

CCCCXXX.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 11 DICEMBRE 1907

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA

INDICE.

Convenzioni marittime (Seguito della discussione del disegno di legge)	Pag. 18184-202
ASTENGO	18214
CARBONI-BOJ.	18202
CHIMIENTI.	18184
MAJORANA GIUSEPPE	18191
SALVIA	18199
Disegno di legge (Presentazione):	
Spesa addizionale per la sistemazione del fabbricato detto <i>Malapaga</i> in Genova (LACAVA)	18183
Interrogazioni:	
Procedimento contro un giornale anarchico di Milano:	
Pozzo (<i>sottosegretario di Stato</i>)	18176-78
SANTINI	18177
Monopolio per la vendita dei biglietti ferroviari:	
DARI (<i>sottosegretario di Stato</i>).	18179-80
SANTINI	18179
Lavori di arginatura del fiume Crati:	
DARI (<i>sottosegretario di Stato</i>).	18180
TURCO	18181
Liceo Italo-Albanese in San Demetrio Corone:	
CIUFFELLI (<i>sottosegretario di Stato</i>).	18181
POMPILI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	18181
TURCO	18182
Manifestazione di magistrati del tribunale di Bozzolo:	
AROLDI	18183
MANTOVANI	18183
Pozzo (<i>sottosegretario di Stato</i>)	18183
Mozione (Lettura):	
Abolizione del dazio sul grano:	
FERRI GIACOMO	18218
GIOLITTI (<i>presidente del Consiglio</i>)	18218
Osservazioni e proposte:	
Dichiarazione del deputato Bissolati:	
BISSOLATI	18218
GIOLITTI (<i>presidente del Consiglio</i>)	18219

Nomina di una Commissione e di un membro della Commissione generale del Bilancio (CAVAGNARI)	Pag. 18219
GIOLITTI (<i>presidente del Consiglio</i>)	18219
Relazione (Presentazione):	
Ecceденza d'impegni nel bilancio di grazia e giustizia e culti (FILI-ASTOLFONE).	18202
Rinvio d'interrogazioni	18176

La seduta comincia alle ore 14.5.

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

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Svolgimento delle interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Rizza Evangelista al ministro dei lavori pubblici.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole Rizza mi ha espresso il desiderio di un differimento, al quale volentieri consento.

PRESIDENTE. Devo ancora una volta, e non per fare cosa scortese ai miei colleghi, ripetere che non è molto corrispondente al retto funzionamento dei lavori parlamentari il prendere accordi di questo genere.

Se il Governo trova necessario chiedere una dilazione per avere agio di rispondere, sta bene; ma l'accordo di un differimento tra le parti, in materia di interrogazioni, non può essere ammesso.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Dichiaro che ho ricevuto questa domanda, alla quale per parte mia non mi oppongo; ma questo non può portare a dire che non sono pronto, mentre pronto sarei.

PRESIDENTE. Allora, non essendo presente l'onorevole Rizza, la sua interrogazione sarà iscritta alla fine dell'ordine del giorno.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Santini all'onorevole ministro di grazia e giustizia « per apprendere quale azione abbia svolta nei riguardi del procuratore del Re di Milano, il quale magistrato, in onta alle esplicite dichiarazioni dello stesso ministro in risposta ad interrogazione del sottoscritto sulla apologia del regicidio da parte del giornale anarchico *La Protesta umana*, non procede, come è suo elementare dovere, contro lo stesso giornale per un recente articolo, ancor più violento, eccitante al regicidio ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti ha facoltà di parlare.

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti. Nella tornata del 24 maggio ultimo scorso l'onorevole Santini richiamava l'attenzione del ministro guardasigilli sopra una corrispondenza da Venezia pubblicata sul giornale settimanale anarchico *La Protesta umana* di Milano.

Questa corrispondenza, inneggiante al regicidio di Monza, e augurante che si rinnovasse l'esecrando delitto nell'occasione, in cui il nostro Sovrano doveva intervenire al Congresso ginnastico di Venezia, non era, a dire la verità, stata notata a tutta prima dal procuratore del Re.

SANTINI. Si metta gli occhiali! (*ilarità*).

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti. Il quale però aveva iniziato procedimento per altro articolo antimilitarista, comparso nello stesso numero intitolato *Giù le armi!*

Devo però subito avvertire che il procuratore generale, messo sull'avviso, prima ancora che fosse presentata l'interrogazione dell'onorevole Santini, aveva poi subito promosso il procedimento anche per la corrispondenza da Venezia. Sennonchè *La Protesta umana* come altri giornali sovversivi, antimilitaristi, anarchici...

SANTINI. E pornografici! (*Commenti*).

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti. ...che fioriscono in Italia, e specialmente in Milano, con scempio della libertà di stampa e sotto l'egida della legge abolitiva del sequestro preventivo, ha continuato la sua campagna senza posa.

Sopra cinquantotto numeri ne sono stati processati ben ventinove per istigazione a delinquere, per apologia di reato, per inci-

tamento dell'esercito alla disobbedienza delle leggi, per eccitamento al regicidio, per oltraggio al pudore, e via via.

L'autorità giudiziaria ha fatto il suo dovere. Ho qui uno specchio davanti a me, che potrei mostrare all'onorevole Santini ed alla Camera, dal quale risultano i singoli procedimenti e le condanne inflitte.

Ultimamente, con sentenza del 18 novembre ultimo scorso, il gerente responsabile Bonometti fu condannato dalla Corte d'assise di Milano ad anni cinque e giorni dieci di detenzione e a lire 2,916 di multa. Le condanne poi pronunciate dal tribunale della stessa città a parecchi mesi di detenzione sono numerosissime. Ma con tutto ciò il giornale ha potuto proseguire la sua opera criminosa.

Poichè, appena un gerente era sottoposto a giudizio e condannato, un altro si presentava a sostituirlo; tanto che in pochi mesi ben nove gerenti si sono alternati nello assumere la responsabilità del giornale.

Sennonchè per i delitti preveduti dagli articoli 246 e 247 del Codice penale, cioè istigazione a delinquere in genere, ed apologia di reato, nè i giudizi, nè le condanne hanno avuto tutta la loro esplicazione per effetto delle recenti amnistie; restarono invece ferme le sentenze, e dovranno aver corso i procedimenti, per eccitamento al regicidio ed anche per il reato preveduto dalla legge del 1894, di istigazione dell'esercito alla disobbedienza delle leggi.

Alcuni procedimenti sono pronti per la Corte d'assise; sono inoltre in corso davanti al tribunale altri processi per istigazione a delinquere in genere, e per apologia di reato, per articoli posteriori all'ultimo decreto di amnistia.

È più che giustificata la nobile indignazione dell'onorevole Santini per questo stato di cose; ma non sarebbe giusto farne colpa all'autorità giudiziaria, la quale non ha mancato di procedere con la dovuta sollecitudine ed energia.

Io ho qui un intero volume della corrispondenza tenuta dal procuratore generale per segnalare al ministro ogni numero incriminato, ogni procedimento iniziato; ed ho un lungo e doloroso elenco delle condanne inflitte e dei mandati di cattura emessi. Ma l'autorità giudiziaria non può far altro che reprimere, non può far altro che esercitare l'azione penale; essa non può, pur troppo, impedire la divulgazione del giornale, salvo nei casi di offesa al buon costume.

L'autorità giudiziaria ha dunque compiuto il dovere suo e credo che l'onorevole Santini vorrà lealmente riconoscerlo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Santini per dichiarare se sia soddisfatto.

SANTINI. È esattissimo quanto l'egregio sottosegretario di Stato ha segnalato alla Camera riguardo ad un articolo della *Protesta umana*, che, appunto nella ricorrenza, in cui il Sovrano si recava al Congresso ginnastico di Venezia, scriveva, più o meno, così: « Deve inaugurare il tiro a segno; speriamo che una palla colpisca diritto, come ha colpito la palla di Bresci ». (*Commenti*).

Sennonchè la mia interrogazione verte sopra un fatto posteriore, cioè su di altro articolo della *Protesta umana*, che chiamerei disumana, barbara, e precisamente in data 27 luglio dell'anno in corso, alla vigilia della mesta ricorrenza dell'efferato assassinio del pròde e lacrimatissimo Umberto...

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti. È in attesa di giudizio alla Corte d'Assise! Le ho già detto che fu iniziato procedimento, si può dire, per ogni numero, e che anche il numero, a cui ella accenna, è in attesa di giudizio. Infatti nell'elenco che ho qui, trovo appunto: « *Protesta umana*, 27 luglio 1907, n. 41, in attesa del giudizio davanti alla Corte d'assise: gerente Viganò Davide ».

SANTINI. Poichè ella si è riferito al fatto di Venezia, io ho voluto dire che la mia interrogazione verteva specialmente sul posteriore articolo del 27 luglio, perchè quei signori della *Protesta umana* pare non abbiano altro ideale che l'assassinio, non altro proposito che quello che si rinnovi un regicidio, che ha costato lagrime e vergogna all'Italia, e che è stato deplorato da tutto il mondo civile.

Non mi sento, in coscienza, di fare le congratulazioni al mio illustre amico Sonnino, che, nel breve tempo del suo Ministero, volle fare anche questa dedizione ai partiti estremi, e non poteva non farla, dal momento che Sacchi e Pantano erano *pars magna* ed influentissima del suo Gabinetto.

CHIMIANTI. È la Camera che l'ha approvata.

SANTINI. Ma la fatale legge è del Ministero, al quale ella pure apparteneva; e che ha commesso anche l'enormità della grazia a Linda Murri. (*Commenti — Inter-*

ruzioni). Pertanto le consiglio, onorevole Chimienti, il prudente silenzio. (*Ilarità*).

La soppressione del sequestro preventivo ha portato a quelle tristi conseguenze, che tutti deploriamo e che lungamente espiremo, poichè oggi non è più questione di libertà di stampa, ma di licenza, dall'istigazione al regicidio fino alla negazione del santissimo principio della famiglia.

Oggi la stampa italiana, specialmente la stampa socialista-anarchica, si distingue in tutto il mondo, specialmente per i fatti più pornografici e più luridi, che possano immaginarsi; e questa è, onorevole Chimienti, una conseguenza della legge, nella quale ella, quale illustre membro del Ministero, al quale apparteneva come sottosegretario alla grazia e giustizia, ha la sua parte di speciale responsabilità.

CHIMIANTI. La poteva combattere, invece di fare postume recriminazioni.

SANTINI. Votai contro.

CHIMIANTI. Ma non parlò contro la legge! (*Interruzioni — Conversazioni*).

SANTINI. Votai contro, come sempre votai contro il suo Ministero, che modestamente contribuì a rovesciare (*Interruzioni — Ilarità*).

PRESIDENTE. Ma insomma stia nei termini della sua interrogazione; e facciano silenzio, onorevoli colleghi.

SANTINI. Intanto vorrei permettermi di dare un consiglio al mio egregio amico Pozzo, quello di fornire i magistrati di lenti, perchè pare che siano in condizioni fisiche scadenti, anche di miopia...

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti. No.

SANTINI. Sì, perchè un giornale che reca un articolo sul regicidio, in caratteri piccoli, sfugge alla vista di quei magistrati.

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti. Ho detto che il primo giorno è sfuggito, ma che poi venne iniziato il procedimento immediatamente; tanto più che si era già proceduto per un altro articolo.

SANTINI. Vede, io sono medico e quando sento parlare di difetti di vista, sento ridestarsi in me gli antichi amori professionali! (*Ilarità*) ed esperimento il bisogno di consigliare la relativa cura.

Non posso quindi non dichiararmi soddisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole Pozzo, in quanto ha detto che si procede. Ma, purtroppo, anche di recente abbiamo veduto che le cose volgono al punto che,

per avere giustizia, si deve preferire la Corte di assise alla magistratura togata.

Imperocchè quando vediamo che nei processi ai giornali, che si distinguono (a parte le idee politiche, delle quali possiamo anche non incaricarci), per quanto v'è di più lurido, non pure contro le istituzioni, contro la religione, ma contro quello che è un santo principio, che dovrebbe essere sacro a tutti i partiti, al principio della famiglia, vi sono dei burloni di periti, che non sanno fare altro che mettere in ridicolo quanto vi è di più sacro, e dichiarare morale ed educativo l'immorale ed il maleducato, è d'uopo riconoscere le presenti condizioni tristissime; e non siamo nè io, nè lei, che possiamo cambiare i tempi e raddrizzare le gambe agli storpi.

Non posso quindi che deplorare tutto questo; e credo, onorevole Pozzo (ella certo sarà del mio parere), che di queste esagerazioni, di questi delitti della licenza della stampa, dobbiamo preoccuparci tutti, magari non per un principio religioso, ma perchè tutti abbiamo a cuore l'educazione dei nostri figli, delle generazioni, che domani dovranno presiedere alle sorti della patria nostra.

Ora noi dobbiamo cercare tutti i mezzi perchè l'educazione dei nostri figli non sia turbata da questa stampa, che si mette sotto i piedi tutto quello che vi è di più sacro al mondo.

Le rivolgo preghiera (ed ho l'illusione di avere consenziente in questo mio desiderio tutta la Camera, dall'estrema destra all'estrema sinistra, perchè l'educazione dei figli non deve essere patrimonio dei partiti conservatori, ma deve essere cura di tutti coloro che, amando la famiglia, amano la patria) in nome dei padri di famiglia, in nome di tutti i rispettosi della morale, le rivolgo preghiera di porre un freno a questa stampa, che, obliosa di quanto vi è di più sacro, attenta a quello, che è tanta parte della libertà della patria, il rispetto ai sani ed onesti principii della famiglia e della società.

Onorevole Pozzo, volga la sua giovanile attività... (*ilarità*).

PRESIDENTE. Ma insomma, conchiuda qualche cosa.

SANTINI. ...a questo onorevole fine, e richiami i magistrati ad essere più attenti, e si unisca a me, come si uniranno tutti i buoni, nel fare in modo che cessi una volta questo scandalo, per il quale l'Italia ha il tristissimo primato nella stampa pornogra-

fica di peggior genere, e di tutte le più abominevoli sozzure.

Con queste esortazioni, dichiarandomi, del resto, sodisfatto, mi auguro di non essere ancora obbligato a venir qui alla Camera a deplorare dei fatti, che non disonorano un partito, ma disonorano il nome italiano. (*Commenti*).

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti. Domando di parlare. PRESIDENTE. Parli.

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti. Sento il dovere di una brevissima replica, perchè mai come in questi ultimi tempi, mai come sotto l'amministrazione dell'onorevole Orlando, si è usata tanta energia per richiamare la magistratura all'osservanza del proprio dovere; ma d'altra parte non è giusto lasciarla sotto il peso di attacchi, assolutamente infondati.

L'onorevole Santini disse che si dovette ricorrere alla giustizia dei giurati, perchè l'autorità giudiziaria ordinaria non seppe compiere il suo dovere.

SANTINI. Non ho detto questo.

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti. Eppure così ho inteso.

Onorevoli colleghi, io non voglio tediarvi con leggere la lunga lista delle condanne infitte dal tribunale di Milano. Sennonchè tutto ciò a nulla serve di fronte ad uno stock di anarchici, i quali si offrono ad assumere la responsabilità del giornale, di mano in mano che i gerenti, colpiti da condanne o da mandati di cattura, vengono tratti in arresto o si danno alla latitanza espatriando nella vicina Svizzera. (*Commenti*).

Quindi se il giornale continua la sua opera nefasta, forte della legge, che ha soppresso il sequestro preventivo... (*Interruzioni — Commenti*) questa legge dello Stato noi siamo obbligati a rispettare; ma posso avere la mia convinzione che non fu una legge benefica! (*Approvazioni — Interruzioni all'estrema sinistra — Commenti animati*).

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione dell'onorevole Casciani al ministro dei lavori pubblici « per conoscere se intenda per ragioni di servizio, d'igiene e di decoro, sollecitare la costruzione della stazione di Serravalle Pistoiese ».

L'onorevole Casciani non è presente, quindi la sua interrogazione s'intende ritirata.

Segue un'interrogazione dell'onorevole Santini al ministro dei lavori pubblici, « sui

motivi che hanno determinato la direzione generale delle ferrovie dello Stato a concedere a due ditte straniere il monopolio della vendita dei biglietti».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Onorevole Santini, suppongo che ella voglia alludere alle due ditte Gondrand e Cook. Se così è, osservo per la ditta Gondrand, non essere esatto che sia straniera, è nazionale: la ditta Cook, è verissimo, è ditta inglese. Però se queste due ditte hanno avuto, non il monopolio, come ella dice, ma hanno avuto per contratto la facoltà di vendere biglietti, ciò è avvenuto per la speciale competenza di queste due ditte e per la larga azione ed influenza che esercitano in tutte le parti del globo, come è noto.

Peraltro, di quali biglietti si tratta?

Ella accenna ai biglietti in genere, quasi che si trattasse di un contratto il quale affidasse a queste due ditte la vendita di tutti i biglietti, che sono circa cento milioni all'anno.

Trattasi invece dei soli biglietti combinabili internazionali, cioè circa diciottomila all'anno, biglietti che sono creati e regolati dall'Unione ferroviaria germanica.

Molto meno è esatto che si tratti di monopolio. L'articolo 12 del contratto lo esclude anzi in modo assoluto, dando piena facoltà all'amministrazione ferroviaria di concedere la vendita ad altre ditte, senza che il contratto con quelle ditte costituisca vincolo di sorta alcuna. E dirò di più. Per ora la necessità di altri uffici di questo genere, uffici speciali, non si è sentita: ma, appena saranno attuate le nuove tariffe e stabilite le discipline relative, può essere che la direzione generale senta l'opportunità d'impiantare altri uffici, specialmente nelle stazioni principali. Ed è quello che si propone di fare, senza trovare in questo contratto alcun impedimento, che è stato invece tassativamente escluso dall'articolo 12 della convenzione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Santini per dichiarare se sia soddisfatto.

SANTINI. Mi sono fatto lecito di presentare questa interrogazione alla Camera, facendomi l'eco genuina e sincera di lamenti, che ne giungono da ogni parte d'Italia. È verissimo quanto ha detto l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: mi riferisco appunto ai biglietti in-

ternazionali combinabili, ed appunto gli inconvenienti, che deploro, si verificano in questi biglietti, che, dopo tutto, rappresentano un maggior disagio per il forastiero, il quale, giungendo in Italia, si trova talvolta in condizione di ritardare la partenza di un giorno.

Potrei leggere, ma voglio risparmiarlo all'onorevole sottosegretario di Stato ed alla Camera, un lungo elenco di inconvenienti verificatisi a tal proposito. Io certamente non voglio farne colpa alla Direzione delle ferrovie dello Stato, cui è preposto un uomo, che ha delle vere benemerenze e che mette tutto il suo ingegno e tutta la sua buona volontà, perchè il servizio funzioni nel miglior modo possibile. Ma, come in tutte le amministrazioni del Regno, coloro, che vi presiedono, sono pressati, sono avvinti dalle piovre di questa burocrazia che, cacciata dalla porta, rientra dalla finestra; qui si tratta di una questione di inciampi burocratici. Non posso essere tacciato di soverchia simpatia per l'Associazione nazionale per il movimento dei forestieri, perchè, fra le cose buone, ne compie anche cattive.

Per esempio, quando venne alla Camera la questione dell'esercizio professionale da parte dei medici stranieri, questi signori (e allora non era alla direzione della Società il nostro egregio collega Di Scalea) avrebbero voluto legiferare, surrogandosi al Parlamento, per impedire che la legge a favore dei medici italiani avesse vigore. Ma nel riguardo del movimento materiale dei forestieri la Direzione generale delle ferrovie dello Stato avrebbe dovuto a preferenza cercare di favorire questa associazione, la quale, in mezzo a talune soverchie inframmettenze ed a vari errori, compie anche cose buone, perchè cerca di fare affluire un numero maggiore di forestieri in Italia; il che costituisce una grande risorsa economica e finanziaria.

L'onorevole sottosegretario di Stato ha detto che si tratta di una sola ditta straniera; ma affermo che il signor Gondrand è straniero; salvo che di recente questo egregio cittadino francese non abbia ottenuto la nazionalità italiana...

Una voce. No, è cittadino francese.

SANTINI. Appunto. Allora diventerà sindaco di Roma anche lui. (*ilarità*). Mi dicono i colleghi che la ditta Gondrand è una casa francese, che ha una sede anche in Italia, che sfrutta il movimento dei forestieri, come lo sfrutta la ditta Cook; ora domando perchè la Direzione generale delle

ferrovie dello Stato, invece di favorire una associazione nostra italiana, dà dei privilegi (perchè di veri privilegi si tratta) a ditte straniere?

Francamente trovo che ciò costituisce un errore ed una colpa; e mi dolgo che oggi non si trovi qui presente l'onorevole Di Scalea il quale con tanta alacrità intende allo sviluppo di questa benemerita e forte associazione, perchè trovo che questi stranieri sono troppo favoriti... (*Interruzioni*) anche incassando una forte percentuale sui biglietti.

In tema di contratti bisogna andar cauti.

Un giorno in questa Camera l'onorevole Tasca di Cutò ed io portammo una interrogazione relativa alla vendita privilegiata dei giornali nell'interno delle stazioni; si trattava di un affarone, diciamo così. Ebbene, dopo che noi portammo la questione alla Camera, il ministro dei lavori pubblici, il compianto nostro amico Gianturco, con la collaborazione dell'egregio sottosegretario di Stato onorevole Dari, obbligò quella famosa Ditta di senatori e di editori (*Sivide*) a rescindere il contratto.

Però quantunque il contratto sia stato rescisso, la *réclame* di quei giornali è sempre affissa nell'interno delle stazioni. Ora è notorio che, per rescindere il contratto, il Ministero ha dovuto sborsare a questi egregi, disinteressati e patriottici signori una indennità di lire 75 mila... (*Interruzioni*).

Sissignori, 75 mila lire di indennità alla casa Viarengo e Roux...

PRESIDENTE. Ma ciò non ha nulla a che fare con la sua interrogazione; ella vuole tutto il tempo delle interrogazioni per lei!

SANTINI. Credevo fosse una cosa di interesse pubblico; ma ad ogni modo l'onorevole Presidente ha ragione, perchè non ho diritto a parlare oltre i termini stabiliti dal regolamento e concludo. Non posso dichiararmi soddisfatto. Ed io, come italiano ho il dovere ed il diritto di deplorare che si diano privilegi agli stranieri sfruttatori delle cose nostre e non si concedano agli italiani, che lavorano, quelle facilitazioni, che si danno con soverchia larghezza ai forestieri.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Onorevole Santini, ella può dire quanto vuole che la ditta Gondrand sia ditta straniera; ma è ditta nazionale. Io

non posso cambiarle nazionalità. Ma l'equivoco nel quale ella si aggira, è un altro.

SANTINI. Il Gondrand è presidente della Camera francese di commercio in Milano, se lei non lo sa.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Questo non importa; mala ditta è nazionale.

SANTINI. No.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È una questione di fatto.

Del resto, l'equivoco è questo: che gli stranieri che vengono in Italia con biglietti internazionali combinabili (poichè questi sono i biglietti di cui si parla), hanno i loro biglietti in tasca presi all'estero, anche per ritornare. Ora, pel forestiere che viene in Italia fornito di questi speciali biglietti che formano oggetto della sua interrogazione, le ditte nostre non possono far nulla: perchè il biglietto completo si compra all'estero. Senza la cedola pel ritorno, mancherebbe a questi biglietti la qualità di biglietto internazionale combinabile. Dunque, l'inconveniente che ella crede si avveri, non può invece mai avverarsi col contratto fatto verso queste ditte: perchè gli stranieri vengono da noi, come le ho detto, col biglietto di andata e di ritorno.

PRESIDENTE, L'onorevole Turco interroga il ministro dei lavori pubblici, « per sapere se intenda provvedere ad impedire che i lavori d'arginatura in corso sulla sponda destra del fiume Crati, danneggino i terreni della sponda sinistra, ed a spingere, con pari trattamento, anche per questa sponda, le urgenti arginature ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Assicuro l'onorevole Turco che i lavori che si fanno nell'argine sinistro di quel fiume, non sono che lavori transitori ed urgenti di riparazione ai danni delle alluvioni. Eguali lavori si sono fatti nella sponda destra. Dunque, per ora, il trattamento è uguale e sulla sinistra e sulla destra sponda.

Quanto, poi, al programma dei lavori definitivi, l'onorevole Turco lo sa al pari di me, trattasi di un programma stabilito dalla Commissione centrale delle bonifiche, la quale decise che questi lavori dovessero seguire un certo piano di graduale urgenza, fissato in ragione della prossimità alla zona dei fabbricati. Ed appunto in applicazione di questo criterio graduale, si stan-

no preparando i progetti esecutivi che, man mano, approvati dal Consiglio superiore, vengono messi in esecuzione.

PRESIDENTE. L'onorevole Turco ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

TURCO. Le assicurazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato si trovano purtroppo in contrasto con quanto lamentano non i privati, ma le pubbliche amministrazioni interessate a questi lavori d'arginatura. Io non denunzio un errore, ma un sistema di errori; perchè quel che succede per l'arginatura, provvisoria o definitiva, della sponda sinistra del Crati, succede per l'arginatura del Coscile, del Raganello e di tutti gli altri corsi d'acqua, pei quali, dopo vent'anni, s'incomincia a fare qualche lavoro di bonifica. Ora, l'errore non è soltanto tecnico, onorevole sottosegretario: perchè il respingere da una sponda la forza della corrente, significa riversare tutta questa corrente sopra altri terreni che sono gravemente danneggiati. Ma sa l'onorevole sottosegretario a quali esagerati giudizi (diciamolo pure), quest'errore porta le masse? Ho qui deliberazioni di Consigli comunali i quali dicono che preferire i lavori d'una sponda, significa fare ossequio ai proprietari più influenti, trascurando gli interessi dei minimi. Non mi assumo di dimostrare questo alla Camera; dico che l'errore di preferire, sia pure per ragioni d'opportunità momentanea, i lavori di una sponda a quelli d'un'altra sponda apre l'adito a sospetti che possono essere giustificati. Quando trovo infatti che quattro comuni interessati, in pubbliche deliberazioni, dichiarano che la preferenza di una sponda significa partigianeria e favoritismo a favore di alcuni proprietari, dispregio degli interessi dei piccoli proprietari e delle piccole proprietà, io, da uomo onesto, debbo denunziare questi inconvenienti al Governo, perchè, ove ne abbia i mezzi, provveda secondo giustizia.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Rampoldi al ministro dei lavori pubblici « per conoscerne il pensiero circa la convenienza di estendere alla Lombardia le disposizioni della legge sul magistrato delle acque ».

Non essendo presente l'onorevole Rampoldi, questa interrogazione si intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Turco ai ministri dell'istruzione pubblica e degli affari esteri « per sapere se intendano dare definitivo assetto giuridico al corso magistrale istituito presso il Liceo Italo-Albanese in

San Demetrio Corone, anche per sopperire ai danni della mancanza di qualsiasi regia scuola normale maschile nell'intera regione calabrese ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica ha facoltà di parlare.

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Al Ministero dell'istruzione pubblica sono giunti i voti e le deliberazioni di parecchi comuni della Calabria per l'istituzione di una scuola di magistero presso il collegio Italo-Albanese di San Demetrio Corone, nel quale, come l'onorevole Turco sa, già esiste una scuola di magistero per gl'insegnanti nelle scuole italiane all'estero. Il Ministero è disposto ad accogliere con la maggiore benevolenza questi voti, perchè riconosce la necessità di fornire di scuole normali maschili la Calabria che ha tanto bisogno di maestri e d'istruzione elementare, ed è perciò che ha rimesso gli atti al Consiglio provinciale scolastico di Cosenza perchè esprima il suo parere, e, se lo crede opportuno, perchè faccia anche un concreto progetto dell'ordinamento della scuola.

In attesa del parere e, occorrendo, delle proposte del Consiglio provinciale scolastico, non esito a dichiarare all'onorevole Turco che il Ministero cercherà di soddisfare questo desiderio, perchè la mancanza di scuole normali maschili in Calabria è molto dannosa. Il Ministero anzi crede che questo pareggiamento potrà solo in parte sopperire a tale mancanza e risolvere un problema di cui il Ministero riconosce la gravità e si sta occupando per altri possibili provvedimenti.

Aggiungerò che proprio negli scorsi giorni è venuta dal Ministero degli esteri la domanda del pareggiamento del corso magistrale istituito presso il Liceo di San Demetrio Corone e che il Ministero ha già avviato le pratiche per soddisfarla al più presto possibile.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di parlare.

POMPILJ, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Il Ministero degli affari esteri ha istituito borse di studio per i migliori alunni delle nostre scuole Albanesi da godersi nel Collegio Italo-Albanese di San Demetrio Corone. E perchè coloro che sono favoriti dalle borse possano fare gli studi pedagogici, ha incoraggiato e sussidiato la scuola magistrale che il regio commissario istituì presso quel collegio, a condizione

per altro che vi si diano insegnamenti speciali di greco moderno e di albanese, affinché vi si formino maestri particolarmente idonei per le nostre scuole della penisola balcanica.

Quella scuola finora ha avuto carattere privato; ma recentemente il regio commissario, accogliendo i voti del Consiglio provinciale di Cosenza e dei comuni italo-albanesi, l'ha aperta al pubblico, soddisfacendo così uno dei maggiori bisogni di quella provincia, che è fra le più afflitte dall'analfabetismo, mentre poi manca del tutto di una scuola normale.

Quanto al pareggiamento della scuola, e agli effetti legali dei diplomi che vi si rilasciano, il Ministero degli affari esteri ha rivolto viva raccomandazione a quello della pubblica istruzione, e non invano, come testè l'onorevole Turco ha udito dal collega della pubblica istruzione.

PRESIDENTE. L'onorevole Turco ha facoltà di parlare per dichiarare se sia soddisfatto.

TURCO. Non posso che prendere atto e ringraziare gli onorevoli sottosegretari di Stato per la pubblica istruzione e per gli affari esteri delle dichiarazioni soddisfacenti che hanno creduto di darmi. Veramente ho rivolto l'interrogazione anche al ministro degli affari esteri, non tanto perchè egli avesse una specifica competenza in materia di attribuzione di effetti legali ad un istituto di pubblica istruzione, quanto perchè il ministro degli affari esteri, da molto tempo, con lodevole sistema, alimenta il progresso di quell'istituto italo-albanese, che è destinato a diventare un organo potente di espansione del pensiero e dell'influenza italiana nella penisola balcanica.

Ora, poichè il ministro degli esteri ha sempre avuto la maggiore benevolenza per l'istituto italo albanese di Sant'Adriano, ho creduto utile ed opportuno l'intervento suo anche in questa questione, e mi rallegro che i suoi buoni uffici, così autorevolmente spiegati, abbiano conseguito dal ministro della pubblica istruzione quegli affidamenti sicuri, che desteranno grande compiacimento nelle popolazioni interessate.

L'onorevole Ciuffelli ha esaminato la questione, come è solito di fare, dal suo vero punto di vista. La parificazione negli effetti legali, il pareggiamento, chiamiamolo con termine tecnico, del corso magistrale di San Demetrio Corone non può che risolvere in parte (noti il sottosegretario di Stato) la

questione dell'istituzione di un corso magistrale maschile in Calabria.

Dico ciò perchè il recente congresso scolastico, tenutosi in Catanzaro, da tutti i maestri calabresi ha visto di mal'occhio la sollecitazione per questo pareggiamento, credendo che questo fosse un ripiego per eludere la soluzione radicale della questione della istituzione di un corso magistrale maschile nella Calabria.

Noi non pretendiamo, onorevole sottosegretario di Stato, che a San Demetrio Corone si istituisca l'unico corso magistrale maschile. La questione nei riguardi della regione calabrese va affrontata *ex novo* con tutti i mezzi e con pienezza di forme. Soltanto diciamo: giacchè, per iniziativa lodevolissima del ministro degli affari esteri, esiste già in fatto un corso magistrale, del quale profitano gli alunni che vengono dalla penisola balcanica, giacchè l'impianto v'è e la spesa corre, perchè non estendere gli effetti di questo insegnamento anche a coloro che frequentano quella scuola per altre ragioni? Sarebbe un modo temporaneo, precario, parziale di sopperire al difetto assoluto di un corso magistrale nell'intera regione calabrese.

Quindi, confido perfettamente che le assicurazioni date dal sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica trovino la sanzione definitiva ed efficace nei fatti, e con questo voto rinnovo i ringraziamenti a nome delle popolazioni interessate.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Mantovani al ministro di grazia e giustizia « per sapere se ritenga compatibile col decoro e coll'austerità della giustizia che magistrati e funzionari di tribunale abbiano potuto prender parte in Bozzolo a comizi elettorali dei socialisti, assistendo a manifestazioni clamorose di plauso partigiano per la pubblicazione di atti del loro ufficio, fatta ad influenzare il corpo elettorale alla vigilia della lotta ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti ha facoltà di parlare.

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti. Onorevole Presidente, sopra lo stesso argomento vi è un'altra interrogazione dell'onorevole Aroldi, che figura fra quelle annunziate.

PRESIDENTE. Sta bene. L'interrogazione dell'onorevole Aroldi è la seguente:

« Se ritenga compatibile col decoro e con l'austerità della giustizia, che da parte di funzionari di pubblica sicurezza e delle stesse e

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 ».

Era un poco difficile comprendere che fosse proprio sullo stesso argomento! (*Si ride*).

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Effettivamente l'ho compreso perchè l'onorevole Aroldi me l'ha detto. (*Si ride*).

Ma ho poche dichiarazioni da fare, tanto in risposta all'interrogazione dell'onorevole Mantovani quanto a quella dell'onorevole Aroldi.

Esse si riferiscono allo stesso argomento, ma (si comprende subito) in senso opposto. Come la Camera sa, anche per recenti discussioni avvenute in quest'aula, vi furono aspre lotte nella provincia di Mantova per il rinnovamento generale del Consiglio provinciale e per il rinnovamento parziale di alcuni Consigli comunali, lotte non ancora sopite, e che hanno dato luogo anche a controversie giudiziarie.

È sembrato che due magistrati del tribunale di Bozzolo non abbiano, fra i due partiti, osservato quel contegno prudente, neutrale, sereno che s'imponesse alla magistratura anche nelle sue manifestazioni esteriori. Inoltre, rispetto ad un giudice, furono elevate censure anche in ordine alla sua condotta privata. Per queste considerazioni il primo presidente della Corte d'appello di Brescia ritenne che non fosse più compatibile la permanenza di quei due magistrati nel tribunale di Bozzolo, e propose il loro tramutamento. I due giudici furono invitati a mettersi a disposizione del Ministero, e a designare le residenze che essi potessero preferire, anche per usare a loro i possibili riguardi.

Ma i due magistrati essendosi rifiutati, o avendo manifestato aspirazioni inaccettabili, il ministro guardasigilli ha ritenuto suo dovere di deferirli alla Commissione consultiva, per il parere sopra la proposta di tramutamento. I due giudici furono invitati a presentare le loro giustificazioni, le quali saranno sottoposte al Consiglio superiore giudiziario, testè sostituito alla Commissione consultiva anche per quest'ufficio.

In questo stato di cose, in pendenza cioè di un giudizio di natura disciplinare, io credo che non sia conveniente intrattenere la Camera sopra le particolarità dei fatti; epperò confido che tanto l'onorevole Mantovani quanto l'onorevole Aroldi vor-

ranno senz'altro prendere atto delle mie dichiarazioni, dimostrando e l'uno e l'altro la fiducia che si deve avere nel Consiglio superiore della magistratura.

PRESIDENTE. L'onorevole Mantovani ha facoltà di parlare per dichiarare se sia soddisfatto.

MANTOVANI. Prendo atto molto volentieri delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia, e raccolgo altrettanto volentieri la sua finale esortazione, imponendomi quel riserbo che è doveroso quando si è di fronte ad un procedimento che offre tutte le garanzie di imparzialità e serenità.

La mia interrogazione si dimostra ormai abbastanza autorevole per le dichiarazioni fatte dal primo presidente della Corte di appello di Brescia, e pel contegno successivo del ministro di grazia e giustizia. Non ritengo necessario di aggiungere altro.

PRESIDENTE. Onorevole Aroldi, ha facoltà di parlare per dichiarare se sia soddisfatto.

AROLDI. Se le dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia hanno imposto al collega Mantovani un doveroso riserbo dall'entrare nel merito della questione, a maggiore ragione lo impongono a me, perchè io che conosco i magistrati che sono sotto questo processo disciplinare e le persecuzioni di cui sono vittima, spero, anzi sono certissimo, che essi avranno agio di far riflettere dinanzi al Consiglio, a cui furono deferiti, la probità e la rettitudine loro nell'amministrare la giustizia, nonchè la correttezza e l'intangibilità della loro condotta pubblica e privata.

PRESIDENTE. Sono così esauriti i quaranta minuti assegnati alle interrogazioni.

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di presentare un disegno di legge.

LACAVA, *ministro delle finanze*. Mi onoro di presentare alla Camera il seguente disegno di legge: « Spesa addizionale per la sistemazione generale del fabbricato detto *Malapaga*, ad uso di caserma principale delle guardie di finanza in Genova ».

Questo disegno di legge ritorna alla Camera modificato dal Senato.

Prego di volerlo trasmettere alla stessa Sottogiunta del bilancio che l'esaminò la prima volta.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione del disegno di legge modificato dal Senato: « Spesa addizionale per la sistemazione generale del fabbricato detto *Malapaga*, ad uso di caserma principale delle guardie di finanza in Genova ».

L'onorevole ministro delle finanze chiede che sia inviato all'esame della stessa Commissione che già ebbe ad esaminarlo.

Ma, onorevole ministro, non era stato deferito all'esame della Giunta del bilancio?

LACAVA, ministro delle finanze. Sì, ma prego che sia mandato subito alla stessa Sottogiunta che lo esamini.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

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

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

Debbo avvertire gli onorevoli deputati iscritti a parlare nella discussione generale, e quelli che si iscriveranno, che soltanto questa mattina vennero distribuiti molti emendamenti concordati tra Ministero e Commissione. Li prego di tenerne conto nella discussione.

Anzi, per agevolare lo studio e l'esame di questi emendamenti, e non solo agli onorevoli deputati, ma anche a me stesso, per quanto io mi sia preparato, rivolgo viva preghiera al Governo ed alla Commissione di voler provvedere alla pubblicazione di un testo unico, che faciliterà molto la discussione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Chimenti.

CHIMIENTI. Onorevoli colleghi, profitto della occasione favorevole di potere svolgere brevemente innanzi alla Camera alcune mie poche considerazioni, e ne profitto con molta parsimonia.

Prima di tutto desidero di rilevare che gli oratori i quali fino ad ora hanno parlato sull'importante argomento furono d'accordo nel far voti al Governo per la unificazione dei servizi dipendenti dalla marina mercantile.

Questo desiderio, che fu portato alla Camera dall'onorevole Boselli moltissimi

anni fa, cioè all'epoca della inchiesta sulla marina mercantile, e che tratto tratto è penetrato in questa Camera, sia sotto forma di interrogazioni, sia in sede di bilancio dei lavori pubblici e della marina, ora torna autorevolmente portato dal consenso generale di quanti, per ragione del loro ufficio, sono obbligati ad occuparsi di argomenti inerenti ai servizi marittimi, così dal punto di vista commerciale e di navigazione, come da quello della costruzione e manutenzione dei porti.

Io stesso ebbi l'onore qualche anno fa di far considerare alla Camera la condizione difficile in cui si trovava il deputato rappresentante di una città marinara per poter difendere innanzi alle amministrazioni centrali i vari bisogni della sua città. Ora, dico, il gran passo è fatto perchè gli stessi interessati, sentendo i fastidi che porta questo frazionamento dei vari organi amministrativi che debbono provvedere alla difesa di questi interessi, portano qui non più la voce teorica, non più la voce solitaria di uno studioso, ma la voce vera e propria dei bisogni del paese.

E mi auguro che l'onorevole ministro delle poste e l'onorevole ministro della marina (che assisteva ieri ed assiste oggi alla discussione), vogliano tenere nel debito conto questo consenso generale che oramai si è formato, pensando anche come questo consenso dimostri che molte difficoltà si sono eliminate, pur rimanendo quella grandissima, che è costituita dalla diffidenza e dal dissidio che esistono realmente fra le varie amministrazioni dello Stato che a questi bisogni provvedono. Vero è che nelle nostre amministrazioni si trovano giovani funzionari colti ed evoluti abbastanza per intendere che essi sono sempre funzionari dello Stato, e che il far parte di una amministrazione piuttosto che di un'altra non deve costituire per loro ragione di diffidenze o di dissidi; e che invece con la stessa lealtà essi debbono coadiuvare questa specie di pacificazione amministrativa che, ripeto, è una vera necessità non solo per l'economia del servizio pubblico, ma anche per il maggior rendimento che questo servizio pubblico può dare, specie quando tutto ciò si riferisce ai bisogni della marina mercantile.

Non mi nascondo la difficoltà della cosa. È molto facile affermare questi propositi ed è molto difficile attuarli. La nostra legislazione a questo riguardo ha creato una grande quantità di competenze e di giurisdizioni.

zioni che si intrecciano e si sorvegliano; e il riordinarle, il riorganizzarle costerà moltissimo sforzo e non solo di lavoro amministrativo ma soprattutto di lavoro legislativo.

Ma queste difficoltà non debbono atterrirci, dal momento che abbiamo la convinzione profonda di provvedere a uno degli interessi maggiori, anzi vitali, della nostra marina mercantile. E vengo al disegno di legge.

La Camera, per verità, in questa discussione ha mostrato (e terrò conto di questo suo sentimento) di non appassionarsi eccessivamente alle questioni generali (e ve ne erano nel disegno di legge sollevate delle gravissime) cioè: sovvenzioni od altre forme di premio alla marina mercantile? esercizio di Stato o esercizio privato? Non ha mostrato di appassionarsi, sentendo la suggestione potente che in questa discussione portava la dotta, l'importante relazione della Commissione reale, alla quale mi piace per mio conto tributare i sensi di gratitudine grandissima per i notevoli servizi che ha reso a noi, alla cultura generale del paese ed al Governo.

La Camera si è lasciata piuttosto guidare da quei sensi di praticità e di obiettività che il relatore, onorevole Chimirri, ha portato nella sua relazione.

Egli dice, da uomo pratico, accorto ed esperto in questa materia parlamentare: « Non si tratta di speranze, ma si tratta di realtà: mettiamo il piede ben sodo sulla realtà delle nostre condizioni economiche e geografiche, e su queste cerchiamo di edificare le nostre deliberazioni e i nostri provvedimenti ».

E per verità l'onorevole relatore ha ben ragione di invitare la Camera su questo terreno, e la Camera con molta sapienza lo ha seguito.

Per noi non è possibile, se non per vanità letterarie o passioni rettoriche, fare la discussione del metodo da seguire per i nostri servizi marittimi. Sono circostanze di fatto del nostro paese, circostanze materiali e geografiche e circostanze morali che impongono quella e non altra soluzione del problema vitale dei nostri servizi marittimi.

Circostanze di natura morale. La Camera conosce perfettamente che tutto quello che concerne le industrie e in genere il movimento degli affari è circondato, come diceva benissimo l'onorevole Celesia e come ho avuto l'onore di dire altra volta in que-

st'Aula, da tali diffidenze e sospetti che il Governo, per quanto voglia sentirsi superiore a tutti i sospetti, non può scegliere quella soluzione che gli pare più appropriata agli interessi del paese.

È inutile fare malinconie: è così.

L'ambiente morale in cui si muove la vita economica del nostro paese, essendo ambiente morale di un paese povero, non può avere che una morale di popolo povero. È questa una difficoltà insormontabile, quando si debbano affrontare le questioni per quelle che sono e si voglia arrivare alla soluzione più razionale e più produttiva per gli interessi del paese. E contro questa difficoltà è inutile o, almeno, pare impossibile lottare.

Informi la soluzione data al problema ferroviario.

Ma, come ho detto, vi sono altresì condizioni di fatto geografiche e che sono più tiranne, ma che egualmente impongono a noi quella e non altra soluzione della nostra vita nazionale.

Credo infatti che la necessità del collegamento del continente con le isole, la necessità di un servizio di cabotaggio per le lunghissime nostre coste, la importanza per il nostro paese di mantenere le comunicazioni con l'Adriatico e specialmente con l'altra costa, necessità di natura politica e sociale pel nostro paese, la nostra emigrazione, la mancanza dei noli di ritorno per la nostra marina costituiscano tali elementi di fatto che, ripeto ancora una volta, obbligano Governo e Parlamento a dare quella e non altra soluzione a tutto il problema dei servizi marittimi.

Quindi è che la Commissione, il Governo e pare la Camera, sono disposti ad accettare senz'altro il principio delle sovvenzioni ai servizi postali ed anche commerciali, senza porsi per ora il problema se altri sistemi possano esservi, e tali che possano dare un maggiore rendimento nel sacrificio che i contribuenti fanno con le sovvenzioni medesime. Si tratterà di modo, di quantità, ma a me pare che il principio delle sovvenzioni sia ora generalmente accettato.

Così è che Governo e Commissione hanno dichiarato: sovvenzioni sì, ma garanzie solide; quindi: velocità, sicurezza e modernità di installazioni, garanzie per l'equipaggio, un controllo più attivo sull'esercizio, l'obbligo del servizio cumulativo, e sistema di tariffe dirette e controllate dallo Stato.

Questi sono i principii informativi del

disegno di legge; questi i principii, ossia le conclusioni a cui venne la Commissione reale.

Esaminiamo brevemente la legge nelle sue tre parti principali: 1° il servizio delle isole; 2° i servizi marittimi del Mediterraneo; 3° i servizi marittimi transatlantici ed oceanici. Dirò brevemente relativamente ad ognuno di questi servizi.

Quanto all'esercizio di Stato, per cui l'onorevole Chimirri si aspettava una viva discussione in questa Camera (discussione che però non vi sarà, perchè credo che i colleghi pensino, come me, che sia una necessità di cose, imposta anche questa dalle ragioni di ambiente morale e dalle ragioni geografiche) questo esercizio di Stato io l'approvo.

Date le condizioni morali del nostro paese, non è possibile dare alle maggiori isole, specialmente alla Sardegna ed alla Sicilia, quel servizio di comunicazione, di cui hanno bisogno come principio di vita essenziale per la loro esistenza economica senza l'esercizio di Stato.

Certo se nel nostro paese noi potessimo dare ad una compagnia privata le facilitazioni che l'esercizio di Stato riserba per sè, se noi potessimo spendere per un servizio privato quello che spenderemo per l'esercizio di Stato, forse io sarei per l'esercizio privato. Ma le condizioni fatte, ripeto, alle contrattazioni di questi affari nell'ambiente della vita italiana, hanno creato difficoltà tali, per cui l'esercizio di Stato deve accettarsi con rassegnazione, ed io dico non senza speranza di averne buoni frutti. A patto che non ci facciamo illusioni.

Noi per questo esercizio di Stato spenderemo molto, se vogliamo mantenere le promesse che facciamo col fatto della sua istituzione. Nè vale portare l'esempio degli altri paesi: l'esempio belga, per esempio, o quello inglese; bisogna che noi ci convinciamo che l'esercizio di Stato per la navigazione sarà per noi costosissimo.

Sarà costosissimo, perchè, se noi vogliamo fare un servizio rapido, sia anche con le turbine, dovremo spendere, spendere e spendere. E dove il Belgio e l'Inghilterra spendono 12 scellini per il carbone, o più o meno, noi dovremo spendere 24 scellini, più o meno. E questo senza dire del rendimento commerciale dei servizi esteri.

In fondo, la stessa relazione riconosce che il servizio di Stato importerà la spesa di circa un milione in più, senza contare le tasse marittime e la tassa di ricchezza

mobile, che sono anche una perdita per l'erario.

Ad ogni modo io penso che sia suprema necessità. Non conosco bene (e me ne vergogno) la Sicilia, ma conosco per ragione d'ufficio la Sardegna. Per la Sardegna è veramente questione di vita. Date alla Sardegna rapidità e sicurezza di comunicazioni col continente e voi le avrete dato la condizione sufficiente e necessaria per il miglioramento economico. Fate che più gente possa andare in Sardegna, e siccome è una isola che si ama quando si conosce, così avrete reso uno dei servizi maggiori a quell'isola; servizio che lo Stato deve rendere, senza badare a spese ed a sacrifici.

Io comprendo che lo Stato non possa modificare con la bacchetta magica le condizioni economiche di una regione e non possa creare la civiltà evoluta e progredita là dove ancora ne mancano le condizioni favorevoli, ma credo che debba dare le condizioni esterne sufficienti e necessarie per ogni progresso (e questo è il suo dovere) cioè: giustizia, polizia, amministrazione e mezzi di comunicazioni. Queste sono condizioni esterne che lo Stato ha il dovere di portare, con qualunque sacrificio, in ogni punto del territorio che è sotto la sua sovranità. Ciò è nei doveri imprescindibili di uno Stato.

Se non che, a proposito della Sardegna, onorevole ministro delle poste, io dovrei ricordarle, perchè ella lo ricordi al suo collega dei lavori pubblici, che qualunque sistema di servizio di navigazione non potrà mai produrre buoni risultati, se il porto di partenza e quello di arrivo non sono messi in condizioni da permettere ai piroscafi di uscire e di entrare tranquillamente, a qualunque ora.

Il porto di Civitavecchia, per esempio, ha bisogno per i servizi, che deve rendere all'Isola, di lavori urgenti. Non è più il tempo di tergiversare, non è più il tempo di aspettare Gaeta, o la direttissima Roma-Napoli; bisogna dare ora subito alla Sardegna un rapido servizio di comunicazioni e tale che risponda ai bisogni dell'isola e del continente, perchè ormai grande è il cumulo di interessi, che si è formato fra il continente e l'isola di Sardegna. Senza i lavori necessari nel porto di Civitavecchia, senza la possibilità che il piroscafo entri od esca a qualunque ora, la regolarità del servizio non è possibile.

Si è in questa condizione di cose, che, quando il piroscafo accelera il suo viaggio

ed arriva a Civitavecchia, verso l'alba, non può entrare e deve aspettare che venga giorno chiaro. Comprende l'onorevole ministro quali gravi conseguenze questo fatto porti al servizio. I sacrifici, che lo Stato fa per migliorare il servizio di navigazione tra il continente e l'isola, sono neutralizzati dalle pessime condizioni del porto; cioè lo Stato con una mano dà, e con l'altra toglie.

Credo che occorra anche provvedere, perchè queste comunicazioni s'iano rapide, avuto riguardo al servizio ferroviario da Golfo Aranci per tutta l'isola.

È addirittura intollerabile che per traversare tutta l'isola si debbano impiegare dodici ore, e che il viaggio dal Continente a Cagliari porti via una giornata e qualche volta più. È una cosa veramente che addolora ed umilia qualunque italiano capiti in Sardegna per ragioni o di studio o di affari; e che reca danni gravissimi al commercio dell'isola e agli interessi d'Italia.

È questo uno stato di cose, che oramai non si può più tollerare. Rispetto alle comunicazioni con la Sicilia io dovrei dire all'onorevole ministro le ragioni, per cui non sarei favorevole alla soppressione della corsa bigiornaliera fra Napoli e Palermo, e le ragioni, per cui credo che il vantaggio di tre ore privi quell'isola di un servizio veramente utile e fecondo, quale è il servizio bigiornaliero. Aggiungerò che mi pare che i conti siano stati fatti non molto bene, che non si sia ben prevista la spesa, che importerà un piroscafo con velocità di venti nodi all'ora, sia pure con motore a turbina. Certa cosa è, e su questo argomento parlerà l'onorevole Salvia, è cosa certa e dimostrata che due viaggi al giorno con 15 nodi all'ora costerebbero meno che un solo viaggio con 20 nodi all'ora.

DI SANT'ONOFRIO. Noi vogliamo la velocità!

CHIMIANTI. Non bisogna tener conto solo della velocità, ma anche della comodità! Ad ogni modo, per privare l'isola di questa grande comodità, vorrà convenirne l'onorevole Di Sant'Onofrio, bisogna opporre delle gravi ragioni; ed io credo che l'onorevole Di Sant'Onofrio vorrà riconoscere che queste gravi ragioni non concorrono per il fatto, che si abbrevia di tre ore il viaggio da Napoli a Palermo. (*Interruzioni*).

Ad ogni modo io dico: per privare l'isola e il continente di questa comodità innegabile di avere due corse al giorno, che potrebbero rendere veri servigi alle comunica-

zioni postali per istituire invece una linea sola a venti nodi all'ora, che costa molto di più, bisogna avere delle buone ragioni, ed io, per conto mio, sentirò quello che gli onorevoli Di Stefano e Di Sant'Onofrio potranno dire in favore di essa.

Vengo brevemente alle linee del Mediterraneo, e comincio col fare un brevissimo accenno ai servizi dell'Adriatico. Non è senza compiacermi che finalmente questo mare, che ha servito per tanti anni solo come spuntino retorico, per ricordare la grandezza nostra passata, sia realmente entrato nel circuito della vita politica ed economica del paese.

La Camera mi deve consentire di affermare che quando si facesse la storia della politica commerciale e militare italiana si dovrebbe dire che questo mutamento ha avuto inizio il giorno dell'avvento al trono di Vittorio Emanuele III. Certamente da quell'epoca, storicamente, comincia questo nostro mare ad avere una importanza, tanto nella marina militare, quanto nel movimento della nostra politica commerciale.

Io ho ancora l'impressione ingenua di quell'ambiente, del passato, in cui questo mare non si poteva nominare, senza sentirsi rimproverare l'irredentismo, e fu tale l'ingenuità e l'esagerazione dei sentimenti di fedeltà ad una alleanza, che si sarebbe anche pagato una pensione ai nostri pescatori italiani, a patto che non avessero dato molestie al Governo esercitando l'industria della pesca nel mare Adriatico.

Di queste esagerazioni io ho ancora vivo il ricordo in aneddoti significativi e rappresentativi, come quello, per esempio, di un uomo politico eminente il quale, in una Commissione della Camera, diceva, per tema di eccitare discussioni sull'Adriatico, che l'Adriatico non esiste. Questi tempi sono fortuna amente passati. Si è compreso che si può essere fedeli fino allo scrupolo ad una alleanza che assicura i nostri interessi, che giova alle necessità del nostro paese, e si può provvedere agli interessi della difesa dell'Adriatico, e soprattutto a quelli dei nostri traffici e del nostro commercio.

L'Adriatico trova con questo disegno di legge sviluppate tutte le sue comunicazioni e vede uno spiraglio di luce anche per le sue comunicazioni con l'Estremo Oriente, con il Sud-America e col Pacifico. Non è tutto, ma il resto lo faremo.

L'onorevole Celesia trovava che ciò rappresentava un superfluo. È naturale che debba per lui rappresentare il superfluo.

Ma io dirò all'onorevole Celesia che, sia pure superfluo, ma quando la bilancia è scesa troppo da una parte è bene artificiosamente farla ripiegare dall'altra, per ristabilire l'equilibrio.

Ora, ancora, a questa spinta artificiale sull'altro piatto della bilancia non ci siamo. Siamo ad un accenno di una politica attiva e vigile del movimento commerciale in un mare il quale non ha grandi correnti di ricchezza, ma piccoli rivoli; e la nostra politica deve consistere in questo: di richiamarne la maggior quantità alle nostre coste.

Onde io approvo in massima l'ordinamento dei servizi dato all'Adriatico e faccio anche io voti che l'onorevole ministro possa accogliere le proposte dell'onorevole Teso, di lasciare comunicazione diretta a Venezia con Zara e con Cattaro. Farò altre osservazioni nel corso della discussione degli articoli per proporre qualche altra aggiunta che a me pare necessaria.

Faccio anche lodi senza riserve al disegno di legge per avere accolto i voti del Consiglio superiore della marina per rimettere il servizio tra le coste del Mezzogiorno e Metkovic. Si va iniziando uno scambio di prodotti agricoli, di frutta, di primizie ed un commercio di legname che forse potranno un giorno conquistare il mercato di Trieste ed i mercati danubiani, che non sono poi così poveri come pare ad alcuni.

Relativamente a questo commercio della frutta e delle primizie io mi associo di cuore al voto dell'onorevole Teso ed all'ordine del giorno che ho visto con piacere presentato autorevolmente dall'onorevole Di Rudini e da parecchi deputati di Sicilia. Su questa via il nostro paese può far molto. Rapporti diretti con i porti meridionali e i porti del Nord dell'Europa possono creare veramente le condizioni necessarie, se non sufficienti, per eccitare i nostri traffici, ed un'industria già fiorente in alcune regioni del Mezzogiorno. Presenterò in proposito un ordine del giorno.

Certo questa linea di Metkovic, che ancora non ha reso tutti i frutti che deve rendere, deve essere mantenuta, sempre per quel principio che nell'Adriatico non si può fare spesso i conti sulla carta, come non li fa l'Austria con i suoi servizi marittimi, come non li farebbe nessun paese che avesse in mare gli interessi politici e sociali che noi abbiamo sull'Adriatico.

Approvo anche la linea celere per l'Egitto, ed anche in questo non posso essere d'ac-

cordo con l'onorevole Celesia che riguardava questa linea con troppa diffidenza.

Richiamare una parte dei viaggiatori che vanno o tornano in così gran numero dall'Egitto, tentare almeno di fare ciò è atto provvido di politica commerciale.

Certo la velocità proposta non è tale da assicurarci la vittoria e quindi bisogna aumentare la velocità. Si è parlato del nuovo servizio dell'Egyptian Mail. È un'impresa arditissima, al certo, ma come moltissimi competenti anche io penso potere affermare che questo è un esperimento che non ha per sé molta probabilità di vittoria.

Le spese sono così enormemente eccessive, il *record* di velocità e di installazione è giunto ad un punto così estremo che è molto difficile, dicono i competenti, che questa impresa possa portare buoni frutti. Ad ogni modo ciò non deve scoraggiare noi dal prendere il nostro posto e fare quei tentativi coraggiosi che possiamo fare. E la linea come è stata proposta dall'Amministrazione e modificata dalla Commissione, può rispondere se si aumenti la velocità.

Un brevissimo accenno alle linee transoceaniche.

Io credo che il sistema proposto dall'onorevole Bettolo nel suo interessante articolo nella *Nuova Antologia* di due o tre anni fa, è un sistema che anche noi potremo sperimentare.

Non va per tutti i nostri servizi marittimi, e meno che mai per il cabotaggio, perchè la merce è scarsa, e se si dovesse fare una specie di *struggle for life* tra le compagnie, queste non vanno dove non trovano merce. Ma si può fare per servizi speciali, si può tentare per qualcuno di questi, come propose l'onorevole Celesia.

Ed io sono certo che il ministro, onorevole Schanzer, vorrà mettere allo studio la possibilità di sperimentare, per alcune linee transoceaniche, il sistema dei premi, in ragione diretta della importazione e della esportazione.

Approvo anche senza riserve il mantenimento della linea Venezia-Calcutta; questa linea non ci ha reso ancora tutti i servizi che noi ci aspettavamo, e dico noi perchè in quella iniziativa le Puglie presero parte attiva insieme a Venezia, dimostrando così che, se sono possibili delle questioni di regionalismo in terra ferma, queste non sono possibili sul mare. Solamente io non approvo che non sieno stati mantenuti tutti gli approdi che erano stati fissati nella linea così come essa sorse. Se si deve rifare l'espe-

rimento, anche se i risultati non sono stati fruttiferi, o almeno non sono stati fruttiferi così come si sperava neppure nel porto di Venezia, perchè dimezzare l'esperimento e non farlo completo? Il giudizio sull'utilità della linea sarebbe tanto più completo in quanto fosse fatto nelle stesse condizioni in cui la linea fu iniziata, ora specialmente che sono istituiti i porti di concentramento che si esperimentano per la prima volta e che renderanno grandi servigi all'economia dei nostri traffici.

Il disegno di legge, come ha dichiarato l'onorevole relatore, non si occupa di altre questioni importanti relative al traffico marittimo, e quindi non è utile occuparsene in questa discussione; non si occupa, per esempio, del credito navale, del regime dei cantieri, del trasporto degli emigranti e via dicendo, rimandando tutti questi argomenti ad altro tempo; tuttavia la Camera consenta che in ordine al trasporto degli emigranti io preghi l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi e il ministro della marina di accogliere la proposta a cui ieri, per incidente, ha accennato l'onorevole Capece-Minutolo.

Egli accennò alla possibilità di rendere temporanea la nostra emigrazione e di portare un potente ausilio alla nostra marina mercantile con la istituzione di biglietti cumulativi di andata e ritorno. È questa una idea che merita tutta l'attenzione del Governo perchè parte da un uomo pratico e competente in questa materia, che l'ha proposta autorevolmente in un interessante articolo; intendo parlare del commendatore Witting, comandante del porto di Napoli, persona che quanti conoscono sanno non essere capace di fare proposte che non sieno meditate e che non contengano una grande utilità per i servizi pubblici. Io quindi, ripeto, raccomando all'attenzione dei competenti ministri questa sua proposta, perchè mi pare di una grande opportunità ed utilità.

E vengo a fare, in forma esegetica, alla Camera, risparmiandole così il tedio di ridomandare la parola, qualche osservazione sulla legge in generale.

Per il servizio di Stato, molto opportunamente il disegno di legge pone il divieto del sequestro e della vendita dei piroscafi adibiti al servizio di Stato; ma io vorrei pregare l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi e l'onorevole relatore di considerare se non sia il caso di far salvi espressamente i diritti dei terzi nel caso di danni

che possono venire dall'abbordaggio delle navi con altre navi: perchè, cioè, i diritti dei terzi siano salvaguardati. Se il ministro ed il relatore (che è un grande giurista) mi assicurano che nella dizione dell'articolo è compresa anche questa salvezza dei diritti dei terzi, nel caso dei danni di abbordaggio e d'altro, io mi acquieterò a queste assicurazioni,

Ma una osservazione di natura giuridica vorrei fare al ministro ed al relatore circa disposizioni che sono importanti per tutta l'economia del disegno di legge. Parlo della disposizione contenuta nell'articolo 17. Pare al ministro ed al relatore ed alla Camera che sia giustizia annullare aste regolarmente fatte, perchè l'aggiudicatario non vuole addossarsi linee per cui non ha concorso, che non ha voluto? Pare un principio di giustizia, codesto? A questa domanda mi attendo una risposta dall'onorevole relatore e dall'onorevole ministro. E pare ugualmente un principio di giustizia il dire che il Ministero può annullare un appalto (articolo 18), quando, per fondate ragioni, sa che c'è stata intesa fra i concorrenti? Ma basta la formula delle « fondate ragioni », e non si può essa prestare a render vana la lealtà del contratto? E non occorrerà la dimostrazione della verità, con prove, udite le parti? Ma più grave di tutte mi pare la disposizione relativa agli appalti (ed anche questo è un concetto generale che informa tutto il disegno di legge), che è contenuta nell'articolo 19.

Pregherei il ministro ed il relatore di dirmi: con quale sentimento di giustizia si può diminuire del 30 per cento la sovvenzione, quando sia trascorsa metà della durata del contratto, ed il 50 per cento dopo trascorsi tre quarti della durata del contratto stesso?

E quando gli assuntori possono ottenere vantaggi nel secondo e nel terzo periodo, voi togliete loro questi vantaggi ed anzi li mettete in condizione di dover rescindere il contratto? È una spada di Damocle anche perchè le spese di manutenzione sono molto gravi nel secondo periodo, e gravissime nel terzo, pel consumo del materiale ed anche perchè la rescissione del contratto e l'abbandono dei servizi marittimi mette questi piroscafi, costruiti apposta per i servizi sovvenzionati, nella condizione di non poter servire ad una linea commerciale libera.

A me pare questo articolo 19 veramente grave. Si presenta come un vigile custode

degli interessi dello Stato e può avere il plauso anche dei più diffidenti e sospettosi degli interessi investiti nelle industrie marittime. Non si possono fare contratti per gli aspiranti al premio della virtù; bisogna fare contratti per uomini d'affari, che trovino la convenienza materiale nel fare questi affari. (*Interruzioni*).

Qualcuno interrompe che è inutile parlarne perchè le aste andranno deserte. Allora noi scherziamo qui dentro! Certamente alcune parole del relatore, nella fine della sua lucida relazione, sono un po' sconsolanti: perchè egli ci dice che il presidente del Consiglio, andato in seno alla Commissione, ha dichiarato di non esser contrario a stralciare dal progetto il servizio dell'esercizio di Stato, ma che, per ora, non era il tempo, ma che se si fosse presentata l'occasione buona, si sarebbe fatto questo stralcio; ed allora la Camera ed il paese — dice il relatore — potranno esaminare, con calma, tutte le altre parti di questo disegno di legge. Parole di colore oscuro e che vedremo quello che valgano tra poco.

Che se queste disposizioni sono state fatte per formare una specie di insegnamento pedagogico per i futuri concorrenti, per dar prova delle intenzioni severe e rigide del Governo e della Camera, allora io dico che noi facciamo non delle leggi ma dei precetti buoni per la morale degli egoisti.

Se così fosse, io non posso intendere come uomini di affari, come l'onorevole ministro delle poste, che è a capò di aziende che hanno importanza economica ed industriale di primo ordine, non si renda conto della impossibilità di trovare dei concorrenti a queste condizioni.

E dopo ciò, attendendo le delucidazioni al riguardo che io ascolterò con attenzione religiosa, disposto anche a cambiare d'avviso perchè non sono ostinato per temperamento, vengo brevemente a qualche osservazione sulla parte amministrativa del progetto.

Delle tariffe e del loro regime conto occuparmi di proposito nella discussione degli articoli.

Lodo intanto l'istituzione dell'Ispettorato dei servizi marittimi. Esso risponde ad un voto che altra volta fu fatto in questa Camera e che io ebbi l'onore di manifestare alla Camera ed al Governo a nome della Giunta generale del bilancio, poichè veramente non era possibile andare avanti come si è andato finora.

La Camera, l'ho detto altre volte, è fa-

cile a creare nuove mansioni alle amministrazioni dello Stato, ma poi fa la dispettosa quando si tratta di organizzare i servizi relativi. Essa vota, per esempio, milioni e milioni per lavori pubblici e portuali e poi non si preoccupa se si potranno eseguire o si dovranno abbandonare per mancanza di personale, anzi si arrabbia, e dobbiamo sentire i rimproveri amari di autorevoli parlamentari quando si tratta di organici e di aumenti di funzionari.

Ma se voi create delle nuove attribuzioni, se moltiplicate senza lena queste attività delle amministrazioni, volete poi che restino sulla carta, o che siano tradotte in concreto da menti e braccia che le eseguono?

Quest'istituzione dunque di un Ispettorato risponde veramente ai bisogni dell'Amministrazione, non solo, ma accetto l'augurio che fa l'onorevole relatore, che essa sia la prima unità di quell'organismo vivificatore della marina mercantile, come è nei voti di tutta la Camera. Certamente che sarà un altro organo messo a controllare, a vigilare uno dei più importanti fenomeni della nostra vita industriale; sarà un altro organo che ci darà risultati di studio che faranno veramente fruttificare il nostro lavoro; uno di quei lavori dei nostri funzionari verso di cui noi dobbiamo riconoscerne con grande sincerità la nostra gratitudine perchè quei lavori che costano studio e diligenza forniscono a noi elementi preziosi per la nostra discussione e per le nostre deliberazioni.

Senonchè a proposito di questo Ispettorato io vorrei rivolgere una preghiera all'onorevole ministro, e cioè che i funzionari inferiori di questo nuovo organo dell'Amministrazione delle poste vengano nominati per concorso con esame, perchè noi abbiamo giovani valenti che seguono questi studi, che possono avere l'ambizione di servire l'Amministrazione dello Stato in questo importante servizio. Io sono certo che egli vorrà accogliere la mia preghiera.

Io avrei finito queste brevissime ed obbiettive osservazioni su questo disegno di legge.

Dovrei finire con la solita invocazione alla nostra bandiera, al nostro passato, ai nostri mari, ma questa ve la risparmio, perchè non sento...

Voci. Oh! oh!

CHIMIENTI. ...non sento conforto ad addormentarmi nelle glorie del passato per consolarmi delle vergogne del presente!

Io faccio l'augurio che la legge, come è, buona, in molte sue parti, venga migliorata e che sia eseguita con simpatia degli interessati e con lealtà da parte dei contraenti, e che essa possa portare non tutti i benefici che ci aspettiamo, ma quel poco che è consentito dalla natura delle cose. (*Vive approvazioni e molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Majorana Giuseppe.

MAJORANA GIUSEPPE. Onorevoli colleghi. La parte da me presa insieme alla deputazione siciliana nello studio di questo disegno di legge, per il quale ho creduto mio dovere di associarmi alla nobile iniziativa del marchese Di Rudinì, ed in cui, con esempio che è degno di essere sempre seguito per le cose del Mezzogiorno, la deputazione siciliana medesima ha dato prova di una rara compattezza; la necessità in cui siamo di discutere ed approvare provvedimenti sopra oggetti di così vitale interesse del paese, incalzati dalla cessazione delle convenzioni marittime vigenti: queste ragioni, mi mettono nella necessità di chiarire intero alla Camera l'animo mio ed il mio pensiero su l'importante disegno di legge che discutiamo. E lo farò fermandomi solamente ad alcuni punti che hanno maggiore riferimento all'indole dei miei studi, del mio modo di pensare, e degl'interessi delle regioni che rappresento.

Onorevoli colleghi. Diceva poco fa l'onorevole Chimienti che la Camera ha mostrato in questa discussione di non appassionarsi a questioni di ordine generale. Ma queste parole, se rispondono al concetto che può avere il mio amico onorevole Chimienti sul modo di trattare le questioni medesime nella presente discussione, non possono far ritenere, io credo nemmeno secondo il suo pensiero, che tali questioni siano meno importanti o meno opportune delle altre. (*Cenni di assenso del deputato Chimienti*).

Anzi sono esse, alle volte, quelle che più possono riferirsi ai vitali interessi del paese, e reggere su questo e dare il modo di risolvere le altre questioni che sono più da vicino considerate nella sfera della vita reale e comune.

Se ne ha, infatti, una prova in quanto il relatore di questo disegno di legge, onorevole Chimirri, scrive, accennando giusto alle questioni a cui si riferiva l'onorevole Chimienti, e fra esse a quella sull'esercizio di Stato marittimo; sulla quale credo dovermi da principio intrattenere.

Dice appunto l'onorevole relatore: fra

le novità di questa legge, la più grande, e quella che susciterà le maggiori discussioni, è quella dell'esercizio di Stato.

E sta bene questa affermazione dell'onorevole relatore.

Difatti, abbiamo visto ieri come la pregiudiziale proposta dall'onorevole Cavaignari contro la discussione di questo progetto di legge, unicamente si aggirò, e fu svolta, sopra la questione dell'esercizio di Stato.

Ma io, parlando di tale esercizio, credo di dovere porre la questione in una maniera alquanto diversa da come l'onorevole Cavaignari ieri la poneva.

Egli ieri muoveva da una critica a fondo all'esercizio di Stato ferroviario italiano; dicendo che l'esercizio medesimo, per quel che già se ne è veduto in terra, è assolutamente incapace a fare il servizio dei piroscafi, a reggere sul mare, eccetera.

Aggiungeva, con vivacità, che in grazia dell'amministrazione ferroviaria marittima, non ci sarà da soffrire il mal di mare, poiché i vagoni che la stessa ha fornito in terra ce lo danno in terra il mal di mare; e vedeva svolazzare pel mare una parte di quegli amministratori e di quella amministrazione ferroviaria: specie nuova, diceva, di animale anfibio. (*ilarità*).

E continuava su questo tono nella pittoresca descrizione.

Io non ho bisogno di entrare in questo ordine di considerazioni. Ne fo invece una sola.

Osservo che l'onorevole relatore della Commissione reale pei servizi marittimi, sostenitore dell'esercizio di Stato, l'ottimo mio amico Pantano, quando fu ministro non propose l'esercizio di Stato per la navigazione...

PANTANO. Risponderò.

MAJORANA GIUSEPPE. E allora, come si viene al nuovo progetto, in cui l'esercizio di Stato marittimo è compreso? Lo leggiamo nella bella relazione dell'onorevole Chimirri: si manifestò nella Commissione una corrente simpatica a tale esercizio di Stato...

MARINUZZI. Le correnti son sempre pericolose.

MAJORANA GIUSEPPE. Pericolose, senza dubbio.

Ed allora, questa corrente manifestata, dall'onorevole ministro fu accettata e seguita.

Ma qui calza una domanda. E tanto più devo muoverla io, in quanto in molte di-

scussioni ferroviarie mi sono trovato lontano. La domanda è: perchè è stato fatto l'esercizio ferroviario di Stato?

Io dirò alla Camera, e son lieto di vedere al suo banco l'onorevole ministro dei lavori pubblici, dirò che una simile domanda, giorni addietro, venendo dalla Sicilia, mi veniva mossa da un mio compagno di viaggio, che poi si chiari essere un alto funzionario dell'esercito, comandante di uno dei distretti della Sicilia.

Io mi trovava in quella vettura che ci è data per le comunicazioni dirette da Siracusa e Catania a Roma, e che costituisce un continuo attentato alla nostra incolumità, e dove l'onorevole Bertolini potrebbe applicare, da valente conoscitore del parlamentarismo inglese, la frase di quel pubblicista, il quale diceva che la casa del cittadino inglese è un castello, dove penetra il vento, penetra la grandine, penetra la tempesta, ma non entra il Re d'Inghilterra. (*ilarità*).

Appunto in quelle carrozze fornite dall'esercizio di Stato per quella linea, e soprattutto per quel viaggio, tutto entra meno che lo Stato, dappoichè sono esse in condizioni deplorabilissime. Ed io mi spero che la permanenza al Governo dell'onorevole Bertolini valga, insieme a moltissime altre cose, a correggere questi che sono difetti propri della linea da Roma alla Sicilia, che si finisce una buona volta di mandarvi il materiale peggiore che si abbia, senza considerare come si tratti di un viaggio la cui durata supera le 24 ore e che vi si deve passare anche la notte, e che deve congiungere alla capitale nobilissime regioni che non hanno alcuna colpa di esserne tanto lontane, e alle quali oggi si vuol pensare premurosamente con un novello esercizio di Stato marittimo.

E non basta. Senta, onorevole ministro dei lavori pubblici, io viaggio da molti anni, e mai mi era successo quello che mi avvenne l'altro giorno nella stessa carrozza in cui mi trovavo. Arrivati alla stazione di Acireale o di Giarre-Riposto, si presentò uno dei funzionari delle ferrovie, per dare ai viaggiatori del mio compartimento... che cosa? una mezza candela! Perchè? Perchè non funzionava l'illuminazione. (*ilarità — Commenti*). Ed io avrei voluto che si fossero sentiti i commenti che alcuni inglesi che si trovavano con me facevano giocondamente sopra questo sistema di, come dicevan loro, *italian illumination*. (*Commenti*). Essi non parlano che una sola lingua, ma alle volte noi comprendiamo ciò che essi dicono.

Ora, quando si vede come il servizio di Stato serve una linea così interessante, di traffico diretto dalla Sicilia con la capitale, come ci possiamo sentire incoraggiati a chiedere altro dall'esercizio medesimo?

E al mio interlocutore che mi domandava perchè lo Stato ha preso le ferrovie, dovetti dire: la prego di dispensarmi dal rispondere. Potrei anche rispondere con Dante

E cortesia fu lui esser villano,

se io invece gentilmente non avessi chiesto, ed egli parimenti non avesse consentito, ch'io non rispondessi.

Ora, se io dovessi rispondere qui, perchè è bene che ognuno che ha opinioni ferme e radicate in materie sì gravi le manifesti, io potrei così esprimermi. Vi è in Italia l'esercizio di Stato ferroviario, perchè vi sono grandi malattie che, a certi periodi, attraversano i corpi sociali. Bisogna subirle. Era appunto venuto il momento anche per l'Italia di subire questa malattia dell'esercizio di Stato. Le varie onde socialistiche, o di socialismo di Stato, o di socialismo radicale, o altre, e, diciamo ancora, le passate vicende liberistiche, portavano ciò. (*Interruzioni*).

Una voce. Anche altrove vi è stato ciò.

MAJORANA GIUSEPPE. Sarà una malattia anche di altri paesi; io ho parlato di organismi sociali in generale. A certo punto, in questi organismi, arriva l'epoca dello Stato assuntore di servizi pubblici che son pubblici perchè interessano al gran pubblico. E lo Stato diventa tale assuntore, e si fa industriale, malgrado che sia riconosciuto da secoli, e non ancora smentito, che esso sia il pessimo fra gl'industriali.

Ma io non voglio portare in quest'Aula un'opinione così radicale. Io qui dirò semplicemente che le convenzioni passate in materia di ferrovie, e decine di anni d'esperimento dell'esercizio ferroviario privato, e le condizioni in cui questo si svolse, resero, a giudizio della grande maggioranza qui dentro, ed anche di grandi correnti nel paese, necessario l'esercizio di Stato delle ferrovie.

Dunque vi era una necessità iniziale, cioè ritenuta tale, per l'esercizio di Stato delle ferrovie.

Ora io domando: vi è questa necessità a proposito dell'esercizio di Stato nei servizi marittimi?

Mi pare superflua la risposta.

Ma entriamo un momento nel campo dei principii.

Sono forse uguali i due casi?

Ma non sappiamo che, in materia di comunicazioni e di trasporti, la più elementare delle distinzioni è questa? vi sono, cioè, due vie: una naturale, l'altra artificiale.

La via naturale è il mare, ed è aperta a tutti; la via artificiale è la terra, e bisogna farla.

Di più. Per certe vie, si è arrivati perfino al concetto del monopolio, non di diritto, ma di fatto; per esempio, quando si riscontra che soltanto una linea, una strada, possa esistere, per un dato mezzo di comunicazione, in una data contrada. È il caso comune delle linee ferrate.

In mare questo non si verifica. La via vi è, e, se questione può sorgere, sorge in secondo tempo, quando si tratta di pensare non alla via, ma al mezzo con cui si può percorrere la via, al mezzo di trasporto.

E ieri l'onorevole ministro Schanzer, mio ottimo e simpatico amico, diceva: sono molto maggiori le difficoltà in terraferma, che non per mare fra Palermo e Napoli, e fra Golfo degli Aranci e Civitavecchia.

E il ministro diceva benissimo.

Ma è perciò che non v'è ancora l'elemento speciale per il provvedimento di economia di Stato.

Allora, se così è, in principio e in termini generali, si presentano le ragioni speciali. E sono state accennate e sostenute bellamente, nella replica a colui che proponeva la sospensiva ieri, dall'onorevole ministro. Sono ragioni di ordine politico e di ordine economico.

Il lato politico, su cui anche parecchi dei nostrionorevoli colleghi parlando prima di me sono qua e là tornati, sarebbe questo: le isole siano in comunicazione con la terraferma. Lo Stato prenda ancora a sé questo mezzo di trasporto. Sarà allora tolto il pericolo di veder interrotte e sospese le comunicazioni fra il continente e le isole medesime, la Sicilia principalmente e la Sardegna.

Ma qui brevi domande, e sommarie risposte, senza venire ad analisi minute, che farebbero offesa a coloro che ascoltano, e in parte anche a colui che parla.

È reale, è effettivo codesto pericolo?

Lo Stato non potrebbe obbligare le Società sovvenzionate a eseguire il contratto, se novamente ricorresse alle sovvenzioni?

Non è a temere, per lo meno, per il servizio di Stato marittimo, quello che si è temuto e avuto in parte per i ferrovieri, grazie alle organizzazioni e coalizioni, e alle

teorie evolute sul diritto di sciopero anche nei servizi pubblici? Non si creerà ora anche per il mare una classe di funzionari, i quali ci facciano temere come qualche volta è già avvenuto in materia di ferrovieri?

Certamente, sono valide e buone le risposte e le assicurazioni che ha dato l'altro giorno l'onorevole ministro dei lavori pubblici, in questa materia, cioè che egli farà rispettare la legge. Noi ci auguriamo che ci siano sempre Governi che le leggi facciano rispettare, secondo i propositi dell'onorevole Bertolini; sebbene nella sua risposta, accennò, da quel valentissimo giurista che egli è, e fu bene, ma parvemi, se non m'inganno, ricorresse un po' troppo, a quella che del resto è una grande forza costituzionale, cioè l'opinione pubblica, la quale deve procedere di conserva con i pubblici poteri. Certo, anzitutto, la legge va rispettata, massime quando è in giuoco la intera vita economica del paese, come avviene in rapporto al grande servizio ferroviario; e ciò ancor quando, qui o là, come pur può avvenire, l'opinione pubblica fosse travolta o non si manifesti.

Ma io (e qui torno ad essere pienamente d'accordo con l'onorevole Bertolini) trovo che essa in Italia, in materia di servizio ferroviario, è del tutto all'unisono con coloro che invocano e che domandano il rispetto della legge.

Ancora, l'esercizio marittimo di Stato non creerà esso stesso quel pericolo cui si vuole ovviare? Esso stesso renderà, senza dubbio, più difficile o farà venir meno l'esercizio privato.

Venendo poi al lato economico, noi udiamo dire: lo Stato potrà influire su questi servizi e sulla totalità delle comunicazioni, quando avrà in mano questo servizio del trasporto, delle comunicazioni fra il continente e le isole.

Ma un'osservazione appare evidente.

Con ciò si prova troppo. Si annulla, in gran parte, il valore del progetto di legge stesso, per tutte quelle linee in cui non si ricorre all'esercizio dello Stato.

Ad ogni modo, si va oltre il concetto della sovvenzione, che dev'essere commisurata alle condizioni necessarie possibili per rendere il servizio migliore e il più economico.

Si adducono alcune altre ragioni per lo esercizio di Stato marittimo: il servizio cumulativo di terra e di mare.

Ma questo servizio cumulativo di terra

e di mare c'era prima, quando le ferrovie erano sotto l'esercizio privato; e non occorre ricordare i vari regi decreti, ne ho qui presenti alcuni: 23 novembre 1893...

Voce a sinistra. Quello per la Sicilia?

MAJORANA GIUSEPPE. Sì.

PANTANO. Mai eseguito...

MAJORANA GIUSEPPE. Parlo di decreti esistiti. Onorevole Pantano, sono appunto i decreti del 23 novembre 1893, 1º giugno 1897, 16 aprile 1905. Per essi, la Società ferroviaria sicula si obbligò al servizio dello stretto di Messina con la sovvenzione di lire 60,000 e i rischi marittimi a carico dello Stato. E il servizio fu fatto fino al 30 giugno 1905, quando cominciò il servizio di Stato.

PANTANO. Semplicemente tra Palermo e Napoli.

MAJORANA GIUSEPPE. Anche per lo stretto di Messina.

PANTANO. Mai, mai, perchè le ferrovie private non l'hanno fatto mai.

MAJORANA GIUSEPPE. Se non fu fatto, come lei dice, avrebbe dovuto farsi; il mezzo legale vi era, e quindi viene eliminata l'obiezione.

DI SANT'ONOFRIO. Ma lo facevano.

PRESIDENTE. Onorevole Majorana, non raccolga le interruzioni, continui il suo discorso.

MAJORANA GIUSEPPE. Altri vantaggi dell'esercizio di Stato marittimo, i quali furono indicati dalla Commissione reale, e sono stati poi ricordati dall'onorevole relatore di questo disegno di legge, sarebbero: l'unità del contratto di trasporto; la sicurezza delle coincidenze; la maggior garanzia per i termini di resa, e la responsabilità del vettore.

Ma permetta la Camera che io sorvoli. Questi son tutti punti interrogativi. O per lo meno trattasi qui di deficienze dell'attuale sistema sovvenzionato, cui bisognerebbe porre riparo. Da questo dilemma non si esce. Tranne forse sopra un punto: la responsabilità che col progetto verrebbe ad assumere lo Stato. È un nuovo istituto che si crea, e con necessarie e forse non sufficienti o adeguate limitazioni, nel fine di non estendere troppo la responsabilità dello Stato. Su di che già abbiamo udito qualche osservazione dall'onorevole Chimienti.

Da tutto ciò, onorevoli colleghi, mi pare si possa affermare che le obiezioni all'esercizio di Stato marittimo non sono, o solamente, quelle generali che sorgono contro

ogni esercizio di Stato, ma ve ne sono speciali e non poche per esso.

E specifiche ve ne sono ancora.

Sorvolo sopra alcune che non sono state indicate.

Per esempio: l'ordinamento ferroviario è ordinamento terrestre e non marittimo. Non vi è alcuna competenza marinara, non vi è alcuna attitudine al servizio di mare, nel personale ferroviario. Manca, per il servizio marittimo, ogni impianto di ordine amministrativo, di ordine burocratico, di ordine tecnico. Vi è la necessità di costruire *ex novo* il materiale; e la difficoltà o l'impossibilità di costruirlo nella misura e nel tempo in cui occorre.

Ancora: la spesa sarà ingente, molto superiore a quella prevista; gli utili saranno molto minori, o zero, e vi saranno nuovi oneri. E poi v'è la difficoltà o l'impossibilità che lo Stato dia nello stesso servizio tutto quello che può dare l'industria privata, per conforto, eleganza, precisione, rapidità, e per tutti i miglioramenti che continuamente si apportano in queste industrie. E di ciò, nel senso che lo Stato non risponderà, si può trovare anche qualche esempio da quello che avviene nell'esercizio ferroviario.

Ma, si è detto anche dall'onorevole ministro, le ferrovie possono avere a migliori condizioni il carbone e gli approvvigionamenti.

Mi si perdoni, ma io credo che li possono avere a migliori condizioni le compagnie private. (*Segni dell'onorevole ministro*). E diceva ancora l'onorevole ministro (vedo che egli persiste nella sua opinione): le ferrovie di Stato sono aziende veramente industriali. Ma mi permetta che io soggiunga che sono più industriali le compagnie private.

Se non che, vi sono ancora due ragioni speciali, oltre queste di ordine generale, che si oppongono a questa parte del disegno di legge, che concerne l'esercizio di Stato e che io esporrò alla Camera.

La concorrenza fra i due mezzi di trasporto, che dovrebbero essere, e sono, la terra ed il mare, viene ad essere eliminata, quando si attribuisce allo Stato il trasporto per mare, come gli si è attribuito quello per terra.

L'importanza di questa concorrenza, sia per i noli, sia per la bontà del servizio, non vi è chi non possa riconoscere.

In secondo luogo, i limiti che si pongono all'esercizio di Stato (e ciò deve ri-

ferirsi anche al sistema in generale) sono arbitrari.

Altre isole vi sono che amerebbero forse essere (se l'esserlo sia un bene) congiunte al continente col servizio di Stato, ove si congiungano le isole maggiori. Ed udiremo fra poco la voce del collega Cassuto, il quale parlerà dell'isola d'Elba.

Altri tratti vi possono essere di terraferma, da congiungere egualmente fra loro, per i quali si possono accampare ragioni di ordine politico ed economico, analoghe e non meno forti, e ciò malgrado le ferrovie.

Nel progetto stesso, vediamo che, per le linee comprese in altri gruppi, eventualmente anche lo Stato verrà ad assumere il servizio; così per le linee dei gruppi 13, 14, 15, 16, che son quelle dell'Arcipelago toscano, e delle isole Eolie, quelle dalla Sicilia per Tunisi e per le isole minori attorno alla Sicilia, quelle per le isole del Golfo di Napoli e Pontine.

Dunque la questione non è così limitata ad un piccolo esperimento, come poteva sembrare da principio. Ma, piccolo o grande, ostano all'esercizio di Stato marittimo tutte quelle difficoltà in principio e in fatto che mi sono permesso di enumerare alla Camera.

L'onorevole Chimirri scrive che l'esempio della Francia, contrario all'esercizio di Stato, non calza; sia per il tempo in cui l'esperimento in Francia fu fatto, sia per la natura dei servizi, i quali erano estesi a tutto il bacino del Mediterraneo.

Ma noi veniamo dopo, nel tempo, rispetto ad altre nazioni, per molte cose; come siamo stati i primi per moltissime altre; e forse è questa la ragione per cui veniamo dopo in quelle. Ciò che avvenne alcune decine di anni fa in Francia, non è meraviglia se avvenga ora in Italia. E l'estensione dell'esperimento non ne cangia la natura.

Il certo si è che la massima parte del servizio marittimo, dovunque, non è di Stato.

Del resto, su tal punto, rimando alla relazione dell'onorevole Pantano, il quale ha delineato il cammino che si è fatto nel mondo, e muove dal monopolio assoluto della bandiera nazionale, con Cromwell e Colbert, e va al principio della assimilazione delle bandiere per necessità di cose, data la moltiplicazione dei traffici.

In conclusione, su questo arduo e non infecondo problema, dirò che vedrei di buon animo stralciata questa parte della legge, che per alcune linee concerne l'esercizio di Stato, e vedrei volentieri riaffermato anche

per tali linee lo stesso sistema che per le altre.

Io non voto l'esercizio di Stato marittimo, e dichiaro francamente che mi opporrei, se si trattasse di esso solo. Incastrato in un disegno di legge così ampio come quello che discutiamo, dico che anch'esso è un segno dei tempi; in quest'ora di municipalizzazioni e di statizzazioni di pubblici servizi più o meno affrettate e senza le dovute garanzie, e che non riescono; in quest'ora in cui le assunzioni di grandi servizi per parte dello Stato incalzano: ieri le ferrovie, quindi i telefoni, ora la navigazione.

Si tratterà di un esperimento, come è stato detto. Ma nulla autorizza, alla stregua degli esperimenti fatti e degli auspici, che già possiamo trarre, e dei quali è bene tener conto, nulla autorizza a procedere con animo sicuro e tranquillo. E passiamo oltre.

Come avete udito, il progetto di legge che discutiamo consta di tre parti distinte: la legge propriamente detta, il capitolato, le linee.

Non è il caso di esaminarle, per ognuno che parli, minutamente. Ogni oratore toccherà i punti che più gli son vicini, o attraggono la sua attenzione. E ognuno, con ciò stesso, ha di mira l'interesse generale. Ma questo interesse va accompagnato a quello locale; il quale a sua volta è consono all'interesse generale.

Non dispiacerà quindi alla Camera che, come si parla da tanti onorevoli colleghi del porto di Genova, o del porto di Venezia, o di altri, io, pure nella comprensione del generale interesse italiano, parli del porto di Catania, che è la mia città, e del porto di Riposto, che è il secondo della mia provincia.

Il porto di Catania, onorevoli colleghi, dalla Commissione reale è, fra i porti d'Italia, riconosciuto al sesto posto per la quantità delle merci in generale, e dei piroscafi che vi fanno scalo; al secondo posto, per la esportazione agricola, nel biennio 1900-901.

Per il porto di Catania e per tutto il commercio, che fa capo ad esso, parecchi desiderata sono stati espressi; alcuni dei quali, hanno trovato soddisfazione per alcune disposizioni commendevoli del progetto che discutiamo.

Il primo di essi è questo: si ponga freno alla elevatezza dei noli, stabiliti dalle compagnie sovvenzionate.

Che cosa vi è nel progetto su questo argomento importante dei noli?

Vi è l'articolo 27, il quale dice che le tariffe di sbarco e d'imbarco per i passeggeri e per le merci in tutti i porti del Regno saranno determinate entro un anno dalla promulgazione di questa legge.

Ma all'articolo 39 del capitolato son posti limiti massimi per i trasporti dei passeggeri, delle merci e del bestiame fra tutti i porti del Regno, sulle linee dell'Adriatico, della Tunisia, della Tripolitania e della Cirenaica, e fra l'Italia e la Colonia Eritrea e viceversa, e fra i porti del Mar Rosso fra Aden e Suez.

Uno studio minuto di questi massimi, inclusi nell'articolo 39, sarebbe importante a farsi in quest'ora. Rilevo però, nulla avendo da allegare in contrario, e desiderando che i fatti corrispondano, rilevo ciò che si afferma nella relazione dell'onorevole Chimirri, cioè che, per cotali massimi vi è una riduzione di noli rilevantissima, rispetto alle tariffe presentemente in vigore approvate nel 1902, e che con tale riduzione le nostre tariffe saranno poste a livello di quelle fra le più miti dei paesi vicini.

Il sistema del capitolato però è misto. Quanto ai percorsi internazionali, i prezzi saranno determinati dalla concorrenza, e vigilati dal comitato per le tariffe.

Qui aggiungerò semplicemente: attenzione! trattandosi di linee sovvenzionate. E bisognerà aspettare all'opera chi porrà mano a quest'altra parte delle tariffe.

Si domandava in secondo luogo, per il porto di Catania e il suo commercio, che le linee esistenti fossero rese, quanto più si può, dirette.

Mirano a tale fine alcuni di questi emendamenti e proposte, ai quali io, insieme con gli altri colleghi della deputazione siciliana, ho posto la firma, e che fin da ora raccomando al benevolo accoglimento dell'onorevole ministro e della Camera.

Ed anche per rispondere a tal desiderato noi della Sicilia ci siamo trattenuti dal chiedere di più. Perchè comprendevamo che, chiedendo di più, la celerità, la rapidità, la effettività del servizio sarebbero forse state compromesse. Così abbiamo sacrificato qualche desiderio relativo all'approdo in questo o in quel punto, e perfino al prolungamento di questa o quella linea.

Ma le difficoltà nella presente materia sono ingenti. E noi, che di fronte alle popolazioni che ci hanno qui mandato abbiamo la responsabilità della nostra parola e della nostra condotta in così gravi problemi, possiamo esporci al pericolo di lasciarle

scontente ancor quando miglioriamo lo stato di fatto presente; perchè, per esempio, la soppressione o la limitazione di una linea già in esercizio, la quale risponde ad interessi e traffici già avviati, può recare dispiacere alle popolazioni a cui serve, anche se la linea stessa sia sostituita da altra o altre più importanti.

Da ciò la necessità di procedere con grandi cautele.

Anche quando si tratti di raggiungere il meglio, non bisogna rinunciare, o è difficile e pericoloso farlo, a quel che attualmente si abbia e nella forma in cui si abbia. E non è fuor di luogo ricordare che, secondo quanto si rileva per un prospetto della relazione della Commissione reale, noi abbiamo attualmente ben ventidue linee sovvenzionate che toccano la Sicilia.

Poi si domanda, nell'interesse di Catania, di Riposto e della Sicilia, che siano specialmente sovvenzionate le linee per i principali mercati di consumo di prodotti agricoli, assegnandovi piroscafi veloci con apparecchi frigoriferi, ventilatori, ecc.; e per i prodotti primaticci si chiede la massima velocità nel trasporto. Valga su ciò quel che prima ho osservato. E del resto, trattasi di un desiderato progressivo. Nessuna limitazione all'inizio e nessuna in futuro.

Per gli apparecchi frigoriferi, ecc., abbiamo presentata una speciale proposta, che ricordo fin da ora alla benevola accoglienza della Camera. È massima la necessità di codesti apparecchi, pel trasporto di molte delle nostre derrate agricole. Senza essi, il commercio ne vien di molto decimato e danneggiato, e spesso si rende impossibile.

In quanto all'insieme delle linee proposte, almeno prendendo il progetto nella sua fase precedente, salvo a fare il confronto con le successive modificazioni sulle quali discutiamo, e che non debbono peggiorarlo, se noi diamo un'occhiata a quei cartogrammi che sono inseriti nella relazione Pantano, vediamo come in essi, vittoriosamente, è il caso di dirlo, la linea rossa che rappresenta le proposte per l'avvenire, segua la verde che rappresenta le linee attualmente in esercizio.

Ma anche con ciò non si risolve compiutamente il desiderato, rispetto alla produzione agricola.

Per ora ci fermiamo alla fisionomia generale del progetto. Di più ne diremo, quando verrà la discussione sulle singole linee.

Veniva anche domandato un servizio speciale per i piccoli colli agricoli con la tassa di 50 centesimi fino a 20 chili, e di una lira fino a 50 chili.

Invece nel progetto, all'articolo 35 del capitolato, troviamo la seguente tariffa: lire una fino a 60 chilogrammi; lire due fino a 120 chilogrammi per qualsiasi località del Regno. Questa tariffa viene raddoppiata per i colli scambiati fra il Regno e i porti del Mediterraneo, e triplicata per quelli scambiati fra il Regno e le località oltre Suez e Gibilterra. Il volume di questi colli è fissato a un massimo di un quarto di metro cubo.

Non è quello che si desiderava; ma è già qualche cosa. Si desiderava e si desidera il collo a mezza lira, che sarebbe tanto comodo per le esportazioni dei prodotti agricoli e tanto interessa perciò a contrade che nell'agricoltura hanno la loro massima industria.

Il prolungamento della linea celere Napoli-Messina, per tutte le coste orientali della Sicilia sino a Malta e Tripoli, si domandava dai commercianti di Catania.

Il disegno di legge, ottimamente, e ne do lode all'onorevole ministro, prolunga la linea sino a Catania. E, se egli ben ricorda, quando recentemente onorò di sua presenza la mia città, di questo noi avemmo materia di discorrere, ed egli gentilmente ricordava la collaborazione di un suo collega su questo punto. Di tal prolungamento a Catania io lo ringrazio.

I deputati di Siracusa domandano che la linea stessa sia prolungata fino a Siracusa. Noi ci associamo a questa loro proposta, ben lieti se l'onorevole ministro potrà accettarle.

E andremmo ancor oltre, per la via di Malta e di Tripoli. Ma si osserva sempre che il di più possa nuocere alla celerità e alla velocità del servizio. Il danno di questi prolungamenti spesso consiste in ciò che quando i piroscafi arrivano ad uno scalo, venendo da altri scali, si trovano già ingombri, e che la necessità di fermare in più scali ritarda naturalmente il viaggio. Ma se ancor di più si potrà ottenere senza ritardare o impedire il servizio, resti alla considerazione del Governo e della Camera. Per ora teniamo fermo Catania, e se si può, come pur chiediamo, Siracusa, dicendo che è qui per Catania vera giustizia intanto resa all'importanza sua e del suo traffico.

Che siano stabilite e sovvenzionate linee regolari fra i porti della Sicilia e l'Estremo

Oriente, le Americhe ed anche l'Australia, è pure un nostro desiderato. C'è in proposito un ordine del giorno nostro, che sarà svolto dall'onorevole Carnazza, ed io, che condivido e fo mia questa aspirazione, lo raccomando fin da ora all'onorevole ministro ed alla Camera.

Un ultimo desiderato, riguardo al porto di Catania, era la istituzione di una zona franca nel porto medesimo per favorire le esportazioni e facilitare il commercio di transito e la distribuzione dei prodotti.

Ma non è il momento questo di parlarne. Siccome una gran parte del problema delle comunicazioni marittime è rimandata o collegata ad altri provvedimenti, specialmente di finanza e portuali, sarà allora il caso di occuparsene.

Se non che, uno dei punti su cui la discussione che abbiamo fatto si è più volte fermata, e su cui verte uno dei dubbi maggiori che noi siciliani specialmente abbiamo circa l'efficacia delle linee che vediamo con piacere istituite o mantenute, è quello a cui anch'io poco fa accennavo, che si riferisce allo spazio che i concessionari debbono lasciare nei loro piroscafi per la merce che deve essere trasportata.

Il timore che questo spazio non sempre si trovi, il fatto che esso non sempre si trova, ed il danno che ne deriva, specie per certe derrate che sono soggette a danneggiarsi pel semplice ritardo di pochissimi giorni, come, per esempio, gli agrumi, destano pure l'apprensione della rappresentanza siciliana, e di me specialmente per la parte che concerne Catania e le eminenti regioni agrumarie che con Paternò ho l'onore di rappresentare.

Qui è pur da considerare la provvida disposizione dell'articolo 49 del capitolato, la quale dice che i concessionari dovranno imbarcare ad ogni approdo le merci pronte per l'esportazione, e perciò dovranno lasciare a bordo nei diversi scali un sufficiente spazio in relazione con la media del movimento commerciale di essi, secondo che sarà stabilito dal Comitato dei servizi marittimi. Ma, qui, una semplice osservazione: basterà la media? Non vi saranno eccedenze di bisogni? E a che potrà giovare la media in sè, che è un dato fittizio, di carattere aritmetico, e non rispondente necessariamente alla realtà, potendo anzi essa comportare scarti ingenti in eccesso come in difetto?

Continua poi l'articolo: - Non adempiendo i concessionari a tale obbligo, sono tenuti

verso gli speditori la cui merce non fosse imbarcata ad eseguirne nel viaggio successivo il trasporto senza compenso. — Magro compenso, se la merce intanto è andata in tutto o in parte perduta! Allora, che cosa si trasporterà? Una cosa che non potrà in tutto o in parte essere smerciata o venduta nei porti a cui è destinata!

Nel caso poi che l'imbarco non succeda nemmeno nel viaggio successivo, il concessionario dovrà dare allo spediteore una somma eguale al nolo.

Ora quest'insieme di disposizioni, che pure sono già qualche cosa, sembrano a prima vista non sufficienti; e mi auguro che la discussione che si farà a suo tempo su questo punto, porti qualche miglioramento, per assicurare che in rispondenza al bisogno si abbia, e pronto, lo spazio necessario.

NITTI. Quale sarà questo modo? (*Interruzioni*).

Voci. I danni e interessi.

MAJORANA GIUSEPPE. Quale sarà, onorevole Nitti? Ne discuteremo. Il sistema delle indennità ne è uno.

Finalmente, se noi diamo un'occhiata al capitolato, senza però discuterlo in ogni sua parte, perchè io oggi ho esaurito il corso del mio dire, vediamo che esso è un lavoro certamente pregevole. Molto in esso è preveduto di quello che era prevedibile. Ma una domanda sorge appunto per ciò: non renderà esso, proprio per codeste sue previsioni, più difficile, o impossibile, in certi casi, la concessione di alcune linee?

Io avrei desiderato, per esempio, una maggiore elasticità, in modo che il Governo possa, nel negoziare in questo grande pubblico interesse, avere una latitudine maggiore, e quindi regolarsi secondo i casi.

Secondo me, sarebbe stato meglio chiedere una facoltà per negoziare e trattare entro determinate sfere di prezzi e di condizioni; e così quindi cercar di ottenere le condizioni migliori, sia per i prezzi stessi, sia per il trattamento che dalla società assuntrice del servizio si possa ottenere.

A questo riguardo osservo, ed è un'osservazione evidente, che è perfino sbagliato il titolo di questo progetto di legge. Esso s'intitola «convenzione», mentre in esso non si contiene nessuna convenzione. (*Sì ride*).

E concludo, onorevoli colleghi. Avete udito da tutti come sieno grandi ed importanti i problemi della navigazione. Essi riguardano nientemeno che le comunicazioni con noi stessi, e col mondo intero, nel mare.

Trattasi della comunicazione del nostro pensiero e dei nostri interessi, e qui i servizi postali; e dello scambio delle nostre merci, e dello spostamento delle nostre persone.

Un concetto dominante nella trattazione di cotanto obbietto, e che qui come fuori di qui si è manifestato, è quello che si dia la espansione massima ai relativi servizi.

Dei mezzi, diceva l'onorevole Chimentì, non è il caso di occuparsi, perchè abbiamo mezzi che ci sono imposti dalla natura e dalle condizioni in cui ci troviamo.

Ma non è tuttavia male che ricordiamo come in materia di mezzi qui si presenti si può dire ai primi posti quello delle sovvenzioni che per la massima parte delle linee di cui dobbiamo occuparci viene seguito.

Ma vi sono altri mezzi, e qui possiamo ricordare: l'esenzione dalle tasse, la restituzione delle tasse, le facilitazioni portuali, (molto bene è stato accennato anche a questa parte del problema), le esenzioni daziarie, la compilazione di tariffe ferroviarie speciali, il credito navale, le opere portuali in generale.

Altri mezzi ancora sono i premi per le costruzioni, per i trasporti, per il carbone; ad essi, ricordiamo di passaggio, la Commissione reale è contraria.

Altri sono l'assunzione diretta del servizio per parte dello Stato.

Altri concernono poi strettamente la bandiera nazionale.

Con questo disegno di legge i mezzi che si seguono sono principalmente a riferire alle sovvenzioni e alla bandiera nazionale. Sussidiariamente resta la possibilità di altra bandiera.

Quanto alla bandiera nazionale, sono ben reali e indiscutibili i suoi vantaggi nel commercio internazionale. L'accertamento della provenienza italiana delle nostre merci, la diffusione delle stesse nei mercati mondiali, il buono o miglior trattamento ad esse fatto in confronto di merci di altri paesi, sono essenzialmente legati al servizio fatto sotto bandiera nazionale.

Ma, con tutto ciò, non si può stimare evitabile che si ricorra ad altra bandiera, da poi che sarebbe una vera ironia il pensare di fare tutti i nostri trasporti nel mondo con la nostra bandiera e con navi che fossero di nazionalità italiana.

E quanto all'esercizio di Stato, che più per l'idea che il bisogno forse s'innesta in questo disegno di legge, può valere un'osservazione finale.

Tutti riconoscono che in Italia si spende poco per le sovvenzioni, in confronto di quel che spendono altre nazioni. (*Interruzioni*).

Si spende poco, o molto, relativamente. Ma, se quel che ora si vuol destinare allo esercizio di Stato marittimo, e quello che dovrebbe destinarvisi appresso, si facesse passare nel capitolo delle sovvenzioni, credo potrebbe essere assai meglio utilizzato.

Così ancor meglio avvieremmo ad aiutare lo sviluppo dell'Italia marinara, e a metterla in grado di seguire i progressi marittimi che il mondo con grande rapidità compie sempre.

Onorevoli colleghi! Il progetto che discutiamo è molto importante, ed è inevitabile per il suo oggetto. Occorre solo migliorarlo, riformarlo radicalmente in qualche parte, e ciò confido farete e sarà bene. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Salvia.

SALVIA. Onorevoli colleghi! Anche io manifesto, come già feci altra volta, il mio parere favorevole alla unificazione dei servizi marittimi. Senza ripetere tutte le osservazioni che sono state svolte dagli oratori che mi hanno preceduto, credo che, a dimostrare l'utilità di questa riforma, basti rilevare che molta parte del lavoro immane della Commissione parlamentare sarebbe stato risparmiato e forse parecchie incertezze e parecchie mende del disegno di legge non esisterebbero, se l'unificazione marittima fosse un fatto compiuto.

Molti pareri e molti voti del Consiglio superiore della marina mercantile — organo che rappresenta appunto i bisogni della marina stessa — non sono stati accolti nel disegno di legge, con non lieve svantaggio della sistemazione dei servizi. Ma di ciò non mi occuperò altro. Concentrerò invece le mie osservazioni su alcune parti nelle quali appunto il disegno di legge si è distaccato, senza convincenti motivazioni, da quelle che erano le finalità alle quali miravano i voti del Consiglio superiore della marina mercantile.

Anzitutto mi occuperò della linea Napoli-Palermo, per la quale il Consiglio superiore della marina mercantile, in vista della necessità di comunicazioni più attive fra Napoli e le città principali della Sicilia, propose che il servizio fosse eseguito con due viaggi ogni giorno, mediante piroscafi di duemila tonnellate e di quindici miglia

di velocità orarie. Io prego gli onorevoli colleghi siciliani a non meravigliarsi, se domando loro come e perchè essi tengano ad avere una sola comunicazione giornaliera col continente, anzichè due comunicazioni, con due piroscafi che partirebbero uno nelle ore di sera, e l'altro nelle ore della mattina.

La velocità di venti miglia all'ora reca, anche tecnicamente, svantaggi ed aggravii di spesa che non si dovrebbero dimenticare in un disegno di legge col quale si dispone del danaro dei contribuenti. Anzitutto, l'aumento anche di un solo miglio di velocità importa un aumento sensibilissimo delle spese occorrenti pel tragitto.

Da un calcolo fatto da uno dei migliori ufficiali del nostro Genio navale, si rileva che, mentre pel servizio compiuto da cinque piroscafi, con due viaggi al giorno, della portata di 1650 tonnellate, e con 15 miglia di velocità, occorrerebbe una spesa di 8,332,600 lire, i tre piroscafi della portata di 2200 tonnellate occorrenti ad un solo viaggio giornaliero, con la velocità di 18 miglia all'ora, importerebbero invece una spesa di 9,918,000 lire. Ciò come differenza nel costo di costruzione.

Quanto, poi, alle spese di esercizio, le lire 2,428,000 di spese occorrenti nel primo caso salgono nel secondo a 3,079,923. Per tal modo le due comunicazioni giornaliere fra Napoli e Palermo costano molto meno di un viaggio unico compiuto con la velocità di 20 miglia all'ora.

Vi è, poi, dell'altro, cioè un inconveniente gravissimo qual'è la minima capacità delle stive.

Insegnano i tecnici che tanto più aumenta la velocità della nave, e tanto maggiore è lo spazio occupato dall'apparato motore e dalle carboniere. Ciò importa che questi piroscafi di 2 mila e 200 tonnellate aventi la velocità di 20 miglia all'ora sono costruiti con stive limitatissime, tali cioè da non essere adatti al trasporto delle merci tra i due punti della linea... (*Interruzioni*).

Una voce. Quali merci si trasportano?

PRESIDENTE. Ma lasciamo da parte questi dialoghi!

SALVIA. Ad ogni modo attenderò che i colleghi di Sicilia mi diano risposte esaurienti, pronto a ricredermi se tali risposte mi persuaderanno. (*Benissimo!*)

La seconda osservazione, che mi suggerisce l'ordinamento delle linee di navigazione, riflette l'esclusione inesplicabile del

porto di Napoli dalla linea Tirrena-Adriatica che chiamerò quasi di cabotaggio, linea la quale, partendo da Genova e facendo scalo a Livorno, Taranto, Trapani, Cagliari, Marsala, Sciacca, Porto Empedocle, Messina, Gallipoli, Brindisi, giunge a Venezia ed anche a Trieste. Tutti i porti del Tirreno e dell'Adriatico sono toccati: l'unico omissso è quello di Napoli; per guisa che se dovesse passare questo progetto, così come è, per quel che concerne il gruppo I, noi non avremmo a Napoli contatto marittimo e comunicazioni dirette colle Puglie.

Con questa linea di cabotaggio così stabilita noi non potremo, ad esempio, spedire da Napoli a Gallipoli direttamente nessun carico.

Occorrerebbe procedere, invece, a trasbordi in porti lontani da quello di destino: onde dispendi e pericoli di manomissione o di avaria delle merci.

Nè giova dire che colla linea n. 2 dello stesso gruppo Genova-Napoli-Palermo-Messina-Catania possano essere corrette le omissioni della prima, perchè anzitutto questa linea tocca i porti principali e non gli altri meno importanti, ma non privi di traffico, come quelli di Gallipoli e di Barletta. In secondo luogo questa è una linea quindicinale che fa 26 viaggi all'anno nell'epoca del maggior traffico, mentre la prima è linea settimanale obbligatoria.

Ora io credo che, tenendo conto degli inconvenienti nascenti dalla soppressione dello approdo a Napoli, cioè dalla forzata deviazione delle correnti mercantili fra Napoli e le Puglie, l'onorevole ministro consentirà di ritornare a ciò che era stabilito nel progetto primitivo, cioè alla linea di cabotaggio con lo scalo a Napoli.

A nulla, infatti, varrebbe augurarsi una Napoli industriale, a nulla varrebbe applicare con tutta la maggiore efficacia la benefica legge del 1904, se le correnti mercantili dei traffici dovessero essere deviate ed allontanate dal loro corso naturale per l'impedimento di ostacoli nella circolazione, e se alle Puglie noi non potessimo mandare economicamente e regolarmente i nostri prodotti e le nostre merci.

La terza linea, alla quale credo che l'onorevole ministro vorrà portare una modificazione da variccolleghi e da me domandata, è quella indicata nel n. 29 del gruppo 7 cioè la linea di Oriente: Genova-Livorno-Napoli-Messina-Catania-Pireo-Costantinopoli. Questa linea è importantissima, poichè gli sbocchi dei nostri prodotti tendono a volgersi

verso l'Oriente: anzi è su questi mercati appunto, a preferenza di qualsiasi altro, che è dato sperare possa la nostra produzione industriale competere vittoriosamente con quella delle altre nazioni concorrenti.

A questo proposito ricordo che il Consiglio superiore della marina mercantile, con apposito voto aveva aderito al desiderio manifestato dalle associazioni commerciali, di avere cioè una linea celere fra i porti del Tirreno e l'Oriente. Si faceva notare da quel Consesso che attualmente, per arrivare a Costantinopoli in minor tempo, il viaggiatore deve sottoporsi al disagio di recarsi in ferrovia fino a Brindisi, e prendere imbarco su piroscafi postali con bandiera straniera. Con la linea celere che si propone (18 miglia l'ora) Genova-Napoli-Catania-Pireo-Costantinopoli, il viaggio avrebbe la rapidità che i moderni servizi commerciali richiedono ed i viaggiatori giungerebbero in meno di cinque giorni a Costantinopoli, mentre da questo scalo i piroscafi potrebbero proseguire fino a Odessa ove troverebbero facilmente il carico pel ritorno.

Questa considerazione è rafforzata anche dal fatto che, essendo sorti e sorgendo a Napoli vari opifici, (in specie cotonifici), aumenteranno le merci che potranno essere esportate in Oriente, senza contare poi che un servizio rapido permetterà anche di compiere efficacemente le importazioni da altri Stati.

Questo è il pensiero del Consiglio superiore della marina mercantile che fu espresso appunto con questa formula: « Il Consiglio fa voti perchè, in accoglimento di quanto fu ripetutamente chiesto dai principali porti del Tirreno, sia creata una linea settimanale rapida Genova-Livorno-Napoli-Pireo-Costantinopoli e ritorno.

A questo che è il voto dell'organo più importante della marina mercantile va aggiunta un'osservazione, ed è che la linea d'Oriente è percorsa attualmente da piroscafi tedeschi e francesi; che questi ultimi compiono il tragitto in cinque giorni, ed i piroscafi germanici in quattro giorni e mezzo mentre invece le tardigrade caravelle oggi in servizio e che il progetto conserva, vi impiegano quindici giorni con la velocità di dodici miglia all'ora.

Era la velocità che 20 anni or sono sembrava il *record* del viaggio rapido e che oggi è quasi la velocità che si richiede nei piccoli tragitti.

Io ritengo, quindi, che per tutte queste considerazioni l'onorevole ministro vorrà

accettare il nostro ordine del giorno che invoca la modificazione nell'ordinamento di questa linea importantissima.

Passo all'esame di un'altra parte del progetto che merita tutta la vostra considerazione, onorevoli colleghi, come quella che concerne un tema assai rilevante dal punto di vista mercantile, intendo dire delle tariffe.

Attualmente il sistema delle tariffe è ordinato così come si vorrebbe fosse ordinato nel nuovo progetto, poichè lo Stato si limita a determinare un massimo dei noli, lasciando libere le Società di scendere al disotto di questo, in rapporto alle evenienze del commercio.

Ora, per quanto concerne Napoli, noi abbiamo avuto inconvenienti gravissimi nell'applicazione di queste tariffe. Desumo dalla relazione della Commissione reale per l'incremento industriale di Napoli, (prego di notare bene questo fatto saliente) che per un trasporto da Genova a Palermo si riscuote un nolo inferiore a quello che si riscuote da Napoli a Palermo, e per un trasporto da Napoli a Messina o Catania si riscuote un nolo superiore a quello che si esige da Napoli a New York.

Questo è davvero un bel mezzo per far prosperare il commercio di esportazione! Ripeto, si tratta di atti ufficiali dai quali desumo queste notizie precise ed impressionanti. Pel trasporto dei filati da Napoli a Palermo — dice la relazione della Commissione per l'incremento industriale di Napoli — si pagano lire 2.50 al quintale, mentre il nolo per la stessa merce, pel tratto da Genova a Palermo, è di soli 80 centesimi! E sì che la distanza fra Genova e Palermo è quasi tripla di quella fra Napoli e Palermo!

Ancora. Le tariffe di 0.85; 1.20; 2,50 rispettivamente da Livorno, da Messina, da Venezia a Napoli, diventano per lo stesso viaggio, in senso inverso, lire 1.90; 3.50; 4, e così via.

Si tratta, adunque, di un sistema di noli che riesce addirittura esiziale per il commercio di esportazione, in quanto non ha a base la percorrenza chilometrica, ma ragioni di convenienza più o meno mercantile. Io so di alcuni negozianti che, per giovare appunto della differenza dei noli, spediscono le merci non direttamente al punto di destino, ma ai punti intermedi, dai quali poi le fanno dirigere ai porti di destino. Per esempio, invece di spedire la mercanzia direttamente da Napoli ad Aden, la mandano prima a Livorno, perchè da Livorno possa essere poi trasportata ad

Aden. Se la spedissero direttamente sarebbero gravati da noli superiori di non poco a quelli risultanti dal cumulo del prezzo di porto fino a Livorno e di quello da Livorno ad Aden.

Or quando la differenza dei noli non proviene da criteri concernenti la prestazione nella sua obbiettività, quando cioè non ha per base il criterio del più o meno lungo percorso, si cade in una fluttuazione di misure, le quali, assai spesso, possono interpretarsi come mezzi per favorire o danneggiare dati scali.

E ben vero che nei porti, ove la navigazione libera accorre e concorre, la offerta del trasporto produce la diminuzione dei noli, mentre invece si tengono alti i prezzi del trasporto marittimo là ove manca la concorrenza.

Ma questo criterio economico, giusto e normale quando trattasi di marina libera, non può venire accolto là dove trattasi di marina sovvenzionata. Siano pure diminuiti i noli nei porti ove la concorrenza spinge a farlo: è una conseguenza economica della più abbondante offerta. D'altro canto la marina sovvenzionata ha mezzi più larghi per contendere contro coloro che senza sovvenzione devono pure ritrarre noli rimuneratori dal commercio dei trasporti marittimi. Ma il rialzare i noli nei trasporti che muovono da scali meno frequentati da altri piroscafi, e rialzarli sol perchè manca ivi la concorrenza, è ingiusto e nocivo al commercio.

Non è giusto che la sovvenzione non giovi al commercio di esportazione di questi porti. Le sovvenzioni servono appunto per aiutare il commercio di esportazione nei porti non ricchi di linee, e servono a non far applicare rigorosamente i criteri di puro interesse mercantile.

E perciò noi abbiamo presentato un ordine del giorno col quale si richiama il Governo a stabilire, come direttiva in materia delle tariffe, questi due concetti: che cioè le tariffe dei noli siano determinate in base al percorso chilometrico (e ciò anche in omaggio al voto dell'Unione delle Camere di commercio del Regno) e che le Compagnie sovvenzionate non possano diminuire i noli per i trasporti da uno ad altro punto di una linea senza accordare, proporzionalmente, la stessa riduzione agli altri porti della stessa linea.

Per tal guisa sarà anche chiuso l'adito a qualsiasi abuso ed a qualsiasi concessione di favore, ed in ogni caso sarà eliminato l'inconveniente che i noli imposti dalla ma-

rina sovvenzionata funzionino come freni della esportazione.

Un altro voto mi tocca sottoporre al Governo in riguardo alla rappresentanza degli interessi mercantili nel Comitato dei servizi marittimi.

Leggendo l'articolo relativo della legge che disciplina la formazione del Comitato marittimo, si vede che mentre sono rappresentati in questo consesso gli organismi interessanti l'emigrazione, la marina mercantile e i lavori pubblici, le Camere di commercio, che sono organi che rappresentano interessi così intimamente connessi col movimento mercantile, non hanno alcuna rappresentanza...

Una voce. C'è l'emendamento...

SALVIA. Tanto meglio.

Si domanda dunque che nel Comitato per i servizi marittimi sia fatto luogo anche alla rappresentanza delle Camere di commercio del Regno in numero adeguato alla importanza del loro intervento.

E con ciò ho terminato di esporre le mie brevi osservazioni.

Seguendo l'esempio del collega Chimienti, non faccio pistolotti di chiusura. Mi auguro solo che venga un giorno nel quale si possa dire che le contribuzioni da noi imposte al paese, furono vantaggiose alla prosperità mercantile della Nazione. (*Benissimo! Bravo!*)

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Filì-Astolfone a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

FILÌ-ASTOLFONE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge numero 873: « Approvazione della eccedenza d'impegni per lire 171.150.09 verificatasi sulla assegnazione del capitolo numero 27 « Magistrature giudiziarie - Personale (*Spese fisse*) « dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1906-907 ».

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

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

PRESIDENTE. Ha ora facoltà di parlare l'onorevole Carboni-Boj.

CARBONI-BOJ. Onorevoli colleghi, tutti gli oratori che mi hanno preceduto hanno avuto una voce unanime: hanno lamentato

che la nostra marina mercantile dipenda da troppi dicasteri, e hanno fatto voti perchè sorga un ente autonomo che regoli e diriga la marina mercantile.

Molti degli oratori hanno lamentato che l'opera della Commissione Reale sui servizi marittimi, di cui ero ultima parte, sia venuta qui alla Camera come uno stralcio nel presente disegno di legge. Lamenti giustissimi, ai quali io mi unisco.

Emi unisco specialmente a questo secondo lamento, perchè l'aver portato qui l'opera della Commissione reale (che pure è stata da tutti encomiata) svisata, guastata, monca, ha rotto quell'armonia che si dovrebbe avere principalmente di mira se davvero si vuole organizzare la nostra marina mercantile.

Ed è da notare che l'aver rotto l'armonia che era nelle diverse proposte della Commissione Reale, ha influenza grandissima nel presente disegno di legge, in quanto che in certe sue parti noi non possiamo accettare ciecamente le proposte del Governo, le quali erano state formulate dalla Commissione Reale tenendo conto di tutte le altre proposte che riguardavano la marina mercantile.

Richiamo l'attenzione della Camera su un fatto. Noi nel presente disegno di legge imponiamo alle Società, che diverranno concessionarie dei nostri trasporti sovvenzionati, l'obbligo di servirsi dei cantieri navali nazionali. Quest'obbligo, secondo quanto proponeva la Commissione Reale, era un obbligo di cui si conoscevano i limiti e la estensione, perchè la Commissione Reale, allo stesso tempo che imponeva questa condizione alle Compagnie sovvenzionate, disciplinava pure il modo con cui dovevano essere soccorsi i nostri cantieri navali. Oggi invece noi versiamo nella incertezza. Quale è l'avvenire che noi riserviamo ai nostri cantieri navali? E se questo avvenire è una incognita, quale è l'obbligo che imponiamo con la presente convenzione alle Società che debbono servirsi dei nostri cantieri navali?

Se si vuole perseverare nella via finora battuta, si dovrebbero dare ai cantieri navali i premi di costruzione che tuttora sono in vigore.

Però nel lavoro della Commissione Reale, specialmente nella relazione del suo dotto ed acuto relatore, il collega Pantano, fu dimostrato ad evidenza che il sistema finora seguito è un sistema in cui non si può perseverare e che più giova all'industria siderurgica, che alle costruzioni navali. La Com-

missione Reale propose altri espedienti e disse che il miglior sistema sarebbe quello di accordare intiera franchigia doganale ai materiali da costruzione dei nostri cantieri, di togliere tutte le imposte vesatorie sui nostri cantieri, di trasportare a tariffa ridotta, od anche gratuitamente, i materiali che debbono entrare nei nostri cantieri, di accordare tutte le facilitazioni in modo che il cantiere possa considerarsi come una industria che sorge in territorio non nazionale.

A questa proposta fu fatto un emendamento dal nostro collega Orlando, il quale acutamente osservò che, se questa proposta fosse adottata puramente e semplicemente, segnerebbe la morte della siderurgia, in quanto che si proteggerebbe l'industria estera a danno della nazionale, e giustamente diceva che adottando questo espediente sarebbe stato necessario rimborsare le imposte che hanno pagato sulle materie prime le nostre industrie quando diano i materiali da costruzione ai cantieri stessi. Ma, come vedete, queste sono tre proposte capitali, e che fra loro divergono, e noi non le abbiamo risolte, mentre manteniamo l'obbligo ai concessionari di servirsi dei nostri cantieri nazionali.

Ora io dico: il lavoro della Commissione Reale poteva essere deficiente; non tocca a me di giudicarlo, ma era armonico, e quando voi stralciate solo una parte di questo lavoro, e lo portate alla discussione della Camera, voi fate un'opera certamente non utile, in quanto che rompete quell'armonia che era nelle diverse proposte della Commissione Reale e doveva informare il presente disegno di legge.

Una proposta era legata con le altre, e fra loro si integravano; ed il lavoro della Commissione Reale era quasi completo per quanto riguardava tutte le principali questioni, che toccano la nostra marina mercantile.

E di ciò era tanto persuaso lo stesso Governo che, quando, stretto dalla necessità, propose il primo disegno di legge, in un suo articolo prendeva l'impegno di presentare, non più tardi del 30 giugno 1906, un disegno di legge per l'ordinamento del credito navale; e non più tardi del 30 novembre dello stesso anno disegni di legge per il regime dei cantieri e per il trasporto degli emigranti, compreso il trattamento delle due linee Palermo-Napoli-New York, e Genova-Montevideo-Buenos Ayres e ritorno.

I termini fissati in questo primo disegno

di legge sono trascorsi. Il 30 novembre 1906 è trascorso come pure è trascorso il 30 giugno 1906. Il presente disegno di legge viene oggi alla Camera, poichè la Camera con una precedente legge accordò la proroga delle presenti convenzioni.

Or bene, giacchè si è raggiunto e sorpassato quel termine che fu incluso nel primitivo disegno di legge, perchè il Governo non ha utilizzato questo tempo, datogli con la proroga, per preparare e portar qui il suo lavoro complesso in modo che il problema della nostra marina mercantile potesse, come suggeriva la Commissione Reale, essere esaminato in tutte le sue parti e organicamente risolto?

Vi è qualche cosa di più grave per me: il Governo non solo non ha utilizzato questo tempo per portare tutti questi problemi alla risoluzione del Parlamento; ma ha fatto un'altra grave omissione. Mentre nel precedente disegno di legge fisava a sè stesso un termine per la presentazione dei disegni di legge, che risolvessero le gravissime questioni del Credito navale, che risolvessero la grave questione del trattamento che si doveva fare ai nostri cantieri navali e le altre questioni indicate nell'articolo 26 (salvo errore), nel presente disegno di legge non prende alcun impegno, cancella assolutamente quel primitivo articolo, non pone a sè stesso un termine per la presentazione di questi disegni di legge, che dovevano integrare e risolvere la questione della Marina mercantile. Quindi oggi noi, o signori, ci troviamo in questa condizione: che dobbiamo risolvere il problema della concessione dei servizi marittimi riguardandolo da un punto di vista molto limitato, e senza che allo stesso tempo si possano abbracciare e decidere tutte le altre questioni che sono connesse con l'oggetto del presente disegno di legge e che possono influire anche sulla risoluzione di molte di quelle questioni che oggi noi siamo chiamati a decidere. La colpa evidentemente non è nostra: credo che non sia neppure del ministro proponente poichè molti di questi disegni di legge non rientrano nelle sue attribuzioni. La colpa, diremo così, è collettiva perchè doveva essere tutto il Governo a sottoporre al nostro esame queste diverse questioni.

Ma ad ogni modo, al punto in cui noi siamo, noi non possiamo sospendere (ed io ho votato contro la proposta dell'amico Cavagnari fatta ieri) non possiamo sospendere la discussione del presente disegno di legge perchè il rimedio sarebbe peggiore del

male, e fra i due mali, francamente, io scelgo il male minore: discuto il presente disegno di legge, anche monco ed incompleto, ma non mi affido all'idea molto pericolosa di rimandare la soluzione di questi gravissimi problemi.

Ieri vi diceva alcuno fra gli oratori, e ripeteva oggi l'amico Chimienti, che di fronte alla relazione dottissima (e non poteva essere a meno) del dottissimo relatore le questioni generali sono eliminate.

Credo che l'amico Chimienti sia caduto in un gravissimo errore, giacchè io trovo che nella particolare risoluzione di questo problema la Commissione non è unanime, ma vi è una maggioranza ed una minoranza.

La maggioranza ha risolto il problema generale preliminare che s'impone nella discussione di questo disegno di legge a favore delle sovvenzioni. La minoranza invece, a pagina 24, salvo errore, manifestava un diverso concetto.

La minoranza vagheggiava il sistema che l'industria delle costruzioni e dei trasporti navali dovesse essere considerata per quanto è possibile agli effetti delle tasse, come esistente fuori del territorio dello Stato (quindi esenzione doganale per quanto si provvede all'estero e compensi doganali per quanto si provvede all'interno).

Il sistema delle sovvenzioni dovrebbe limitarsi ai servizi meramente postali, o di carattere politico, esercitati direttamente dallo Stato, anche allo scopo di assicurarsi navi adatte al servizio ausiliario della flotta, ed utili ad esercitare il personale ascritto alla riserva navale ed il personale subalterno di macchina e qualche ufficiale di vascello in servizio attivo.

Per i servizi commerciali, in luogo dei sussidi gioverebbe accordare un compenso di esportazione ed un miglior compenso di importazione per ogni tonnellata-miglio: un compenso identico sia per i viaggi di andata che di ritorno per ogni passeggero trasportato.

Come ben vede ed intende la Camera, questo accordo annunciato dal collega Chimienti non è assolutamente intervenuto, anzi mi pare che ci sia una grave scissura tra la maggioranza e la minoranza della Commissione, e che i sistemi siano fra loro assolutamente diversi, non solo, ma anche opposti.

Io sinceramente dichiaro che sono favorevole alla proposta della maggioranza della Commissione, inquantochè il sistema della

minoranza non mi persuade, e ne dirò brevemente le ragioni.

La prima proposta della minoranza della Commissione (e ritorno a ciò che precedentemente dicevo) non potrebbe trovar sede nella discussione del presente disegno di legge, se esso non si abbinasse colla discussione dei provvedimenti per la marina mercantile.

La seconda proposta poi fatta dalla stessa minoranza, vale a dire che lo Stato dovesse assumere tutti i servizi postali e tutti i servizi politici, sarebbe molto pericolosa, perchè lo Stato non è oggi preparato a esercitare tutti questi diversi servizi, che in Italia sarebbero certamente numerosi.

Nè per questa proposta, poi, mi sorriderrebbe l'idea, che pare sorrideresse alla minoranza della Commissione, che lo Stato con piroscafi adibiti a questi servizi, potesse avere una flotta ausiliaria pei bisogni della marina regia. E da notare che questi servizi postali e d'indole politica si dovrebbero fare nell'interno dello Stato e dovrebbero essere destinati a servire paesi, che nella maggior parte non hanno porti o hanno piccoli porti; di qui la necessità che i piroscafi usati per questi servizi non abbiano un grande tonnellaggio per entrare in piccoli porti, e non avendo un grande tonnellaggio, ben vede la Camera che sarebbe irrisorio credere che questi piroscafi potessero servire come flotta ausiliaria alla marina regia. E nel parlare di questa flotta ausiliaria io devo rettificare ciò che è stato detto dal collega Chimienti.

Egli si è fatto patrocinatore di una proposta annunciata nel seno del Consiglio superiore della marina mercantile ed applaude a questa proposta stessa, in quanto che tendeva a formare una flotta ausiliaria, facendo assumere dallo Stato il servizio degli emigranti.

Per la verità delle cose, io devo ricordare che ciò che fu proposto nel Consiglio superiore della marina mercantile, alcuni anni prima era stato anche proposto nel seno della Commissione Reale e ne fu strenuo patrocinatore il collega Pantano, quando si venne alla discussione sul modo di provvedere agli emigranti. Anzi, in quella occasione, due tendenze si manifestarono nella stessa Commissione Reale: una voleva che interamente il servizio degli emigranti fosse assunto dallo Stato, destinando la flotta che doveva fare tale servizio come flotta ausiliaria della marina da guerra. E mo-

desto patrocinatore di questa tendenza fu io insieme al collega Ciccotti. Fummo sconfitti dalla grande maggioranza, la quale, diretta dal collega Pantano, voleva, invece, che fosse assicurato alla bandiera nazionale il trasporto degli emigranti.

E poichè non può essere assicurato alla bandiera nazionale questo trasporto degli emigranti con una legge, come alcuni degli oratori che ieri hanno preso la parola proponevano, perchè queste leggi urtano contro i trattati di commercio che noi abbiamo con le altre nazioni, così il collega Pantano, con quell'ingegno e dottrina che lo distingue, diceva che senza fare offesa ai trattati stipulati e di cui l'onorevole Pantano fu negoziatore, si poteva raggiungere lo stesso scopo, e lo si doveva raggiungere, in questo modo: assicurando il viaggio gratuito o semigratuito per terra a tutti gli emigranti che si imbarcherebbero sulle navi nazionali.

Quindi l'emigrante avrebbe trovato una prima utilità risparmiando interamente, o quasi interamente, il trasporto per terra. Ma non basta, diceva il collega Pantano della maggioranza: noi proteggeremo questo emigrante che va con la bandiera nazionale, accompagnandolo nel luogo di destinazione; gli faremo trovare un ufficio nazionale che pensi ad indirizzarlo e a facilitargli quel lavoro che va a cercare; e quando avremo preso questi due provvedimenti stabili, con essi e con altri provvedimenti, fra i quali il viaggio di ritorno, noi avremo assicurato, senza offesa dei trattati, il trasporto degli emigranti alla nostra bandiera.

La proposta, dunque, fatta nel seno del Consiglio superiore della marina mercantile, non fu che il riassunto di quell'organismo bene congegnato, che il collega Pantano e la maggioranza della Commissione Reale, contro l'idea da me e dal collega Ciccotti patrocinata, avevano fatto trionfare, molto tempo prima, nel seno della Commissione Reale.

Chiudo la parentesi e torno al punto da dove sono partito. La seconda proposta della minoranza della Commissione, vale a dire quella per cui si vagheggiava che l'esercizio di Stato per i trasporti postali e politici potesse assicurare un naviglio ausiliario alla marina regia, certamente non poteva raggiungere il suo scopo, dato il piccolo tonnellaggio e la piccola velocità di questi veicoli di trasporto. Se realmente si vuole assicurare un servizio ausiliario potente alla

nostra marina regia, si vada all'idea o che lo Stato assuma il servizio dell'emigrante, oppure che lo Stato, quanto meno, assicuri alla bandiera nazionale questo servizio.

E in questo modo, o signori, noi non solo avremo provveduto ai bisogni della nostra marina regia, che non ha, si può dire, naviglio ausiliario, ma avremo assicurato alla nostra bandiera 40 o 50 milioni di noli, che oggi vanno alle bandiere estere, ed avremo anche raggiunto l'intento, non disprezzabile, di assicurare ai nostri emigranti un trattamento molto più umano di quello, che essi oggi hanno; di accompagnarli nei luoghi, ai quali son diretti; e, assicurando loro il viaggio di ritorno, facemmo in modo che la emigrazione, che qualche volta è permanente, diventi temporanea.

La terza proposta della minoranza non è, me lo permetta la minoranza stessa, che la riproduzione della geniale proposta, fatta dal collega Bettòlo fino dal 1893; geniale proposta, che fu in parte soltanto modificata, imperocchè, mentre il collega Bettòlo proponeva che alle sovvenzioni si dovessero sostituire premi agli esportatori delle merci, la minoranza della Commissione aggiunge che premi si debbono concedere alle società, che trasportano passeggeri per l'estero.

Per quanta stima e venerazione io abbia per il collega Bettòlo e per la sua competenza, francamente non mi sono mai potuto persuadere della convenienza di questa proposta, la quale urterebbe contro un grandissimo scoglio.

Accordando i premi nel modo vagheggiato dall'onorevole Bettòlo, e che è stato riprodotto dalla minoranza della Commissione, si avrebbe questo fatto, che la sovvenzione crescerebbe quando manca il bisogno della sovvenzione stessa, giacchè quanto più la merce è trasportata tanto meno ha bisogno di premio; e, quando il piroscalo ha assicurato un grandissimo traffico non ha più bisogno di aiuti per parte dello Stato.

D'altra parte poi con questo sistema (lo vorrei domandare al collega Bettòlo, che non vedo presente) si può sul serio credere che sia possibile di aprire nuove vie alle nostre industrie e ai nostri commerci? È risaputo che il traffico cresce là, ove si svolge un largo commercio di esportazione; ma, per svolgere il commercio di esportazione, è mestieri che il paese, che deve ricevere le merci, le conosca, le apprezzi, le desideri, ed è naturale che, sul principio,

quando si debbono accreditare le merci non si abbia quel largo traffico, che assicuri la esistenza del mezzo con cui si trasportano le merci. Quindi, se il sistema della minoranza della Commissione prevalesse, sarebbero assicurate le vie che per se stesse possono rimanere senza sovvenzione e sarebbe tolta al nostro commercio e alle nostre industrie la possibilità di aprire nuovi mercati, di poter collocare quelle merci, che oggi non sono conosciute.

Con questo sistema i nuovi ideali, che noi vagheggiamo, per lo sviluppo grandissimo, che va prendendo il Giappone, si potrebbero raggiungere? Evidentemente no, perchè nessuno oggi andrebbe, a tutta perdita, o nel Giappone, o nelle Indie ad accreditare merci, non conosciute. Quindi, per quanto io abbia con amore studiato queste proposte della minoranza della Commissione, non mi sono persuaso della loro bontà, e sono rimasto nella mia primitiva opinione, manifestata già da parecchi anni nel seno della Commissione Keale, in seno alla quale anche questa questione fu preliminarmente studiata e discussa, e sono rimasto fermo nel primitivo concetto che si debba ricorrere al sistema delle sovvenzioni.

Ma si è detto da taluno che quello delle sovvenzioni è un sistema antiquato, che non produce i frutti che tutti ci auguriamo e che perciò deve essere abbandonato. Si è detto, ripetuto, scritto e riscritto che in Inghilterra non c'è sovvenzione e che perciò neanche noi dobbiamo averne.

In primo luogo, perchè si possano paragonare due paesi fra loro, è indispensabile che i paesi si trovino nell'identiche condizioni.

Io ritornerò a parlare dell'Inghilterra e spero di dimostrare che quando quella nazione si trovava nelle stesse nostre condizioni aveva le sovvenzioni, per merito delle quali assicurò la navigazione dei propri mari non solo ma anche degli altri mari, e che l'Inghilterra ha raggiunto poi quello sviluppo che oggi ha, per quasi nove decimi del commercio mondiale, perchè, sotto forma larvata, sotto il nome di sovvenzioni militari, ha sovvenzioni esclusivamente destinate a linee commerciali.

Ma, prima di dire brevemente dell'Inghilterra, abbiamo riguardo a ciò che fanno tutte le altre nazioni e specialmente la Germania che, in pochi anni, è sorta non solo a vita nuova commerciale, ma ormai ha raggiunto il secondo posto nella scala delle nazioni, tanto da impensierire la stessa Inghilterra.

Orbene la Francia spende, per sovvenzioni e per premi alla marina mercantile, 50 milioni. (*Interruzioni*). Li spende male, ha detto qualcheduno. Sì, li spende male, e ciò risulta dall'ultima discussione fatta nel Parlamento francese, salvo errore, per i premi di navigazione. Ma giustamente in quella discussione fu osservato: Se non avesse speso quei 50 milioni, in quali condizioni la Francia si troverebbe? A questa osservazione non fu risposto dagli oppositori che tentavano di demolire il sistema delle sovvenzioni.

L'Austria spende 12,720,000 lire per sovvenzioni postali. Però l'Austria favorisce le costruzioni dei propri cantieri con esenzione di dazio: anticipa capitali senza interesse, ed ha le somme relative iscritte nei propri bilanci e si dice (forse il collega Pantano ne sa qualche cosa) che molti milioni che sul bilancio non appaiono, siano dati al Lloyd da qualcheduno in pura perdita. Rimborsa, oltre a ciò, a tutte le tasse che le navi pagano per il passaggio dell'istmo di Suez.

Se sommate tutte queste diverse cifre, vedrete che le sovvenzioni dell'Austria sono, non solo di molto superiori alle nostre, che, in conclusione, tutto calcolato, non superano poi i 22 milioni, compresi i premi di costruzione, ma raggiungono quasi la cifra stessa della Francia.

La Germania dà dodici milioni per le linee postali. Però tutti i materiali che entrano nei propri cantieri sono franchi di dazio. Accorda ribassi enormi per i materiali destinati alle costruzioni navali; anticipa, a mite interesse, all'uno per cento, i capitali per le costruzioni e, ciò che è più, assicura, con ben congegnate tariffe, il monopolio di tutte le merci tedesche, di modo che la stessa Inghilterra non può penetrare nei porti tedeschi e togliere al naviglio tedesco una sola tonnellata di merce: e questo è il maggior premio che si possa dare alle costruzioni in Germania.

Il Giappone nell'antica legge fissava 17 milioni per sovvenzioni per i servizi postali. Con una legge recentissima, di cui non ho potuto avere i particolari, ma che fu proposta, si raddoppia quasi questa somma. E si capisce, il Giappone vuole assicurarsi il primato nel mare proprio.

Ma oltre ciò il Giappone protegge anche assolutamente ed esclusivamente la costruzione nei propri cantieri e la navigazione nei propri mari.

Gli Stati Uniti che fino a pochi anni or

sono tentennavano nel sistema delle sovvenzioni, con un *bill* del 14 febbraio 1906 hanno deliberato di porre a disposizione del Governo federale una somma annuale di 45 milioni per incoraggiare l'aumento della flotta mercantile, oltre alla spesa di lire 6,875,000 per sovvenzioni postali.

Questa è la condotta che seguono le principali nazioni del mondo. E potrei anche ricordare alla Camera, perchè la Camera certo non lo ignora, tutto quello che si fa anche negli Stati minori, compresa la Spagna. Ma io non voglio abusare della pazienza della Camera.

E vengo all'Inghilterra. L'Inghilterra non ha sovvenzioni, si ripete. Invece nel proprio bilancio l'Inghilterra ha iscritto 28 milioni di lire per sovvenzioni. Queste sovvenzioni sono dirette a tre scopi. Per assicurarsi la flotta ausiliaria l'Inghilterra paga una certa somma ad alcune società, perchè all'occorrenza somministrino questa flotta... (*Interruzioni del deputato Bettolo — Conversazioni*).

Per i servizi postali è da notare che l'Inghilterra concede sovvenzioni talmente elevate, che evidentemente larvano l'intenzione di dare sovvenzioni anche per agevolare il commercio. Ma, oltre queste, l'Inghilterra ha linee commerciali sovvenzionate, che sono quelle tra l'Inghilterra e la Giamaica e tutte le linee delle Antille.

Ma oltre che con queste somme iscritte nel proprio bilancio, l'Inghilterra agevola in altri modi la propria marina. Anche recentemente l'Inghilterra ha dato ad una società, la *Cunard*, salvo errore, 75 milioni...

Voci. Sessantacinque.

CARBONI-BOJ. ...per agevolare la costruzione di navi mercantili, all'interesse dell'uno per cento, e precedentemente due anni or sono aveva dato la somma di 75 milioni senza interesse per assicurare ugualmente la costruzione di navi di grande portata. E dopo ciò noi troviamo che l'Inghilterra nel suo bilancio ha 28 milioni per sovvenzioni militari, commerciali e postali, e dà senza interesse o ad un interesse mitissimo le somme necessarie per la costruzione di navi.

Non si venga dunque a dire che l'Inghilterra non aiuta la propria marina mercantile, ma la lascia alla libera concorrenza delle altre nazioni.

Ma io domando a me stesso: Possiamo noi gareggiare con l'Inghilterra, metterci nelle stesse condizioni? Ma tutti coloro che

conoscono la storia dell'Inghilterra bene intendono che quando l'Inghilterra era nelle condizioni in cui noi ci troviamo, aveva l'*act* di Cromwel e le leggi posteriori che la proteggevano, e abolì queste leggi soltanto quando vide che poteva gareggiare trionfalmente con tutte le altre nazioni.

Noi siamo in condizioni molto inferiori a quelle in cui si trovava l'Inghilterra; noi non possiamo assolutamente gareggiare, non dico con l'Inghilterra, ma con nessun'altra nazione; a noi mancano i materiali da costruzione che dobbiamo importare dall'estero; manca il carbone, mancano insomma gli elementi principali che influiscono sul costo di ogni produzione; appena appena abbiamo una maestranza che può gareggiare, diciamo con orgoglio, con le maestranze degli altri paesi; ma quando mancano tutti gli altri fattori, è proprio sul serio che noi vogliamo abolire tutte le sovvenzioni e abbandonarci alla libera concorrenza, da cui saremmo soffocati e stritolati?

Pertanto io sono per il sistema delle sovvenzioni.

Da alcuno si è detto: che pericolo ci sarebbe nell'abbandonarci alla libera concorrenza? Vuol dire che la bandiera estera trasporterebbe le nostre merci, e l'utile sarebbe dell'industria e del commercio, perchè si trasporterebbe a prezzi migliori di quelli con cui oggi si trasportano.

Ma sul serio si possono fare di simili ragionamenti per combattere i concetti informativi della nostra legge sulla marina mercantile e quelli racchiusi nel presente disegno di legge?

Anche oggi (e risulta dalla inchiesta fatta dalla Commissione Reale sui servizi marittimi e ieri lo ha ricordato il collega Teso) le merci italiane sono accettate dalla bandiera estera in quanto vi sia spazio vuoto; ma se a Genova al piroscampo tedesco si offre della merce italiana, e nello stesso tempo della merce tedesca che sia arrivata per la via del Gottardo o del Sempione, il piroscampo tedesco respinge la merce italiana e accetta quella tedesca.

Ma se domani sparisse la bandiera nazionale, resterebbero queste condizioni di cose o la bandiera estera non approfitterebbe della condizione tristissima in cui si troverebbe l'Italia?

E badi la Camera che in certe concessioni tedesche, che io potrei citare, esiste la clausola che la Società concessionaria tedesca non può trasportare merci di altre

nazioni similari a quelle tedesche; ed uguali clausole si trovano in alcune concessioni fatte dal Governo austriaco.

Quindi voi vedete che, se oggi le merci italiane si trovano in queste condizioni, domani sarebbero respinte e boicottate dalla bandiera estera, la quale trasporterebbe nei porti mondiali le merci estere soltanto. Quindi noi non possiamo che seguire le proposte del Governo, accettate dalla Commissione, per concedere le sovvenzioni.

Adottato questo criterio, vediamo brevissimamente come nel progetto di legge esso sia stato applicato.

Si incomincia con l'averne un servizio di Stato per le isole di Sardegna e di Sicilia, servizio di Stato che ha trovato un aspro e dotto censore nell'amico onorevole Giuseppe Majorana. Egli, che mi duole di non vedere presente, ma ad ogni modo non dico cose che possano a lui dispiacere, ha combattuto il sistema del trasporto di Stato per mare; egli ha dimenticato che la proposta del Governo, accettata dalla Commissione, non è tale per cui si dica che lo Stato deve fare esso i trasporti marittimi; se io non ho male inteso la proposta stessa, essa consisterebbe in ciò, che il servizio per le isole di Sardegna e di Sicilia deve essere fatto dall'Amministrazione ferroviaria.

Oggi questa Amministrazione è in potere dello Stato e quindi fa questo servizio lo Stato stesso; domani (poichè non sappiamo ciò che ci può riservare l'avvenire) questo servizio tornerà in potere delle Compagnie sovvenzionate, e sarà fatto da queste. Ma quali i benefici di questo servizio? diceva l'onorevole Majorana. E pare che, in questa parte, egli sia sorretto anche dal carissimo amico che mi sta vicino, Peppino Di Stefano. (*Si ride*). Quali i benefici? I benefici sono ipotetici; ed egli ve li enunciava. Voi credete di avere assicurato il trasporto, di avere un unico vettore, di avere un'unica responsabilità ed un'unica polizza; ma tutti questi benefici sono ipotetici.

Ma si dice sul serio che questi benefici sono ipotetici? Questi benefici sono reali: perchè, quando il trasporto dalla Sicilia e dalla Sardegna si farà, per mare, dalla stessa Società che esercisce le ferrovie, il vettore è unico, la polizza è unica ed io non ho che la responsabilità d'un solo vettore.

Io appartengo alla Sardegna; e, se me lo permettono i colleghi della Sicilia, parlerò dei danni del presente sistema con molta più autorità di loro che, per la loro potenza economica (perchè alla Sicilia ap-

partiene uno dei maggiori interessati nell'odierna Società di navigazione), hanno fortunatamente avuto un servizio migliore, molto ben diverso dal nostro. (*Interruzione del deputato De Felice-Giuffrida*).

Per questa parte, siamo tutti nelle medesime condizioni.

Noi, oggi, ci troviamo in questa condizione: che, quando una merce, spedita da una delle stazioni ferroviarie della nostra isola, ci viene restituita a Roma, dobbiamo portare la nostra carta da visita alla Società, per ringraziarla d'averci restituita la merce. I quattro vettori (la Camera conosce tutto; ma io mi appello specialmente all'onorevole relatore che è maestro in queste questioni) i quattro diversi vettori che trasportano le merci della Sardegna a Roma, dobbiamo ringraziarli se ci restituiscono la merce: giacchè, quando non ce la restituiscono, non abbiamo diritto ad indennità alcuna.

Ora, dopo che, per tanto tempo, ci siamo trovati in questa condizione, che quattro diverse Società erano intente a questi trasporti, ed a questo gravissimo danno si aggiungeva quello dei ritardi e delle spese (perchè, avendo quattro diverse Società, dobbiamo fare quattro diversi trasporti, e la merce si deteriora e sulla merce viene a gravare non solo il detrimento, ma la spesa di carico e scarico); se lo Stato viene oggi a dirci: vi do un solo vettore (sia questo lo Stato od altri, a noi non interessa) vi do un solo vettore il quale deve pensare a tutto, fino a consegnarvi la merce a destinazione, noi non possiamo che ringraziare lo Stato che ci dà questo nuovo ed utile sistema.

Però trovo (e qui richiamo l'attenzione dell'amico Salvia) che la disposizione dell'articolo 14, per quanto riguarda le ferrovie di Stato, dovrebbe essere modificata, qualora non renda il concetto del ministro proponente e della Commissione; e non sarebbe giusto, se il concetto non fosse esatto.

Nell'articolo 14 si dice che le condizioni di trasporto e di tariffa delle ferrovie di Stato...

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. C'è una modificazione negli emendamenti presentati ieri dal Governo.

CARBONI-BOJ. Non so se l'emendamento è in questo senso, e domando se con esso si fa una tariffa speciale per il trasporto di Stato o è sempre in relazione con quella della Società...

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Una volta che è una linea di Stato, la tariffa è unica.

CARBONI-BOJ. Questo credo che non sia consono al principio che informa i trasporti per mare fatti dalle stesse Società ferroviarie.

Io intendo che lo Stato deve stabilire per legge di non pretendere una tariffa superiore a quella delle Società commerciali, ma non intendo che lo Stato dica che le tariffe devono essere uguali a quelle delle Società sovvenzionate; non l'intendo per questa ragione, perchè per noi sardi la linea Golfo Aranci-Civitavecchia e per i siciliani la linea Palermo-Napoli rappresentano un prolungamento della ferrovia.

Noi, per la nostra posizione geografica, non possiamo avere una ferrovia come l'Italia continentale, e per le ferrovie, diciamo francamente, nell'Italia continentale si sono spesi dei miliardi, senza che il bilancio dello Stato ne abbia ricavato un centesimo di interesse, se facciamo il calcolo di ciò che costano le ferrovie con i risultati ottenuti.

Ora noi diciamo: poichè la natura ci ha messi sul mare e voi proponete questa linea per metterci nella stessa condizione del continente, fate a noi lo stesso trattamento che fate ai nostri fratelli del continente. E questo era nel concetto che informava le proposte dell'onorevole Pantano nella Commissione Reale.

A noi dovete applicare la tariffa ferroviaria anche per mare, perchè dovete fare lo stesso trattamento che fate agli altri.

Ora io intendo che se queste tariffe ferroviarie sono superiori a quelle delle Società sovvenzionate, voi le dovete ribassare, perchè lo Stato non deve sopportare la concorrenza delle Società sovvenzionate a pura perdita; ma se queste Società fanno una tariffa superiore alla tariffa ferroviaria che si dovrebbe applicare per quel tratto di mare, voi la dovete mantenere nella stessa misura della Società ferroviaria, perchè anche noi siamo italiani come voi del continente. *(Ha ragione!)*

Quindi pregherei l'onorevole ministro di chiarire il concetto dell'articolo 14, se questo è il suo concetto, dando una diversa locuzione all'articolo 2; oppure se questo non è il concetto..

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi.* Ella esaminerà l'emendamento.

CARBONI-BOJ. Lo esaminerò con tutta quella attenzione che meritano le proposte dell'amico Schanzer e della Commissione.

Altro errore che credo commesso nel sistema del servizio di Stato è questo, che

l'ammortamento del capitale si fa in 40 anni. È questo un errore come mi diceva ieri anche l'onorevole Celesia, è un errore inquantochè tutte le Società ammortizzano il proprio capitale in 20 anni.

Ma a me non mi interessa quello che fanno le altre Società; interessa il contenuto di questo disegno di legge. Voi all'articolo 26 dite che le navi sovvenzionate debbono andare fuori servizio dopo 20 anni; e allora come ammortizzerete il capitale in 40 anni? Voi vi esporrete a questo, che mentre impostate nel bilancio la spesa per l'ammortizzazione del capitale di 700 mila lire, dopo 20 anni dovete impostarne altre 700 mila per gli altri 20 anni pel naviglio fuori servizio, ed altre 700 mila per il nuovo naviglio, ciò che si ripeterà in tutti i bilanci.

Ora io non credo che finanziariamente questo sia un buon sistema di ammortizzare il capitale in tempo maggiore di quello in cui il naviglio deve andare fuori servizio.

Come pure credo che i calcoli fatti in quello specchietto per il servizio di Stato non siano molto esatti. Io sono un avvocato, ma ho un gusto, una predilezione per le cifre (l'onorevole amico Pantano sorride perchè ha messa alla prova questa mia attitudine e credo non si sia trovato male). Ora dai calcoli che ho fatto su questo specchietto, ho veduto che il calcolo fatto sul consumo del carbone, materie grasse, eccetera, evidentemente è sbagliato a dir poco di un milione nella parte passiva, perchè con l'ammortamento del capitale e ciò che è necessario per 10 navi colla velocità di 15 nodi all'ora, non devono essere 4 milioni, come voi avete calcolato, ma 5 milioni e 766 mila lire.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi.* I calcoli sono stati fatti dalle ferrovie dello Stato.

CARBONI-BOJ. Le ferrovie calcolano male ed aveva ragione l'onorevole Majorana quando diceva che non sono competenti. Li faccia rifare dal Ministero della marina, e vedrà che sono sbagliati di un milione e più questi calcoli.

Però non bisogna spaventarsi di questo errore, perchè credo che sia sbagliata anche la parte attiva. Il Governo si è trovato nella stessa condizione in cui ci siamo trovati noi. Bisogna dire la verità. La Commissione Reale, e specialmente il suo relatore onorevole Pantano, hanno fatto tutti gli sforzi possibili per poter avere dati approssimativi sul reddito delle diverse linee.

Li abbiamo avuti, ma molto approssimativi, e fatti *ad usum Delphini*, è nelle nuove convenzioni giustamente si intende di controllare il servizio per potere avere da qui a 15 anni i dati precisi, su cui si possa contare.

Io credo che la linea Napoli-Palermo e la linea Golfo Aranci-Civitavecchia non diano un reddito di due milioni, come voi portate nell'attivo, ma un reddito maggiore di almeno un milione.

Quindi l'errore, che è nella parte passiva, può essere compensato dall'errore che è nella parte attiva; ed io ho voluto segnalare al Governo perchè francamente, quando il calcolo non lo trovo esatto, devo dirlo.

Quindi i siciliani facciano pure come credono i loro interessi, ma per noi sardi-gnoli il servizio di Stato è un beneficio di cui saremo grati alla Camera ed al Governo.

NITTI. Anche i siciliani!

CARBONI-BOJ. Veniamo ai provvedimenti pei servizi veramente sovvenzionati.

Per i servizi sovvenzionati una delle più grandi questioni, che si impone, è quella delle tariffe.

La questione delle tariffe è molto complessa ed ha dato filo da torcere a tutti coloro che nella Commissione Reale l'hanno studiata per dei mesi e degli anni. Oggi il collega Salvia diceva che è stato proposto un ordine del giorno in cui è detto che, quando in certe linee si ribassi la tariffa, deve essere proporzionalmente ridotta anche nell'altra linea.

Questo è un grave errore. (*Interruzioni*) Non si può ammettere questa regola assoluta. La tariffa è una cosa aleatoria, che dipende da tanti diversi fattori, dal traffico che si sviluppa nella linea, dalla sicurezza, o meno, che si ha di un viaggio di ritorno; dipende dalla concorrenza della bandiera nazionale sulla stessa linea, dipende dalla concorrenza temporanea, che vi può fare, anche a pura perdita, una Società estera; insomma dipende da tanti fattori, che noi non possiamo disciplinare. (*Interruzioni*).

Alla linea sovvenzionata può fare la concorrenza una linea libera. Chi dice il contrario?

Il mare è libero, tanto è vero che la Società Rubattino tanto nelle linee di Sicilia, come nelle linee della Sardegna, ha dovuto sopportare la concorrenza della Società Frayssinet, e l'ha battuta.

Ora voi non potete dire: quando voi ribassate in questa linea, dove avete la concorrenza, dovete ribassare anche nell'altra linea dove non vi è la concorrenza, ma che si trova nella stessa zona.

Io intendo che le difficoltà che presenta questa questione abbiano dato luogo a dei gravissimi inconvenienti. E se i colleghi Guarracino e Salvia ne sono a conoscenza, anche noi nel lungo lavoro fatto abbiamo potuto apprezzare tutti questi inconvenienti.

Dopo che si erano battute le Società di bandiera libera che facevano la concorrenza alle linee sovvenzionate in Sicilia e in Sardegna, che cosa è accaduto? È accaduto questo, che da Genova a Palermo il nolo di una tonnellata, supponiamo, di grano era inferiore di molto, del 50 per cento, al nolo che si pagava da Palermo ad una piccola città della stessa Sicilia. Gravissimo inconveniente, ma come ovviarvi con regole fisse?

In Sardegna l'inconveniente era anche maggiore: dopo che fu battuta la bandiera libera, una tonnellata di grano da Cagliari a Genova... e che più? da Porto Torres a Genova (e, si può dire, è alle porte di Genova, Porto Torres), aveva un nolo superiore al nolo da Nuova York a Genova.

Quindi vedete che anche noi ci siamo trovati e ci troviamo sotto questa possibilità di monopolio.

Ma ciò non ci deve far velo per risolvere la questione. Dire che con una legge e con norma precisa, fissa ed invariabile, si possa evitare simile inconveniente, è dire di non aver studiato la questione stessa, permettete che francamente ve lo dica. Quale quindi il rimedio? Quello escogitato dal Governo: nominare un Comitato che sia arbitro delle tariffe, che all'occorrenza (e questo era anche proposto dalla Commissione Reale) valutando tutte le diverse circostanze che influiscono sul rialzo e sul ribasso delle tariffe, impedisca o consenta il ribasso o il rialzo.

L'unico rimedio è questo. Ebbene fu nella legge accettata questa proposta, escogitata dalla Commissione Reale. Però, francamente, sono d'accordo con l'onorevole Salvia nella parte in cui lamenta il modo di composizione di questo Comitato. Il Comitato deve decidere l'antagonismo che è tra vettore e colui che carica. Ma il caricatore da chi è rappresentato? Dall'industria, dal commercio, dall'agricoltura. Ora nel Comitato, riducendo il numero dei suoi componenti, voi avete escluso il rappresen-

tante del Ministero di agricoltura, il rappresentante del Consiglio del lavoro, il rappresentante dell'Unione delle Camere di commercio, il rappresentante dei consorzi agrari.

Ora io intendo che molti altri membri siano stati eliminati, e ciò per assicurare il più rapido funzionamento di questo Comitato molto importante; ma che da questo Comitato siano esclusi i legittimi rappresentanti degli agricoltori, cioè i consorzi agrari, e i legittimi rappresentanti del commercio cioè la Unione delle Camere di commercio, ed infine i rappresentanti degli operai, cioè il Consiglio superiore del lavoro e i rappresentanti del Ministero dell'agricoltura, francamente non lo intendo. Mi riservo di presentare un emendamento...

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Favorisca vedere gli emendamenti presentati.

CARBONI-BOJ. Ma non furono distribuiti.

Ed allora non posso che rallegrarmi di avere prevenuto quello che ha fatto il ministro, e che questi emendamenti abbiano contemplato proprio questa lacuna che era nella legge stessa. (*Conversazioni*).

Non ci sono le Camere di commercio, ma queste è indispensabile che sieno comprese.

Come pure nel presente disegno di legge lamento che non si sia provveduto con determinate norme al personale; non ci sono emendamenti per quanto concerne il personale della marina mercantile sovvenzionata. Noi abbiamo la disposizione del capitolo n. 84, in cui è detto che i concessionari sono obbligati ad assicurare un trattamento di invalidità e vecchiaia, ed a tal fine sarà istituita una sezione presso la Cassa nazionale di previdenza, ed i contributi necessari pel servizio di pensione andranno per metà a carico dei concessionari e per metà a carico degli assicurati.

Questo non credo che sia stato emendato. Ora non credo che con questa disposizione venga assicurato il personale.

L'amico Schanzer ricorderà ciò che è capitato sotto le altre convenzioni. Vi era una disposizione quasi identica, non si fissava il contributo, ma si faceva un obbligo alle Società di provvedere al personale. Or bene, non vi si provvide mai.

Ed io ricordo, per quanto sia modesto, che nel 27 giugno 1905 richiamai l'attenzione del Governo, come membro della Commissione Reale, ed ebbi in ciò unanime

la Commissione, all'adempimento del trattamento che le Società dovevano fare al loro personale.

Però in quell'epoca l'istanza non ebbe pratica attuazione, tanto vero che quando si venne a discutere sul capitolato, il collega Ciccotti fece una proposta radicale, e propose un ordine del giorno nel quale era detto che le Società che non avevano provveduto precedentemente a tutelare la vecchiaia e la invalidità dei propri operai, fossero escluse dalle nuove gare.

La proposta fu respinta, ma rimase un ordine del giorno della Commissione Reale con cui si diceva al ministro: badate di fare eseguire ciò che c'è nella legge.

Ma oggi, con l'articolo 84, non discipliniamo tutti gli obblighi. Io penso che l'amico Schanzer dovrebbe tornare alla primitiva sua proposta, quella contenuta nel suo disegno di legge, in cui si dice non solo che il contributo deve essere del 50 per cento per le Società e del 50 per cento per gli assicurati, ma si dice anche in quale misura deve essere fatta questa assicurazione. E si diceva che non dovesse essere inferiore al 50 per cento degli stipendi. In questo modo solamente noi possiamo coartare le Società stesse all'adempimento dell'obbligo. Perchè, se non fissiamo questa misura, nasceranno contestazioni su di essa. La Società dirà: darò il 5 per cento, il Governo dirà che vuole il 50, e le contestazioni, le liti sorgeranno e i poveri operai rimarranno, come oggi, alla mercè delle Società.

Per questo sarei per la primitiva proposta dell'amico Schanzer.

Brevemente delle linee. L'amico Chimenti parlando della linea d'Egitto disse che era una coraggiosa iniziativa. Me lo perdoni, ma l'aggettivo non mi va. Io credo che la proposta, quale è nel disegno di legge, non sia una coraggiosa iniziativa.

Se ha un difetto, è di non essere coraggiosa. Quando noi vogliamo fare la concorrenza alle linee tedesche e austriache e alle linee francesi con 18 miglia di velocità, e per un periodo di 15 anni, noi commettiamo lo stesso errore che si è sempre commesso nella nostra marina. Quando si cominciò la trasformazione della marina con gli scafi d'acciaio, noi seguitammo a costruire scafi di legno; quando dalla marina a vela si passò a quella a vapore, continuammo con la vela; quando si è venuti alle grandi velocità, da noi si è continuato ad andare a 10 nodi; ora arrivano le turbine, e noi ci vogliamo ancora tenere in limiti ristretti. In tal modo

non si raggiunge lo scopo che ci proponiamo. Una linea d'Egitto destinata a reggere la concorrenza di linee con 20 miglia all'ora, e non ne fa che 18, non raggiunge lo scopo, non potrà mai darci la speranza di poter gareggiare con le altre linee.

Come pure mi perdonerà l'amico Celesia se non divido la censura da lui mossa ieri ad una delle linee proposte dal Governo, vale a dire la linea Venezia-Calcutta-Bombay.

Egli lamentava ieri che questa linea fosse stata tolta, diremo così, a Genova per darla a Venezia, e dalla esposizione che faceva pareva che desiderasse che fosse restituita a Genova, togliendola a Venezia. Ora questo non è giusto...

CELESIA. No, no, a Genova e a Venezia...

CARBONI-BOJ. Ah! va bene!... Se è per lasciarla a tutte e due le città che ella ha fatto le sue lamentele, non può trovare certo in me che persona favorevole, e troverà favorevoli anche i veneziani, perchè anche per Venezia ricorderà che quella linea rappresenta un ricordo storico, perchè prima era esercitata dalla Peninsulare e solo non diede un reddito cospicuo in quanto fu ridotta; ma che Venezia abbia da svolgere una grande attività in quei mari, oh, certamente, non si può dubitare! Quindi l'abbia Genova, ma non sia tolta a Venezia! Come pure io trovo che per le linee 23ª, 24ª e 30ª sono state elevate di molto le sovvenzioni della primitiva proposta. Io invano ho cercato nella diligente relazione dell'illustre relatore e nella esposizione del Governo le ragioni per cui queste sovvenzioni si sono elevate.

Chiedo ora alla loro cortesia che mi forniscano i mezzi di poter giudicare il perchè queste sovvenzioni si sono elevate. Invece per la linea Marsiglia-Venezia che da 228 miglia e 800 fu ridotta a 202 miglia, per la quale la velocità, che è ciò che più importa per il consumo di carbone, da 12 fu ridotta a 10 miglia, trovo che la sovvenzione fu ridotta da 365 a 250 mila.

Ora, se altri fattori non hanno influito nella determinazione del Governo, io francamente dico che, data la riduzione del percorso e data la riduzione della velocità, trovo che la riduzione della sovvenzione non è in armonia con questi due fattori.

Invece nella linea Genova-Tunisia trovo aumentata la velocità, aumentato il tonnellaggio e diminuita la sovvenzione. Perchè questo diverso trattamento? Infine trovo

assolutamente un atto vandalico, me lo permetta l'egregio amico Schanzer, l'abolizione della linea Palermo-Cagliari.

Io credo che contro questa soppressione insorgeranno tutti gli isolani non solo sardi, ma anche siciliani. Se c'è una linea che debba essere mantenuta per la Sardegna, deve essere quella Palermo-Cagliari. Io non dirò parola per svolgere le ragioni che militano a favore di questa linea, perchè ho veduto che il mio collega, degnissimo rappresentante della città di Cagliari, ha presentato un ordine del giorno, e lascio a lui questa parte che interessa tanto la Sardegna.

E mi affretterò per quanto è possibile a finire perchè non voglio tediare la Camera; ma non posso tralasciare dall'accennare il sistema consacrato dall'articolo 17 del progetto di legge riguardante le gare. Nella lettera *g* io trovo questa disposizione: « si faranno le gare: ognuno concorrerà per la propria linea ». E sta bene; ma poi all'ultimo si dice: « se ci sono linee che non sono state prese dagli altri, le addosso a voi altri, e se voi non accettate questa soma che voglio versare sulle vostre spalle, annullo le gare ». Ora non vi è una disposizione più ingiusta, dannosa, pericolosa! Sì, ingiusta! Ma perchè io che coi mezzi finanziari che ho limitati, col mio naviglio limitato, ho concorso ad una piccola linea, devo correre l'alea di vedermi tolta questa piccola linea solo perchè voi, essendo andata deserta una linea grandissima, me la volete addossare?

Ma se non risponde alla mia potenzialità finanziaria, come volete addossarmi un onere che non posso sopportare?

Pericoloso (perchè io non posso dubitare dell'onestà dei ministri, di tutti i ministri, e specialmente della onestà del mio carissimo amico Schanzer) ma è pericoloso, perchè, vedete: se alla gara qualche Società ha gareggiato male, ha fatto un brutto affare, si varrà di questa disposizione per sfuggire alla gara che l'ha colpita. Quando voi vorrete addossare a questa Società una nuova linea, essa cercherà allora di persuadere il ministro, che in buona fede può essere ingannato (perchè non credo che ci possa essere uomo che in buona fede non possa essere ingannato), cercherà, se non la accetta, di persuadere il ministro ad annullare questa gara, ed in questo modo di sfuggire a ciò che si verrebbe ad aggravare sulle proprie spalle, e verrà annullata la gara che l'aveva colpita.

Dannoso, per questo, perchè vedete: anzitutto è dannoso per i deboli, perchè mentre si vuol tentare di invitare le Società, perchè concorrano a questa gara, i deboli non concorrono per il pericolo di vedersi addossate delle linee che non possono esercitare; dannoso agli interessi dello Stato, perchè allontana molti concorrenti che non partecipano alla gara per il timore di vedersi addossata una linea che non hanno il mezzo di potere esercitare.

Quindi richiamo su questa disposizione tanto l'attenzione del ministro quanto l'attenzione della Commissione. Io intendo che il ministro possa concedere queste linee, possa invitare le Società ad assumerle; ma che la conseguenza sia che, non assumendole, siano annullate le altre gare, questo assolutamente non posso consentirlo, perchè mi sembra illogico, anti-giuridico ed assolutamente ingiusto.

Non posso poi consentire nella proposta che fece ieri l'onorevole collega Celosia, che il ministro dia a trattativa privata queste linee senza limite di sorta. Io intendo di dare questa facoltà al ministro, se il ministro può concedere queste linee dentro i limiti delle sovvenzioni convenute nella presente legge; ma oltrepassando questo limite, francamente non potrei votare questo emendamento che desse tanta facoltà al ministro. Il ministro potrà, anche abolendo il secondo incanto, dare a trattativa privata entro i limiti segnati dalla presente legge; ma se le aste andassero deserte e fosse necessario aumentare la sovvenzione, io credo che il ministro dovrà venire dinanzi alla Camera a domandarne la relativa autorizzazione. E badate che questa disposizione creerà un altro gravissimo inconveniente.

Secondo l'articolo 17 sono diversi i termini per ingiungere alle Società di addossarsi quelle linee che sono andate deserte. Ora io ho fatto i calcoli e mi risulta che questi diversi termini sommati assieme danno quasi cinque mesi di tempo.

Se voi lasciate questa disposizione quale sarà la conseguenza?

Che la Società, che rimane concessionaria, per cinque mesi rimane inattiva perchè corre il pericolo di vedersi addossate linee andate deserte.

Ora cinque mesi sono preziosi per noi che ci troviamo già in ritardo, cinque mesi rappresentano una stasi nei nostri cantieri, cinque mesi sono la morte e se non la morte,

almeno il marasma dei nostri operai che rimangono inattivi.

Tutto ciò è la conseguenza della disposizione di questo articolo.

Tolta questa disposizione si eliminerebbe questo inconveniente.

Quindi io credo che ben ponderando questa disposizione, l'amico Schanzer vorrà cancellarla dall'articolo 17.

Nell'articolo 19...

PRESIDENTE. Ma passa in rassegna tutti gli articoli?

CARBONI-BOJ. Parlo in linea generale, non degli articoli; me ne appello alla Camera.

PRESIDENTE. Vada avanti e cerchi di concludere.

CARBONI-BOJ. Nell'articolo 19 si consegna il precetto che il Governo abbia il diritto e l'obbligo nello stesso tempo, dopo un certo periodo di anni, cinque anni, di ribassare la sovvenzione del 30 per cento e dopo dieci anni del 50 per cento. Comprendo che ci sia una facoltà data al Governo, ma non comprendo l'obbligo. Lo scopo certamente della sovvenzione è di attivare il traffico in certe linee determinate e questa disposizione è informata al concetto che, quando questo traffico non si svolge, debba cessare la linea ed anche la sovvenzione. Ma io dico: potete voi matematicamente dire se dopo i cinque anni non si raggiunge il 30 per cento, il Governo debba diminuire la sovvenzione di questa linea del 30 per cento? e se il traffico si svolge in modo che la sovvenzione possa essere diminuita del 29 per cento, perchè voi dovete annullare la linea, mettendo come precetto imperativo il 30 per cento? Se vi è una facoltà da dare al Governo, è precisamente quella contenuta nell'articolo 19: lasciamo il Governo arbitro di ciò che deve fare, diamogli la facoltà di ridurre del 30 per cento dopo cinque anni e del 50 per cento dopo 10 anni; ma imporre quest'obbligo non mi pare che risponda allo scopo. (*Interruzioni del deputato Pantano*).

Quando il traffico, come mi suggerisce il collega Pantano, è aumentato, potrà il Governo fare qualche riduzione nella misura e proporzionatamente all'aumento del traffico. La facoltà deve essere lasciata al Governo e non deve essere consegnata in un precetto legislativo.

Trovo invece molto commendevole la disposizione riguardante la polizza di carico. Questa polizza di carico ha dato luogo a tanti diversi dibattiti. Noi abbiamo per-

corso tutta l'Italia e non vi è stata Società che non sia insorta contro le clausole della polizza di carico. Queste clausole sono enormi. La merce viene data al vettore, il quale può restituirla se crede, o può anche non restituirla.

Però, disgraziatamente, per quanti studi si siano fatti su questa questione, non si è avuto alcun risultato: tutte le nazioni si trovano nella identica condizione in cui ci troviamo noi.

Questo argomento formò oggetto non solo degli studi della Commissione Reale, ma anche degli studi del congresso di Liverpool del 1882, del congresso di Amburgo del 1885 e di quello del 1886, del congresso internazionale di Genova del 1892.

In questi diversi congressi si venne a formulare un modello della polizza di carico. Ma dopo che i congressi hanno formulato questo modello, nella pratica non è stato adoperato. Vogliamo noi italiani adottarlo? Quale sarà la conseguenza? Che il nolo rialzerà. Perchè noi italiani soli ci sottomettiamo a responsabilità che non hanno gli altri vettori?

E la conseguenza di questa maggiore responsabilità evidentemente è il rialzo del nolo, perchè la nostra marina sarebbe in condizione più gravosa delle altre marine. Quindi trovo giusta la disposizione del presente disegno di legge che riserva questa questione al Comitato per i servizi marittimi. Però io reputerei necessario che il nostro ministro per le poste e i telegrafi prendesse l'iniziativa di far risolvere questa questione con una formula internazionale. Oramai il bisogno è sentito da tutti, non solo da noi italiani, ma anche dagli inglesi che sono i più interessati.

Prendiamo noi la iniziativa per risolvere questa questione e per fare in modo che tutti i vettori rispondano, se non rigorosamente, in qualche modo della merce, che è loro affidata, e, se arriveremo a mettere d'accordo le diverse disposizioni delle diverse nazioni, avremo fatto cosa utile e buona per il commercio mondiale.

Io sottopongo queste raccomandazioni al senno e alla intelligenza dell'amico ministro.

In complesso, lo vedete, onorevoli colleghi, io sono favorevole al presente disegno di legge, ma finisco col lamento, che ho fatto in principio. Sono favorevole, ma sostengo che con questo disegno di legge voi non risolvete nessuna delle grandi questioni, che interessano la marina mercantile.

Volete voi, che siete giovane intelligente ed attivo, aver merito di fronte alla marina mercantile? Risolvete la questione del credito navale, risolvete la questione dell'ipoteca navale, risolvete la questione della protezione, che si deve accordare ai nostri cantieri, e non all'industria siderurgica, che di protezione non ha bisogno, risolvete tutte queste questioni, ed io vi darò incondizionato il mio voto di plauso. (*Bene! Bravo! — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Astengo.

ASTENGO. Rappresentante d'una regione che dal mare trae le migliori sue energie, non posso dispensarmi dal dire il mio pensiero sul presente disegno di legge, che è destinato ad influire potentemente sull'avvenire dei paesi marittimi.

È mio modesto avviso, che le disposizioni contenute in questo disegno, non rispondano ai loro altissimi fini, precipuo quello di concorrere allo sviluppo dell'industria nazionale mediante agevolanze nei mezzi di comunicazioni coi mercati esteri.

Perchè la nostra marina mercantile possa rendersi utile all'industria nazionale nel campo dell'esportazione, dev'essere posta in condizione di vincere la concorrenza delle bandiere estere. A tale intento, necessita un organismo compatto, robusto, cioè quella poderosa Società, alla quale, con esatta visione delle cose, accenna la pregevolissima relazione della Commissione parlamentare.

Questo disegno di legge, lungi dal proporsi tale obbietto, smembra, scinde la marina mercantile in tante piccole unità, le quali, se saranno capaci di lottare fra di loro e quindi d'indebolirsi vicendevolmente, saranno per altro nella più assoluta impotenza di combattere e tanto meno di vincere i forti concorrenti stranieri.

L'onorevole Commissione, limitando il suo esame allo stato attuale della marina, dispera della possibilità di costituire l'ente forte e robusto.

Mi permetto di dissentire da ciò.

La marina mercantile italiana ha in sè, per fortuna nostra, una somma di energie, non ancora utilizzate.

L'emigrazione, i trasporti dall'estero del combustibile e delle materie prime destinati alle ferrovie di Stato, alle fiorenti industrie, i trasporti dei prodotti di esportazione costituiscono un insieme di attività, le quali, se bene coordinate ed utilizzate, potrebbero formare una solida base finan-

ziaria per la formazione della poderosa Società alla quale aspira l'onorevole Commissione ch'io ritengo necessaria al maggior incremento dell'economia nazionale.

I larghi benefizi delle correnti emigratorie e dei trasporti, di cui ho testè parlato, i quali, per eccessivo liberalismo dello Stato italiano arricchiscono e fortificano sempre più la bandiera estera, nostra potente avversaria, potrebbero essere devoluti a soddisfare largamente ai bisogni di tutti i servizi marittimi e le sovvenzioni potrebbero in gran parte utilizzarsi a beneficio dell'espansione industriale.

Non è questo il momento di approfondire siffatta questione. L'ho accennata, per segnalarvi l'enorme danno che verrebbe al paese, se ancora per la durata di 20 anni, si dovesse rinunciare ai benefizi, dei quali ho testè detto.

Parli che in altro punto pure saliente ed importante per la vita economica del paese, questo disegno di legge sia affatto deficiente.

Alludo alle disposizioni che regolano la costruzione delle navi.

È questione di gran momento sulla quale richiamo tutta l'attenzione del Governo.

Stante l'incertezza dell'indirizzo governativo in ordine ai premi, o compensi di costruzione, i nostri cantieri navali sono quasi deserti. In questi ultimi tempi gli armatori italiani dovettero ricorrere ai cantieri inglesi.

Ciò avverrà sino a che, con disposizioni precise, non sia assicurata ai cantieri nostrani la continuità dei premi di costruzione.

È interesse generale che rifiorisca e prosperi nuovamente in Italia l'industria navale, che fu già ragione di orgoglio e di benessere nazionale. La stessa alimenterebbe migliaia di operai nei suoi cantieri e darebbe vita e prosperità ad industrie affini di grande importanza.

La protezione del 5 per cento che l'articolo 16 del capitolo accorda ai cantieri nazionali è irrisoria, insufficientissima.

È vero che uguale protezione è pure concessa all'industria nazionale, in tutti gli appalti, gare e contratti per fornitura di materiali per i servizi di Stato.

Ma è da osservarsi che, mentre in questi casi i dazi doganali, le spese di trasporto dall'estero, di assicurazioni eccetera sono coefficienti di protezione per i prodotti nazionali in concorrenza, nel caso di costruzioni navali all'estero, nessun dazio di

dogana, nessuna spesa di trasporto grava sulle navi che dai cantieri stranieri approdano ai porti italiani.

Bisogna ancora considerare che oggi-giorno, i cantieri inglesi, che rappresentano i più temuti nostri concorrenti, hanno minor taxa di ricchezza mobile, spese di vendita e trapasso delle navi minori delle nostre, hanno prezzi minori per il capitale occorrente; mentre maggiore è il rendimento della loro mano d'opera e maggiore è la continuità del lavoro, che rende minori le spese generali.

In siffatte condizioni è assolutamente impossibile che l'industria navale italiana competa coll'inglese; per modo che, se lo Stato italiano, non vuole che la stessa cessi completamente e che con essa deperiscano le altre industrie affini, è necessario che con efficaci e solleciti provvedimenti la ponga innanzi tutto nelle condizioni di fatto in cui si trova l'inglese.

Livellato così lo stato dei concorrenti è pure opportuno che sia accordata ai cantieri nazionali quella protezione necessaria per invogliare i capitalisti a preferirli agli stranieri, ed il 5 per cento è sempre minimo in confronto alle protezioni da altri Stati accordate ai loro cantieri.

Attendo su questo punto una parola di affidamento dal Governo; che spero sarà tale da rinfrancare le energie quasi spente, dell'industria navale italiana.

Anche la parte di questo disegno che riflette la collusione a danno dei cantieri nazionali non è sufficiente a tutelare con efficacia gl'interessi.

Non mi dilungo ulteriormente nell'esame del disegno di legge perchè ritengo che le condizioni, gli oneri imposti ai concessionarii dei gruppi, siano tali da non allettare soverchiamente i capitalisti e gli armatori.

Ritengo che difficilmente si otterrà l'aggiudicazione di tutti i gruppi, e che quindi dato il tecnicismo della legge, il quale non ammette parziali assegnazioni, verrà presto il momento in cui si dovrà nuovamente trattare dei servizi marittimi.

Spero, che allora, altri e ben diversi saranno i criteri del Governo nella soluzione dell'importantissimo problema.

Mi permetta la Camera ch'io dica ancora brevissimamente del porto di Savona, in rapporto agli approdi della navigazione internazionale.

Già ebbi l'onore in altra occasione di ricordare l'importanza del porto di Savona che è terzo fra i porti nazionali. È il

porto naturale della vasta ed operosa regione piemontese, la quale ha intensi rapporti d'importazione e d'esportazione con la Tunisia, la Cirenaica, l'Egitto, la Soria, e coi porti del Mar Rosso, Somalia e Zanzibar.

Il continuo sviluppo industriale ed agricolo del Piemonte e della Liguria occidentale, affida per un aumento del traffico.

Il porto di Savona ha dovuto per necessità di cose tollerare che le merci ricche con destinazione dal mare alla zona interna di sua competenza e viceversa, deviassero altrove nel loro transito, perchè l'enorme quantità di carbon fossile richiesta dalle industrie, ne hanno assorbito completamente la potenzialità.

Lo stanziamento di oltre sette milioni fatto a favore del porto di Savona colla legge recente sulle opere marittime, l'impianto prossimo della *Funivie* del porto alla stazione di S. Giuseppe, e quello della trazione elettrica sul primo tronco della linea ferroviaria Savona-Torino, assicurano lo sfollamento del porto dal carbon fossile; per cui le sue calate potranno adibirsi al transito dell'altre merci.

È quindi giusto e necessario che a questo traffico d'importazione e d'esportazione corrispondano gli opportuni approdi della navigazione sovvenzionata.

Le aspirazioni della città di Savona e di tutta la regione piemontese, appoggiate dall'Unione delle Camere di commercio, sono concretate nei vari emendamenti, che col concorso autorevole di vari egregi colleghi, ho avuto l'onore di presentare alla Camera.

Non sono esagerate ma legittime e giuste se si tien conto dell'avvenire che è riservato al porto di Savona.

Gli approdi desiderati dal Piemonte e da Savona sono meno importanti di quelli già accordati a porti con traffico assai minore di quello di Savona. L'onorevole ministro, l'onorevole Commissione potranno assai facilmente constatare l'esattezza delle mie affermazioni.

Credo che il Governo abbia bene operato accordando ad altri le maggiori facilitazioni di comunicazione, plaudo cordialmente a ciò e me ne valgo soltanto per pregare vivamente l'onorevole ministro a volere riconoscere i bisogni ed i diritti di Savona e del Piemonte. (*Approvazioni. — Congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Spetterebbe ora di parlare all'onorevole Nitti..

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. ...Ma poichè sono già le sei e mezzo, il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Rinnuovo intanto la preghiera all'onorevole ministro e all'onorevole relatore, che gli emendamenti siano presentati in tempo utile perchè si possa redigere il testo unico, come gli onorevoli deputati desiderano.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi.* Ho già disposto.

Interrogazioni, interpellanze e mozione.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura delle interrogazioni e delle domande di interpellanza pervenute alla Presidenza.

VISOCCHI, *segretario, legge:*

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi, per sapere se intenda immediatamente rimuovere quelle improvide innovazioni e quali ingenerano un gravissimo dissesto nel servizio postale di Varese, dissesto che tuttora perdura suscitando gravissimi reclami.

« Bizzozero ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio, circa il momento in cui crederà di presentare un disegno di legge sullo stato giuridico e pel miglioramento economico del personale delle regie scuole agrarie pratiche e speciali.

« Ottavi, Poggi, Raineri, Miliani ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle finanze, sulla applicazione della ricchezza mobile alle cantine sociali del Veneto.

« Ottavi, Poggi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia e dei culti, per sapere se sia vero che il Governo studi per abrogare la legge sull'abolizione del sequestro preventivo dei giornali, come si dovrebbe dedurre dal tono e dal tenore delle dichiarazioni fatte alla Camera, nella seduta dell'undici corrente, dall'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti.

« Chimienti ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro delle finanze, intorno al mancato ripristinamento dell'ufficio tecnico di finanza in provincia di Caltanissetta.

« Pasqualino-Vassallo ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se e quando intenda ampliare la stazione ferroviaria di Terranova di Sicilia e costruirvi il terzo binario.

« Pasqualino-Vassallo ».

« Il sottoscritto domanda di interrogare il ministro delle finanze, per conoscere le ragioni che lo hanno indotto a limitare in modo irrisorio, sia nel tempo che nella misura, il promesso abbuono straordinario sulla tassa di distillazione dei vini.

« Luciani ».

« Il sottoscritto domanda di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere l'avviso circa la convenienza di estendere alla Lombardia le disposizioni della legge sul « Magistrato alle acque ».

« Rampoldi ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare l'onorevole ministro delle finanze, sulle ragioni per le quali non ha creduto di estendere l'abbuono di distillazione al massimo limite consentito dalla legge.

« Ottavi, Feraris Carlo, Poggi, Jatta, Raineri, Dagosto, Miliani, Malcangi, Calissano, Carnazza, Pasqualino-Vassallo, Luciani, Rizza E., Bolognese, Chimienti, Semmola, Masselli, Grassi-Voces, De Amicis, Libertini Pasquale, Bianchini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare gli onorevoli ministri dell'interno e del tesoro, sull'opportunità di concedere il trattamento di favore ai medici condotti per la iscrizione nella Cassa pensione con riscatto degli anni di servizio posteriori alla legge 14 luglio 1898.

« Mauri ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, per sapere se il Governo nel consentire all'amministrazione ferroviaria la provvista a partito privato di materiale rotabile, per l'importo di circa 140 milioni, abbia sufficientemente ponderati i risultati ottenuti in altri precedenti acquisti.

« Cavagnari ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, se non creda conveniente di proseguire come treno diretto o accelerato, anzichè come omnibus, sul tratto Isernia-Caianello, il treno diretto, che parte da Sulmona alle 4.47, ed arriva ad Isernia alle ore 9.25, a fine di evitare l'inconveniente, che non di rado si avvera, della perdita della coincidenza a Caianello col treno diretto da Napoli a Roma.

« Falconi Nicola ».

« Il sottoscritto interroga i ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per conoscere le ragioni per le quali alcuni funzionari della questura di Napoli, risultanti da atti ufficiali colpevoli di gravi reati comuni e di complicità scandalose con la camorra napoletana, anche in relazione al processo Cuocolo, siano ancora esenti da qualsiasi procedimento e rimangano tuttora in funzione.

« Ferri Giacomo ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, su particolari inesattezze di fatti esposti e di giudizi espressi nella relazione della Commissione d'inchiesta sul terremoto della Calabria.

« Squitti ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il presidente del Consiglio ed il ministro delle finanze, sulla necessità di disporre la sospensione del pagamento delle imposte e sovrimeposte nei comuni calabresi colpiti dal terremoto, salvo a convertirlo poi in esonero, date le tristissime condizioni di quella regione; sopperendo però, in ogni caso, al dissesto economico che deriverebbe ai comuni e alla provincia per le mancate sovrimeposte.

« Larizza ».

« Il sottoscritto interpella il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, sulle ultime agitazioni agrarie nelle Puglie, e sulle providenze che intenda prendere per riparare all'attuale disoccupazione dei contadini di quelle provincie.

« Aroldi ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno, e così pure le interpellanze, se gli onorevoli mi-

nistri, a cui sono rivolte, non avranno dichiarato nel termine consueto di non accettarle.

Ora prego l'onorevole segretario di dar lettura di una mozione.

VISOCCHI, *segretario*, dà lettura della seguente mozione:

« La Camera invita il Governo a presentare subito i provvedimenti per la abolizione del dazio sul grano.

« Giacomo Ferri, De Felice-Giuffrida, Morgari, Rondani, Ferrarini, Bissolati, Enrico Ferri, Turati, Aroldi, Todeschini ».

PRESIDENTE. Come hanno udito gli onorevoli colleghi, la mozione porta la firma di dieci deputati; ora la Camera deve deliberare il giorno in cui essa dovrà essere svolta e discussa a termine dell'articolo 125 del regolamento.

Onorevole Ferri Giacomo che cosa intende di fare?

FERRI GIACOMO. Attendo le dichiarazioni del Governo.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Credo che sia opportuno manifestare ben chiari fin da ora gli intendimenti del Governo, perchè vi sono speculatori che attendono una riduzione del dazio.

Ora io non voglio, in nessuna maniera, danneggiare alcuno, ma non voglio nemmeno che sia sorpresa la buona fede di chi credesse che il Governo fosse disposto a questa riduzione. Io ammetto l'importanza della questione teorica da risolversi in un tempo più lontano, ma dichiaro nettamente, perchè lo sappiano tutti, che in questo esercizio non si farà alcuna riduzione o abolizione del dazio sul grano. (*Benissimo!*)

FERRI GIACOMO. Delibererà la Camera in proposito.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Si noti che io fui uno dei pochissimi, che in teoria votarono contro la introduzione del dazio sul grano; posso quindi discuterne serenamente.

Comprendo che sia bene che questa questione sia discussa ampiamente, perchè si sentano le ragioni da una parte e dall'altra, e la Camera si pronunzi con calma; ma ho creduto mio dovere, perchè non si supponga che l'accettazione di una discus-

sione ora significhi la prossimità di un provvedimento, di fare queste dichiarazioni.

Quanto all'epoca della discussione, io non ho alcuna difficoltà ad accettare quella che i proponenti credessero più opportuna.

Siccome desidero che non si facciano l'illusione che questa abolizione sia immediata, si potrebbe, qualora lo credano, discuterne alla riapertura della Camera.

PRESIDENTE. Onorevole Ferri Giacomo, accetta?

FERRI GIACOMO. Accetto.

Dichiarazione del deputato Bissolati.

PRESIDENTE. L'onorevole Bissolati ha chiesto di parlare; nè ha facoltà.

BISSOLATI. Consenta l'onorevole Presidente, e consentino i colleghi della Camera, che io adempia ad un dovere che mi è imposto, oltre che dal mio proprio sentimento, anche dalla volontà del gruppo socialista parlamentare, a cui appartengo.

Come sapete, 82 nostri colleghi del Parlamento russo, appartenenti alla Duma, violentemente disciolta, e che costituivano il nucleo dell'Opposizione, si trovano perseguitati, processati, imprigionati, con procedimento eccezionale, sotto l'imputazione artificiosa di complotto segreto contro l'autocrazia. Artificiosa, dico: perchè la Duma stessa, vagliata l'accusa che contro di loro si faceva, concluse per la loro assoluzione. Onde la necessità, per il Governo che voleva impadronirsi delle loro persone ed impedire la loro propaganda, di sciogliere la Duma, per procedere a quegli atti fuori di ogni legge, anche autocratica, a cui si sta procedendo dinanzi al Senato.

Ed in verità noi sappiamo, noi che fummo testimoni della loro azione, che essi hanno congiurato, combattuto contro l'autocrazia; ma a viso aperto, tentando di dar vita vera, nel loro grande ed infelice paese, alle istituzioni rappresentative ed al regime democratico. Essi sono rei (bisogna dirlo qui) di aver preso sul serio l'eco dei dolori, dei bisogni e della collera del popolo russo.

Ora io so che, per ragioni di convenienza che non voglio neppur discutere, voi rifiutereste a voi stessi qualunque atto di adesione alle parole che noi pronunziamo in questo momento; parole di simpatia, di protesta, di ammirazione per quegli eroici combattenti; ma, permettetemi che io lo

dica con la speranza di non essere smentito, la grande maggioranza di voi non si dispiaccia che questa parola nostra sia risuonata nel Parlamento italiano. (*Vive approvazioni ed applausi all'estrema sinistra*).

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. La libertà assoluta e completa di parola, che v'è nel Parlamento italiano, non consente certamente a me di censurare in qualsiasi maniera l'iniziativa presa dall'onorevole Bissolati; ma io credo che sia dovere del Governo di dichiarare che esso non può, in alcuna maniera, intervenire in questioni di questo genere. Noi consideriamo le relazioni con la Russia come importantissime per l'Italia, e con quel Governo noi abbiamo rapporti della più sincera amicizia, rapporti che intendiamo fermamente mantenere. (*Approvazioni da destra e dal centro. — Commenti*).

Commissione di vigilanza sulle ferrovie e Commissione del bilancio.

CAVAGNARI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

CAVAGNARI. Onorevole Presidente, la legge del luglio scorso sull'ordinamento dell'esercizio ferroviario di Stato stabilisce, all'articolo 72 che sia nominata una Commissione parlamentare di sorveglianza sull'andamento delle ferrovie. Ora pregherei il Presidente della Camera ed anche il presidente del Consiglio di consentire che sia fissato un giorno per la nomina di questa Commissione la quale, dal momento che è stabilita per legge, è giusto che entri in funzione.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Realmente è necessario procedere alla nomina della Commissione di vigilanza sulle ferrovie, della quale essendo chiamati a far parte sei deputati, la maggioranza non dovrà votare che per quattro nomi, ai termini del regolamento.

Nello stesso tempo occorre coprire un posto nella Giunta generale del bilancio.

Io propongo che per la seduta di sabato sia messa nell'ordine del giorno tanto la nomina della Commissione di vigilanza, di

cui ha parlato l'onorevole Cavagnari, quanto quella di uno dei membri della Giunta generale del bilancio.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni in contrario, rimane così stabilito.

La seduta termina alle ore 18.50.

Ordine del giorno per la seduta di domani

1. Interrogazioni.
2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Gallini per la istituzione di una scuola tecnica in Pavullo nel Frignano.
3. Modificazioni al Regolamento della Camera (Doc. IX-A e B).
4. *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Convenzioni pei servizi postali e commerciali marittimi (409).

5. *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:

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

7. 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).

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

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

10. Convalidazione del Regio Decreto 1° settembre 1906, n. 503, e modificazioni al repertorio della tariffa generale dei dazi doganali (593).

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

12. 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).

13. 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).

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

15. Abolizione del lavoro notturno nell'industria del pane (744, 859).

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

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

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

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

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

21. 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).

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

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

24. Mutualità scolastiche (244).

Seguito della discussione sul disegno di legge:

25. 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:

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

27. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Morgari per istiga-

zione a delinquere commessa per mezzo della stampa (472).

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

29. Modificazioni all'articolo 38 del testo unico delle leggi sull'ordinamento del Regio esercito (654).

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'articolo 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 Real 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.