200 e per i marinai non inferiore a lire 500.

Con una sufficiente precisione di idee la Commissione reale dei servizi marittimi proponeva che sul bilancio dello Stato si passasse a quest'ente unico e forte un sussidio di lire 2,500,000 all'anno, e che si stabilisse una piccola tassa di ancoraggio in favore di questa Cassa.

Sopra queste proposte io oggi persisto, augurandomi che prima della fine della discussione del presente progetto il Ministero della marina trovi modo di rispondermi che, se non nel momento attuale, almeno in avvenire, si terrà conto di queste nostre proposte, le quali sono nel cuore e nell'animo di tutta la nostra classe marinara, e sono richieste da tutte le organizzazioni marittime, tanto da quelle dei marinari, quanto da quelle degli ufficiali, che insistono perchè questi loro interessi siano tutelati; *et de hoc satis.*

Un altro grave interesse del personale è quello, che concerne l'assunzione del personale per i servizi di Stato. Io qui non

posso tacere che non mi fece buona impressione la disposizione dell'attuale disegno di legge, in forza della quale dovrebbe essere assunto dal personale della riserva navale... (*Interruzioni*).

Mi pare che si dica questo, se ho letto bene, e se la memoria non mi inganna, almeno per i capitani... (*Interruzioni*).

Si parla di preferenza, lo comprendo; ma, se si trova tanto personale, quanto è necessario...

AUBRY, *sottosegretario di Stato per la marina*. Non lo troverete.

CELESIA. Si tratta dopo tutto di 10 o 12 capitani; il personale della marina mercantile resterà escluso, e ciò non è giusto.

Ripeto che a me sembra che si dovrebbe trovare il modo di fare un equo riparto. Si dovrebbe stabilire che una parte di questi posti fosse riservata alla riserva navale, e una parte alla marina mercantile.

Ma, onorevoli colleghi, forse che il nostro personale della marina mercantile, forse che gli ufficiali di coperta e di macchina non danno tutti i giorni delle ottime prove di sé? Forse che non hanno nei momenti più disastrosi per la nostra marina fatto sacrifici essi stessi?

Giacchè ora si presenta questa buona occasione di migliorare in qualche parte la condizione loro, noi dobbiamo senz'altro escluderli? La cosa non mi parrebbe nè giusta, nè equa, e a me consta che buona impressione non ha fatto nella classe marinara. Io quindi mi auguro che il ministro accetti almeno un emendamento in questo senso: che questi posti vengano ripartiti, che qualche cosa si dia anche alla marina mercantile.

Un'altra raccomandazione, onorevole ministro, della quale, se mai, parleremo poi con maggiore ampiezza sugli articoli, è questa: ho visto nel vostro progetto (naturalmente, parlando della marina mercantile, io intendevo riferirmi tanto al personale di macchina, quanto a quello di coperta) che per il personale di macchina c'è l'obbligo assoluto che debba essere della riserva; ciò non mi sembra nè equo, nè opportuno per il servizio. In sostanza per un cinquanta per cento voi avrete delle persone, che per età e per condizioni fisiche saranno inferiori a quelle della marina mercantile. Vedete che non voglio troppo; chiedo che sia dato un poco per uno. A questo io limito la mia proposta.

Un'altra considerazione è questa: nel ca-

pitolato d'oneri all'articolo 84 si parla di assicurare il personale, adibito ai servizi sovvenzionati, presso la Cassa Nazionale di previdenza...

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. In proposito ho un emendamento da presentare.

CELESIA. Allora ne parleremo sull'emendamento.

Vengo all'ultima parte di queste mie brevi osservazioni. (*Interruzione del deputato Nuvoloni*).

Troppo lunghe? Abbia pazienza!

NUVOLONI. No, anzi assennatissime!

CELESIA. Voglio portare qualche modestissima considerazione sopra il sistema suggerito dalla Commissione reale, seguito da due progetti ministeriali e dalla Commissione parlamentare, il sistema cioè delle aste per l'aggiudicazione dei servizi marittimi. Dico il vero, date le condizioni attuali della nostra marina mercantile, dove così poca è la forza viva combattente, dove così pochi sono gli enti che possono seriamente aspirare a questi servizi marittimi, io avrei preferito un altro sistema ed a questa mia preferenza credo di trovare tacitamente un pochino assenziente o, almeno, non del tutto dissenziente, la Commissione parlamentare, laddove essa, con molta opportunità, osserva che pochi saranno gli armatori che potranno adire a queste gare, e che perciò sarebbe augurabile che sorgesse una forte e potente compagnia che tutti questi servizi raggruppasse. Ad ogni modo, dato il momento che corre, dato che una proposta di questo genere viene presentata alla Camera, confortata da tanta autorità di uomini, di nomi e di dati, non sarò io quello che vorrò in modo assoluto oppormi. Giacchè è sembrato che il sistema delle aste sia quello che maggiormente possa tutelare gli interessi dello Stato, giacchè questo sistema oggi viene delineato e portato alla discussione, giacchè abbiamo il consenso di tutti i nostri maggiori uomini, io pure mi arrendo e dico: tentiamolo con un pochino più di parsimonia di quella che non sia portata dall'articolo 17 del vostro disegno di legge. In esso è detto che le aste si debbono tentare entro un mese dall'approvazione della legge.

« Se tutti i gruppi non rimanessero deliberati, trascorsi due mesi dalla diserzione, qualora il Governo non possa concedere tutte le linee di cui all'elenco allegato B, esso inviterà gli assuntori dei vari gruppi, esclusi quelli dei gruppi 13, 14, 15, 16 e 17

(che sono cioè le linee oceaniche) a ripartirsi fra loro le linee non concesse od almeno quelle interne del Mediterraneo, ferme restando le condizioni prescritte per legge ».

Quindi, o le aste riescono tutte, e allora lo scopo è raggiunto col fruttifero ed utile impiego dei mezzi del Governo, perchè io ritengo che sarebbero bene spese le nostre sovvenzioni ed i nostri milioni, se per la somma preventiva noi potessimo avere tutti i servizi preventivati.

Se non tutti i servizi vengono aggiudicati, si stabilisce obbligo in coloro che hanno assunto alcuni servizi, di assumersi anche gli altri gruppi interni del Mediterraneo che rimanessero non appaltati. Se costoro rifiutano, il Governo ha il diritto di annullare le aste e, come dice il comma *g* dell'articolo, « di mutare la composizione dei gruppi procedendo subito a nuove aste ».

Ecco, onorevoli colleghi, dove io mi fermerei. Se il primo esperimento dell'asta ha dato risultati negativi, se sono rimasti non assegnati taluni dei gruppi, segno è che non vi sono fondate speranze che si possa in avvenire trovare chi, alle condizioni prescritte, voglia a lire queste aste.

Quindi probabilità grandissima che anche la seconda asta vada deserta; viceversa, inconveniente massimo, che noi restiamo ancora nella indecisione chissà per quanto tempo.

L'onorevole ministro, molto opportunamente, allorchando si trattò della sospensiva, ricordava come le convenzioni attuali vadano a scadere nel giugno 1910. Ora, se noi perdiamo ancora tempo a gingillarci in aste di esito così dubbio, è prevedibile che arriveremo al 1910, e le aste non saranno ancora finite.

Quindi proporrei che il sistema delle aste si arrestasse a questo primo esperimento. Una volta tenute queste e non riuscita l'aggiudicazione di tutte le linee, facoltà nel Governo di annullare le aste riuscite, facoltà a lui (se non scritta nella legge, tacita ed intesa) di intraprendere la via, a mio modo di vedere, più semplice e piana delle trattative private.

Allorchando, onorevoli colleghi, stia a difesa delle intenzioni nostre l'esperimento non riuscito delle aste, per quale ragione prolungare ancora gli esperimenti? Perchè non affidarci alla serietà, alla discrezione, al volere del Governo per avere, a mio modo di vedere, nella trattativa privata maggiori armi di quelle che non si possano avere nelle aste non riuscite? Perchè è probabile che

in queste trattative private molte di quelle notizie, che l'onorevole Commissione sui servizi marittimi lamentò di non potere avere dalle Compagnie esercenti attualmente le linee, è probabile che nelle trattative private o per una via o per l'altra il Governo riesca ad averle.

Quindi, non riusciti questi esperimenti, si passi a contrattazioni; si portino poi alla Camera, che dovrà approvarle, ed allora gli eventuali danni che l'erario potrà avere, dal mancato esperimento dell'asta, saranno compensati da altri vantaggi. O sorgerà la potente compagnia che abbia la forza di concentrare in sé tutti i servizi marittimi, ed allora avremo un organismo in Italia gareggiante con i più potenti organismi navali del mondo; o sotto la guida del Governo abilmente illuminato dal suo corpo di ispettori e padrone sempre delle tariffe (perchè questo è il punto sopra il quale io non vorrei che mai si transigesse), sotto la guida del Governo si formeranno dei consorzi potenti tra le varie compagnie che non si fossero potute riunire in una sola.

Ma ad ogni modo si ottenga unità di intenti, solidarietà di organismi, disciplina, e riunione sotto la guida del Governo accentratore e direttore di tutte queste forze; ed allora cominceremo a seguire sul serio e nella via pratica gli esempi che ci danno la Germania e le altre nazioni più potenti sul mare.

Allora sì noi potremo costituire organismi forti, disciplinati, sopra i quali il Governo abbia sempre l'assoluta padronanza nel senso che sia l'unico padrone delle tariffe e quindi possa impedire quello che è avvenuto nel passato, che talvolta le compagnie sovvenzionate aiutassero anche il commercio estero a danno del commercio italiano. (*Bene!*)

Quando, mantenendo l'assoluta padronanza delle tariffe il Governo sia riuscito a concentrare attorno a sé tutte le forze vive della marina mercantile italiana, io ritengo che un avvenire migliore potrà sperarsi per i nostri commerci e per la nostra marina.

Io credo che veramente allora l'anima marinara del popolo italiano, che non è mai morta, anche nei momenti più tristi attraversati dalla marina nostra, potrà sul serio sentirsi rinascere.

Quest'anima marinara, che non bastarono ad uccidere nè le sconfitte militari, nè i periodi più tristi dell'economia nazionale, rinascerà a nuova vita e noi potremo veramente sperare che le industrie e i com-

merci italiani avranno allora nella marina italiana una efficace protettrice, una efficace alleata. Noi potremo allora sperare che tutti i nuclei della nostra immensa e forte emigrazione si sentiranno più fortemente riuniti alla patria italiana, e potremo essere certi che ancora una volta nel mondo la marina italiana sarà la più efficace tutrice del nostro nome e della nostra civiltà. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di presentare un disegno di legge.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge: « Approvazione della convenzione 23 giugno 1907 per la concessione della ferrovia Volterra Saline-Volterra Città ed autorizzazione all'esercizio della medesima da parte della Direzione delle ferrovie dello Stato; conversione in legge del regio decreto 21 luglio 1907, n. 386, che approvò la convenzione dell'11 stesso mese per la cessione alla Società nazionale di ferrovie e tramvie dell'esercizio della linea Brescia-Iseo ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato e distribuito.

Si riprende la discussione sul disegno di legge relativo alle convenzioni marittime.

PRESIDENTE. Seguendo nella discussione, ha facoltà di parlare l'onorevole Capece-Minutolo.

CAPECE-MINUTOLO. L'argomento che siamo chiamati a trattare è argomento di eccezionale importanza per tutti. In breve spazio di tempo la Camera è stata chiamata a risolvere due imponenti problemi della nostra vita nazionale: il primo, quello ferroviario, in occasione del quale la Camera italiana ha dato veramente prova del suo coraggio e della sua audacia (dappoi ché in un giorno solo ha votato un miliardo per dare assetto al nostro servizio ferroviario), l'altro, è il presente problema, l'ordinamento cioè dei nostri servizi postali e commerciali marittimi.

Ora io credo che questo argomento sia anche più importante del primo, perchè se per quello si trattava di risolvere la que-

stione delle nostre comunicazioni interne, qui invece si tratta di risolvere la questione delle nostre comunicazioni con tutto il mondo.

L'onorevole Teso diceva che la merce deve seguire la bandiera; ebbene, o signori, la Germania ha risolto il suo problema della marina mercantile lanciando le sue navi su tutti i mari del mondo per creare nuovi centri di commercio e d'industria.

L'onorevole ed illustre relatore dice nella sua relazione: « La protezione della marina mercantile, consigliata da un complesso di interessi economici, è per l'Italia un dovere politico e sociale ». La Commissione reale ha fatto un lavoro di primo ordine e di eccezionale importanza sotto tutti i rapporti; ma purtroppo da quel lavoro risulta un'assai triste constatazione per noi, che cioè le condizioni della nostra marina mercantile sono assai inferiori a quelle di tutte le marine del mondo o per lo meno di tutte le marine dei paesi più civili ed evoluti...

Una voce. Anche di quella della Spagna.

CAPECE-MINUTOLO. Anche a quelle della Spagna. Ma io mi domando: visto che questo problema della marina mercantile interessa ormai tutta la nazione, perchè noi non abbiamo contemporaneamente discusso della riforma della marina mercantile insieme alle convenzioni marittime, in modo che il paese potesse avere davanti a sé il quadro reale delle condizioni della nostra marina mercantile?

Ma, o signori, l'onorevole Teso, l'onorevole Zaccagnino, l'onorevole Celesia, tutti hanno domandato che n'è di questa povera dimenticata e di questa povera abbandonata che è la marina mercantile; essa dipende da troppi Ministeri e però non può avere una vita propria ed indipendente; essa anche dipende dal Ministero dei lavori pubblici e da quello delle poste.

L'onorevole Fiamberti presentò alla Camera un ordine del giorno in questo senso ed era firmato da 56 deputati; l'onorevole Canevaro ne presentò uno in Senato nello stesso senso, ed il ministro della marina lo accolse come raccomandazione con la condizione però che entro un anno si desse una risposta concreta al paese che questa riforma attende...

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Sempre come raccomandazione però.

CAPECE-MINUTOLO. Ma entro un anno si doveva dare una risposta, onorevole ministro.

In Russia esiste il Ministero delle comunicazioni e durante la guerra russo giapponese i giapponesi non avevano contato sulla potenzialità logistica della ferrovia transiberiana, mentre questa ferrovia diede ottimi risultati appunto perchè dipendeva dal Ministero delle comunicazioni che aveva tutto previsto e tutto organizzato.

Del resto è inutile che io stia a intrattenere la Camera sui vantaggi enormi dell'unicità di indirizzo sia per le tariffe, sia per l'interesse generale in qualunque evenienza in pace ed in guerra.

La Commissione reale e la Commissione parlamentare hanno constatato dolorosamente che tutti i sacrifici fatti da noi per dar vita alla marina mercantile non hanno dato i risultati che noi ci attendevamo: ma si pensi che noi per trasportare il carbone necessario per le ferrovie (e si tratta di 2 milioni di tonnellate mentre sono 7 milioni di tonnellate quelle occorrenti per il consumo generale del Paese, il che rappresenta una somma complessiva di 74 milioni di lire) non abbiamo che pochi *cargo-boats* appartenenti alla ditta Raggio e nulla più!

Ora, a questo proposito, permettetemi che io tratti per un istante la questione ora accennata dall'onorevole Celesia: la questione dell'emigrazione. Cerchiamo di proteggere la nostra bandiera, per quanto riguarda l'emigrazione.

Io credo che noi potremmo creare facilitazioni e risolvere un duplice problema; il primo: rendere l'emigrazione temporanea e non permanente; il secondo: proteggere la bandiera nazionale.

Ora noi diamo a tutti i congressisti che vengono in Italia, non per un congresso, ma per visitare il nostro paese, il 75 per cento di riduzione sulle nostre ferrovie: e perchè non accordiamo il 75 per cento di riduzione a colui che da un centro qualsiasi della Basilicata o della Calabria, voglia andare fino al porto d'imbarco, a condizione che il nostro emigrante s'imbarchi sui nostri piroscafi?

Ed allora, creando il biglietto di andata e ritorno, noi potremmo avere (da un conto che ho fatto e che per non annoiare la Camera non dirò) che quegli che paga 318 lire complessivamente per andata e ritorno, da un punto medio (prendiamo Cosenza), ne pagherebbe 210.

Moltiplicate questo risultato per una famiglia di 4 o 5 persone, e vedrete che l'economia sarebbe sensibile e potremmo risolvere, almeno in parte, i due problemi,

della temporaneità dell'emigrazione e della protezione della nostra bandiera.

Ma la nostra bontà è arrivata al punto, che noi abbiamo dato perfino la patente di vettore alla *Compagnie des Transports Maritimes de la Havre*: in questo modo abbiamo aperto i nostri porti a tutte le Compagnie estere le quali si trovano, per ragioni che la Camera conosce perfettamente, in condizioni assai diverse dalle nostre, in condizioni migliori, al punto, che la nostra bandiera è completamente trascurata.

Ma adesso tratterò brevemente e modestamente, sopra tutto, del servizio di Stato. Il nostro relatore dice: volete fare il servizio di Stato, per avvicinare, per stringere più l'unità economica del paese?

Io non sono contrario all'esercizio di Stato; ma le Compagnie non avrebbero potuto stringere economicamente il paese, nello stesso modo come potrebbe fare l'esercizio di Stato?

Io credo di sì.

L'onorevole relatore dice: non prendete l'esempio della Francia e dell'Inghilterra. Io voglio prenderlo.

Cinquant'anni fa l'Inghilterra e la Francia quando non avevano una marina mercantile provarono l'esercizio di Stato: ma subito sorse l'industria privata, ed Inghilterra e Francia furono felici di affidare all'iniziativa privata le linee internazionali.

Ma la relazione dice: oggi vi sono molte Compagnie che fanno il passaggio della Manica, ed in concorrenza fra loro; ed allora è spiegabile che facciano il servizio cumulativo con l'esercizio di Stato.

Ma io non sono contrario all'esperimento; ed esprimo l'augurio che riesca bene, purchè si largheggi nello stesso modo con le linee lontane.

Ora mi tratterò solo su due linee: quella dell'Estremo Oriente e quella dell'Egitto. Pel Consiglio di amministrazione si parlò di un impiegato delle poste.

In verità, capisco che il direttore della marina mercantile faccia parte di questo Consiglio d'amministrazione...

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Sarà presentato un emendamento.

CAPECE-MINUTOLO. Sono lieto di apprendere questo che ignoravo. Appunto io dicevo: mi pare che un impiegato delle poste non possa avere quella competenza che occorre, per organizzare una amministrazione; competenza che deve avere un industriale od un commerciante, sopra tutte le altre cose.

Ma ora l'onorevole ministro mi dice che c'è un emendamento in proposito e che egli accetta: se è in questo senso, allora sta bene. A proposito delle costruzioni poi si dice: per tutelarsi contro la possibile coalizione degli industriali noi fissiamo il cinque per cento.

Desidero sapere chi ha pensato a questo cinque per cento, così tassativamente, quando si pensa che il carbone per essere trasportato da lontano costa anche il dieci per cento di più per mare che per essere trasportato per terra; quando si pensi alle condizioni, per esempio, dell'industria in Inghilterra, dove c'è la specializzazione della mano d'opera, dove c'è la materia prima, dove ci sono tanti stabilimenti industriali e via dicendo.

Eppoi non si può dire che la mano d'opera in Italia sia a buon mercato, oggi: disgraziatamente vediamo ogni giorno così nel sud, come nel nord che il costo della mano d'opera cresce in modo assai impressionante per noi, sia per l'agricoltura, sia per l'industria; eppoi si potranno costruire tante navi quante saranno necessarie in così breve spazio di tempo. Ma in Italia io credo che ci vogliono almeno un paio di anni; e potremo costruire tanti piroscafi in così breve tempo?

In Inghilterra per costruire una nave di 10 mila tonnellate ci vogliono 10 mesi; da noi due anni. E così proteggeremo l'industria nazionale!

A proposito del personale dirigente l'onorevole Celesia ha trattato la questione di suscettibilità per gli ufficiali della marina mercantile. Perchè voi obbligate a questa gente di studiare nei nostri istituti per conseguire una patente e poi al momento di affidare loro un comando importante, voi dite: no, prendiamo piuttosto gli ufficiali che sono in posizione ausiliaria; e nell'annuario voi non trovate otto ufficiali che possono fare questo servizio perchè dite: purchè abbiano comandato una nave. Ma bisogna stabilire: nave o torpediniera? Perchè se è torpediniera, io non credo che quegli ufficiali possono poi con competenza ed autorità dirigere un piroscafo così importante... (*Commenti*).

Ed ora passerò a parlare di una linea della quale specialmente mi interessa per l'Estremo oriente e l'Egitto.

Evidentemente agli onorevoli colleghi non sfuggirà la grande importanza che la Cina ha nel mondo civile. Schanghai diventa sempre più il centro di approvvigionamento

della immensa vallata del Jangsee, un fiume percorso da tutte le Compagnie del mondo. La Cina si risveglia; l'Imperatore promette riforme, e questo popolo di 450 milioni deve seriamente impensierire l'Europa, dappoi- ché un pregiudizio religioso che vi era in Cina non permetteva di scavare le terre, ed oggi invece miniere di ferro, di carbone, di argento, d'oro e di rame, vengono fuori ed il commercio di quella parte del mondo si accentua ogni giorno di più.

Ebbene, la Commissione ha studiato con molto amore questa questione ed ha dimostrato l'importanza di questa linea; però io mi permetterò di fare osservare che quella classe unica che deve rassomigliare piuttosto alla seconda che alla prima non mi pare che rispecchi le condizioni floride in cui si trova l'Italia e noi ci impegniamo per venti anni; con una nave di 7 mila tonnellate, che fila 12 miglia all'ora, di una sola classe; mentre le compagnie di navigazione inglesi, francesi, tedesche e giapponesi, hanno costruito ultimamente piroscafi magnifici di tredici mila tonnellate che filano già 12 miglia all'ora, ora il nostro tipo di nave non mi pare che porterebbe lontano l'espressione della nostra ricchezza ed agiatezza; tanto più che l'onorevole relatore stesso dice che la nostra condizione finanziaria è florida, ebbene, mettiamo le classi come tutte le altre Compagnie del mondo e non portiamo in giro questa nostra miseria.

In quanto alla comunicazione con l'Egitto io non sono d'accordo con l'onorevole Celesia, perchè egli non vorrebbe trasportare dall'Egitto quel pubblico di lusso per la quale questa linea è proprio indicata; e la Commissione reale anzi diceva: linea celere per l'Egitto, e proponeva 20 miglia perchè con 20 miglia evidentemente si può far concorrenza alle altre linee, le quali appunto filano 20 e più miglia all'ora. L'onorevole relatore diceva nella sua relazione che ora tutte le Compagnie sovvenzionate non filano più che 16 o 17 miglia.

In questi giorni, proprio mentre parliamo, si è formata la grande compagnia Egyptian-Mail con piroscafi di dodicimila tonnellate che percorrono 22 miglia all'ora.

Bisogna pensare che al Cairo vi sono 25 mila italiani, i quali in estate vengono sempre verso l'Italia e si fermano a Napoli ed a Napoli prendono imbarco per andare nel centro di Europa. Quindi mi permetterò di proporre a questo proposito un emendamento perchè venga portato a 20

miglia, come diceva la Commissione reale, perchè noi ci leghiamo per venti anni, a questo bisogna pensare, ed in venti anni chi sa quanti progressi potranno avverarsi!

A proposito poi della linea Palermo-Napoli il Consiglio comunale di Napoli si è occupato in questi giorni della questione ed ha espresso il desiderio di avere, anzichè un piroscafo al giorno, che mi pare faccia 17 o 18 miglia all'ora, piuttosto due di più piccolo tonnello, e anche con minore velocità. E credo che in questo senso l'onorevole Salvia presenterà un ordine del giorno. (*Interruzione del deputato Di Sant'Onofrio*).

Onorevoli colleghi, in Inghilterra si sono spesi 74 milioni per la costruzione di due magnifici piroscafi, la « Mauritania » e la « Lusitania » e per questi due piroscafi il Governo inglese ha prestato lui i danari all'uno per cento.

Quando pensiamo che il « Kaiser-Wilhelm » costa mezzo milione per ogni viaggio che fa attraverso all'Atlantico, dobbiamo dire che, di fronte a tutto questo, l'Italia non fa abbastanza per migliorare le condizioni della sua marina mercantile, ed in questo senso siamo tutti d'accordo.

Ma ha pensato la Commissione alla concorrenza che potrebbero fare le linee private all'esercizio di Stato per quei porti toccati dall'esercizio di Stato, come Palermo, Messina, Golfo Aranci e via dicendo? Evidentemente lì si stabilirà il massimo, ma la concorrenza si fa col minimo, ed io credo che potrebbe danneggiare il servizio di Stato una concorrenza delle altre Compagnie, per toglierne i buoni effetti e per fare che l'esperimento non riesca.

Ad ogni modo, io termino le mie poche parole come ho cominciato.

Se noi abbiamo fatto dei grandi sacrifici per le nostre ferrovie, dobbiamo essere coraggiosi ed audaci per migliorare le condizioni della nostra marina mercantile e far sì che le nostre navi, che vanno nei lontani punti della terra, non portino soltanto la nostra bandiera, ma dimostrino che su questa terra d'Italia vive un popolo che lavora, che produce e che spera nel suo avvenire. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Spetta di parlare all'onorevole Di Stefano.

Non è presente; perde l'iscrizione.

L'onorevole Strigari... Non è presente, perde l'iscrizione.

L'onorevole Nitti nemmeno è presente, perde anch'egli la sua iscrizione.

L'onorevole Orlando Salvatore non è presente, perde anche la sua iscrizione.

L'onorevole Chimienti ha facoltà di parlare.

CHIMIENTI. Onorevole Presidente, credo che stante l'ora tarda...

PRESIDENTE. Ma non sono ancora le sei e mezzo!

CHIMIENTI. Se permette, parlerei domani.

PRESIDENTE. La Camera l'altro giorno deliberò di protrarre le sue sedute fino alle sette; e che nessun oratore potesse rifiutarsi a parlare, se non fossero le sei e mezzo; e ora non sono che le sei e un quarto.

CHIMIENTI. Non avrei che un quarto d'ora per parlare. Se avesse la bontà di interrogare la Camera...

PRESIDENTE. La Camera sta attenta...

CHIMIENTI. La pregherei, onorevole Presidente, di interrogare la Camera, anche perchè l'attenzione al discorso così poderoso dell'onorevole Capece è stata tanta che poca potrebbe rimanerne per il modesto discorso mio.

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Allora vuol rinunciare, onorevole Chimienti, a favore dell'onorevole Nuvoioni, il quale viene subite dopo di lei? NUVOLONI. Rinunzio.

CHIMIENTI. Allora, onorevole Presidente, se ella crede e la Camera vuole, io parlerò; vuol dire che la Camera ci guadagnerà, poichè restringerò...

PRESIDENTE. Onorevole Chimienti, io debbo eseguire appunto le deliberazioni della Camera. Sono ventitrè gli oratori iscritti nella discussione generale; poi sulle tabelle vi sono altri iscritti; altri sui capitoli, ed altri ancora sugli articoli.

CHIMIENTI. Sono circa le 18.25. (*Si ride*). Mi pare proprio che si potrebbe rimettere a domani...

Voci. A domani, a domani!

CHIMIENTI. La Camera viene in mio soccorso... (*Si ride*). Però, se ella crede, onorevole Presidente, parlerò; qualora non voglia interrogare la Camera...

PRESIDENTE. Ma a questo modo io tutti i giorni dovrei interrogare la Camera!

CHIMIENTI. Ma non si è data forse mai la combinazione, così drammatica, che proprio io debba incominciare il mio discorso alle sei e mezzo, meno pochi minuti!

PRESIDENTE. Staremo qui fino alle otto, se sarà necessario...

Voci. A domani, a domani!

Altre voci. Parli, parli!

CHIMIANTI. Nelle condizioni in cui si trova la Camera in questo momento rinunzio a parlare, se ella crede, onorevole Presidente...

PRESIDENTE. Onorevole Nuvoloni, ha facoltà di parlare.

NUVOLONI. Parlerò sugli articoli.

PRESIDENTE. Onorevole Lucifero Alfonso...

(Non è presente).

Onorevole Cavagnari...

CAVAGNARI. Ho già parlato, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Majorana Giuseppe...

MAJORANA GIUSEPPE. Onorevole Presidente, io ero il quindicesimo iscritto; non potevo quindi aspettarmi di dover parlare ora, come terzo.

Domando di parlare domani, ovvero ci rinunzio...

PRESIDENTE. Tornerà ad iscriversi: frattanto io la cancello.

Onorevole Carboni-Boj...

CARBONI-BOJ. Ci rinunzio!

PRESIDENTE. Onorevole Astengo?

(Non è presente).

Onorevole Dal Verme?

(Non è presente).

Onorevole Giordano-Apostoli?

GIORDANO-APOSTOLI. Ci rinunzio!

PRESIDENTE. Onorevole Marinuzzi?

(Non è presente).

Onorevole Bolognese?

(Non è presente).

Onorevole Lucifero Alfredo?

(Non è presente).

Onorevole De Felice-Giuffrida?

DE FELICE-GIUFFRIDA. Mi sono iscritto adesso; ma per parlare dopo di aver sentito quello che avrebbero detto gli altri oratori, naturalmente... (Si ride).

PRESIDENTE. Onorevole Salvia?

(Non è presente).

Dunque tutti gli oratori che erano iscritti hanno perduto le loro iscrizioni!

Onorevole ministro delle poste e telegrafi crede di parlare ora?

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Ella, onorevole Presidente, intende bene che io non posso parlare senza aver prima inteso gli altri oratori.

PANTANO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

PANTANO. Onorevole Presidente, vorrei proprio fare appello alla sua equanimità. È questo un argomento di importanza altissima, che investe tutta quanta l'economia nazionale. Molti degli oratori iscritti non potevano davvero supporre che oggi si sarebbe arrivati alla fine della discussione; e, dato lo spettacolo che vi è stato della fuga generale degli oratori, francamente mi pare che ne andrebbe di mezzo la dignità del Parlamento; per ciò faccio vivo appello all'onorevole Presidente perchè, sorpassando sull'incidente di oggi che ha sorpreso gli oratori, rimetta la discussione a domani; e da domani in poi sia anche severissimo. (Interruzioni — Commenti).

PRESIDENTE. Senta, onorevole Pantano: ella fa appello alla mia equanimità; ma proprio non ne è il caso, perchè io non ho inteso di menomare il diritto di alcuno. Questa lista di oratori avrà almeno sei o sette giorni di vita, e tutti sapevano che oggi si cominciava questa discussione. La cancellazione dalla lista non toglie il diritto ad alcuno, perchè la discussione generale non è chiusa, e questa sera stessa, se vogliono, si possono iscrivere tutti di nuovo; ma io dovevo fare il mio dovere. La Camera ha deliberato di protrarre le sedute sino alle sette, e che nessuno possa rifiutarsi a parlare sino alle sei e mezzo, quindi io debbo essere il primo a far rispettare tale deliberazione. (Benissimo!)

L'onorevole ministro delle poste e telegrafi potrà, se vuole, parlare domani.

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Non mi pare che sarebbe conveniente che parlassi prima che la discussione fosse esaurita.

PRESIDENTE. Sta bene.

Risultamento dalla votazione segreta.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultato della votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Rendiconto generale consuntivo della Amministrazione dello Stato per l'esercizio 1903-904.

Presenti e votanti . . .	218
Maggioranza	110
Voti favorevoli . . .	189
Voti contrari	29

(La Camera approva).

Rendiconto generale consuntivo della Amministrazione dello Stato per l'esercizio 1904-905.

Presenti e votanti . . .	218
Maggioranza	110
Voti favorevoli	192
Voti contrari	26

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abignente — Abozzi — Agnesi — Aguglia — Albasini — Albicini — Alessio Giovanni — Alessio Giulio — Aprile — Arigò — Arlotta — Aroldi — Artom — Aubry.

Baranello — Barnabei — Barzilai — Benaglio — Bergamasco — Bertesi — Bertetti — Bertolini — Bettolo — Bianchi Emilio — Bianchi Leonardo — Bianchini — Bissolati — Bolognese — Bona — Borghese — Borsarelli — Boselli — Botteri — Brizzolesi.

Calissano — Canevari — Cao-Pinna — Capaldo — Capece-Minutolo — Caputi — Carboni-Boj — Carcano — Carmine — Carnazza — Cassuto — Castiglioni — Cavaignari — Celesia — Celli — Cerulli — Chiapusso — Chimienti — Chimirri — Ciccarelli — Cimati — Cirmeni — Cocco-Ortu — Codacci-Pisanelli — Cornaggia — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Curioni — Cuzzi.

D'Alì — D'Alife — Daneo — Danieli — Dari — De Amicis — De Asarta — De Bellis — De Felice Giuffrida — De Genaro — Del Balzo — Dell'Arenella — De Marinis — De Michele-Ferrantelli — De Nava — De Novellis — De Riseis — De Stefani Carlo — De Tilla — Di Lorenzo — Di Rudini Antonio — Di Rudini Carlo — Di Sant'Onofrio.

Facta — Faelli — Falconi Nicola — Falletti — Fani — Faranda — Fasce — Ferrarini — Ferraris Carlo — Ferri Enrico — Fili-Astolfone — Finocchiaro-Aprile — Fortis — Francica-Nava — Fulci Nicolò — Fusinato.

Galletti — Gallini Carlo — Gattorno — Gavazzi — Giardina — Giordano Apostoli — Giovagnoli — Giovanelli — Giuliani — Giunti — Grassi-Voces — Greppi — Gualtieri — Guastavino — Gucci-Boschi — Guerci — Guicciardini.

Lacava — Leali — Libertini Gesualdo — Libertini Pasquale — Loero — Lucca — Lucernari — Lucifero Alfonso — Luzzatti Luigi — Luzzatto Arturo.

Majorana Giuseppe — Malcangi — Ma-

raini Clemente — Maraini Emilio — Marcellino — Maresca — Marinuzzi — Marsengo — Bastia — Masciantonio — Masi — Masselli — Mauri — Mazziotti — Mazzitelli — Meardi — Medici — Mezzanotte — Miliani — Montagna — Montauti — Morando — Morgari — Moschini.

Negri de Salvi — Nuvoloni.

Orioles — Orlando Salvatore — Ottavi.

Pala — Pantano — Papadopoli — Pascale — Pasqualino-Vassallo — Pavia — Pavoncelli — Pellecchi — Pinchia — Pini — Pinna — Poggi — Pompilj — Pozzo Marco — Pugliese.

Reggio — Ridola — Rienzi — Rizza Evangelista — Rizzone — Rondani — Rosselli — Rossi Enrico — Rossi Luigi — Rossi Teofilo — Rota Francesco — Rubini.

Sacchi — Salvia — Sanarelli — Santeliquido — Saporito — Scaglione — Scaramella-Manetti — Scellingo — Schanzer — Scoriarini Coppola — Serristori — Sili — Sinibaldi — Solimbergo — Solinas-Apostoli — Sonnino — Soulier — Squitti.

Talamo — Taroni — Tecchio — Teso — Todeschini — Torlonia Giovanni — Torrigiani — Turati — Turco.

Valle Gregorio — Valli Eugenio — Valone — Vicini — Visocchi.

Weil-Weiss.

Zaccagnino.

Sono in congedo:

Abbruzzese.

Bernini — Buccelli.

Calleri — Cimorelli — Cocuzza — Compans — Cornalba — Costa Andrea.

D'Aronco — De Andreis — De Luca Paolo Anania.

Felissent — Florena — Fulci Ludovico.

Galimberti — Ginori-Conti — Goglio.

Larizza — Leone.

Majorana Angelo — Melli — Morelli Enrico.

Romanin-Jacur — Romussi — Ronchetti — Rossi Gaetano — Ruffo.

Scalini — Stoppato.

Torlonia Leopoldo.

Sono ammalati:

Arnaboldi.

Bacelli Guido — Ballarini — Bonacossa — Bottacchi.

Carugati — Centurini.

Di Cambiano.

Furnari.
Graffagni.
Lazzaro.
Molmenti.
Orsini-Baroni.
Pescetti.
Suardi.
Ventura.

Sono assenti per ufficio pubblico:

Lucifero Alfredo.

Presentazione di emendamenti al disegno di legge relativo alle convenzioni marittime.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Mi onoro di presentare alla Camera alcuni emendamenti al disegno di legge che ora si discute, concordati con la Commissione.

PRESIDENTE. Oltre il testo concordato ?

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Sì, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro di questa presentazione e comunico alla Camera che il Governo presenta dodici emendamenti al disegno di legge che stiamo discutendo.

Saranno stampati e distribuiti.

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Podestà ha facoltà di presentare una relazione.

PODESTA'. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Curioni, per ingiurie.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Interrogazioni e interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e della interpellanza pervenute alla Presidenza.

PAVIA, *segretario, legge:*

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, onde conoscere i motivi che determinano la sistematica, lunghissima giacenza di merci destinate all'esportazione ed all'interno, sui piani ca-

ricatori di molte stazioni ferroviarie e segnatamente di quelle di Canelli e di Mombaruzzo.

« Buccelli ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non creda conveniente far modificare l'orario sulla linea Alessandria-Cavallermaggiore, aumentando un treno al mattino, che partendo da Alessandria giunga a Nizza, alternando fra il treno numero 1153 in partenza alle 5.10 e quello numero 2187 in partenza alle 10.55.

« Buccelli ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare contro il professore D'Asdia, direttore della scuola normale maschile di Messina, in seguito agli scandali da lui commessi in quella città, come in tutte le altre in cui ha insignato.

« Faranda ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia e dei culti, se ritenga compatibile col decoro e con l'austerità della giustizia, che da parte di funzionari di pubblica sicurezza e delle stesse autorità politiche, si cerchi di coartare la libertà di cittadini magistrati e di opprimerli, offenderli e influenzarli a danno della giustizia e a favore dei rei.

« Aroldi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere, se non creda, oramai, improrogabile il riparo alle normali deficienze della Direzione ferroviaria di Verona, la quale, per settimane e settimane, rende assolutamente impossibile, il transito di parecchie migliaia di quintali di grano, di concimi chimici e di zucchero, mancando affatto i vagoni sulla linea Badia, Lendinara, Costa e Fratta, con danno rilevante degli agricoltori, dei compratori e dello stesso mercato di consumo.

« Valli Eugenio ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se, in vista dei gravi dissensi manifestatisi sulla efficacia dei nuovi lavori progettati pel porto di Catania, non creda di fare riesaminare i progetti medesimi anche col concorso della Commissione locale.

« Carnazza ».

« Il sottoscritto interroga l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio, sulle ragioni per le quali si ritarda il conferimento dei premi per l'anno decorso alle Cooperative agrumarie, costituite in virtù della legge 1903, fra le quali va segnalata la Citrica Sicula di Palermo.

« Enrico Rossi ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro dell'interno, sulla necessità di mantenere normali i quadri delle stazioni di carabinieri in provincia di Catania, in rapporto alla pubblica sicurezza di essa provincia.

« Grassi-Voces ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro delle finanze, per sapere se di fronte ai nuovi e vari attacchi che dalle Agenzie delle imposte si muovono alle piccole cooperative coll'uso insistente di tassazioni vessatorie e ingiuste, a carico specialmente delle Cantine sociali come delle Unioni e delle Casse rurali, non ritenga doveroso prendere solleciti provvedimenti per richiamare gli agenti ad una migliore applicazione delle disposizioni in vigore, e non creda giunto il momento di prendere l'iniziativa per disciplinare in un preciso e completo corpo di legge il trattamento tributario della cooperazione con seri intenti di progresso popolare.

« Mauri ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio, per sapere quale è la ragione per cui si ritarda l'impianto dei campi dimostrativi in Calabria, stabiliti dalla legge su quella Regione, e se il ritardo dipende dagli insufficienti stanziamenti previsti dalla legge stessa, e quali i provvedimenti che egli creda di adottare.

« Scaglione. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro degli affari esteri per conoscere quale sia il suo pensiero intorno ad un vagheggiato progetto di colonizzazione all'estero, attingendo i mezzi necessari per attuarlo al fondo della emigrazione; e per sapere se non creda che in qualunque caso di impiego straordinario di denaro del fondo suddetto debba intervenire l'approvazione del Parlamento.

« Montagna ».

« I sottoscritti interrogano il ministro della guerra su i provvedimenti presi contro il maggiore Giovannetti.

« Antolisei, Valeri ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare i ministri dei lavori pubblici e di agricoltura, industria e commercio, sui gravi errori tecnici ed economici: 1° delle bonifiche che stanno eseguendo nelle paludi di Ischitella e di Cagnano Varano; 2° e della già eseguita bonifica al Canale di Varano, la quale non avendo, fra l'altro, tenuto conto degli effetti idraulici che si sarebbero inevitabilmente prodotti sull'altro canale di Capojale, arrecò gravi danni igienici ed economici ai comuni ed alle popolazioni interessate di Carpino, Ischitella e Cagnano ed, inoltre, sulle risultanze dei lavori della Commissione appositamente nominata dai ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, per riferire intorno ai reclami in proposito avanzati dai sindaci di Ischitella e Cagnano.

« Zaccagnino ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno, come pure l'interpellanza se non vi saranno dichiarazioni in contrario.

Comunicazioni del Presidente e osservazioni sugli emendamenti presentati dal ministro delle poste e telegrafi.

PRESIDENTE. L'onorevole deputato Marazzi ha presentato una proposta di legge. Avverto ancora una volta gli onorevoli deputati che saranno stampati questa sera stessa i molti emendamenti, che sono stati presentati dal Governo al disegno di legge sulle convenzioni marittime; ciò che dà maggior ragione agli onorevoli deputati di iscriversi di nuovo.

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

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Per giustificare la presentazione di questi moltissimi emendamenti, i quali concernono soprattutto le disposizioni che affiderebbero all'amministrazione delle ferrovie dello Stato l'esercizio di alcune linee di navigazione, devo far presente che queste modificazioni sono state rese necessarie, perchè il testo stampato nella relazione dell'onorevole Chimirri, era stato concordato, fra Governo e Commissione, prima che fosse approvata la legge organica del luglio sull'ordinamento delle ferrovie dello Stato. Quindi era necessario coordinare di nuovo quelle disposizioni col testo di questa legge.

PRESIDENTE. Non dico niente in contrario...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. È un chiarimento che io ho creduto di dover dare alla Camera...

PRESIDENTE. E sta bene: io osservo soltanto che, come Presidente, dovrò esaminare durante la notte questi emendamenti, perchè non vengo mai qui senza aver preso cognizione esatta delle materie che la Camera deve discutere.

La seduta termina alle ore 18.30.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

2. *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi (409).

3. *Seconda lettura del disegno di legge:* Provvedimenti per lo sgravio del debito ipotecario, per il riscatto di canoni ed altri oneri reali e per agevolare la formazione di piccole proprietà (*Titoli II, V e VI*) (*Urgenza*) (116).

Discussione dei disegni di legge:

4. Modificazioni alla legge 14 luglio 1887, n. 4715, sulla emissione, in caso di perdita, dei duplicati dei titoli rappresentativi dei depositi bancari (450).

5. Approvazione della convenzione per la proroga per un anno, a decorrere dal 1° luglio 1906, dell'esercizio provvisorio delle ferrovie secondarie romane da parte dello Stato (508).

6. Per le antichità e le belle arti (584).

7. Per il miglioramento dei pascoli montani (539).

8. Convalidazione del regio decreto 1° settembre 1906, n. 503, e modificazioni al repertorio della tariffa generale dei dazi doganali (593).

9. Modificazioni alla circoscrizione territoriale dei mandamenti VI, VII e IX di Milano (715).

10. Modificazioni all'organico del corpo sanitario militare, al testo unico delle leggi sugli stipendi ed assegni per il regio esercito ed alla legge sull'avanzamento nel Regio esercito (654-A-bis).

11. Approvazione della Convenzione stipulata fra l'Italia, la Germania, la Danimarca, la Francia, il Lussemburgo, l'Olanda e la Svizzera per l'interdizione dell'impiego

del fosforo bianco nell'industria dei fiammiferi, firmato a Berna il 26 settembre 1906 (746).

12. Sovvenzioni alle masse interne dei Corpi del Regio Esercito (825).

13. Abolizione del lavoro notturno nell'industria del pane (744).

14. Agevolezze all'industria dell'escavazione e del trattamento delle ligniti e delle torbe (238).

15. Bonifica delle cave di sterro e di prestito che costeggiano le linee ferroviarie (124).

16. Domanda a procedere contro il deputato Scaglione per il delitto previsto dall'articolo 105 della legge elettorale politica (275).

17. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Vetroni per ingiurie (412).

18. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato De Felice-Giuffrida per diffamazione (470).

19. Domanda di autorizzazione ad eseguire la sentenza pronunciata dal Tribunale di Roma il 10 febbraio 1904 contro il deputato Enrico Ferri per diffamazione continuata e ingiurie a mezzo della stampa (471).

20. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Di Trabia per contravvenzione alla legge sugli infortuni del lavoro (366).

21. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Enrico Ferri per ingiurie (475).

22. Mutualità scolastiche (244).

Seguito della discussione sui disegni di legge:

23. Riordinamento ed affitto delle regie Terme di Montecatini (394).

24. Conversione in legge del regio decreto 31 dicembre 1905, n. 632, per la concessione di carte di libera circolazione e di biglietti per un solo viaggio, gratuito od a prezzo ridotto, per talune categorie di persone, sulle ferrovie dello Stato (350).

Discussione dei disegni di legge:

25. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Ravaschieri, per lesioni colpose (520).

26. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Morgari per istigazione a delinquere commessa per mezzo della stampa (472).

27. Aggiunta all'elenco dei comuni danneggiati, annesso alla legge a favore della Calabria (518).

28. Modificazioni all'articolo 38 del testo unico delle leggi sugli stipendi ed assegni per il regio esercito (654).

29. Modificazioni al regolamento della Camera (Doc. IX-A).

30. Piantagioni lungo le strade nazionali, provinciali e comunali (171-B).

31. Ordinamento del Benadir (745).

32. Modificazioni alla tariffa generale dei dazi doganali (445).

33. Disposizioni sulla navigazione interna (542).

34. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Arigò per diffamazioni ed ingiurie a mezzo della stampa (367).

35. Rinsaldamento, rimboschimento e sistemazione dei bacini montani (538).

36. Tombola telegrafica nazionale a favore dell'erigendo ospedale di Pescara (696).

37. Proroga del termine stabilito dall'ar-

ticolo 6 della legge 19 dicembre 1901, n. 511, per la presentazione di un disegno di legge sul conto corrente fra il Ministero del tesoro e quello della guerra e sulle masse interne dei Corpi del regio esercito (844).

38. Provvedimenti relativi al R. Corpo del Genio civile (819).

39. Modificazioni ed aggiunte al disegno di legge sul riordinamento ed affitto delle Regie Terme di Montecatini (394-bis-A).

40. Locazione delle zone di terreno danneggiate coi mezzi di fusione che si adoperano nelle zolfare di Sicilia (771).

41. Modificazioni alla legge del 22 luglio 1906, n. 534, sulle rivendite di private di sali e tabacchi (775).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1907 — Tip. della Camera dei Deputati.