

CCCCXXXII.

TORNATA DI VENERDÌ 13 DICEMBRE 1907

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARCORA**

INDICE.

Atti vari	Pag. 18316
Comunicazioni della Presidenza	18316
Convenzioni marittime (Seguito della discussione del disegno di legge)	18284-305
NITTI	18284
PANTANO	18305
SCHANZER (<i>ministro</i>)	18294
TITTONI (<i>ministro</i>)	18314
Disegni di legge (Presentazione):	
Modificazione degli organici del personale delle dogane, dei laboratori chimici delle gabelle e per il servizio delle tasse di fabbricazione (LACAVA)	18284
Proroga del corso legale dei biglietti di banca (CARCANO)	18304
Variazioni nel bilancio del tesoro (Id.)	18304
Retrocessione al comune di Ravenna dei chiostri monumentali di S. Maria in Porto e di S. Vitale (RAVA)	18314
Interrogazioni:	
Adulterazioni dei vini:	
FERRARIS CARLO	18276
POZZO (<i>sottosegretario di Stato</i>)	18276
SANARELLI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	18276
Pubblica sicurezza nel circondario di Caltagirone:	
FACTA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	18277
LIBERTINI GESUALDO	18278
GRASSI-VOCES	18279
Amministrazione delle Opere pie:	
FACTA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	18279
SANIINI	18279
Palazzo delle ferrovie dello Stato a Villa Patrizi:	
DARI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	18280-81
LEALI	18281
Esazioni bimestrali di residui nella Calabria:	
COTTAFAVI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	18281
TURCO	18282
Giurisdizioni e difesa gratuita dei poveri:	
LUCIFERO ALFONSO	18283
POZZO (<i>sottosegretario di Stato</i>)	18283

Osservazioni e proposte:

Lavori parlamentari:	
CELESIA	Pag. 18316
PRESIDENTE	18317
Insegnamento religioso nelle scuole:	
BISSOLATI	18317
PRESIDENTE	18317
RAVA (<i>ministro</i>)	18317
Interpellanze sulla Calabria:	
CHIMIRRI	18317
PRESIDENTE	18317
Proposta di legge (Svolgimento):	
Esenzione della tassa di bollo delle delegazioni degli enti debitori dello Stato:	
LACAVA (<i>ministro</i>)	18284
MEZZANOTTE	18284
Relazione (Presentazione):	
Camere di commercio (MORPURGO)	18283
Proroga del termine per la commutazione delle prestazioni fondiarie perpetue (MAJORANA G.)	18283
Codice di procedura penale: libro I (VILLA)	18304
Rinvio d'interrogazioni	18281

La seduta incomincia alle ore 14.

SCALINI, *segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Cornaggia, di giorni 2; Faelli, 5; per motivi di salute, l'onorevole Fortunati Alfredo, di giorni 10; per ufficio pubblico, l'onorevole Pompilj, di giorni 2.

(Sono concessuti).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole Ferraris Carlo ha interrogato i ministri di agricoltura, industria e commercio e di grazia e giustizia, sul modo con cui vennero adempite le pro-

messe fatte nella seconda tornata del 15 giugno 1907 per reprimere le adulterazioni dei vini».

L'onorevole sottosegretario per l'agricoltura, industria e commercio ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Mantenendo la promessa fatta all'onorevole interrogante, nella seduta del 30 luglio ultimo scorso, il Ministero di agricoltura ha convocata una Commissione di funzionari tecnici, allo scopo di concordare nuove norme e prendere nuove iniziative in merito alla più efficace applicazione della legge contro le adulterazioni dei vini. Questa Commissione ha indicato alcune modificazioni da introdurre nella legge 5 agosto 1905, ed ha dato il proprio parere circa alcune domande rivolte al Ministero d'agricoltura e che concernono l'interpretazione della legge medesima, e sopra tutto per l'aggiunta ai vini di materie coloranti estranee, come il caramello, che sono innocue, ma che tuttavia non fanno parte della composizione normale dei vini stessi. Queste modificazioni sono state trasmesse, pel relativo parere tecnico, al Consiglio superiore di sanità; e, non appena questo avrà dato il proprio parere, lo schema di regolamento verrà sottoposto al Consiglio di Stato. Intanto, essendo stati analizzati dai nostri laboratori molti vini genuini, appartenenti a varie regioni d'Italia, il Ministero ha in corso di pubblicazione un libro intitolato: *Vini ed uve da tavola*, il quale reca appunto molti dati analitici relativi ai vini delle differenti regioni; dati analitici che serviranno come elementi di giudizio per la genuinità dei vini, e quindi serviranno moltissimo per l'applicazione della legge contro le sofisticazioni.

D'altra parte, i funzionari del nostro Ministero, anche in questo esercizio, hanno dato opera attivissima per l'applicazione della legge del 1905; sicchè molti speculatori disonesti e sofisticatori di vini sono stati deferiti all'autorità giudiziaria. Inoltre il Ministero, nei limiti relativamente modesti, consentiti dal bilancio, ha dato e promesso sussidi, incoraggiamenti a varie associazioni e sodalizi di viticoltura e di enologia, soprattutto alla Società di viticoltura del Monferrato ed alla Società del Lazio e a cooperative recentemente formatesi a affinché questi sodalizi e queste Società cooperino col Ministero in questa lotta contro la sofisticazione dei vini, contro i disonesti sofisticatori, i quali recano tanto

danno al commercio interno ed internazionale dei nostri vini.

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

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Come l'onorevole Ferraris ben sa, la vigilanza per l'esecuzione della legge contro le frodi nella preparazione e nel commercio dei vini spetta al Ministero dell'agricoltura nei luoghi di produzione, al Ministero dell'interno nei luoghi di consumo, ed al Ministero delle finanze nei luoghi di transito.

Quanto alla autorità giudiziaria essa deve giudicare le contravvenzioni che vengono contestate in base ai verbali che le vengono trasmessi. Anche all'autorità giudiziaria però spetta un compito di vigilanza, in quanto l'azione penale appartiene al pubblico ministero, ed in quanto la polizia giudiziaria è pure un suo organismo.

In seguito all'interrogazione presentata nel giugno scorso dall'onorevole Ferraris, ed in adempimento delle promesse a cui egli si richiama nella sua interrogazione odierna, il ministro di grazia e giustizia ha trasmesso in data 29 agosto ultimo scorso una circolare ai procuratori generali, dai quali venne poi diramata a tutti i procuratori del Re ed a tutti i pretori, con l'invito a questi ultimi di darne partecipazione a tutti i sindaci dipendenti, per eccitare la vigilanza più assidua e severa della polizia giudiziaria, e nel tempo stesso la più sollecita ed energica repressione.

Credo che l'onorevole Ferraris vorrà riconoscere che le promesse fatte sono state adempite, e spero che egli vorrà dichiararsi soddisfatto.

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

FERRARIS CARLO. Mi compiaccio di avere provocato le dichiarazioni, che abbiamo udito, dagli onorevoli sottosegretari di Stato per l'agricoltura, industria e commercio e per la grazia e giustizia, e ne prendo atto ringraziandoli.

Ma mi permetta anzitutto l'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura di rivolgergli una preghiera, vale a dire che le pratiche per l'approvazione del nuovo regolamento in esecuzione della legge del 1904 siano sollecitate il più possibile, affinché una buona volta si abbiano delle norme sicure da seguirsi, sia dall'autorità amministrativa che da quella giudiziaria. Lo

prego anche di far sì che appena queste norme siano emanate dal Ministero di agricoltura e commercio, vengano comunicate al Ministero di grazia e giustizia, affinché, secondo l'impegno che il sottosegretario della giustizia ha preso nel giugno passato, siano fatte conoscere all'autorità giudiziaria che deve applicarle.

E sempre relativamente al Ministero di agricoltura e commercio, desidererei che una buona volta venisse determinato (se già non è stato fatto, perchè lo ignoro e potrà l'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura dirmi se sono in errore) in modo preciso quali sono gli istituti designati col decreto ministeriale, previsto dalla legge, per fare le analisi dei vini; perchè vi è incertezza nelle autorità giudiziarie riguardo agli uffici a cui devono rivolgersi per avere eventualmente i risultati di queste analisi.

Quando queste indicazioni siano date, non si rinnoverà più l'errore in cui cadevano spesso le autorità giudiziarie le quali, malgrado che tale procedimento non fosse di loro competenza, mandavano a prelevare campioni in quelle cantine, per le quali si erano denunziate delle falsificazioni e delle adulterazioni di vini, mentre probabilmente il vino considerato nella denuncia era già stato mandato via dalla cantina e sostituito con altro.

Ringrazio poi l'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia per la notizia, che mi ha dato, della circolare del 29 agosto 1907.

Questa notizia varrà a calmare in parte il malumore suscitato nei viticoltori dal fatto che nell'amnistia concessa nel luglio, cioè nel mese che precedette quella circolare, furono compresi anche gli adulteratori e falsificatori di vini, rendendosi così vano un lavoro efficace, intenso, giovevolissimo per la repressione del male, che era stato compiuto da vari, e specialmente dalla Società dei viticoltori, con sede a Casalmonferrato, per la condanna dei frodatori.

Raccomando quindi al Ministero di voler essere in avvenire un po' più conseguente nei suoi atti, in quanto che con la circolare del 29 agosto è venuto in certo modo a condannare l'opera propria del mese di luglio.

Ma confido nella ben nota solerzia dell'egregio sottosegretario di Stato e spero che quando avrà ricevuto dal Ministero di agricoltura, industria e commercio le comunicazioni che ho invocato, vorrà diramarle

con una nuova e più efficace circolare a tutte le autorità giudiziarie, perchè esse vengano applicate rigorosamente.

Con questi affidamenti e con queste preghiere mi dichiaro soddisfatto delle risposte datemi dagli onorevoli sottosegretari di Stato.

PRESIDENTE. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Libertini Gesualdo al ministro dell'interno « sulle condizioni della pubblica sicurezza in provincia di Catania e specialmente nel circondario di Caltagirone ».

A questa interrogazione si connette quella dell'onorevole Grassi-Voces « sulla necessità di mantenere normali i quadri nelle stazioni dei carabinieri in provincia di Catania, in rapporto della pubblica sicurezza di essa provincia ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere a queste due interrogazioni.

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Per quanto riguarda la provincia di Catania, gli ultimi rapporti ricevuti dalla autorità politica e le statistiche che vi sono annesse dimostrano che nella provincia di Catania, non solo le condizioni della pubblica sicurezza sono normali, ma che sono molto migliorate, poichè le statistiche segnano una notevole diminuzione pel numero dei reati e, d'altra parte, i pochi reati che sono stati commessi sono stati immediatamente repressi.

Ora spero che l'onorevole Libertini compilando la sua interrogazione in questi termini: « sulla condizione della pubblica sicurezza in provincia di Catania », abbia voluto rilevare questo lieto stato di cose e renderne lode ai funzionari, cui si deve se la sicurezza pubblica nella provincia di Catania è notevolmente migliorata.

Per quanto concerne specialmente il circondario di Caltagirone, devo riconoscere con l'onorevole Libertini che la popolazione è allarmata per la presenza del noto latitante Di Grazia e naturalmente ha eccitato, per quanto più è possibile, tutti gli sforzi della pubblica sicurezza onde poterlo catturare.

A questo riguardo aggiungo che ancora recentemente venne l'autorità di Catania vivamente spronata a non tralasciare nulla per ottenere la cattura di questo pericoloso latitante.

Concludendo: per quanto riguarda la provincia di Catania, e il circondario di Caltagirone, debbo dire che in provincia di

Catania le condizioni non soltanto sono normali, ma a seconda delle statistiche e dei rapporti, sono notevolmente migliorate.

Anche per Caltagirone si farà tutto quanto è possibile di fare.

Riguardo all'interrogazione dell'onorevole Grassi-Voces, ammetto che effettivamente in questi ultimi tempi le autorità di pubblica sicurezza hanno, per ragioni speciali, tolto carabinieri da varie stazioni per adibirli a certi servizi cui bisognava provvedere urgentemente.

Comprendo che questo stato di cose ha un inconveniente; ma sta in fatto che le condizioni della pubblica sicurezza di Sicilia molte volte rendono necessario di concentrare in un punto o in un altro dell'isola una certa quantità di forza pubblica, cosicchè è scusabile se alcune stazioni furono private talvolta dei loro carabinieri.

Questo stato di fatto si connette anche, come ben sa l'onorevole interrogante, con le condizioni generali dell'arma dei carabinieri, nella quale si notano delle deficienze che si vanno colmando.

Posso assicurare l'onorevole Grassi-Voces che quando queste deficienze saranno, come speriamo, colmate, si provvederà perchè le stazioni abbiano quella quantità di forza che è conveniente per la pubblica sicurezza delle rispettive località.

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

LIBERTINI GESUALDO. L'onorevole sottosegretario di Stato ha voluto portare una nota graziosa nella risposta che mi ha dato, ed io l'accetto di buon grado.

Ho voluto formulare la mia interrogazione estendendola alla provincia di Catania perchè, come proverò, le condizioni difficili nelle quali si trova la pubblica sicurezza del circondario di Caltagirone sono in certo modo la conseguenza dei fatti che si verificano nell'intera provincia di Catania, ed anche nella limitrofa provincia di Caltanissetta.

Sicchè ho creduto utile estendere la mia interrogazione anzichè restringerla al solo circondario di Caltagirone.

Certamente nella provincia di Catania non mi risulta che sia anormale lo stato della pubblica sicurezza, ma per quanto concerne il circondario di Caltagirone, prego l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno di richiamare a sè ed esaminare con particolare attenzione tutti i documenti che sono stati scambiati in questi ultimi mesi fra il Mini-

stero, la Prefettura e la sottoprefettura di Caltagirone.

Troverà dei rapporti che rimontano a due o tre anni, perchè non è da ora che si lamenta dai cittadini di colà la poca sicurezza delle campagne ed io anzi ricordo di avere altre volte richiamato in quest'Aula l'attenzione del Governo su questo grave argomento.

Dai predetti rapporti, ripeto, potrà rilevare quali sono anche adesso le condizioni della pubblica sicurezza nel nostro circondario, per la pericolosa vicinanza della provincia di Caltanissetta, nella quale esistono non uno, ma parecchi latitanti, che liberamente scorrazzano per la campagna, spargendovi il terrore.

E poichè il circondario di Caltagirone è limitrofo alla predetta provincia, ne avviene che questi latitanti fanno spesso escursioni nel nostro territorio, per modo che è diventato oramai impossibile ad ognuno di recarsi in campagna per accudire ai lavori necessari e vigilare sui propri interessi.

Aggiungo poi, a maggior conforto delle mie affermazioni, che proprio pochi mesi fa avvenne un fatto gravissimo alle porte di Caltagirone, in pieno giorno.

Il povero esattore di San Michele di Ganzeria, mentre recavasi da quest'ultimo paese a Caltagirone, fu alle nove del mattino assaltato da malviventi che tentarono deprenderlo delle somme che portava, e, fatto segno a colpi di arma da fuoco, ebbe salva la vita per miracolo, perdendovi però il braccio destro.

Ora comprenderà, onorevole sottosegretario di Stato, che questo non può certamente lasciar contente le popolazioni, tanto è vero che in seguito a questo fatto, che è stato poi la goccia che ha fatto traboccare il calice, si è tenuto a Caltagirone un pubblico comizio, nel quale sono stati espressi vari voti, che ho avuto anche l'onore di presentare al presidente del Consiglio.

Si è chiesto, fra le altre cose, che un ispettore straordinario fosse inviato tra noi per accertare effettivamente se le condizioni della pubblica sicurezza siano quali vengono riferite sulla base delle statistiche solite, oppure quali io le ho descritte alla Camera.

Questo provvedimento mi permetto di indicarlo anche oggi all'egregio sottosegretario di Stato perchè, se non altro, servirà a dimostrare che il Governo s'interessa delle nostre lagnanze circa un servizio tanto

importante e ben le prende a cuore, facendo sperare anche che ulteriori provvedimenti non mancheranno per mettere fine ad uno stato di cose deplorabile e deplorato.

Convengo con l'onorevole sottosegretario che la deficienza che si nota nella nostra provincia non solo dei carabinieri ma ben anche delle guardie di città dipende dalla scarsità di questo personale; ma credo che quando si tratta di circostanze eccezionali, come nel caso presente, si potrebbe far convergere almeno provvisoriamente un maggior numero di agenti nei luoghi dove occorrono, e ciò servirebbe a dare un po' di tranquillità ai cittadini che debbono accudire ai loro interessi in campagna.

Ciò posto, mi auguro che i provvedimenti indicati da me e richiesti dalla cittadinanza possano essere subito attuati, senza di che le autorità locali potranno far sempre dei bellissimi e circostanziati rapporti, ma non potranno far seguire i fatti agli scritti ed alle parole, mentre fatti oramai si richiedono da tutti, stanchi di una situazione addirittura rovinosa. (*Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Grassi-Voces ha facoltà di parlare per dichiarare se sia soddisfatto.

GRASSI-VOCES. Prendo atto, ringraziando, delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato, col quale concordo perfettamente nel considerare normali, anzi buonissime, le condizioni della pubblica sicurezza in provincia di Catania. Ciò non toglie però che occorra provvedere all'inconveniente da me lamentato. Accade spesso che quando l'autorità politica, per qualsiasi ragione, ha bisogno di una certa quantità di forza, si sguarniscono tutte le stazioni di carabinieri, sino a lasciarle col solo piantone, ed alle volte anche senza questo, costringendo senz'altro a chiudere la caserma ed a consegnarne le chiavi al sindaco. Il ripetersi di simile inconveniente ha ingenerato in quelle popolazioni una agitazione, forse anche legittima, agitazione che potranno fermare le assicurazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato, se, come mi auguro, verranno tradotte in atto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Santini al ministro dell'interno « per apprendere i criteri che debbono presiedere all'applicazione della legge comunale e provinciale, nei riguardi della amministrazione delle Opere pie ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno per rispondere a questa interrogazione.

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Con frase molto generica l'onorevole Santini chiede quali sieno i criteri che debbono presiedere all'applicazione della legge comunale e provinciale in riguardo alle Opere pie. A questa frase così generica non ho da rispondere altro che questo: che i criteri con i quali si deve procedere in questi casi sono determinati esattamente dall'articolo 127 della legge comunale e provinciale e dall'articolo 81 del regolamento per le istituzioni pubbliche di beneficenza, del febbraio 1891.

Poichè questi due articoli contengono norme chiare, categoriche e precise, così posso dire che unico criterio è quello di osservare rigorosamente la legge e il regolamento. (*Commenti*).

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

SANTINI. Prendo atto volentieri delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato, che autorevolmente confermano che la elezione e le attribuzioni dei preposti alle Opere pie debbono essere regolate dall'articolo 127 della legge comunale e provinciale. Dal che implicitamente consegue che la citata legge è ben lungi dal fare obbligo alcuno, per cambiare di amministrazione comunale, di dimettersi a coloro, che dalle precedenti vennero regolarmente eletti. È vero? È ciò, che mi premeva accertare.

Orbene, si narra (*Si ride*) come di questi giorni in un Comune del Regno, che non credo sia l'ultimo, sia occorso che, coalizzatisi nelle elezioni generali (*Ah! ah!*) in una iride, in un corpo camaleontico, pseudo-monarchici, radicali, repubblicani, socialisti e anarcoidi, abbiano, senza combattere, perchè il nemico si era ritirato, afferrato il potere, da lungo tempo agognato, con la conquista di un sacro storico colle. (*Si ride* — *Rumori dalla tribuna della stampa*).

(*Rivolto alla tribuna della stampa*) Ma che vogliono quei signori là? Io vorrei che non qui, ma fuori osassero similisconvenienze.

Dunque avvenne che il capo dell'amministrazione, il Lord Mayor, nella sua filosofica esposizione a beneficio dei dotti consiglieri, solennemente affermasse (*Si ride*) come vanto della nuova amministrazione doveva essere anzi tutto quello del più scrupoloso rispetto ad ogni opinione, del più ampio omaggio a qualunque credenza, e della più assoluta imparzialità.

Sennonchè, per disgrazia, accadde che a cinque minuti di scadenza lo stesso capo dell'amministrazione, maledettamente contraddicendosi, accettasse un ordine del giorno di tale, il quale dimandava, forse in omaggio al rispetto della libertà per tutti, che si obbligassero quei preposti alle opere pie, eletti dalla passata amministrazione, e dal blocco scomunicati, a rassegnare le loro dimissioni. Ora, il partito, sconfitto nel 1907, riportò una strepitosa vittoria nel 1905, e quel partito, pur vittorioso, compiendo, del resto, il dover suo, non si sognò mai di invitare gli avversari, preposti ugualmente con loro alle opere pie, a rassegnare le dimissioni! (*Interruzioni del deputato Mira*).

Ma senta, onorevole Mira, quando ella sarà asceso alla Presidenza della Camera, io mi rassegnerò alle sue osservazioni! (*Risa*).

Voci a destra: Questa è buona! (*ilarità*).

SANTINI. Cito un fatto: due anni or sono i partiti dell'ordine conquistarono la maggioranza del Consiglio comunale di Reggio Emilia. Presidente della Cassa di risparmio era il nostro egregio ex-collega Prampolini. Ma questi non si sognò neppure di dimettersi, nè si sognarono i moderati di invitarlo a dimettersi: tanto è vero che l'onorevole Prampolini è sempre rimasto presidente della Cassa di risparmio di Reggio Emilia.

Sono precedenti codesti che giovano alla mia tesi; come sono altrettanto falsi e di pessima fede i precedenti invocati in quel sacro colle del borioso oratore, poichè le cose non si svolsero come egli inesattamente asserì a suo modo, ma in forma affatto diversa.

PRESIDENTE. Onorevole Santini, veda di concludere...

SANTINI. ...Ma, ho cominciato adesso!... (*Risa — Rumori*).

Voci a destra. Lo lasci parlare...

SANTINI. Cito un altro fatto e mi appello ad un uomo, non sospetto di pensarla politicamente come me: l'onorevole Alessio, deputato di Padova, il quale mi diceva con la massima lealtà come nella sua città, dove i popolari sono da otto anni al potere senza interruzione, questi infinitamente più corretti di quelli di un'altra città, non intesero mai di invitare i preposti alle Opere pie, appartenenti al partito monarchico e anche al cattolico, a rassegnare le proprie dimissioni. Quindi io constato che i popolari di Padova sono liberali e quelli di un'altra città non lo sono. (*Commenti*).

È vero che è facile arguire che l'indi-

rizzo di questa nuova Amministrazione mirerà a creare imbarazzi tali, a questi preposti alle Opere pie, che non militano nei partiti popolari, da non poter più funzionare; ebbene, li mettano con le spalle al muro, li pongano in condizioni di non poter più adempiere alle proprie mansioni, ed io mi rendo garante che quei miei amici non si attarderanno, protestando, a presentare le proprie dimissioni. Oggi, se le dessero, mancherebbero al loro dovere e tradirebbero un mandato, legalmente loro affidato. (*Voci a destra*: Bene!)

Ciò che mi tardava porre in rilievo è che spesso occorre che coloro che si fanno apostoli della libertà, e della libertà vogliono il monopolio, sono più intransigenti e barbari ed incivili dei tiranni. (*Rumori — Commenti*).

Ciò premesso, è inutile parlare di concordia, di rispetto all'opinione altrui, di fratellanza fra i vari partiti al di fuori della discussione politica, e dirò, oltre che di fratellanza, come ha detto il capo dell'amministrazione, di sorellanza... (*Risa*) ...riproducendo letteralmente dall'*English translation* la parola *sisterhood* che non ha traduzione nella lingua nostra.

Conchiudo prendendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole Facta, e tenendo a constatare come il Governo, per quanto sarà in suo potere, farà rispettare la legge per parte di tutti i partiti. E finisco deplorando, ancora una volta, che coloro i quali, sono i primi a calpestare le pubbliche libertà e a non rispettare l'opinione degli altri, sono specialmente questi demagoghi, i quali non agognano che al potere, per esercitarvi le più basse prepotenze. (*Rumori — Approvazioni a destra*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Leali al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere le ragioni del ritardo nell'inizio dei lavori del palazzo delle ferrovie dello Stato a villa Patrizi ».

Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato pei lavori pubblici.

DARI, *sottosegretario di Stato pei lavori pubblici*. L'onorevole Leali vuole sapere le ragioni del ritardo; ma se ritardo non v'è, non vi sono neanche le ragioni. E ritardo non v'è perchè intanto sono in corso le pratiche per l'appalto del lavoro preparatorio di sbancamento, e tra pochi mesi saranno anche appaltati i lavori di costruzione. L'onorevole Leali crede di ravvisare un ritardo nel fatto che ancora non si è messo mano alla-

vori; ma quando pensi che si tratta di coprire con edifici un'area di 11,000 metri quadrati intenderà come gli studi per un tal progetto non si improvvisino in uno o due mesi. D'altronde si è voluto dare a questi studi la massima precisione per evitare sorprese che da studi malamente fatti possono derivare, ed anche perchè gli studi più accurati permettessero all'opera di procedere assai più rapidamente. Del resto mi compiaccio con me stesso per l'interessamento che l'onorevole Leali ha oggi preso per i lavori del nuovo edificio di villa Patrizi, e son lieto di udire come egli affretti col desiderio l'esecuzione di quest'opera, contro la quale sinora aveva opposto il maggiore ostruzionismo.

PRESIDENTE. L'onorevole Leali ha facoltà di dichiarare se sia sodistatto.

LEALI. Io, vedendo il ritardo di questi lavori, credevo che, dopo votata la legge sulle ferrovie dello Stato, il Ministero fosse saggiamente intervenuto...

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Ah, no!

LEALI. ...e avesse riconosciuto che il fabbricare su quel terreno era una cosa pericolosa. Ma poichè vedo che si vuol persistere nello sbaglio, (e questa è una cosa che si capisce; si vuol persistere sempre fino a che poi si vedrà lo sbaglio enorme fatto, e salvo a dir poi: « ma noi credevamo, supponevamo, ecc... ») mi permetto di dichiarare che non sono punto sodisfatto. Non posso affatto approvare che si persista a voler fabbricare il palazzo su quel terreno dove si dovrà fare un palazzo molto più altossottoterra. Era solamente per questo che ho fatto questa interrogazione e rilievo dolorosamente che si vuol persistere nell'errore.

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Allora ritiro le mie parole di compiacimento.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Galli al ministro della pubblica istruzione...

CIUFFELLI, sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione. Essendo indisposto l'onorevole Galli, prego il Presidente di rimettere a domani questa interrogazione.

PRESIDENTE. Sta bene: allora questa interrogazione resta nell'ordine del giorno.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Turco al ministro delle finanze, « per sapere se creda assolutamente indispensabile che sia frustrato, per le popolazioni recentemente ammesse ai sollievi tributari della legge per la Calabria, ogni beneficio legisla-

tivo dalle disposte esazioni in tre soli bimestri di cumuli gravissimi di residui di passati esercizi ».

Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze.

COTTAFI, sottosegretario di Stato per le finanze. Per quanto dalla interrogazione dell'onorevole Turco non si rilevi dettagliatamente a quale comune egli intenda riferirsi, tuttavia credo che egli intenda alludere alle rate d'imposta non soddisfatte da diversi contribuenti del comune di Cerchiara. Queste rate di imposta non esatte si riferiscono al quinquennio 1898-1902, e soltanto nell'ottobre scorso furono consegnati i relativi ruoli di esazione agli esattori, concedendo che le relative imposte fossero soddisfatte in tre bimestri. Il Consiglio comunale di Cerchiara, in vista delle disagiate condizioni degli abitanti di quel territorio, ha fatto istanza affinché questo ruolo d'imposta non sia pagato in tre sole rate, ma venga diviso in parecchi esercizi; anzi, per essere più precisi, sia diviso in tanti bimestri quanti sono contenuti nello spazio di un decennio, vale a dire in 60 rate.

Il Ministero non ha mancato, appena è venuta l'istanza del comune di Cerchiara, di cui si è fatto anche eco autorevole l'egregio collega interrogante, di preoccuparsi di questa domanda.

E, tenuto calcolo che in quest'anno ed anche negli anni precedenti si sono votate delle leggi che venivano a riconoscere la diminuita potenzialità contributiva di quelle regioni, e visto che si intendeva con quelle leggi di apportare un vantaggio a quelle popolazioni per poterle portare, come è desiderio comune, al medesimo livello economico delle altre popolazioni del regno, non ha mancato di prendere in esame le condizioni dei contribuenti di quel comune ed ora sta provvedendo affinché l'istanza possa essere esaudita anche con un provvedimento di carattere eccezionale.

Posso così assicurare l'onorevole Turco che si comincerà dal primo gennaio del 1908 a dividere in cinque esercizi finanziari, cioè in cinque annualità, quella imposta che era stata suddivisa in tre sole rate bimestrali, e con questo credo che il suo desiderio sia sodisfatto.

Però egli deve riconoscere anche che alcune disposizioni si sono dovute prendere in seguito degli attuali appalti esattoriali e che il Ministero, avendo consegnati i ruoli agli esattori e dovendo dar loro conto del

riscosso e non riscosso e liquidare le contabilità relative, ha bisogno di premunirsi in tutti i modi, per non creare delle condizioni di litigiosità e per far sì che la posizione sia ben chiarita e per evitare che all'improvviso una promessa di beneficio non abbia a risolversi in una delusione.

Se poi l'onorevole Turco, oltre al comune di Cerchiara, del quale soltanto consta al Ministero delle finanze, intende riferirsi ad altri comuni, lo prego di differire la sua interrogazione e nel frattempo di fornire al Ministero delle finanze gli elementi relativi a quegli altri comuni, a cui intende alludere, i quali, qualora si trovassero nella stessa condizione del comune di Cerchiara, naturalmente dovrebbero godere di eguali benefici.

Per queste ragioni credo che l'onorevole Turco per il comune di Cerchiara si dichiarerà soddisfatto, e confido che, nel caso in cui egli eventualmente intenda riferirsi ad altri comuni, vorrà rinviare la sua interrogazione e fornire quegli elementi che sono necessari, affinché il Governo possa provvedere.

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

TURCO. L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha portato tante buone e vere ragioni di indole giuridica, che io certamente non potrei utilmente contrastarle. Qui però non si tratta di una questione giuridica, ma di una questione pura e semplice di opportunità politica, perchè v'è anche la politica nella finanza, anzi v'è soprattutto nella finanza.

Lo stato di fatto è questo. Proponente l'onorevole Lacava (e lo ricordo a suo titolo d'onore perchè con ciò egli ha acquistato una grande benemerita verso le regioni calabresi), recentemente il Parlamento ha votato una legge con la quale, riconoscendo la impossibilità assoluta che molti paesi possano continuare a sostenere il peso delle ordinarie contribuzioni, li ha iscritti tardivamente nell'elenco dei comuni danneggiati dal terremoto appunto per far loro godere il sollievo tributario, stabilito dalla legge per la Calabria. Si è data così la dimostrazione sicura che quei paesi si trovano in condizioni tali da non poter sopportare l'ordinario carico delle imposte.

La legge fu votata e quelle popolazioni respirarono, ritenendo che per 18 mesi non avrebbero avuto le molestie dell'esattore. Quando esse avevano acquistato questa confortante persuasione, l'agente delle imposte

notificò i ruoli, in forza dei quali i contribuenti sono chiamati a pagare in un anno un carico per l'importo di 3 annualità di fondiaria. Certo avrà avuto delle ragioni giuridiche l'esattore e non le discuto, ma domando: perchè si è fatto a questo modo, ricercando vecchi residui del quinquennio 1898-902, e si è profittato del momento, nel quale il legislatore ha ritenuto non potere quelle popolazioni sostenere il carico ordinario delle imposte per aggravarle del peso del triplo dei tributi?

Nè è il comune di Cerchiara soltanto a dolersi, ed io potrei fare il nome del comune di Malvito, del quale per competenza rappresentativa non ho parlato, e di molti altri comuni, che si trovano nelle identiche condizioni. Ho inteso il dovere di portare tale questione alla Camera perchè il ministro delle finanze non veda frustrati i benefici effetti dalla legge dallo zelo inopportuno degli agenti fiscali, i quali pretendono che, invece che in 48 rate, questi residui siano pagati in tre bimestri.

Ora tutto questo non conferisce serietà ai provvedimenti legislativi, non contribuisce ad amicare le popolazioni al Governo, perchè esse non sono in grado di capire come possa avvenire che, mentre il legislatore concede loro uno sgravio, l'agente delle tasse le aggravi per tre volte dei tributi ordinari. Confido perfettamente nel buon senso politico del ministro delle finanze, perchè un provvedimento riparatore venga, senza far questioni di paesi. Bisogna adottare criteri uniformi per tutti i paesi che si trovano nelle dolorose condizioni riconosciute da una legge dello Stato. Confido dunque che l'onorevole ministro delle finanze tanto per i sunnomitati quanto per tutti gli altri paesi della Calabria, che si trovano nelle identiche condizioni, darà disposizioni perentorie ai suoi dipendenti, affinché non si profitti di questo tempo, in cui è lecito al contribuente di respirare, per aggravarlo con esecuzione di leggi, che si possono, volendo, interpretare in modo da renderle meno gravose. In questa fiducia, mi dichiaro soddisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Fera al ministro di grazia e giustizia e dei culti, « sulle sue intenzioni per i disegni delle leggi giudiziarie non ancora portate alla discussione della Camera ».

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

Segue l'interrogazione, che a questa è

connessa per ragioni di materia, dell'onorevole Lucifero Alfonso, al ministro di grazia, giustizia e dei culti, « per sapere quando promuoverà la discussione dei disegni di legge per il riordinamento delle giurisdizioni, e per la difesa gratuita dei poveri, mantenendo le sue promesse, e provvedendo ad un tempo ai legittimi interessi della grandissima maggioranza dei cittadini ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti.

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti. L'onorevole ministro guardasigilli ha già parzialmente soddisfatto l'impegno assunto in occasione della discussione della legge sulle modificazioni dell'ordinamento giudiziario e in occasione della discussione del bilancio, presentando due giorni fa il disegno di legge sulle garantigie e sulla disciplina della magistratura.

Quanto ai disegni di legge sul riordinamento delle giurisdizioni e sull'avvocatura dei poveri, che il ministro si era pure impegnato di presentare alla ripresa dei lavori parlamentari, ho l'onore di assicurare l'onorevole Lucifero che, dopo le vacanze natalizie, verranno presentati anche questi due disegni, od *ex novo* o con emendamenti ai disegni del compianto ministro Gallo.

Il ministro guardasigilli ha ritenuto miglior partito presentare man mano i disegni di legge che possono essere presi in esame dalla Camera, tenuto conto degli altri lavori parlamentari, anzichè affastellare una congerie di progetti che troppo spesso non giungono all'onore della discussione.

Credo che l'onorevole Lucifero vorrà riconoscere che l'onorevole Orlando ha dato prova della maggiore alacrità e pratica saggezza anche nella sua opera legislativa, e, prendendo atto delle dichiarazioni che io ho avuto l'onore di fare, vorrà dichiararsi soddisfatto.

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

LUCIFERO ALFONSO. Comincio come si suol finire, cioè dichiarandomi soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato; e non avrei da aggiungere altra parola, se non dovessi spiegare brevissimamente perchè ho mosso questa interrogazione. È appunto la presentazione del disegno di legge, al quale ha alluso l'onorevole sottosegretario di Stato, che mi ha spinto a domandare perchè questi altri disegni di legge,

che hanno così larga ripercussione su tutto intero il paese, non siano stati portati altresì alla discussione della Camera. Indubbiamente il ministro ha il diritto di presentare tutti gli emendamenti che crederà opportuni, e non è di questo che dovremo discutere.

Soltanto vorrei sottoporre una osservazione all'onorevole guardasigilli, al quale, del resto, dò ampia lode per aver mantenuto le sue promesse, cosa che ministerialmente non è sempre seguita, e per l'alacrità con la quale lo ha fatto. Mi si dice che sia stata nominata una Commissione, la quale deve studiare uno di questi disegni di legge, e proprio quello che si attiene di più alla povera gente, quello che riguarda la difesa dei poveri, una Commissione, formata di egregie persone tutte, ma tutte di una classe, la quale non ha fatto buon viso al disegno di legge dell'onorevole Gallo quando è stato presentato; perchè, indubbiamente, il nostro ceto forense, che ha tante benemerienze, crede di aver già fatto, per la difesa dei poveri, tutto quello che era (mi si passi il bisticcio) possibilmente possibile di fare.

Invece l'onorevole Gallo credeva il contrario; credeva che il contrario avvenisse, non per volontà degli avvocati, ma per la ferrea necessità delle cose. Ora l'onorevole sottosegretario di Stato comprende che se lo studio di questo disegno di legge si domanda ad una Commissione formata tutta di avvocati, che, approvandolo, dovessero convenire di non avere finora adempiuto perfettamente a questa nobile missione, si rischierebbe di non avere una relazione affatto obbiettiva, com'è nell'interesse del paese e nelle intenzioni del ministro. (*Bene!*)

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

presentazione di due relazioni e di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Morpurgo e Majorana Giuseppe a recarsi alla tribuna per presentare due relazioni.

MORPURGO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge: Modificazione alla legge 6 luglio 1862, n. 680 per l'ordinamento delle Camere di commercio e di industria.

MAJORANA GIUSEPPE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Proroga dei termini assegnati dalla legge 14 luglio 1887, n. 4727

(serie terza) per la commutazione delle prestazioni fondiari perpetue.

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

LACAVA, ministro delle finanze. Mi onoro di presentare alla Camera il seguente disegno di legge: Modificazioni ai ruoli organici del personale delle dogane, dei laboratori chimici delle gabelle e per il servizio delle tasse di fabbricazione, e istituzione degli ispettori superiori delle gabelle.

Prego la Camera di volerlo trasmettere alla Giunta generale del bilancio, alla quale sono stati trasmessi tutti gli altri organici.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della presentazione del disegno di legge: Modificazioni ai ruoli organici del personale delle dogane, dei laboratori chimici delle gabelle e per il servizio delle tasse di fabbricazione, e istituzione degli ispettori superiori delle gabelle. Questo disegno di legge sarà stampato e distribuito.

L'onorevole ministro chiede che questo disegno di legge sia trasmesso alla Giunta generale del bilancio. Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Svolgimento di una proposta di legge del deputato Mezzanotte per la esenzione dalla tassa di bollo delle delegazioni degli enti debitori dello Stato. *(Vedi Tornata del 5 dicembre 1907).*

L'onorevole Mezzanotte ha facoltà di parlare per svolgere la sua proposta di legge.

MEZZANOTTE. A voi è noto come l'amministrazione dello Stato si trovasse creditrice di moltissimi enti locali per somme non lievi, e come dopo ripetuti disegni di legge uno ne fu approvato e diventò la legge dell'8 dicembre 1901, n. 497.

In essa fu stabilita una misura ineguale di anni per lo scomputo dei vari debiti a seconda della loro importanza, e l'esonero del pagamento degli interessi, meno per gli inadempienti.

Senonchè, l'articolo 3 dell'a detta legge prescrive che gli enti debitori debbano rilasciare tante delegazioni annuali sulle sovraimposte, o, in deficienza di queste, sovra altri cespiti, quante sono le rate nelle quali è ripartito il pagamento.

Ora la spesa di bollo, resa necessaria da siffatta disposizione, è grave oltremodo, e se agli interessi si è rinunziato, occorre sì rinunzi ancora ad essa.

È per queste ragioni che prego la Camera di dare favorevole suffragio alla presente proposta di legge. *(Approvazioni).*

PRESIDENTE. L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

LACAVA, ministro delle finanze. Ormai è nelle consuetudini parlamentari di non opporsi alla presa in considerazione delle proposte di iniziativa parlamentare; ed anche per questa dell'onorevole Mezzanotte non mi oppongo. Però faccio le maggiori riserve; anzi debbo dire all'onorevole Mezzanotte che difficilmente questa proposta potrà essere approvata dalla Camera, perchè si tratta di esenzione da molte imposte, ed io devo oppormi al dilagare di queste esenzioni.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro delle finanze non si oppone che sia presa in considerazione la proposta di legge ora svolta dall'onorevole Mezzanotte.

Coloro i quali consentono che sia presa in considerazione questa proposta di legge vogliono alzarsi.

(È presa in considerazione).

Seguito della discussione del disegno di legge: Convenzione per i servizi postali e commerciali marittimi.

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Nitti.

NITTI. Avrei presentato un ordine del giorno di sospensiva, se non avessi temuto, mi consenta il collega Cavagnari, di togliere dalla sua fronte pensosa la corona di alloro della disfatta. Ed avrei presentato questo ordine del giorno per una ragione perfettamente opposta a quella dell'onorevole Cavagnari. Egli l'aveva proposto perchè temeva l'esercizio di Stato delle linee di navigazione tra il continente e le grandi isole, io perchè avrei voluto che in questa occasione si fosse votato soltanto quella parte del disegno di legge, lasciando tutto il resto, materia amorfa ed incerta, e rimandandolo a più maturo esame.

Fu in una delle ultime sedute di giugno (ciò non interessa per la storia, ma debbo dirlo solo per riguardo alla mia responsa-

bilità) che richiamai l'attenzione dell'onorevole presidente del Consiglio sulla necessità di presentare presto quella parte del disegno di legge che riguardava le comunicazioni colle isole.

Tutte le volte che si è dovuto provvedere ai servizi marittimi sovvenzionati, si è presentata subito la difficoltà di risolvere la questione delle comunicazioni colle isole. A me sembra che, quando lo Stato, che è uno dei contraenti, si trova nella necessità di contrattare, deve essere messo nella condizione di poterlo fare liberamente. Non si può invece liberamente sotto la pressione delle comunicazioni insulari. Onde questo è il primo argomento che si deve risolvere, e nella Commissione io ho insistito sempre su questo punto.

L'onorevole Presidente del Consiglio ha creduto più conveniente, d'accordo col ministro della marina e col ministro delle poste e dei telegrafi, di presentare alla Camera tutta quanta la questione, invece di limitarsi alle comunicazioni con le isole. E ora siamo veramente preparati?

Ho avuto l'onore di far parte della Commissione e, come qualche volta mi accade, sono rimasto in minoranza (*Si ride*); ma la minoranza ha pure il diritto di dire le sue ragioni. Le ha dette l'onorevole Orlando; le dirò io. Ieri in un interessante discorso ricco di contenuto l'onorevole Orlando Salvatore ha dimostrato tutto l'errore verso cui andiamo; ha dimostrato che stiamo ripetendo tutti i vecchi errori e seguendo tutti i vecchi metodi senza nessun vantaggio. Infatti le convenzioni attuali non sono che le vecchie convenzioni. E allora noi chiediamo: perchè persistere nei vecchi errori? Siamo tutti convinti che il sistema che abbiamo seguito per tanti anni non ha dato alcun risultato pratico. E pure persistiamo nell'errore. Molte volte mi è capitato di portare una rude parola di sincerità. Ho reagito contro le illusioni di ricchezza, contro la vanità di grandezza. Sono stato creduto un pessimista (si può credere, data la mia presenza esteriore?) (*Si ride*) e sono stato creduto pessimista perchè ho reagito alla megalomania, alla vanità, alla illusione.

Tutto ciò che accade nel mercato italiano dimostra come, sotto un'apparenza di ricchezza, vi sieno miserie reali e profonde che noi abbiamo il dovere di guardare in faccia.

Oggi dobbiamo risolvere uno dei più grandi problemi della vita economica dell'Italia, tutto quanto riguarda la naviga-

zione: orbene, come ci siamo preparati a risolvere questo problema? Noi ripetiamo tutti i vecchi metodi e tutti i vecchi sistemi, meno forse per colpa del Governo, quanto per indifferenza di ambiente, per non sapere o non volere osare. Continuiamo a perpetuare i vecchi sistemi, quando più vivo incalza il bisogno della rinnovazione.

Onorevoli colleghi, abbiamo portato le cose a tal punto che la nostra, fra le grandi marine, è una delle ultime del mondo; noi siamo ora relativamente molto meno di quello che eravamo prima. Dando a larga mano premi e sovvenzioni abbiamo ottenuto il grande risultato di camminare indietro. Occorre grande acume per comprendere che i sistemi che abbiamo seguiti finora erano errati? Valeva la pena che in un paese come l'Italia, quando tanti bisogni urgono, si continuasse nei vecchi errori e che un ministro giovane, a cui la sorte ha arriso, non osasse far nulla? Chi oserà, se non osano i giovani in questo ambiente, che qualche volta pare colpito da un senso di indifferenza e di vecchiezza?

Tre erano i grandi problemi che bisognava risolvere, o per lo meno affrontare: il primo quello di spendere meno. Noi ora spendiamo una ventina di milioni all'anno con quei risultati che tutti sappiamo e che oramai anche i meno esperti cominciano a vedere.

Abbiamo una marina che vale assai poco (*Interruzione*) — vi prego di non contraddirmi perchè ne posso dare subito la dimostrazione statistica — abbiamo una marina che, fuori delle linee libere, non sovvenzionate, ha il *record* della lentezza e della decrepitezza.

Spendiamo molto e non riusciamo a niente. Persone molto competenti, come l'onorevole Bettolo, hanno dimostrato in passato che con sacrifici di gran lunga minori si potevano ottenere risultati infinitamente maggiori. Ora, invece, persistiamo nei sistemi antichi e continuiamo a spendere senza criterio e senza vantaggio.

Dovevamo affrontare, se era possibile, la questione del naviglio ausiliario; chi può dire che l'abbiamo affrontata? Dovevamo risolvere il problema che riguarda il trasporto dei nostri emigranti, (e questa è la più grossa questione della marina mercantile) e non l'abbiamo nemmeno toccato, premurosi di non fare o almeno di rinviare.

Avevamo da risolvere ancora un problema capitale: quello di unificare tutta la

nostra azienda marinesca ed avere una unica amministrazione della marina e lasciamo andare le cose com'erano; anzi le peggioriamo. Ci leghiamo ancora alle tradizioni del passato; con quale beneficio? con quale risultato? Impegnamo lo Stato per centinaia di milioni e per una ventina d'anni; e che cosa avremo dopo venti anni? Avremo probabilmente una flotta più vecchia e più stanca dell'attuale. Abbiamo speso centinaia di milioni; abbiamo speso, si può dire, qualche miliardo (se capitalizziamo sovvenzioni, premi, ecc., da quando ci siamo messi su questa falsa strada). Sono cifre veramente favolose, e i risultati sono puramente negativi.

Se prendiamo le più recenti statistiche vediamo che togliendo quelle linee in cui non vi sono servizi sovvenzionati, ma in cui vi sono traffici di emigrazione, rimangono navi che fanno addirittura torto al nostro paese.

Vi sono vecchi piroscafi che solcano il mare, da quando gli onorevoli Sonnino e Giolitti e altri autorevoli capi parlamentari non solcavano ancora le infide e tortuose onde di Montecitorio.

Abbiamo vecchi e logori piroscafi di cui alcuno ricorda la puerizia parlamentare del nostro presidente. (*Si ride*) Alcuni piroscafi che sono sulle linee sovvenzionate ricordano la nascita del ministro delle poste. (*Si ride*).

Ciò che accade è così strano e così paradossale che io mi meraviglio possano esservi nella Camera fautori sinceri di un sistema che ci ha portato a questi risultati. Con vantaggio di che e, soprattutto, con vantaggio di chi? Non saprei dire, e non ho trovato nessuno che abbia voluto dire fino adesso.

Io non dissimulo che l'Italia è in situazione molto difficile per formare una grande marina; anzi, benchè questo paia un paradosso (le cose più semplici hanno l'aria di paradossi) l'Italia è il paese d'Europa in cui più difficile è la costituzione d'una forte marina. E le ragioni sono molteplici e sono sopra tutto nelle apparenti cause di superiorità che il pregiudizio, trasmesso per eredità, ci fa ancora accettare a cuor leggero. Noi viviamo di frasi fatte e di tradizioni; e vi sono frasi che uccidono, che avvelenano la vita nazionale, diffondendo il pregiudizio, più che la povertà stessa. Una volta dicevamo che l'Italia dovesse essere un paese agricolo, che l'Italia dovesse essere il granaio del mondo, e ciò in frasi

fatte, senza pensare che vi sono 115 abitanti per chilometro quadrato e l'Italia ha bisogno di espansione. L'Italia *magna parrens frugum*, granaio del mondo, paese sacro al remo e all'aratro; quante belle e inutili frasi costruite su ciò che qualche scrittore ha detto venti secoli or sono! Anche un nostro poeta ha ripetuto di recente che l'Italia è terra sacra all'aratro ed al remo. Se non che il guaio è che non si naviga più a remi (*Si ride*) e le forme attuali di navigazione sono tali che i vecchi paesi del remo e della vela si trovano in crescenti difficoltà.

Prima di tutto, le navi sono fatte di ferro e nutrite di carbone; e noi non abbiamo nè l'una cosa, nè l'altra; ma, poi, vi è l'inferiorità in ciò che pare la superiorità. La nostra grande distesa di coste è una ragione grandissima di inferiorità. Tutto il commercio dei paesi che hanno grandi marine, si limita in pochi porti; il commercio dell'Inghilterra si ha in pochi porti; il commercio della Germania si limita, sopra tutto, in tre porti.

Ora questa massa di porti che noi crediamo sia una forza, è una grande debolezza; se un porto non ha un vasto *hinterland* non sarà mai un gran centro di navigazione. (*Bene!*)

La stessa enorme distesa delle nostre coste rappresenta dunque per noi una situazione d'inferiorità. E poi vi è un'altra ragione d'inferiorità, ed è che non solo abbiamo troppe coste, ma che siamo un paese di transito marittimo; le navi che passano per il Mediterraneo (che dopo l'apertura del canale di Suez si è riaperto ai grandi traffici) tutte le navi che passano per il Mediterraneo, si può dire che si fermano in Italia. Ebbene, questa è un'altra ragione d'inferiorità, perchè dobbiamo sopportare una concorrenza, la quale è ignota a tutti gli altri grandi paesi; dobbiamo sopportare la concorrenza di navi che sono esclusivamente di passaggio. Onde quelle che paiono ragioni di superiorità, nella apparenza esteriore, sono le ragioni intime della nostra debolezza; e ciò c'induce, o c'indurrebbe almeno, a considerare il problema in tutta la sua terribile gravità e ad affrontarlo, come direbbe il gran tragico inglese, guardandolo nel bianco degli occhi e non illudendoci, ma volendo qualche cosa di sano e di vivo. (*Bene!*)

Ieri un uomo parlamentare molto esperto in questi argomenti (la sua modestia mi consentirà di non nominarlo) mi diceva spiritosamente, che se avessimo capitalizzato

tutte le somme che abbiamo speso in queste inutili sovvenzioni, saremmo in grado di comprare parecchie grandi flotte: senza dubbio noi potremmo comprare il *Norddeutscher Lloyd* e l'*Hamburg Amerika Linie*; o le due più grandi compagnie inglesi; potremmo aggiungere pure la *Transatlantique* francese e forse anche rimarrebbe qualche altra cosa. (*Si ride. — Commenti*).

CHIMIANTI. Se stessimo digiuni...

NITTI. Ho udito una interruzione dell'onorevole Chimienti, il quale, se ho bene inteso, ha detto che se stessimo digiuni potremmo accumulare dei denari. La questione non è la stessa...

CHIMIANTI. È la stessa.

NITTI. È fondamentalmente diversa, perchè, come posso dimostrare, e niuno può contraddire, le linee che noi abbiamo sovvenzionate non hanno nella massima parte contribuito ai nostri traffici, cioè alla nostra nutrizione, ma sono state inutili o interamente dispendiose.

Io vorrei che qualche parola più autorevole ed esperta della mia venisse a dimostrare esplicitamente che il sistema addormentatore seguito sinora non è che inutile perdita di ricchezza e di attività. Vorrei che uno scrittore di cose marittime di provata competenza, l'onorevole Bettolo, venisse a confermare ciò che tante volte ha detto e scritto e dimostrasse ancora una volta come siamo su falsa strada e come non abbiamo alcuna meta. Sperduti nel buio, noi vaghiamo, sacrificando inutilmente molti milioni, ciò ch'è peggio ancora, illudendo noi stessi.

Ed allora io mi chiedo: perchè e per chi discutiamo? perchè discutiamo una legge la quale sappiamo che non sarà applicata? perchè discutiamo se molti temono che la legge attuale non sarà mai eseguita?

Oltre i discorsi nella Camera vi sono le conversazioni delle anticamere, vi sono i giornali e v'è il pubblico.

Come possiamo fingere di ignorare ciò che accade fuori? Ora tutti sappiamo le grandi novità che avvengono nel mercato marittimo, ed è fondata idea che la discussione nostra sia piuttosto platonica, se è consentito nominare Platone, parlando di capitali e di interessi.

Su che si basa il disegno attuale? (Lasciamo da parte l'esercizio di Stato, delle comunicazioni con le isole, che credo cosa utile). Tutto il resto di questo disegno di legge non sarà forse mai tradotto in realtà, perchè si basa sopra un'ipotesi inesistente,

l'ipotesi della concorrenza. La concorrenza è una cosa che per i grandi traffici marittimi, i quali hanno bisogno di molte decine di milioni, spesso non esiste. In ogni modo in Italia vi era un simulacro, una ipotesi di concorrenza, ma ora non vi è più nemmeno il simulacro.

La « Navigazione generale », la « Veloce », l'« Italia », erano già coalizzate: era sorto da poco, fanciullo che pareva insidioso e terribile, il « Lloyd italiano ». Non è un mistero per alcuno, che la « Navigazione generale italiana », la « Veloce » e l'« Italia » non sono che una cosa sola.

Ma lo stesso gruppo bancario ha attratto il « Lloyd », l'adolescente comparso per spaventare. Ahimè! l'adolescente ha avuto paura e anche esso, come accade agli *enfants terribles*, agli adolescenti precoci, ha abbassato la fronte superba e ha capitato. Così ora non vi è più la triplice, ma la quadruplice alleanza, l'unione di tutte le forze commerciali marittime italiane. Ed allora la concorrenza qual'è?

Come è fatta la concorrenza? Io non voglio anticipare giudizi, ma le persone che se ne intendono dicono che le aste andranno deserte e che l'importante discussione che, con tanta facondia e dottrina, si è svolta, rimarrà sterile e sarà un seme che non darà frutti. O almeno noi avremo fatto una esercitazione brillante e avremo esposto molte cose, che si faranno in avvenire.

Non so perchè i molti milioni che diamo alla marina si chiamino sovvenzioni postali.

La posta è un'ipotesi, e non c'entra quasi affatto. Con poche centinaia di migliaia di lire voi potreste avere servizi postali marittimi migliori degli attuali.

Tolte le comunicazioni del continente con le isole italiane, la posta non è che una spesa minima; dunque le convenzioni postali non sono che il modo di contribuire allo sviluppo (io direi al torpore) della marina nazionale.

Strano modo di contribuire! Spendiamo molti milioni senza idea di ciò che vogliamo fare.

Ora le convenzioni postali, i premi di costruzione e di navigazione sono in realtà fatti della stessa natura. Tutto questo insieme di delicati argomenti va trattato in guisa tale che si abbia di fronte, nel suo complesso, il problema della marina mercantile, non un solo lato di esso. Così solo si può fare opera efficace. Invece il Governo c'invita ora a pronunziarci su un solo ar-

gomento e mette da parte il resto. E come è possibile soluzione seria ed efficace? Continuiamo dunque a vagare nei vecchi metodi, a increspicare per le solite strade.

Il solo vantaggio vero e grande di questo disegno di legge è di aver voluto l'assunzione, da parte delle ferrovie dello Stato, delle comunicazioni con l'isole. E son dolente che alcuni colleghi di Sicilia abbiano fatta opposizione o mostrata resistenza.

Di quante misure sono state proposte in favore della Sicilia, questa, me lo consentano, è veramente una delle più importanti. (*Benissimo! — Approvazioni.*) Risolvere il problema di avere piroscafi rapidi e di più grande tonneggio, avere un servizio che sia esercitato dalle ferrovie dello Stato, risolvere il problema di poter seguire meglio i progressi della tecnica navale con una grande azienda di Stato, è veramente un insieme di vantaggi considerevoli.

Palermo sarà alla stessa distanza di Milano da Roma quando funzionerà la direttissima Roma-Napoli e le linee marittime saranno esercitate dalle ferrovie dello Stato.

Non solo non vi può essere ragione di opposizione, ma vi deve essere di gratitudine. Niuno ha il diritto di dubitare del mio amore per il Mezzogiorno; ma sono stato io che in Commissione più ho insistito per il trionfo di questa proposta.

Se vi sono piccoli interessi offesi, se vi è un piccolo contrasto di interessi, tuttociò è ben meschina cosa, perchè noi perdiamo di vista il grande problema che solo ci deve interessare.

Ho udito in contrario degli argomenti che hanno un valore assai mediocre. Lo Stato, si è detto, non è un buon amministratore. L'argomento non ha il pregio della novità e nè meno il fascino della originalità. E chi ha mai detto che lo Stato sia un buon amministratore? Al contrario: in Italia spesso è un cattivo amministratore.

Ma, poichè avete fatto le ferrovie dello Stato, come non volete completare la vostra opera? Vi sono dei casi in cui bisogna essere per necessità dei cattivi amministratori; non è soltanto di pane che vive l'uomo: vi sono dei grandi servizi pubblici che vanno studiati secondo le esigenze della civiltà e del traffico.

Ora noi possiamo anche perdere nell'esercizio di alcuni servizi e ciò non dimostra punto che non ve n'è bisogno.

Dunque quando si invocano argomenti come questo, che lo Stato è un amministratore piuttosto cattivo e disordinato, io

dico che l'originalità non è tale da apparire stupefacente. Se queste cose si dicevano cento anni fa e lo Stato ha continuato sempre a fare quello che doveva per necessità, vuol dire che vi sono bisogni più imperiosi del tornaconto. D'altra parte tutte le Società ferroviarie, le quali si trovano nella necessità di unire grandi isole al continente, esercitano linee di navigazione. Basterebbe citare la *London Brighton Railway*, la *South Eastern*, e perfino lo Stato belga che con dei vapori molto più grandi e molto più rapidi di quelli che vogliamo costruire noi, con dei vapori molto superiori a quelli che noi pensiamo nell'avvenire di fare, ora esercita linee internazionali di navigazione come la Ostenda-Dover.

Che cosa sono mai queste preoccupazioni e che valore hanno tutti gli altri argomenti? Si dice: lo Stato deve con danno dell'economia pubblica investire dei capitali.

Ma le Società non devono investirli anch'esse? All'economia nazionale importa poco che i capitali si prendano sotto forma di imposta dallo Stato ovvero dai capitalisti sotto forma di sottoscrizione e di azioni.

Dal punto di vista della produzione è perfettamente lo stesso, perchè si tratta soltanto di vedere se una determinata parte del capitale nazionale è investita utilmente o no.

L'onorevole Majorana Giuseppe, con molta sottigliezza, si è doluto delle municipalizzazioni e della statizzazione.

Anche io me ne sono doluto parecchie volte, perchè si procede spesso a caso ed eccessivamente.

Ma l'onorevole Majorana Giuseppe mi consentirà un ricordo che sarà grato al suo cuore fraterno: relatore brillante, del disegno di legge sulla municipalizzazione, fu il nostro amico, onorevole Majorana Angelo, a cui mando da lontano un saluto affettuoso, nella speranza di rivederlo presto qui fra noi. (*Bene!*)

Io ho sentito parlare come di un'altra grande preoccupazione del pericolo dello sciopero da parte del personale. Eh! Gli scioperi!

Si dice: quando metterete una nuova azienda nelle mani dello Stato, voi vi troverete di fronte alle organizzazioni e agli scioperi.

È verissimo, ma il male vero è, che a questo pericolo non sfuggiamo in nessuna guisa, nè con lo Stato nè senza.

La malattia degli scioperi è in Italia insidiosa e molesta. Chi non ne abusa? Uno scrittore francese (quando si deve dire una cosa spiacevole è meglio riprodurla da uno straniero) uno scrittore molto acuto, che ha scritto assai belle pagine sui problemi del lavoro, ha scritto che il concetto di astensione dal lavoro a scopo di lotta industriale varia secondo l'indole dei differenti paesi.

Gli inglesi hanno *strike*, che ha il significato di lotta, di contesa; i francesi hanno *grève* che implica il concetto di gridare, di far dimostrazioni.

Gli italiani dicono sciopero da *ex-opero*, *ex-operare*, non far nulla; la cosa si piglia un po' allegramente e l'ozio qualche volta si unisce alla insofferenza.

Noi abbiamo molte virtù e molti difetti; ma il difetto peggiore è l'eccitabilità facile, il facile consenso all'errore.

Gli scioperi entrano fino nelle scuole, fino negli asili infantili. (*Si ride*).

In questi giorni scioperano in Sicilia i fanciulli anche per il processo Nasi. Per quali cose non si è disposti a scioperare?

Pure andremo avanti lo stesso, poichè ogni errore ha in sè il correttivo. L'abuso stesso determinerà la reazione.

Dunque niente preoccupazione degli scioperi o almeno non più che nelle singole imprese private.

Discutiamo quindi il problema all'infuori di questa preoccupazione come si deve in tutta serietà e in tutta serenità.

Ho detto che lo stato della nostra marina mercantile italiana deve essere causa d'inquietudine.

Ho qui molte pubblicazioni statistiche (non abuserò di cifre, perchè la vostra benevola attenzione forse cesserebbe di un tratto) da cui risulta a evidenza ciò che niuno può attenuare e il ministro della marina non vorrà negare, ed è che nei nostri porti diminuisce ogni anno l'importanza rispettiva della marina italiana di fronte a quella straniera.

Esaminando le tavole del movimento dei nostri porti, si vede chiara la diminuzione. E vogliamo riparare seguendo gli errori antichi?

Io domando: se togliamo i 46 piroscafi che fanno il servizio di emigrazione, che cosa sono tutti gli altri? Si può ben concludere che la nostra marina mercantile è in una condizione veramente miserevole. Ciò che abbiamo fatto è dunque non solo artificioso e inutile, ma sterile.

E invece che cosa è accaduto? Spontaneamente l'indirizzo si è manifestato; ciò che si forma spontaneamente val sempre meglio di ogni vano artificio.

La nostra marina pur così pavida di movimento si è spinta soltanto verso l'emigrazione. Ha sentito di poter avere grande traffico di passeggeri e ha fin troppo abbandonato il grande traffico delle merci.

Se prendiamo gli ultimi dati vediamo che la principale società che ha il mercato italiano, cioè la *Navigazione Generale*, ha nove grandi magnifici piroscafi, in servizio di emigrazione, tre dei quali, il *Lazio*, il *Sannio* ed il *Campania*, di oltre 9000 tonnellate e di costruzione molto recente.

La *Veloce*, tolte le vecchie navi (di cui alcune sono ammortizzate parecchie volte, e non so come si facciano ancora navigare con benefici così grandi come quelli che la Società può distribuire) sta costruendo una seria ed importante flotta: ha tre grosse navi: l'*Italia*, il *Brasile*, l'*Argentina*, di oltre 5300 tonnellate e tutte posteriori al 1905.

L'*Italia* costruisce nuovi vapori e ha il *Siena*, il *Bologna*, il *Ravenna*, il *Toscana*, tutti posteriori al 1900 e di oltre 4000 tonnellate.

Il *Lloyd italiano* ha sei vapori, tutti posteriori al 1905. Quel che è più importante constatare è che questo movimento si va sempre più accentuando.

Io ho alcuni brevi dati, che rendono evidentissimo lo sviluppo. Sulle grandi linee di traffico degli emigranti, il rapporto proporzionale per le costruzioni di nuove navi che sono state messe in linea, si è spostato notevolmente a beneficio della marina italiana.

Così noi siamo andati fino al punto che in questo anno 1907, di fronte a due nuovi vapori messi in mare da società straniera per l'ammontare complessivo di 11,277 tonnellate di stazza, gli italiani ne hanno messi in mare otto piroscafi per 53,715 tonnellate di stazza. È un fatto di una innegabile importanza perchè dimostra, che dove spontaneamente il traffico può svolgersi, spontaneamente si forma, per cui, nonostante che il Governo non abbia fatto quasi ancor nulla per cercare di dare alla marina nazionale nella più larga misura possibile l'emigrazione (non credo la soluzione facile, nè voglio rivolgere al Governo eccessivo rimprovero), pure è avvenuto che spontaneamente lo sviluppo si è determinato. Così che le linee dell'America del Sud oggi sono per diventare un monopolio della marina

italiana e le società straniere si stanno ritirando e la grave concorrenza si svolge ora quasi esclusivamente per le linee dell'America del Nord. Qui, dunque, vi è per noi tutto un indirizzo, in quanto che è chiaramente tracciata, dal movimento che ha avuto il traffico, quella che deve essere la nostra condotta. Ora, io faccio un augurio ed un'ipotesi (l'ipotesi è consentita così in logica come qualche volta nel Parlamento) l'ipotesi è che le gare andando deserte il Governo sarà costretto a presentare un nuovo disegno di legge; l'augurio che il disegno di legge tenga conto delle esigenze vere del traffico e rompa la vecchia catena del pregiudizio e della tradizione. Ho sentito dire che si vorrebbe da qualcuno un rinvio complessivo: sarebbe un gravissimo errore. Bisogna assicurare subito quella parte che riguarda il servizio di Stato; il resto magari si può rimandare, poichè approvare o non approvare poco importa.

Noi sappiamo che, date le condizioni del mercato, facilmente le gare andranno deserte; e allora la nostra discussione attuale potrà essere utile in quanto tratterà l'indirizzo. E l'onorevole Giolitti (che secondo tutte le previsioni degli astrologi della politica sarà ancora al Governo) è sperabile che senta tutta la responsabilità e voglia più sicura e più decisa soluzione. Qualcuno osserva sommessamente (se bene intendo) che io voglia confondere premi e sovvenzioni; ora io non ho voglia alcuna di confondere e non solo come i vecchi laici so distinguere, ma voglio distinguere sovente.

Con le sovvenzioni lo Stato mira ad assicurare nell'esercizio di alcune linee un funzionamento regolare e continuativo; mentre con i premi vuole incoraggiare soltanto l'esercizio di alcune linee se anche esso non sia continuo. Ora, la distinzione che è teoricamente chiara, deve avere anche legislativamente la sua esplicazione.

Noi dobbiamo dire quali linee sono assolutamente necessarie per il traffico regolare e continuo e devono dar luogo ad un servizio continuativo e quali son quelle che, sono molto poche, possono dar luogo ad una sovvenzione.

Noi dovremo studiare tutta la materia dei premi, e non solo dei premi di navigazione, ma anche dei premi di costruzione.

Ho avvertito che nelle grandi industrie marittime la concorrenza ha un valore assai limitato: sono industrie che non s'improvvisano, che richiedono enormi masse di capitale e sopra tutto che richiedono vaste

e potenti organizzazioni. Del resto nella vita moderna la concorrenza non si esplica nella forma arcaica che abbiamo imparato a scuola. Si sindacano i produttori, gli operai fanno sindacati, e le loro unioni non sono altra cosa se non grandi *trusts* per il rialzo del prezzo del lavoro. Vi sono imprese le quali per loro natura sfuggono alla concorrenza inquantochè sono limitate o per la loro estensione o per i capitali che richiedono. Ora non alludo al traffico di mare. Le grandi navi mercantili adesso costano 4, 5 milioni, spesso 7, 8, spesso più di 10 milioni. La concorrenza, onorevoli colleghi, diventa cosa molto più difficile in pratica perchè non siamo più ai tempi eroici in cui gli armatori erano piccoli padroni che armavano dei bastimenti a vela e percorrevano come Ulisse le onde del mare. Quindi io credo che non soltanto l'Italia abbia difficoltà grandissime per la sua situazione a costruire una marina, ma che per l'Italia sopra tutto sia ridicolo parlare di grandi società in concorrenza.

Alcuni si sono doluti che la nostra marina manchi di grandi unità, di immense navi, come il *Kaiser Wilhelm*, il *Deutschland*, il *Lusitania*, ecc. E perchè dolersi? Navi così enormi non abbiamo, ma forse anche non avremo. Esse si basano quasi esclusivamente sul traffico degli uomini, anzi sul trasporto dei passeggeri di classe. Ogni paese che ha un gran numero di passeggeri di classe può tentare la costruzione di grandissime navi; l'Italia non può.

Non vi sono nei nostri porti più di 12 mila passeggeri di classe per l'America, quando ci troviamo di fronte ai grandi porti del Nord che ne hanno circa 200 mila. È un traffico di tale importanza che può dar vita da solo a una grande marina.

Dove ci dobbiamo indirizzare? Le sovvenzioni sono inutili e dannose e ben altra è la via da seguire. In ogni caso preferisco le sovvenzioni per le grandi linee a quelle per la navigazione di cabotaggio. Così infatti non si permette la formazione di una marina libera e si soffocano anche le modeste energie che nel traffico di cabotaggio si potrebbero sviluppare.

Ripeto, che sovvenzioni, premi, emigrazione, compensi di costruzione sono problemi che vanno studiati insieme. Ma ripeto pure che la chiave di volta della soluzione di tutto il problema della marina sia quasi esclusivamente nel traffico della emigrazione.

La politica è fatta di pazienza e di pru-

denza e le grandi opere di un paese non sono che il risultato della sua pazienza. Io ricordo che da un chiaro scrittore inglese, il Brougham, fu detto che la più grande qualità per essere primo ministro sia una sola, la pazienza. Ora tutte queste riforme legislative non si possono tradurre in atto senza una amministrazione paziente e continuativa e io più che leggi vorrei una politica ardita e continuativa diretta a scopi di produzione.

Poichè vedo l'onorevole Tittoni io mi rivolgerò anche a lui, perchè dica il suo pensiero in questo delicato argomento.

Forse il momento attuale è quello in cui si può più favorevolmente osare, appunto perchè la crisi in che siamo induce e costringe a uscire dalle consuete vie.

Noi ci troviamo di fronte ad una sosta dell'emigrazione. È vero che si è molto esagerato, perchè dalle statistiche che io ho raccolto sui ritorni e sulle partenze, chiaramente risulta che il movimento dei passeggeri di ritorno non è poi così tumultuariamente improvviso come si è detto e che il movimento delle partenze non è sembrato in quella forma che si temeva. Ad ogni modo, siamo in una vera crisi. E la crisi vi è in quanto tutta la marina italiana, come dicevo, si era spinta soprattutto verso il traffico di emigrazione. La marina nostra aveva costruito, o stava costruendo, tanto quanto bastava per fare tutto il trasporto degli emigranti, quando è venuta la crisi che crea delle difficoltà vere e profonde. Questa crisi io credo durerà qualche anno e le ragioni sono evidenti. Prima di tutto, noi non mandiamo più emigranti al Brasile (e credo che facciamo benissimo). L'Argentina ha nuove difficoltà di sviluppo, difficoltà non solo monetarie, ma anche di produzione. Gli Stati Uniti insieme ad una grossa crisi monetaria, la crisi del gigante che ha mal digerito (anche i giganti soffrono di orticaria) hanno anche l'elezione del presidente e quindi sono altre difficoltà che si aggiungono, perchè la elezione presidenziale è prima di tutto una grande lotta di interessi. Avremo dunque almeno due anni di sosta. Ora in questi due anni ci dovremmo orientare in tal guisa da poter sfruttare le nostre stesse difficoltà. *Necessitas dat intellectum*, dicevano i Romani, che la sapevano lunga in materia di amministrazione e di affari: la necessità spinge ad acuire la mente.

Finora non solo non abbiamo avuto una protezione della marina nazionale, ma ab-

biam fatto spesso una protezione a rovescio.

Voci. Questo è vero!

NITTI. Io dirò alcuni fatti che non potranno essere contraddetti, perchè sono evidenti.

Contrariamente al disposto tassativo della legge del 1901, che permette l'imbarco in porti stranieri solo in certi casi di necessità (e questi casi di necessità sono, per esempio, quando manca la linea diretta nel nostro paese) noi consentiamo ad una grande Compagnia, che è la Compagnia di navigazione la *Transatlantique*, di imbarcare emigranti ad Havre. Si tratta di una Compagnia che io ritengo ottima e da cui i nostri emigranti sono trattati benissimo; ma bisogna anche aggiungere che la *Transatlantique*, la Compagnia forse più sovvenzionata del mondo, può esercitare una concorrenza terribile.

Ora quella Compagnia ha la specialità della nostra emigrazione clandestina, perchè prende ogni anno circa 10 mila emigranti clandestinamente, oltre ad altri 10 mila che sono in regola con la legge italiana.

Or bene, quella Compagnia che ha avuto anche delle difficoltà perchè esige somme che non doveva esigere, ha avuto anche condiscendenza e tolleranza.

Non so perchè; ma credo perfettamente che questa è vera protezione a rovescio.

Niuno può negare che il privilegio accordato è contrario allo spirito della legge del 1901. E quante altre cose si potrebbero osservare!

Noi abbiamo creato alcune forme giuridiche che si traducono in danno della marina italiana.

Ammettiamo, per esempio, la figura del noleggiato; una società anonima noleggia dei vapori ed esercita traffico di emigranti. Ecco un modo per le società straniere di sfuggire alle responsabilità. Dopo le sentenze dei nostri tribunali si ammette che le società, che trasportano emigranti, non siano armatori, ma vettori per effetto della legge di emigrazione. Quindi arriviamo a questa conseguenza, che, poniamo una ipotesi, lo abbandono di una nave, che sia fatto da una compagnia italiana, non dispensa dal pagare tutte le responsabilità. Invece la compagnia, che noleggia, non ha la stessa responsabilità, perchè essa non deve pagare, se non nella misura del capitale, che ha. Basta che la compagnia, la quale possiede il vapore, faccia l'abbandono, perchè il no-

leggiatore non risponda di nulla. Se mi consentite l'insistenza, ripeterò che anche questa è vera protezione al rovescio. (*Bene!*)

Vi sono altri argomenti, sui quali richiamo l'attenzione dei ministri degli esteri. Io ho sentito dire che noi siamo legati da trattati internazionali. La fede nei trattati è una grande virtù, come la fede nelle amicizie: ma la fedeltà ammette reciprocità.

Io vorrei sapere dal ministro degli esteri se l'Ungheria non sia legata dagli stessi trattati che legano noi. Come l'Ungheria si comporta? Essa in via indiretta ha quasi monopolizzato il commercio della emigrazione. Non ha essa le stesse responsabilità? L'Ungheria non è forse una parte della monarchia Austro-Ungarica, e non è legata dagli stessi trattati? L'Ungheria ha dato il traffico a una società straniera; non possiamo noi darla a società nazionali? Sono soltanto dei dubbi, che io spero, quando discuteremo forse un nuovo disegno di legge, verranno chiariti.

Eppoi qualche cosa, anche adesso, con le leggi vigenti si può fare. Prima di tutto il Consiglio di Stato ha deciso che la patente, che si rilascia alle Compagnie di navigazione, è una concessione amministrativa. Sarà un principio giusto, o ingiusto, io non dico, ma è pacifico nella giurisprudenza che la patente è una concessione.

Ora voi intendete come da questa affermazione di principio molti risultati si possano trarre, e quali gravi fatti per la nostra politica marinara può produrre questa semplice affermazione di principio.

Un ministro, che continuativamente e pazientemente voglia con molto garbo (è inutile che entri in dettagli!) applicare questo principio, può ottenere risultati eccellenti. E poi vi sono altri mezzi molto efficaci.

Le navi, che fanno terribile concorrenza alle navi italiane, sono quei colossi, che noi non abbiamo, e che forse, come dicevo, non avremo mai, perchè manchiamo del grande traffico dei passeggeri di classe; sono quelle navi, che vengono ad impressionare il mercato locale.

L'arrivo di una enorme massa, che sposta venti o trentamila tonnellate, fa un grande effetto. Si capisce bene il motivo di preferenza su una nave. Or bene, notate, che quelle navi non possono avere un traffico regolare e costante. Quelle navi intanto possono funzionare, in quanto in alcune stagioni solcano i nostri mari, ed in altre i mari del nord. In alcune stagioni, il traf-

fico degli emigranti è intenso, e allora quelle navi vengono nei nostri mari; ma vi sono altre stagioni, in cui il traffico degli emigranti si riduce di molto, e allora vanno nei mari del nord.

Io ho una serie di prospetti degli ultimi quattro anni, da cui risulta che il movimento della bandiera straniera (se si escluda forse il Norddeutscher Lloyd) nei nostri porti, per servizi di emigrazione, avviene, in grandissima prevalenza, in alcuni mesi.

Vi sono grandi Compagnie che, per cinque o sei mesi dell'anno, mandano uno o due vapori soltanto nei nostri porti, e poi intensificano la loro azione nella stagione di attività più intensa.

Il Consiglio di Stato ha deciso che la patente sia una concessione amministrativa. Da ciò viene tutta una serie di conseguenze evidenti e che io non devo illustrare qui ove sono tanti giuristi sottili. Prima di tutto noi possiamo imporre la regolarità del traffico e poi possiamo con la regolarità eliminare la concorrenza.

In qualche periodo le stesse Società italiane sono costrette a spostare i vapori dalle linee del Sud America per destinarli al Nord America.

Ora se noi imponiamo a tutte le Compagnie a cui rilasciamo la patente di vettore, di avere traffico regolare e costante (altrimenti non rilasciamo la patente), se noi resistendo alle Società straniere e ai loro grandi protettori faremo una semplicissima riforma: mandar via dolcemente, cortesemente dai nostri porti i nostri più terribili concorrenti, è dare alla nostra marina assai più, se mi consentite, assai più che dei milioni di sovvenzioni inutili e dispendiose.

Ho parlato aspramente della nostra marina; ne ho detto tutti i difetti e ne ho dimostrata la povertà. Ma, appunto perciò, io non vorrei dare ad essa ciò che è inutile, ma ciò che è utile. Vorrei togliere tutto ciò che non può contribuire se non ad addormentare, eliminare i vecchi sistemi e destare nuove energie fecondatrici. (*Bene!*)

Io non mi preoccupo che si spenda qualche milione di più o di meno. Un paese può anche vincere questa titubanza e destinare nuovi milioni al suo traffico internazionale. Ma chiedo una sola cosa, ed è che, quello che diamo, sia veramente diretto allo sviluppo della produzione e non serva piuttosto ad addormentare.

Qualcuno ha detto che dopo le convenzioni avremo una marina nuova. Quale

scoperta! Ma è che quando le convenzioni finiscono la marina è nuova solo per le terre lontane che la vedono venti anni dopo.

Ho imparato nei libri di astronomia che vi sono astri tanto lontani che se da essi, in ipotesi, fosse possibile vedere la Terra, nonostante che la luce viaggi con una velocità così estrema, si vedrebbe ora, per esempio, il passaggio degli ebrei nel Mar Rosso. E vi sono degli astri più vicini, dai quali si potrebbero vedere cose accadute quaranta anni fa.

SANTINI. Il Mar Rosso in Campidoglio. (Viva ilarità).

NITTI. Si può vedere la marina nuova in Italia soltanto quando si votano le sovvenzioni. Adesso la vediamo noi, e poi man mano invecchierà e la vedranno nuova soltanto gli astri che sono lontani.

Poichè sono a parlare di rimedi per eliminare alcune forme di concorrenza estera, non voglio dimenticare i rimedi fiscali, che se escogitati con quella prudenza che il ministro delle finanze accoppia all'accorgimento possono agire utilmente e oso dire efficacemente.

Un piccolo ritocco alle tasse di registro, calcolare in base al tonnellaggio della nave l'imposta di ricchezza mobile, uniti all'obbligo che io proponeva poc'anzi di assicurare il traffico normale sulle linee nostre, e uniti ai biglietti combinati con le nostre ferrovie, tutto ciò confortato da una politica prudente e continuativa, può dare una enorme forza alla marina italiana e rinnovarla profondamente.

Dicevo che la crisi stessa può essere cagione di forza, poichè, siccome in questo momento il movimento viene a mancare, se ci mettiamo adesso su questa via, le Società concorrenti si dovranno più prestamente ritirare.

E vi sono altre cose che possono giovare alla nostra marina più delle sovvenzioni.

Noi compriamo ogni anno masse di carbone all'estero.

Dio che ci diede tante cose, secondo i cattolici, ci negò i due diamanti neri, il carbone e il ferro; noi dobbiamo comprare tutto il nostro carbone all'estero. È da discutere teoricamente (adesso non voglio azzardare ipotesi ardite) se un monopolio del carbone sia ammissibile. La questione va considerata seriamente e non si può escludere *a priori*. Ad ogni modo si può

monopolizzare il trasporto del carbone in forma indiretta.

Noi paghiamo almeno una ottantina di milioni all'anno per trasportare carbone dall'estero in Italia; perchè non daremmo il trasporto alla marina nazionale?

Quasi due terzi di questa somma sono pagati dallo Stato e dalle amministrazioni che dipendono dallo Stato o che sono sovvenzionate dallo Stato. La nostra marina, le nostre ferrovie, gli arsenali e i cantieri, sovvenzionati dallo Stato, pagano somme ingenti.

Or bene, se noi facciamo obbligo a tutte queste Società e allo Stato stesso di comperare solo il carbone trasportato sulle navi nazionali, noi potremo assicurare 50 o 60 milioni di noli alla marina italiana. Ora 50 o 60 milioni di noli bastano a costituire una forza viva e potente.

Non è dunque una proposta da non meritare l'onore della considerazione, è una proposta che va studiata seriamente. Tanto più che è facile nella sua applicazione, perchè il prezzo dei noli è una cosa che si pubblica in tutti i giornali; basta aprire un giornale di borsa per trovare il prezzo del trasporto nei carboni, e non è tecnicamente insolubile il problema, come a prima vista può apparire. (Bene!)

Ma le leggi sono utili o inutili sopra tutto secondo il modo con cui sono applicate. Possiamo ottenere più con una buona politica che con una buona legge.

Teoricamente tutte le banche di emissione hanno il dovere di barattare i loro biglietti in oro; eppure chiunque s'intende di banca sa che vi è modo di dare e di non dare. La Banca d'Inghilterra cambia sempre; la Banca di Francia ha un modo di non cambiare, perchè, quando è richiesta del baratto di biglietti in oro, li cambia in scudi di argento intrasportabili; quindi non li cambia di fatto. E la Banca dell'Impero tedesco, la *Reichsbank*, ha un altro modo indiretto, ha una così malagrazia nel cambiare che i suoi clienti ci pensano e vi ricorrono il meno possibile. Ora io non voglio dare nessun suggerimento subdolo o molesto, ma io dico: nel concedere o nel non concedere la patente a società vettrici di emigranti vi è la buona grazia e la mala grazia. Non ho bisogno di dire al ministro degli esteri come si possa, attenendosi strettamente alla legge, negare ciò che facilmente si concede.

Infine, passando ad altro argomento, vorrei che dal disegno di legge fossero escluse alcune questioni che mi paiono trop-

po piccole, come quelle che toccano la distribuzione delle varie linee di navigazione secondo i vari porti d'armamento.

Tutto ciò deve essere libero non solo per non dare luogo a vane gare ed a contese regionali, ma perchè credo che il traffico debba liberamente svolgersi, secondo le esigenze, e che le pastoie burocratiche siano assolutamente inutili e dannose.

Ed ora, onorevoli colleghi, poichè ho molto abusato della attenzione benevola della Camera...

Voci. No! no!

NITTI. ...concluderò brevemente.

L'ultima parte del disegno di legge che meritava la pena di una maggiore considerazione, è quella che riguarda l'unificazione dell'amministrazione della marina mercantile.

Io non oserò dire che le deliberazioni della Camera sieno ridotte come le grida dei bravi; ma è tanto tempo che la Camera insiste nel concetto di unificare l'amministrazione della marina mercantile e non ottiene nulla ed esiste a questo riguardo una vera lacuna nel disegno di legge!

Vi sono cinque Ministeri da cui la nostra marina dipende, ed in questa ripartizione è la causa grande di disordine e di confusione.

Con tutte le tradizioni cinesi che esistono nei nostri Ministeri chi può dire che avremo una politica marittima seria?

L'Inghilterra, che io credo di poter citare senza il permesso dell'onorevole amico Maggiorino Ferraris, che è specialista nella conoscenza dell'Inghilterra, (*Si ride*) l'Inghilterra, che ha il senso della vita commerciale, ha messo la marina mercantile non alla dipendenza del lord grande ammiraglio ma del *Board of Trade*.

Ma da noi il Ministero del commercio, senza mancare di rispetto agli illustri uomini che ne sono stati a capo in Italia, è un'accademia vecchia e stanca.

Ora questa parte del disegno di legge mi pare più che insufficiente ed io mi auguro che quando il nuovo disegno di legge (quello che noi speriamo e che ci è stato promesso) verrà in discussione, tutte queste questioni saranno in esso risolte a fondo.

Infine, onorevoli colleghi, non vorrei che qualcuna delle mie parole fosse parsa poco cortese; perchè ho incominciato col dire che do piena lode anche al ministro attuale di avere onestamente voluto quella che è veramente una cosa buona, cioè l'esercizio di Stato per le comunicazioni con le isole, riforma che mette lo Stato in condizioni

di potere liberamente contrattare. Ho poi riconosciuto tutti i meriti che sono nel disegno di legge; solamente mi sono permesso di dire quale dovrebbe essere l'indirizzo avvenire di una politica marittima seria e avveduta. Molte critiche io ho fatte nella speranza che esse serviranno a un indirizzo futuro più energico e più fecondo.

Come ha detto il grande tragico inglese, vi è un'anima di bontà anche nelle cose cattive. Io non ammiro il disegno di legge attuale; ma mi auguro che il Governo saprà spargere quest'anima di bontà non solo sull'esercizio di Stato ma anche su tutte le altre riforme che sono necessarie allo sviluppo della nostra marina. (*Vivissime approvazioni — Moltissimi deputati vanno a congratularsi con l'oratore*).

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

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Onorevoli colleghi, dopo lo svolgimento che ha avuto fin qui questa discussione, la Camera comprenderà che io non posso oggi seguire passo passo tutti gli oratori che mi hanno preceduto, nelle loro considerazioni; ma credo che, al punto a cui siamo giunti, sia opportuno che la Camera conosca il pensiero del Governo sopra alcune delle questioni più fondamentali che sono state fin qui trattate, prima di addentrarci in più particolari discussioni circa il capitolato e le linee.

Anzitutto consentitemi alcune brevissime considerazioni d'ordine generale.

È stato detto da parecchi colleghi, e molto giustamente, che l'Italia, per le sue tradizioni, per la sua posizione geografica e per l'estensione delle sue coste, è una nazione essenzialmente marinara; abbiamo, quindi, il dovere di dedicare il più diligente studio, le più amorevoli cure a tutto quel che si connette con l'avvenire delle nostre industrie marittime, con lo sviluppo della nostra marina mercantile; ed abbiamo anche il dovere di guardarci attorno, con occhio vigile ed attento, per osservare i grandi progressi che quotidianamente i maggiori Stati del mondo fanno sulle vie del mare dove, pur troppo, non vi è più traccia del nostro antico primato, e dove, anzi, man mano, vediamo passarci innanzi coloro che, fino a poco tempo fa, ci erano di assai inferiori.

La navigazione a vapore (dico una cosa nota) ha trasformato radicalmente l'economia mondiale.

Le correnti commerciali che prima seguivano le vie terrestri, ora seguono sopra tutto le vie marittime; il mare, liberò a tutti, su cui è possibile la più larga concorrenza di mezzi di trasporto, su cui i trasporti costano assai meno che sulla terraferma, è diventato la grande strada del commercio internazionale.

La navigazione a vapore ha ravvicinato i popoli, capovolgendo e modificando i raggruppamenti politici; ha ravvicinato i mercati, dando un impulso mirabile alla produzione ed all'industria; si comprende, quindi, quanto sia grande l'interesse che la navigazione e la marina mercantile hanno per tutti i popoli.

Dal punto di vista della ricchezza nazionale, si può dire che una nazione la quale abbandona ad altre la cura dei suoi trasporti marittimi, perde, ogni anno, somme ingenti.

Non voglio contestare all'onorevole Nitti, che è così valoroso cultore di discipline statistiche, le cifre che egli ha annunziato qui, per quel che riguarda il trasporto dei carboni.

A dir la verità, quelle cifre (egli ha parlato di noli di circa 80 milioni) a me sembrano esagerate. Ad ogni modo, voglio anch'io ricordare una statistica del Giffen, il quale, qualche anno fa, notava che la rendita annuale che la flotta mercantile inglese rappresenta per l'Inghilterra, a titolo di trasporti fatti per conto degli stranieri, si eleva a 90 milioni di lire sterline, equivalenti ad oltre 2 miliardi di lire nostre.

Quindi è che il trascurare la protezione della marina mercantile è un danno enorme, non solo nei riguardi commerciali ed industriali, ma anche nei riguardi politici e militari: imperocchè nulla vale più a mantenere alto il prestigio di una nazione, che il far conoscere la propria bandiera; mentre, oggi, non vi è più grande Stato il quale possa fare a meno d'un naviglio ausiliario, moderno e numeroso. E perciò tutte le grandi nazioni studiano la maniera di proteggere le proprie marine; e vari, diversi, sono i regimi di protezione.

In passato si cercava piuttosto di estrinsecare questa protezione mettendo in condizione di inferiorità le marine concorrenti di altri Stati; ma, dopo la proclamazione del principio dell'assimilazione delle bandiere invece, prevalgono i sistemi dei sussidi diretti.

La Commissione reale dei servizi marittimi ha studiato tutto quanto il problema

da un punto di vista molto elevato ed organico, ed io sono lieto di rendere qui omaggio alla splendida relazione del collega Pantano, relatore di quella Commissione, che costituisce un documento senza dubbio importantissimo, il quale raccoglie in una sintesi completa e robusta tutto quanto si riferisce a questo problema. Infatti la Commissione reale si è occupata, non solo dei servizi postali e commerciali sovvenzionati, ma anche del credito navale, del servizio di emigrazione, della protezione della gente di mare e via dicendo.

Ora le principali critiche che sono state fatte al disegno di legge ed al Governo si riassumono in questo, nella sua inorganicità e nella sua incompletezza. In questo senso ha parlato oggi l'onorevole Nitti e nelle passate tornate gli onorevoli Zaccagnino, Celesia, Carboni-Boj, Astengo, Teso ed altri. Certamente il quadro tracciato dalla Commissione reale è un quadro splendido, ma esso è così vasto che difficilmente potrebbe trovare il suo equivalente in un solo atto creativo del legislatore, ed è perciò che il Governo ha creduto, poichè premeva soprattutto di dare un nuovo assetto ai servizi sovvenzionati mentre una eguale urgenza non premeva per le altre questioni collaterali, ha creduto, dico, fosse dover suo investire subito il Parlamento di questa questione principale, rimandando per forza di cose ad atti successivi del legislatore le altre questioni, per non esporre il paese al pericolo di vedere ritardata la soluzione della questione più urgente.

L'onorevole Nitti parlando oggi e facendo un elogio delle proposte che riguardano l'esercizio di Stato, del che lo ringrazio, ha ritenuto invece che non fossero ancora mature le altre questioni, quelle che si riferiscono al nuovo assetto da darsi ai servizi sovvenzionati, materia che egli chiama amorfia; ma, a dir la verità, con questo egli ha dato una specie di voto di sfiducia a quella Commissione il cui relatore gli siede a fianco, la quale per lunghi anni ha studiato questo problema che è stato poi studiato anche dal Governo e dalla Commissione parlamentare e che ormai da lungo tempo è davanti al paese.

L'onorevole Nitti ha accennato anche alla possibilità e convenienza di una sospensiva su questa parte del disegno di legge.

Ora io credo che la sospensiva non si risolverebbe in altro che nella necessità di una nuova proroga. Io sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Nitti che hanno

anche la massima importanza tutti quei problemi che riguardano i servizi di emigrazione, il naviglio ausiliario e le altre maniere di proteggere la marina mercantile, ma oggi soprattutto preme la necessità di risolvere questo che è il problema più immediato.

Credo quindi che una sospensione non potrebbe che pregiudicare enormemente gli interessi del paese.

Del resto, onorevoli colleghi, se noi non abbiamo potuto presentarvi una soluzione completa, se non abbiamo seguito il sistema del disegno di legge del mio predecessore, il quale stabiliva dei termini fissi per la presentazione di queste singole leggi (perchè noi crediamo che questa fissazione di termini coarti soverchiamente la necessità che ha il Governo di maturare simili questioni), noi tuttavia nulla abbiamo trascurato per avvicinarci ad una soluzione.

Accenno, anzitutto, al credito navale: noi abbiamo creduto che la creazione di un Istituto di credito navale dovesse essere preceduta da una revisione della nostra legislazione attuale sulla nave, e conseguentemente, da accordi internazionali che assicurassero anche all'estero efficacia ai diritti reali costituiti sulle navi.

E perciò il mio onorevole collega ministro di agricoltura, di concerto col ministro di grazia e giustizia, ha già pronti gli studi per un disegno di legge sul credito e sull'ipoteca navale, che al più presto sarà presentato al Parlamento.

Del resto, non si può nascondere che la questione del credito navale non è ancora matura.

Noi abbiamo seguito un suggerimento che venne dallo stesso onorevole Pantano, poichè ho letto con molta attenzione gli atti della Commissione reale; noi nelle somme stabilite per le sovvenzioni delle singole linee, abbiamo cumulato le quote che dalla Commissione reale e dal progetto Baccelli erano state indicate come date a titolo di credito navale.

In questo modo noi abbiamo diviso il problema in due parti, e non potendo aver subito pronto l'Istituto di credito navale, non abbiamo però trascurato di dare ausilio agli armatori con un concorso dello Stato a questo scopo. Del resto è stato anche osservato ieri dall'onorevole Orlando Salvatore, così competente in questa materia, che il credito navale, più che alla marina sovvenzionata, serve alla marina libera; imperocchè coloro che mettono in mare i piroscafi della marina sovvenzionata, in generale, non

hanno bisogno di speciali Istituti di credito navale, potendo trovare il danaro anche altrimenti; mentre che il credito navale è necessario soprattutto ai piccoli armatori che sono estranei al mercato finanziario e che veramente hanno diritto che lo Stato li aiuti nella lotta contro la concorrenza estera.

E tanto poco è matura la questione dell'organismo dell'Istituto di credito navale, che io ricorderò come un importante ed autorevole consenso, il Consiglio superiore della marina mercantile, in una seduta del marzo 1906, si pronunciò sfavorevolmente alla proposta della Commissione reale dei servizi marittimi e propose invece di preparare un istituto di credito navale che fosse fondato sui principii informativi di un disegno di legge, presentato nel 1902 al Senato dall'onorevole mio collega ministro di agricoltura e commercio.

Un'altra questione della più alta importanza e della quale si sono occupati diversi oratori, come gli onorevoli Astengo, Carboni-Boj e Capece-Minutolo, è quella della protezione dei cantieri.

Nessuno nega l'importanza di questa questione che si connette coi più vitali interessi della nostra economia nazionale. Ma appunto perchè la questione è così importante e perchè è una questione che affatica i legislatori di tutte le nazioni marittime, il Governo non ha creduto di dover fare in questo un'improvvisazione. Poichè sono state prorogate le convenzioni marittime fino al 30 giugno 1910, quella proroga si è fatta anche per la legge vigente, dei premi, ed io posso annunziare alla Camera che è già pronto il disegno di legge che sarà tra poco, credo, presentato dal ministro della marina, precisamente su questo argomento dei premi; disegno di legge che è tanto più necessario in quanto tutti siamo d'accordo che la legge sui premi in Italia non ha dato finora i risultati che se ne sarebbero potuti sperare.

Ma non si dica che è necessaria ed essenziale questa legge perchè si proceda innanzi nella discussione della legge che esaminiamo, poichè la questione dei premi è questione più larga che riguarda tutta quanta la marina mercantile, mentre più limitata è la questione delle sovvenzioni.

E non si dica che gli assuntori futuri dei servizi, mancando d'una nuova legge sui premi, non sapranno in quali condizioni si troveranno, perchè nel capitolo d'onori che è sottoposto al vostro

esame è stabilita una protezione del 5 per cento per l'industria nazionale dei cantieri; di modo che gli assuntori futuri dei servizi, quando si presenteranno alle aste, già sapranno, conoscendo i prezzi esteri, quali saranno i prezzi massimi a cui potranno andar soggetti, mentre, d'altra parte, anche gli industriali dei cantieri sapranno che la nuova legge sui premi sarà congegnata in modo che con una protezione del 5 per cento essi potranno sostenere la concorrenza estera.

L'onorevole Astengo ha trovato che la protezione del 5 per cento non sia sufficiente; ma su questo punto la Commissione reale dei servizi marittimi, che ha studiato profondamente la questione, anche in relazione alla protezione dell'industria siderurgica, è stata di un'altra opinione e il Governo ha seguito l'opinione della Commissione reale.

Un altro degli argomenti largamente trattati dalla Commissione reale dei servizi marittimi è quello dei servizi di emigrazione. La Commissione reale ha fatto una serie di proposte per la protezione della bandiera nazionale in confronto di quella estera. In questa Camera oggi l'onorevole Nitti, con molta competenza, si è occupato di questa questione, e nelle passate sedute ne hanno parlato gli onorevoli Capece Minutolo, Chimienti e Carboni-Boj.

Ora non ho bisogno di dire all'onorevole Nitti, perchè egli stesso lo ha detto alla Camera, quanto sia delicata tale questione, che si connette praticamente al principio della reciprocità nei rapporti e trattati internazionali.

Su questo punto forse prenderà la parola l'onorevole ministro degli affari esteri. Del resto la Camera sa che sta dinanzi al Parlamento un disegno di legge sull'emigrazione, e quella potrà essere la sede opportuna per studiare molte di tali questioni. Perchè io concordo perfettamente con l'onorevole Nitti che la questione dei servizi di emigrazione ha grande attinenza anche, ad esempio, con la questione del naviglio ausiliario.

La materia dei servizi di emigrazione è una di quelle che meglio si prestano alla protezione della nostra marina mercantile, ma occorre di procedere con cautela, perchè dobbiamo lottare con concorrenti esteri di grande forza, e in questa materia spesso il più forte vince, quali che sieno le misure e le provvidenze di carattere amministrativo che si possano adottare.

E vengo ora brevissimamente alla questione, che per ora è il vero e precipuo obiettivo delle deliberazioni del Parlamento, a quella cioè delle sovvenzioni.

A dire il vero, il principio delle sovvenzioni qui dentro non è stato attaccato, ma è stato difeso. È stato attaccato oggi in parte dall'onorevole Nitti, ma più che altro come questione di misura, non come questione di principio, ed in questo siamo d'accordo: cioè che si tratti precisamente di una questione di misura, mentre difficilmente se ne potrebbe fare una questione di principio.

Io certo mi asterrò dall'entrare in discussioni teoriche sulla questione delle sovvenzioni, perchè dovrei intrattenere la Camera per molto tempo. Preferisco distinguere fra linee postali e linee commerciali. Per le prime evidentemente non vi può essere dubbio alcuno intorno alla legittimità, anzi alla necessità della sovvenzione la quale altro non rappresenta che un pagamento di noli, sia pure elevati, in ragione degli oneri che il servizio postale impone alla navigazione. Ma invece si discute vivamente intorno alla legittimità e alla convenienza delle sovvenzioni per le linee commerciali; e qui si riproducono i soliti dissidi tra scuole liberiste e protezioniste. Ma io mi limito semplicemente a constatare, come è stato eloquentemente esposto dall'onorevole Carboni-Boj l'altro ieri, che tutti i maggiori Stati del mondo si attengono al sistema delle sovvenzioni. Dimodochè non potrebbe l'Italia sola seguire una politica liberista in questa materia, mentre è universale la politica protezionista, e tanto meno potrebbe farlo l'Italia che si trova collocata nel Mediterraneo fra due paesi che hanno due grandi porti importantissimi, a poca distanza dai nostri confini, da cui partono linee di navigazione sovvenzionate, mentre altre linee di navigazione estere battono i nostri mari.

Ho detto, e giova ripeterlo, che tutti i grandi Stati sono fedeli al sistema delle sovvenzioni, e ciò a noi deve fare molta impressione anche di fronte a proposte di altro genere, sia pure molto geniali che possono essere state fatte.

Accenno, per esempio, alla proposta genialissima e degna di considerazione dell'onorevole Bettolo.

Tornerò, brevemente, sulla proposta del collega Bettolo parlando in seguito delle linee, ma io credo che quando si tratti di adottare un sistema per tutto un complesso di linee di navigazione, per risolvere tutta

intera la questione della navigazione sovvenzionata, noi dobbiamo tenere il massimo conto dell'esperienza di tutti gli altri Stati del mondo.

Infatti non si può più, come si faceva in passato, invocare contro il sistema delle sovvenzioni l'esempio dell'Inghilterra e della Germania.

L'Inghilterra, infatti, tanto poco si è attenuta al suo tradizionale liberismo, che oltre a pagare 27 milioni di sovvenzioni a linee di navigazione, ha fatto, come ha ricordato il collega Capece-Minutolo, un prestito di 62 milioni alla « Cunard Line » e contemporaneamente le ha dato una sovvenzione di 375,000 lire, superiore all'annualità di interessi e ammortamento del prestito, dimodochè si tratta di una vera donazione.

E si noti inoltre che lo Schweiger, conoscitore profondo di questa materia, dimostra come veramente molte delle sovvenzioni postali che paga l'Inghilterra, mascherino invece delle sovvenzioni di carattere commerciale.

La Germania paga poche sovvenzioni, ma è notissimo che con le sue famose tariffe di penetrazione combinate, marittime e ferroviarie, incoraggia largamente molte linee di navigazione ed ha potuto così conquistare i mercati dell'Asia e dell'Africa.

La Spagna spende molto per sovvenzioni, la Francia tra sovvenzioni e premi spende più di 50 milioni, e persino il Giappone si è ora impegnato con molto ardore in questa via. Finalmente gli stessi Stati Uniti di America, che più lungamente avevano resistito a questa tendenza, hanno compreso che volendo incoraggiare efficacemente la marina mercantile è necessario l'intervento finanziario dello Stato.

Quindi credo che a questo sistema bisogna attenersi, perchè è diversa la funzione della marina libera da quella della marina sovvenzionata.

La marina libera va a prendere il carico dove lo trova e profitta precisamente della sua libertà. Il commercio invece ha bisogno di linee regolari, periodiche e la periodicità, come ben diceva l'onorevole Teso, non si può ottenere se non col sistema delle sovvenzioni. È questione di misura più che di principio.

L'Italia, dal 1860 ad oggi, ha speso per sovvenzioni, non parlo dei premi, circa 400 milioni. È certamente una somma molto cospicua. Ma le condizioni dello Stato italiano rispetto al sistema delle sovvenzioni

sono venute man mano migliorando, perchè mentre la sovvenzione media nel 1862 era ancora di otto lire per miglio, secondo le attuali convenzioni del 1893, la sovvenzione media non è che di 4.81 al miglio, e secondo le nuove proposte questa sovvenzione media per miglio scende a 3.78.

Ma, perchè la Camera possa avere un giusto concetto della enorme diminuzione che questa sovvenzione media rappresenta rispetto alla sovvenzione media vigente, bisogna tener conto di tutti i grandi miglioramenti che col progetto di legge si introducono per qualità e numero del materiale.

Infatti, abbiamo attualmente 98 piroscafi, e si portano a 115, abbiamo una percorrenza di 2,491,000 miglia, e si porta a 3,504,000; abbiamo un tonnellaggio di 62,000 tonnellate e si porta a 260,000, abbiamo una velocità media di 11 miglia e si porta a 12 miglia e mezzo.

Il che significa che la percorrenza è accresciuta del 40 per cento, il numero dei piroscafi del 20 per cento, il tonnellaggio del 130 per cento, la velocità del 20 per cento, e con tutto questo la spesa non è aumentata che del 10 per cento.

Abbiamo proposto sovvenzioni decrescenti per le linee commerciali, poichè abbiamo creduto che occorresse incoraggiare le iniziative private che non fossero abbastanza forti per spingersi alla conquista dei nuovi mercati, nel principio dell'impresa, ma che quando l'impresa prosperasse, non fosse giusto continuare in uguale misura il sacrificio dello Stato, e se l'impresa fallisse, non fosse giusto far continuare il sacrificio dell'erario senza utilità per la cosa pubblica.

Questo sistema delle sovvenzioni commerciali decrescenti ha dato luogo a critiche, veramente molto degne di considerazione, da parte degli onorevoli Chimienti e Carboni-Boj.

L'onorevole Chimienti ha fatto rilevare che, rescindendosi il contratto, l'assuntore non avrebbe più modo di utilizzare il proprio materiale, ma su questo punto non potrei convenire, poichè se il materiale è ancora in buono stato, potrà certamente essere utilizzato con altre linee. L'onorevole Carboni-Boj ha detto che accetterebbe il concetto delle sovvenzioni decrescenti quando non fosse enunciato in una forma assoluta, ma quando invece si desse facoltà al Governo di ridurre le sovvenzioni in casi determinati.

Io non voglio pronunciarmi su questo

punto in modo assoluto. Non vorrei assolutamente una facoltà che non fosse disciplinata, perchè naturalmente addosserebbe al Governo una responsabilità che il Governo preferisce di non avere; ma se si trovasse una formula nella legge stessa che disciplinasse la facoltà della diminuzione delle sovvenzioni, tenuto conto delle condizioni progredienti dell'azienda, forse se ne potrebbe discutere.

Importante è la questione del sistema dell'aggiudicazione che è proposto con questa legge. Su questo punto la Commissione reale ha sentito comuni, provincie, camere di commercio e società private; e la maggioranza si è dichiarata per il sistema dell'asta pubblica.

Il sistema dell'asta pubblica certamente è conforme alla nostra legge di contabilità generale dello Stato ed è anche un sistema il quale si oppone alla possibilità del monopolio.

È un sistema che presenta naturalmente anche i suoi difetti e forse nelle disposizioni del disegno di legge ci può essere per quello che riguarda l'applicazione pratica di questo sistema qualche eccesso.

Su questo punto hanno parlato gli onorevoli Celesia, Zaccagnino, Carboni-Boj e altri.

È stato detto che è eccessivo il pretendere che quando si sono messe all'asta delle linee, nel caso in cui non tutte le linee siano aggiudicate ma soltanto alcune, il Governo debba avere la facoltà di annullare le aggiudicazioni fatte, debba poter mutare la composizione dei gruppi e fare nuove aste.

Ora, effettivamente noi desideriamo che il sistema delle aste (che quando sia scelto bisogna accettare in tutta la sua unità logica) abbia quella rigidità che è necessaria perchè non sia fin da principio una illusione; ma d'altra parte noi vogliamo evitare tutto quello che, essendo eccessivo, potrebbe produrre l'effetto di allontanare dalle aste i concorrenti.

È stato osservato giustamente che il concorrente il quale non è sicuro, una volta avuta l'aggiudicazione, se questa rimanga ferma o se possa ancora essere annullata, difficilmente è disposto a correre quest'alea.

Su questo punto c'è un emendamento dell'onorevole Celesia e ci sono le osservazioni fatte dall'onorevole Carboni-Boj che mi dispiace di non veder presente e dall'onorevole Chimienti.

Io devo dire che sono perfettamente nel-

l'ordine di idee delle considerazioni svolte dall'onorevole Carboni-Boj, ma mi duole di non poter accettare l'emendamento dell'onorevole Celesia perchè questo emendamento porterebbe alla conseguenza di conservare al Governo la facoltà di annullare le aggiudicazioni fatte e di togliere poi dall'articolo 17 della legge, la disposizione secondo la quale, quando tutti i lotti non si possano aggiudicare, si aggiudicheranno in seguito man mano che si presenterà qualche assuntore.

L'onorevole Celesia vorrebbe dare al Governo larghe facoltà di trattativa privata; ma ciò non si concilia evidentemente col sistema così come è stato congegnato, poichè se voi con questa legge concedeste senz'altro larghe facoltà di trattativa privata al Governo evidentemente nessuno si presenterebbe alle aste.

Io piuttosto sarei disposto, d'accordo con la Commissione, ad accettare un emendamento che togliesse dalla legge unicamente la facoltà di annullare le aggiudicazioni fatte, poichè quand'anche alcune linee soltanto, alcuni gruppi, siano stati aggiudicati, è eccessivo togliere a coloro che hanno avuto l'aggiudicazione ciò che è già stato loro concesso.

L'onorevole Nitti oggi è stato molto scettico per quello che riguarda la sistemazione che si possa ottenere con questa legge. Egli ha detto che discutiamo una cosa che non sarà effettuata. Ma, onorevole Nitti, nessuno è profeta o figlio di profeta. Noi facciamo questa legge e ci auguriamo che porti i suoi effetti; ma d'altra parte non potrebbe da queste sue considerazioni venire la conseguenza di non doversi approvare questa legge, perchè, anche supposto il caso che le aste andassero deserte, dovremmo noi forse lasciare che i piani delle linee, le condizioni dei capitolati e dei servizi ci vengano suggeriti e preparati dalle società assuntrici? È bene invece che su questi argomenti il Parlamento dica il suo pensiero e dia quindi fin d'ora le norme regolatrici all'azione del Governo.

Quanto alla questione dei gruppi, è stato criticato il loro soverchio frazionamento. Si è detto che i gruppi sono troppi. Questa è questione che anche la Commissione reale non ha risolto in modo assoluto e su questo punto si potrà ritornare e vedere se tale frazionamento possa e debba in parte essere corretto.

L'onorevole relatore, gli onorevoli Zaccagnino, Chimienti, Carboni-Boj, Capece-

Minutolo e mi pare anche l'onorevole Nitti ed altri si sono occupati della questione del riordinamento amministrativo della marina mercantile.

Nel disegno di legge vi era un Consiglio di vigilanza e un Comitato delle tariffe. Il Consiglio di vigilanza era composto di 33 persone e noi abbiamo creduto che questo organismo andasse semplificato perchè quel Consiglio veniva ad essere una duplicazione del Consiglio superiore della marina mercantile. Abbiamo proposto il Comitato per i servizi marittimi, e accogliendo il voto della Commissione reale per i servizi marittimi, abbiamo organizzato l'Ispettorato per i servizi marittimi presso il Ministero delle poste, che ha il compito di vigilare sull'esecuzione dei contratti che dal Ministero stesso vengono stipulati.

Io non disconosco che la materia attinente alla marina mercantile sia alquanto frazionata e attribuita alle competenze di diversi Ministeri. Non è sicuro, a mio avviso, che questo sia un danno assoluto perchè qualche volta le unificazioni che si vogliono fare possono compaginare le competenze dei diversi Ministeri quali sono attualmente stabilite.

Io vorrei dire che in qualche modo il mare entra un po' dappertutto, entra nelle competenze di molti Ministeri, per cui la chiesta unificazione è cosa da esaminarsi con molta prudenza. Ad ogni modo non è la prima volta che la questione viene sollevata.

Fu sollevata fin dal 1887 dalla Commissione reale dei servizi marittimi, ed è stata sollevata molto recentemente al Senato del Regno.

Nella seduta del 22 giugno 1907 il senatore Canevaro propose il seguente ordine giorno:

« Il Senato, convinto che per lo sviluppo della marina mercantile è necessario concentrarne e coordinarne i servizi, invita il Governo a presentare un progetto di legge col quale tutti i servizi che riguardano la marina mercantile, compresi quelli dell'emigrazione e dei fari e fanali, siano riuniti sotto un unico Ministero ».

Su quest'ordine del giorno il senatore Morin, certamente molto competente in materia, disse:

« Non mi sentirei di dare precisamente ora un voto favorevole a quest'ordine del giorno, se non fosse accettato dal Governo; perchè riconosco che il problema è di tale entità, e richiede tanti studi preparatori e

tanti difficili accordi, che il ministro non potrebbe accettare senza riserva un vincolo, il quale sarebbe di una gravità considerevole ».

E il ministro Mirabello poi disse:

« L'argomento è grave e su di esso si pronunziarono in senso analogo alla proposta odierna dell'onorevole senatore Canevaro, il Consiglio superiore della marina mercantile e la Commissione reale per la riforma del Codice, ma non è questione di facile e pronta soluzione interessando cinque differenti Ministeri. Io pertanto accetto a nome del Governo come raccomandazione il contenuto dell'ordine del giorno e prego l'onorevole Canevaro di ritirarlo ».

Ora io vorrei oggi restare perfettamente sul terreno delle dichiarazioni fatte in Senato dal ministro Mirabello. È una questione molto complessa che interessa, come ho detto, la competenza di cinque Ministeri, che vuole essere molto studiata e che non vuole essere risolta così incidentalmente in occasione di questo disegno di legge. Noto di passaggio che, come ho già accennato, il Ministero delle poste non potrebbe mai rinunciare ad avere un organo per sorvegliare l'esecuzione dei contratti di trasporto postale, il che ampiamente giustifica l'esistenza dell'Ispettorato dei servizi marittimi.

A proposito di ciò, potrei fare dei confronti internazionali e ricordare che in Inghilterra i servizi marittimi dipendono dal *Post Master General*, ed analogo ordinamento si ha negli Stati Uniti. In Austria, in Ungheria, in Francia e in Spagna poi i servizi marittimi sovvenzionati dipendono da quel Ministero al quale è unita l'amministrazione delle poste.

Ma ad ogni modo io dico che la questione del riordinamento amministrativo della marina mercantile merita il più attento studio, e il Governo potrà accettare, a titolo di raccomandazione, qualunque di quegli ordini del giorno che sono stati presentati.

Io non farò oggi di nuovo la difesa dell'esercizio di Stato, perchè, a dire il vero, su questo punto ho già parlato, combattendo la proposta sospensiva dell'onorevole Cavagnari. E tanto meno mi credo in obbligo di fare la difesa dell'esercizio di Stato, in quanto esso è stato accolto con favore dalla Camera e da quasi tutti gli oratori che hanno parlato. Esso ha trovato un solo critico molto severo, l'onorevole Giuseppe Majorana.

Ora il Governo ha creduto di fare questa proposta, come ho già detto, per motivi di ordine politico e di ordine economico, per la necessità di assicurare i servizi con le isole in modo indefettibile, per evitare qualunque interruzione di servizi e per un concetto di parificazione economica delle isole con le altre regioni dello Stato.

L'onorevole Majorana, mi sia lecito il dirlo, (confesso che la sua confutazione mi ha rassicurato perchè, non avendo un così valente economista come egli è, saputo trovare contro l'esercizio di Stato argomenti più forti di quelli che egli ha enunciato, mi ha confortato nella mia opinione) l'onorevole Majorana, più che addurre argomenti, ha contestato la sussistenza dei nostri. Egli ha detto, per esempio, che il pericolo della interruzione dei servizi si può evitare egualmente con un sistema come coll'altro. Io questo non lo credo, perchè lo Stato per poter affrontare tutte le responsabilità in questi casi bisogna che sia padrone del materiale.

Dal punto di vista economico è stato da tanti oratori, e ieri ancora dall'onorevole Orlando Salvatore e dall'onorevole Carboni-Boj, enunciato un concetto importantissimo: la necessità, cioè, dell'unicità dei trasporti, la necessità dell'unicità del vettore, poichè il servizio cumulativo, di cui ha parlato anche l'onorevole Majorana, non funziona mai bene se non quando le aziende siano unite; imperocchè, perdurando la duplicità dell'azienda, perdurerà sempre la possibilità dei conflitti. La migliore prova di questo si ha nel fatto che il servizio cumulativo, il quale, secondo l'onorevole Majorana, già esiste, non è stato mai applicato praticamente.

MAJORANA GIUSEPPE. C'erano i decreti.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. C'erano i decreti, ma le Società di navigazione non l'hanno osservati.

L'onorevole Majorana ha detto che all'estero i servizi analoghi non sono di Stato. Ma non sono di Stato per una ragione semplicissima: perchè di Stato non è il servizio ferroviario, si applica quindi sempre il concetto dell'unità dell'azienda.

L'onorevole Maggiorino Ferraris nella *Nuova Antologia* ha pubblicato un lungo elenco di società ferroviarie che esercitano il servizio marittimo ed anche servizi marittimi importantissimi. Del resto, volendo proprio anche citare il caso di un esercizio

di Stato, vi è quello delle ferrovie del Belgio, che attraversano la Manica con una percorrenza di 60 miglia. Ora, quando si è messo in mare un piroscafo e gli si fanno fare 60 miglia, che siano 60 o 100, o 120, la cosa torna precisamente la stessa.

Ho già detto che nell'esercizio ferroviario di terraferma vi sono difficoltà assai maggiori di quelle che si incontrano nella navigazione. Si dice che lo Stato sarà un cattivo armatore: ma intanto abbiamo il servizio di navigazione di Stato nello stretto di Messina, il quale procede ottimamente. Le nostre strade ferrate hanno una amministrazione che è informata a criteri commerciali, ha perfetta conoscenza delle tariffe ed è per conseguenza adatta a questa specie di servizio.

L'onorevole Capece-Minutolo ha messo innanzi un dubbio che può avere una portata teorica ed una portata pratica: la questione della concorrenza. Egli ha detto: ma non pensate voi che qui si tratta di una industria la quale non è suscettibile di monopolio e che quindi non potrebbe essere esercitata dallo Stato? —

Ora è vero che in generale i trasporti marittimi non sono suscettibili di monopolio, ma qui nel caso speciale lo Stato avrà sempre un monopolio di fatto. La concorrenza, onorevole Capece-Minutolo, non è possibile: giacchè questa concorrenza non si è verificata sinora, come vorrebbe ella che si verificasse proprio quando si migliora il servizio, quando si aumenta la velocità, quando si riducono del 50 per cento le tariffe? Forse si potrà trovare qualcuno che vorrà fare questa concorrenza, ma vorrebbe proprio dire gettare i milioni in mare: perchè lo Stato con pochissimo sforzo potrebbe facilmente vincere qualsiasi concorrenza e restare padrone del campo.

Per quello che riguarda i calcoli finanziari che sono stati fatti sull'esercizio di Stato, io non mi voglio dilungare, perchè potrebbe anche darsi che non rispondessero esattamente alla verità; ma ciò i fatti e l'avvenire riveleranno. Io dico soltanto che, se l'onorevole Carboni-Boj ha detto che le spese sono state calcolate troppo basse, ha detto anche che sono stati calcolati troppo bassi gli introiti. Ieri l'onorevole Orlando, che di questa materia è profondo conoscitore, ci ha fatto un ottimo augurio dicendoci che certamente le entrate dell'esercizio di Stato saranno assai maggiori di quelle previste.

Io non mi occupo della questione della corsa bigiornaliera, o della corsa unica, per-

chè di questa questione si potrà parlare quando si esamineranno gli articoli.

Ed ora, onorevoli colleghi, pochissime parole sulle linee. Io ne parlerò poco perchè di questo argomento discorreremo quando verremo all'esame dell'allegato B.

Io non entro in particolari, ma voglio solo rilevare due tendenze, che in questa aula si sono manifestate: la tendenza di coloro, i quali hanno trovato che la proporzione del disegno di legge tra linee interne ed internazionali è giusta e lodevole, e la tendenza invece di coloro, che vogliono dare la preferenza assoluta alle linee internazionali; e tra questi specialmente gli onorevoli Nitti, Celesia e Orlando.

È strano, che, mentre una rivista francese, esaminando questo disegno di legge, ha accusato l'Italia di imperialismo, i nostri colleghi ci facciano il rimprovero di una specie di micromania; è questione di opinioni.

L'onorevole Orlando dice che non capisce una navigazione che incoraggi solo le linee piccole e misere e non si spinga alla conquista di lontani mercati; egli ha parlato dell'Inghilterra, della Francia e della Germania. È però da notare che quei paesi hanno tali e così vasti imperi coloniali, che è naturale e necessario che essi abbiano molte ed importanti linee transoceaniche.

Ma noi non ci troviamo nelle stesse condizioni. L'onorevole Celesia ha detto che spendiamo per le linee interne 7 milioni e 6 per le linee transoceaniche, e l'onorevole Orlando ha fatto alcuni calcoli per concludere che noi potremmo economizzare sulle linee interne per dotare maggiormente le linee transoceaniche. Ma, onorevole Orlando, un paese, il quale, come il nostro, ha delle isole, deve soprattutto, me lo consenta, provvedere ai servizi interni. Eppoi, che cosa potremmo noi risparmiare su questi 7 milioni? Forse un milione! Che cosa si fa con un milione? Un milione è appena sufficiente a sovvenzionare una sola delle linee, che ella vagheggia.

L'onorevole Orlando ha parlato anche delle linee di cabotaggio; ma le linee di cabotaggio, che noi abbiamo proposto, non costano più di 350 mila lire.

Che cosa se ne farebbe di quella economia per sovvenzionare delle linee transatlantiche? Ella ha criticato le linee di cabotaggio, ma è necessario rilevare che vi sono molti porti, specialmente nel Mezzogiorno, piccoli, che sarebbero gravemente danneggiati dalla soppressione delle linee

di cabotaggio, poichè mancherebbe loro qualunque comunicazione col resto del regno, perchè la marina libera difficilmente provvederebbe alle loro necessità.

Noi adunque abbiamo creduto di serbare una giusta proporzione, ma noi non possiamo fare tutto in una volta. In sostanza l'accoglimento della proposta dell'onorevole Orlando, riguardante le linee dell'Australia, del Congo e dell'Africa, vorrebbe dire spendere assai più milioni di quelli, che il Governo crede di dover proporre al Parlamento per le sovvenzioni marittime.

Io, come ho detto, non voglio oggi entrare nell'esame minuto delle questioni, che riguardano le diverse linee. Accennerò solo a quelle linee, che erano state proposte dalla Commissione reale, e che il Governo non ha creduto di dover proporre.

La prima è la linea dell'Australia, la quale è stata patrocinata dagli onorevoli Teso e Celesia ed anche dall'onorevole Orlando. Certamente crediamo che traffici verso l'Australia si potranno sviluppare. Ma la Commissione reale dei servizi marittimi aveva proposto per l'Australia un servizio con tre piroscafi di 5,000 tonnellate e sei viaggi all'anno. Noi abbiamo creduto che la lentezza dei viaggi e la lunga durata di essi sarebbero stati di ostacolo allo sviluppo dei traffici. Sei viaggi all'anno non possono servire certamente a dare incremento al traffico, mentre questa linea sarebbe costata molto. Abbiamo tuttavia creduto opportuno di mettere nel disegno di legge una disposizione la quale stabilisce che, con legge speciale, si provvederà alla linea dell'Australia. E qui mi sia consentito di accennare che si potrebbe, precisamente per la linea dell'Australia e del Congo, che si trova nelle stesse condizioni, fare forse l'esperimento di quell'ingegnoso sistema proposto dal collega Bettolo. Io non mi sarei sentito di proporre un simile sistema per tutto il complesso delle linee di navigazione, ma nulla impedirebbe che, per quella linea, invece di dare una sovvenzione, si sperimentasse tale sistema. Io, me lo consenta l'illustre nostro collega che ha così grande autorità in materia, mi permetto di avere qualche dubbio sulla praticità del suo sistema così come era proposto, perchè io credo che quando si tratti di linee di scarso traffico, nelle quali ancora il traffico si deve sviluppare, l'unico sistema efficace sia la sovvenzione.

L'armatore che non è sicuro di poter sviluppare il traffico e che potrebbe anche, no-

nostante tutta la sua diligenza, non riuscire a svilupparlo, difficilmente si accingerà ad impiantare un servizio regolare di navigazione, con la speranza di un premio che verrà soltanto se egli rimarrà vittorioso. Ma l'onorevole Bettòlo mi ha già detto che sta facendo degli studi per perfezionare il suo sistema, ed io dico, che poichè con questo disegno di legge si riserva un'altra legge per la linea dell'Australia, si potrebbe ri-studiare se appunto si possa per quella linea fare l'esperimento di questo sistema che è degno della massima considerazione.

Noi non abbiamo creduto di proporre la linea del Nord Europa, la quale interessa la Sicilia ed il Mezzogiorno e della quale si era anche occupata la Commissione reale. Si proponeva una linea ogni due settimane, la quale, partendo da Palermo, si sarebbe diretta a Londra, a Anversa, Brema ed Amburgo.

Si chiedeva una velocità di quattordici miglia, quattro piroscafi di sei mila tonnellate e l'adattamento frigorifero.

Noi non abbiamo proposto questa linea, perchè su di essa molte discussioni si sono fatte e molti sono i dubbi intorno alla convenienza di risolvere il problema dei trasporti dei prodotti primaticci con una linea di questo genere.

Vi sono infatti coloro i quali dicono che una linea di questo genere sarebbe troppo lenta con un viaggio ogni due settimane non solo, ma si verserebbe sui mercati di Londra e di Anversa tanta merce, in determinati momenti, che la merce stessa verrebbe deprezzata. Soprattutto poi abbiamo dovuto tener conto di questo, che la Commissione reale che aveva studiato e poi proposto questa linea, dubitava che la questione si potesse meglio risolvere con tariffe ferroviarie, cioè, con treni raccoglitori rapidi che, con tariffa ridotta, portassero questi prodotti dalla Sicilia verso il Nord.

Abbiamo quindi lasciato la questione in sospeso. È questione, ripeto, da studiarsi naturalmente per vedere se, piuttosto che con una linea di navigazione, non convenga meglio risolverla con provvedimenti riguardanti l'esercizio ferroviario.

Non abbiamo nemmeno proposto le linee celeri per gli Stati Uniti e per il Plata, che erano state proposte dalla Commissione reale. Per il Nord America era stata proposta una linea con piroscafi di diecimila tonnellate e diciotto miglia e per il Plata di ottomila tonnellate e quindici miglia.

Ma è noto che su queste linee il traffico

è molto denso, e noi non abbiamo creduto che in questa sede, ove si tratta della navigazione sovvenzionata, si dovesse risolvere un problema che piuttosto si connette alla questione dei servizi di emigrazione e del naviglio ausiliario, e dunque, secondo la nostra opinione, esorbita dal campo dell'attuale discussione.

Parecchi oratori hanno parlato delle linee dell'Estremo Oriente, delle linee del Pacifico e delle linee celeri dell'Egitto, su cui ieri si è intrattenuto l'onorevole Orlando.

Io non credo opportuno in questa sede di discussione generale di rispondere a tutte le osservazioni fatte. Le maggiori critiche mosse alle linee celeri dell'Egitto (anche l'onorevole Capece-Minutolo ne ha parlato) consistono nel dire che queste linee non sono abbastanza celeri, e poichè c'è una nuova Società che vuole fare un servizio a venti miglia, si è consigliato a noi di fare lo stesso.

Ora, quando si discuterà quel gruppo, io cercherò di dimostrare più particolarmente che noi riteniamo sufficiente la velocità proposta, perchè altro è un servizio di lusso e altro un servizio ordinario, fatto per le borse medie. Noi abbiamo fatto uno studio di orari, ed abbiamo visto che con 17 miglia la nostra linea può sostenere la concorrenza delle linee austriache ed anche delle linee del Mediterraneo che non siano così celeri come la *Egyptian Mail*. Ma una linea che fa pagare il viaggio da Alessandria a Marsiglia 1400 lire è una linea che non può servire se non, non dico ai miliardari, ma ai molto ricchi. (*Interruzioni — Commenti*).

Onorevoli colleghi, in questo disegno di legge per la prima volta si anno discutere al Parlamento tutte le condizioni dei servizi. Altre volte si è tentato il sistema dell'asta pubblica, ma in base a capitoli predisposti dal Governo; questa volta si vuole che tutte le condizioni dei servizi siano approvate per legge a fine di dare norma più sicura all'azione governativa. Questo riguardo al metodo seguito. Quanto alla sostanza della nuova sistemazione, noi siamo rimasti fedeli al sistema delle sovvenzioni, che, quantunque incontri sempre qualche opposizione, è tuttavia il sistema di tutti i grandi Stati, è il sistema tradizionale nostro inaugurato dal conte di Cavour.

Ma, conservando il sistema delle sovvenzioni, abbiamo notevolmente migliorato i corrispettivi in fatto di materiale, di velocità e di tonnello. Proponendo i servizi di Stato con le isole, abbiamo inteso

affermare un concetto politico ed economico di parificazione delle isole col resto d'Italia.

Abbiamo completamente riformato la materia delle tariffe riducendone la misura e attribuendo la determinazione delle tariffe non alle stesse società, come era, più o meno, praticamente, nel passato, ma ai rappresentanti degli interessi collettivi.

Abbiamo proposto disposizioni per la gente di mare, abbiamo migliorato i servizi interni, abbiamo fatto per le linee internazionali e transoceaniche quello che abbiamo creduto fosse nelle forze dell'erario.

Con ciò certamente non sono risolti tutti i problemi che si connettono alla vita dell'Italia sul mare. Molte altre cose restano da fare per la protezione della nostra marina mercantile, per i servizi d'emigrazione, per il naviglio ausiliario; ma io non credo che sarebbe conveniente per amore del meglio respingere il bene, come soprattutto non sarebbe conveniente il ritardare ciò che assolutamente non può essere più oltre procrastinato.

E dopo questo io pongo termine alle mie modeste considerazioni, ispirandomi al sentimento che, malgrado molteplici dissensi, campeggia mirabilmente qua dentro riunendoci tutti in una sola idea, in un unico patriottico desiderio. L'Italia che al mare deve tante delle sue maggiori glorie, dal mare attende una novella grandezza, il trionfo dei suoi traffici, dei suoi prodotti sui più lontani mercati del mondo, il rafforzamento della sua pacifica influenza nel consorzio delle nazioni. Possa l'odierna opera nostra, modesta ma serena e coscienziosa essere un efficace avviamento alla realizzazione di un sì alto ideale. (*Vivissime approvazioni — Moltissimi deputati si congratulano coll'onorevole ministro.*)

PRESIDENTE. Ora ha facoltà di parlare l'onorevole Marinuzzi.

MARINUZZI. Onorevole Presidente, non posso rifiutarmi al desiderio espresso da molti colleghi di lasciar parlare prima l'onorevole Pantano.

PRESIDENTE. Sta bene; allora avrà facoltà di parlare l'onorevole Pantano, il quale naturalmente svolgerà anche il suo ordine del giorno che è il seguente:

« La Camera, invita il Governo a presentare nel più breve termine possibile provvedimenti integratori del presente disegno di legge, col credito navale, col regime dei cantieri navali e del trasporto degli emigranti, facendo convergere in modo armonico tutte le forze vive del Paese al pro-

gresso della marina mercantile e del commercio nazionale, e passa alla discussione degli articoli ».

Onorevole Pantano parli pure.

PANTANO. Onorevole Presidente, dopo il discorso dell'onorevole ministro, sarebbero necessari alcuni minuti di sospensione.

PRESIDENTE. Non ho difficoltà ad accordarli.

Presentazione di una relazione e di disegni di legge.

PRESIDENTE. Intanto invito l'onorevole Villa a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

VILLA. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome della Commissione, la relazione sul disegno di legge: « Riforme al primo libro del codice di procedura penale ».

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per la proroga del corso legale dei biglietti di banca e delle agevolanze fiscali per le immobilizzazioni degli Istituti di emissione, ed un altro disegno di legge per maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamenti su alcuni capitoli del bilancio del Ministero del tesoro per l'esercizio corrente.

Chiedo alla Camera che entrambi questi disegni di legge sieno inviati all'esame della Commissione generale del bilancio e dichiarati d'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione di questi due disegni di legge i quali saranno stampati e distribuiti, e se non sorgono opposizioni, deferiti per l'esame alla Giunta generale del bilancio e dichiarati di urgenza.

(Così rimane stabilito).

RAVA, *ministro dell'istruzione pubblica*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RAVA, *ministro dell'istruzione pubblica*. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per la retrocessione al comune di Ravenna dei Chiostrini monumentali di Santa Maria in Porto e di San Vitale.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole

ministro della pubblica istruzione della presentazione di questo disegno di legge il quale sarà stampato e distribuito e seguirà il corso normale degli Uffici.

(La seduta è sospesa alle ore 17.15 e ripresa alle 17.23).

**Si riprende la discussione del disegno di legge:
Convenzione pei servizi postali e commerciali marittimi.**

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

PANTANO. Onorevoli colleghi, non mi permetterò, dopo due forti discorsi che hanno tenuta viva l'attenzione della Camera, di dilungarmi nella trattazione di un argomento nel quale potrei anche essere accusato di ripetere me stesso, avendo io consegnato in una relazione che mi fu affidata dall'affetto e dalla benevolenza dei miei colleghi della Commissione Reale, tutto il pensiero della Commissione ed il mio. E, dopo che i vari oratori, senza distinzione alcuna, hanno voluto rivolgere alla Commissione ed a me, come suo relatore, parole cortesi e benevole che indicano come essi abbiano letto e studiato quella relazione, mentre io li ringrazio vivamente, a nome mio e della Commissione, di queste parole, che per noi sono il miglior compenso allavoro lungamente e faticosamente durato per più anni, mi farò un dovere di essere breve, conciso e di accennare soltanto a quei punti della questione, che senza dubbio, sono connessi intimamente con le proposte della Commissione Reale, ma che s'illumina di luce nuova, sia di fronte alle proposte odierne del Ministero e della Commissione parlamentare, sia di fronte alla situazione generale del Paese.

Per avere un'idea della linea di condotta seguita dalla Commissione Reale, delle deduzioni a cui essa venne e delle conclusioni a cui io verrò, bisognerebbe ricordare e richiamare alla mente il momento in cui la Commissione Reale ebbe il mandato di studiare il grave problema dei servizi marittimi italiani in relazione a tutta la complessa economia del paese. La Camera ricorderà come in quel tempo ricorreva l'imminente scadenza dei trattati di commercio e delle convenzioni ferroviarie; si agitava già in aria la grave questione dei porti, era già sul tappeto ed allo studio la questione della navigazione fluviale, ed il problema dell'emigrazione si avanzava a grandi

e piene vele in tutti i suoi rapporti con i servizi marittimi. Fu per ciò che la Commissione, non dirò esorbitando dal suo mandato, ma interpretandolo in modo largo ed ampio, investì tutto quanto il problema dei servizi marittimi in relazione diretta con tutte le varie forme dell'attività economica del paese con cui avesse potuto avere una qualsiasi relazione; fu così che noi venimmo con pazienti indagini, mentre alcuni di noi si spingevano anche all'estero, interrogando le popolazioni ed esaminando la vita commerciale di tutto il paese, non limitandoci esclusivamente agli approdi marittimi ma andando anche là dove il mare non batte, ma batte l'anima dell'industria italiana, per esempio a Milano, per sentire le pulsazioni dell'industria lombarda in rapporto alla nostra vita marinara; fu così che convinti che i servizi marittimi sovvenzionati e la marina libera sono intimamente connessi così alla decadenza come allo sviluppo della nostra vita e della nostra prosperità economica, noi non esitammo a dichiarare che le nuove riforme che si imponevano e si impongono in questo argomento, dovevano riuscire feconde in intima e contemporanea armonia con altre riforme, le quali completassero ciò che le prime da sè sole non avrebbero potuto fare.

E ne vennero fuori le conclusioni che hanno raccolto il plauso del paese e della Camera e non già per merito di noi che fummo gli esecutori e gli estensori di quel lavoro, ma perchè avemmo la fortuna di raccogliere la viva voce del paese, di essere fedeli interpreti dei suoi bisogni e dei suoi voti, in modo che nella relazione nostra il Parlamento ed il paese non trovarono già l'opinione mia, o quella dei colleghi, ma sentirono palpitare la vita e l'anima nazionale, di cui non eravamo stati che i semplici e modesti interpreti.

Presentata la nostra relazione, e incalzando il termine tassativo in cui doveva presentarsi al Parlamento il disegno di legge (erano già corse proroghe inevitabili per le remore imposte alla Commissione dal suo complesso lavoro) il Ministero, di cui ebbi l'onore di far parte, si affrettò a presentare a giorno designato il relativo disegno di legge. Ma poichè il tempo brevissimo corso fra la preparazione e la scadenza improrogabile per la presentazione alla Camera ed anche altre circostanze impedirono a me personalmente, che ero gravemente infermo, di collaborare col mio

egregio collega delle poste e dei telegrafi (collaborazione attiva, alla quale senza dubbio egli aveva diritto da parte di un collega che aveva speso due anni nello studio del problema) impedirono, dico, che taluni dei problemi potessero venire subito innanzi alla Camera, allora fu ritenuto opportuno e necessario, anche perchè talune proposte imponevano una maggior ponderazione, di presentare alla Camera una parte della soluzione del problema e di rinviare l'altra parte ad una scadenza fissa, imponendo il Governo a sè stesso l'obbligo di affrontare in quel determinato tempo, tutto il problema e di portarlo dinanzi al Parlamento.

E per ciò che si attiene all'esercizio di Stato, io debbo una risposta all'allusione fatta ieri dal mio egregio amico Majorana, che, combattendo l'esercizio di Stato, disse che anche il Ministero di cui faceva parte io, autore della relazione della Commissione Reale, non propose l'esercizio di Stato; argomento che io riconosco abile da parte sua.

Ora io debbo dargli uno schiarimento ed è che noi non rinunziammo affatto all'esercizio di Stato, ma che avendo chiesto in quell'ora al Direttore generale delle ferrovie, se poteva assumere a breve scadenza anche l'esercizio di Stato proposto dal Governo, egli si dichiarò a ciò recisamente contrario, e questo si spiega perchè correvano tempi così tempestosi, aspri e difficili per l'esercizio ferroviario di Stato, che si comprende perfettamente come egli dichiarasse di non potere assumere su le sue spalle una responsabilità così grave; e allora fu prudenza di uomini di Stato di non rinunziare al problema dell'esercizio di Stato ma di mettere per quelle linee la condizione che si potessero dopo tre anni riscattare per modo che, ad esercizio ferroviario compiuto, si potesse procedere anche all'esercizio marinaro.

Venne il progetto dell'onorevole Schanzer, ed io, senza esitare, gli do lode sincera e incondizionata per avere immediatamente (poichè i tempi erano maturi e l'esercizio ferroviario lo consentiva) proposto l'esercizio di Stato. Di ciò, ripeto, gli va data lode sincera e incondizionata.

E gli va data lode altresì di avere seguito anche l'orma tracciata dalla Commissione Reale per le grandi linee della riforma, in quella parte che si accingeva ad affrontare.

Su tutta questa parte che può avere lacune, che può richiedere correzioni, io mi riservo di tornare a discutere e a prendere la parola quando verranno in discussione i singoli ar-

ticoli del progetto di legge e del capitolato, senza stancare ora la Camera con anticipati ragionamenti. Imperocchè credo molto più utile nell'ora presente e nel momento in cui si svolge la discussione, intrattenersi sui punti cardinali, sulle linee direttive del progetto di legge e sulla situazione in cui ci troviamo.

Esercizio di Stato. Lodo, ma osservo: lo esercizio di Stato quale fu da noi pensato e dichiarato, rappresenta un fatto che è collegato sì all'azienda ferroviaria (e la deliberazione della Commissione Reale è in ciò conforme) ma, va anche al di là ed io, per esempio, non avrei votato l'azienda di Stato, l'esercizio di Stato marinaro se avessero dovuto continuare le compagnie ferroviarie. Perchè in questo servizio di Stato fra le isole e il continente io vedo qualche cosa di più di quel che siano i servizi di Stato marinari degli altri paesi. Nel nostro paese è certamente nella coscienza della Camera, di tutto il Parlamento, che ragioni politiche ed economiche suffragano questo provvedimento. Noi abbiamo cercato di correggere, in quanto è possibile, le discordanze e le fatalità della geografia, abbiamo cercato di stendere un grande ponte fra il continente e le isole cementando la nostra unità morale e politica con l'unità economica. Questo fu sempre il concetto mio.

Ma, partendo da questo concetto (che elimina tutte le difficoltà secondarie e gli inconvenienti, perchè non si assolvono i grandi doveri della vita nazionale senza sacrifici e senza ostacoli), ammesso questo principio, bisogna andare fino in fondo.

Ed allora? Allora le tariffe di cui si occupò con tanta competenza insieme ad altre questioni il mio egregio collega onorevole Carboni-Boj, che insieme all'onorevole Tecchio collaborò con noi in questo lungo lavoro di preparazione, le tariffe, dico, non possono andare così come Governo e Commissione intendono, che cioè debbano seguire esclusivamente le tariffe stabilite per trasporti sulle linee marittime sovvenzionate.

Esse possono non essere, anzi debbono non essere inferiori alle tariffe marittime sovvenzionate, in quanto che non dobbiamo vincolarci colla legge in modo da avere una indebita concorrenza, sia pure indiretta, all'esercizio di Stato, ma dobbiamo avere le mani completamente libere per qualsiasi altra evenienza anche di fronte alla marina libera.

Perchè su questo punto è inutile l'illu-

dersi, è questione di monopolio, non di concorrenza, monopolio di Stato, e lo Stato deve avere il libero gioco delle tariffe, anche perchè nei momenti eccezionali, e direi quasi, decisivi per l'esistenza nazionale, giacchè nella vita di una regione spesso è tutta la vita del paese, lo Stato deve essere libero di disporre liberamente di quest'arma formidabile.

E su questo presenterò una mia speciale proposta.

Qualche altra cosa occorre anche, sia pure un dettaglio, e l'accento fin d'ora, perchè l'onorevole ministro possa tenerne conto, alludo al sistema dei piccoli colli, che è una novità di questa legge: perchè in questo progetto di legge molti hanno veduto le grandi linee, ma non hanno osservato molte piccole cose, che pure sono importantissime.

Una di queste è il trasporto dei piccoli colli di 50, di 100 chilogrammi che possono essere inviati con mite tassa anche all'estero, e questa riforma, soprattutto date le condizioni della vita economica italiana, è una delle più importanti per lo sviluppo del nostro commercio così all'interno che all'estero.

Orbene, le agenzie di cui parla il progetto per l'inoltro e il ricapito di questi piccoli colli, non debbono percepire indennità di sorta; io credo che debba istituirsi un servizio cumulativo in modo che le merci dalla stazione di partenza vadano senz'altro a quella di arrivo, fino nell'ultimo villaggio, come nelle grandi città senza soprattasse come senza intermediarii. Con questo modo soprattutto potremo seguire la nostra emigrazione, facendo seguire all'uomo la merce che è abituato a consumare.

Da Napoli e dalla Sicilia, anche senza questo ausilio, si è cominciata già una esportazione verso l'America di generi che esclusivamente sono consumati dai nostri emigranti. Con questi piccoli colli, sottraendoci alle necessità delle grandi organizzazioni commerciali, potremo creare dei rivoli infiniti, che ci consentiranno forse un giorno di aprire nuove fonti di ricchezza per il paese.

Non dimenticherò mai un piccolo fatto: ravello avvenutomi quando visitai Castelfidardo, famoso per i suoi organini, tanto conosciuti nelle nostre campagne. Ebbene, una delle prime visite che mi fecero fare fu alla fabbrica di questi organini, e fui letteralmente stupito nel sentire che occupava 100 o 200 operai nello stabili-

mento e cinque • seicento a casa, e che si spedivano ogni giorno dalla stazione ferroviaria 70, 80, 100 ed anche 200 organini. E dove li mandate? In tutte le parti del mondo. Che *réclame* avete fatto? Nessuna. I nostri emigranti se li portano andando all'estero, diffondendo così la nostra marca che ci crea onde nuove di clienti che ci mandano i vaglia direttamente per ricevere i nostri organini. E ciò per centinaia di migliaia di lire l'anno.

Questo dico per indicare quale forza di espansione potremo trovare nel non rompere queste fila sottili ma continue che anodano l'Italia, per mezzo dei suoi emigranti, a tutta la vita internazionale.

E ritorno ai servizi cumulativi, che, oltre a quello dei piccoli colli, noi dovremmo avere completi ed interi. È mio augurio vivo e sincero che non soltanto la Sicilia ma specialmente la Sardegna, per cui noi sentiamo tutto l'affetto e tutto l'entusiasmo, dal servizio cumulativo e dal servizio di Stato possa ricevere, come attende, la spinta più efficace della sua rigenerazione economica.

Mi sia permesso a questo punto di toccare un altro grave argomento, che ha suscitato parziali ma vive opposizioni contro l'esercizio di Stato. L'esercizio di Stato sottrae al compartimento di Palermo una parte di quei servizi che erano stati per tradizione il nucleo della sua vita marittima, vita marittima che una parola insospettabile, quella dell'onorevole Orlando, rievocò in modo alto e degno.

Sicchè nel sostenere l'esercizio di Stato, la Commissione Reale volle che, pur beneficiando la Sicilia, e adempiendo alti fini politici e nazionali, non venissero ad esser lesi gli interessi legittimi che quella tradizione aveva formato.

E allora fu contemporaneamente deliberato di destinare a Palermo una quantità tale di servizi e di tonnello (io non entro nei dettagli) che gli interessi del suo compartimento non fossero lesi, per modo che con l'avvento del nuovo regime proposto nell'interesse collettivo di tutto il paese, non rimanessero sacrificati in quel giorno altri interessi che segnano una così notevole pagina nella tradizione della vita marinara italiana.

Ma le proposte della Commissione Reale furono, per diverse ragioni, profondamente modificate, onde io non posso non appoggiare con tutta l'anima mia gli sforzi che la deputazione di Palermo fa per veder migliorata questa condizione nella misura e

nei modi che saranno possibili; ed occorrendo prenderò la parola sull'argomento augurandomi che l'instaurazione dell'esercizio di Stato risponda, come era nel pensiero della Commissione Reale, a un grande incremento dei commerci dell'isola in armonia coi legittimi interessi delle sue singole città. Ed ho finito su questo argomento: ma prima ancora a questo proposito vorrei fare una domanda all'onorevole ministro. Il servizio cumulativo che non fu mai attuato per quanto messo in tutte le leggi, fu reso irrisorio per una semplice ragione: non per colpa delle Compagnie di navigazione, ma per colpa delle Società ferroviarie, le quali vedendo distratto da esse il traffico, non vi vollero mai consentire; e siccome la disposizione legislativa c'era ma senza sanzione, non intendendosi mai le parti, non si ebbe mai servizio cumulativo, salvo una piccola co-settina per la Sardegna ed un servizio limitato a Palermo per alcuni traffici che non vale la pena di rilevare.

Quando, onorevole ministro, furono prorogate le attuali convenzioni fino al 1910 (se non sbaglio) io speravo, e lo dissi a lei qui in piena Camera, che, dopo compiuti gli studi, sull'esperienza del passato non si fosse lasciata sfuggire l'occasione ora che le ferrovie sono in mano dello Stato di introdurre nelle nuove convenzioni il servizio cumulativo, per modo che noi non dovessimo aspettare ancora altri due o tre anni per usufruire di questo che è veramente uno strumento efficace pel movimento dei nostri traffici per terra e per mare.

E l'onorevole ministro mi rispose, e anche mi rispose il compianto suo collega ed amico comune l'onorevole Gianturco, che essendo stata avvertita questa omissione, erano state iniziate trattative e chesi sperava di portarle a compimento per venire ad un accordo tra lo Stato e la Società della Navigazione generale. Vorrei sapere se questi accordi sieno intervenuti e se questa lacuna veramente sia stata colmata.

E passo avanti. Un altro dei provvedimenti sul quale io vorrei richiamare l'attenzione della Camera e dell'onorevole ministro perchè credo che vada possibilmente in qualche parte completato, dappoichè forse anche la Commissione Reale nella esposizione delle sue conclusioni qualche piccola e leggiera omissione ha potuto fare, è quello che concerne i porti di concentrazione. I porti di concentrazione sono in questa legge una delle perle, diciamolo francamente, una delle perle, della riforma, perchè ap-

punto come vi diceva l'onorevole Nittoramai i grandi piroscafi e l'accentramento delle flotte e dei commerci non possono più permettere gli approdi sopra largo numero di porti; e quindi la necessità della concentrazione.

E appunto perchè noi ci troviamo, come l'onorevole Nitti osservava, con una larga cintura marina qua e là, in ogni sua parte segnata da porti e da seni marittimi fonti di commercio, era una necessità di collegare questi piccoli porti coi porti di concentrazione facendo una unica polizza di carico.

Qui è l'importante dell'innovazione: polizza unica senza dover passare attraverso agenzie, nè altri intermediari, inquantochè i centri secondari con un servizio obbligatorio per parte delle Società assuntrici possano far pervenire dal loro piccolo porto al porto centrale, sulle grandi vie della navigazione internazionale, le loro merci con polizza diretta senza bisogno di intermediari nè di altro.

Ora io volevo sottoporre all'onorevole ministro, prima che vengano in discussione gli articoli, un mio pensiero. Tutto ciò nella legge è stato consacrato ed io gliene rendo lode sincera. Ma io vorrei esaminare se non fosse possibile (e fu ventilato allora in seno alla Commissione Reale, ma noi non ne deducemmo conclusioni formali) se non fosse possibile, per talune località dove l'approdo di questi vapori sussidiari non potrebbe sovente esser facile o frequente, se non fosse possibile, dico, per taluni punti vicini ai grandi porti di concentrazione, di far partire la merce con unica polizza di carico facendo la spedizione diretta dalla ferrovia al gran porto, senza bisogno che si vada a prendere la merce direttamente al piccolo porto. La questione che io sottopongo, e la cui importanza pratica è enorme, merita di esser discussa e su di essa io mi riservo di ritornare durante la discussione.

Quello però che costituisce veramente, oltre l'esercizio di Stato, il lato essenziale di questa legge, direi quasi la novità fondamentale, concerne due parti principali: il sistema delle aste e il nuovo metodo per le tariffe.

Quanto al nuovo metodo per le tariffe, esso è la vera ed essenziale riforma che soltanto può sciogliere il nodo gordiano contro l'azione dei *trusts*, quando tale azione si esercita a danno del commercio.

Perchè è inutile illudersi: cercare di perseguire i *trusts*, cercare di scoprirli, cercare

di colpirli direttamente è qualche cosa di pressocchè impossibile.

Lo abbiamo visto nella legge per l'emigrazione che colpisce nel modo più severo qualunque collusione fra i vari vettori, qualunque accordo per *trust*, qualunque sindacato, e con tutto ciò esistono *trusts* e sindacati impunemente fra i vettori.

Non c'è stato nessuno che abbia potuto cogliere i *trust* in fallo; perchè si adotta un sistema molto semplice, ma fatto in maniera da non lasciare traccia alcuna nelle scritture.

Così è quella che in commercio chiamano *refaxi*. La compagnia ha un nolo eguale per tutti dinanzi alla legge e dinanzi al paese, ma poi al negoziante B dice il *trust* e per esso la compagnia: se voi vi obbligate a spedire soltanto con me e non con altri, io alla fine della gestione vi darò il 10 o il 12 per cento di rifazione sul nolo comune.

E difatti, quando tutto è finito, il negoziante dà *brevi manu* questa somma, di cui non rimane traccia alcuna nei libri. Come volete andare a controllare ciò? Il rimedio ci sarebbe stato, ed infatti lo aveva proposto la Commissione Reale, ma era un rimedio feroce per quanto logico, e la Commissione stessa non si dissimulò le difficoltà gravissime che si sarebbero dovute superare per attuarlo.

Il rimedio consisteva nel costringere la società assuntrice dei servizi sovvenzionati a presentare al controllo dello Stato le sue scritture, non solo della gestione sovvenzionata, ma anche della gestione libera.

Naturalmente, con questo sistema, rendendo impossibile una doppia scrittura, si sarebbe scoperta facilmente la magagna.

Però con questo rimedio è molto probabile, se non certo, che nessuna società al mondo avrebbe assunto tale servizio, appunto per non sottostare ad una simile condizione di cose. Quindi il rimedio era eccellente, ma difficilmente attuabile.

E allora, quale il rimedio possibile? Avere in mano le tariffe.

Ecco il solo mezzo per impedire lo sfruttamento del commercio locale con alti prezzi di nolo; sfruttamento a cui si presta il sistema che fu sin qui sempre adottato, quello cioè dei noli massimi stabiliti per legge.

Infatti tali massimi che duravano venti anni, dopo solo cinque o dieci anni rappresentavano tale una anomalia di prezzo, che il ribasso che le Compagnie davano del 50 per cento allo Stato come beneficio, era

un prezzo maggiore di quello che accordavano in realtà al commercio comune. Quindi i massimi servivano solo per sfruttare, dove era possibile, il commercio e non mai per garantirlo.

Quanto ai noli minimi erano lasciati alla completa libertà delle Compagnie assuntrici, e queste se ne servivano soltanto per cercare di fugare la concorrenza a colpi di prezzi impossibili, e quando vedevano fugata la concorrenza rialzavano i noli, restando padrone del campo. Questo è il metodo attraverso cui è passato il paese per così lunghi anni, gettando grida e proteste; e voi non potete immaginare quello che noi raccogliemmo lungo la nostra traversata investigatrice.

Nè di questo dobbiamo rendere responsabili soltanto le Compagnie assuntrici: il primo responsabile è il Parlamento che conferì loro quest'arma. In fondo chi assume una grande impresa cerca di cavarne il maggior profitto possibile. Ora fu in vista di ciò che la Commissione Reale, dopo avere interrogato ogni ordine di cittadini, venne nella opinione (e ci fu il consenso comune di tutti gli enti locali) di cambiare radicalmente sistema, cioè di cercare di fissare la tariffa media corrispondente al prezzo medio del mercato e far sì che questo prezzo medio fosse rivedibile continuamente in armonia con le oscillazioni del mercato; revisione praticata da un Comitato di vigilanza cui partecipassero Governo, commercianti e interessati.

Questo principio è stato già consacrato nella legge, ed io ringrazio l'onorevole ministro di averlo fatto: perchè è la sola salvaguardia contro qualsiasi indebito sfruttamento per parte dei singoli o di sindacati possibili, se avremo, come spero, Comitati che siano all'altezza della loro missione e per la cui costituzione, nel modo con cui è proposta dal Governo, mi permetterò anche io, quando verremo alla discussione di quello articolo, di dare qualche suggerimento, e di fare qualche proposta.

Altra novità sono le aste. Questa è una questione gravissima. Perchè, è stato osservato, non siete venuti dinanzi alla Camera con convenzioni preliminari già stipulate in massima, come per il passato, a prezzi fatti, con una compagnia, con più compagnie, ed invece siete ricorsi al sistema delle aste? Francamente questo sistema rappresenta una reazione a tutto il passato.

I metodi passati delle convenzioni non hanno persuaso nessuno e nel disastro del

loro funzionamento hanno travolto uomini e cose; e soprattutto in un'epoca in cui ogni azione, nell'eccesso del controllo parlamentare e del paese, è direi quasi insidiata, malignata, non c'è barba di ministro che si sarebbe prestato a preparare delle convenzioni marittime di tal genere, come nessuno avrebbe osato di presentarsi alla Camera con delle convenzioni ferroviarie rinnovate.

Bisognava quindi cambiare rotta ed andare al sistema delle aste che s'impondeva, ripeto, anche per una corrente di opinioni raccolte in tutto il paese dalla Commissione Reale. Ma non per questo noi ci dissimuliamo l'importanza della innovazione e delle sue conseguenze. E soprattutto (io sono qui franco nel dire le cose) parecchi fra noi ci preoccupammo dell'eccessivo frazionamento delle aste.

Io stesso allorchè si discusse il sensibile frazionamento delle aste nella Commissione, non condivisi il parere e le speranze dell'onorevole Ciccotti, che insieme ad altri colleghi trovava in esse un efficace rimedio contro il costituirsi di *trust* e sindacati. Io dissi: voi v'ingannate se credete così d'impedire le coalizioni e gli aggruppamenti, anzi li favorirete, perchè il giorno, in cui voi renderete impossibile l'aggruppamento di tre o quattro grandi unità, unità a cui accennava bene l'onorevole Orlando, che gareggiando fra loro in un campo relativamente autonomo e fecondo di ampio sviluppo potrebbero allontanare la possibilità di dannose coalizioni, in quel giorno vedrete che a comporre gli aggruppamenti o i sindacati da far prevalere all'asta penseranno le Compagnie stesse sedute intorno ad una tavola rotonda o intorno ad un tappeto verde.

Una voce a sinistra. Sarà un banchetto!

PANTANO. Un banchetto e un giuoco allo stesso tempo: tavola rotonda e tappeto verde... (*Interruzioni — Risa*).

Ah, no! Lungi dall'animo mio qualunque allusione di questo genere. (*Si ride*).

Comunque già si cominciavano a profilare le prime linee del grande *trust*, di cui oggi abbiamo l'annuncio formale; e in una delle audizioni, che facemmo, dei rappresentanti della navigazione, fu domandato al rappresentante della compagnia, capitanata, se ben ricordo dal Piaggio... (*Interruzioni*).

No, non mi sembra che fosse ancora costituito il Lloyd, si cominciava a costituire allora. Gli fu domandato: ma, voi, siete nel *trust*? Ah! no, rispose, noi non entreremo nel *trust*. Arriverà l'ora anche

per voi, gli risponderemo, e vi entrerete! La profezia si è avverata.

Il *trust*, date le condizioni del momento, l'ambiente in cui si svolge una parte dell'industria e del commercio italiano nei suoi rapporti economici e finanziari, non che il modo incompleto con cui abbiamo affrontato la soluzione del complesso problema che ci affaticava, era forse fatale che sorgesse. Ma quale situazione il *trust* ha fatto al paese? Ecco la questione, sollevata dal Nitti, quando ha detto: che veniamo noi a fare? Le aste resteranno deserte; noi votiamo l'esercizio di Stato, che è tutto quello, che possiamo fare; tutto il resto mi pare, diceva lui, che non risponda agli interessi veri della vita nazionale; ci vuole un altro congegno: sicchè, onorevole Giolitti, preparatevi a venire dinanzi alla Camera a presentare un progetto di legge in questo senso.

Parleremo più avanti del *trust*. Ora voglio dire che Nitti sbaglia quando crede che in questa legge non vi sia che il beneficio dell'esercizio di Stato, perchè, come ho detto, il sistema delle tariffe, il concentramento, il servizio cumulativo formano da soli delle vere conquiste per l'economia nazionale, e bastano da sole a costituire un passo sensibile in avanti.

Non credo del pari che i premi, come egli dice, possano sostituire le sovvenzioni, tanto più che non disse di quali premi intendeva parlare. Io non potei afferrare bene il concetto dell'onorevole Nitti; ad ogni modo io ti debbo rendere, caro Nitti, i più vivi, fraterni ringraziamenti per quanto hai detto intorno ai servizi di emigrazione, perchè io mi ero proposto di illustrare questa parte del problema così, come la propose la Commissione Reale; ma siccome tu non hai fatto che propugnare dalla prima all'ultima parola le proposte della Commissione Reale, illustrandole con la tua brillante parola, io mi dispenso dal parlarne, lieto che quello, che hai fatto, dimostri il più completo elogio del lavoro della Commissione. (*Interruzioni*).

No, domando scusa, tutto quello che dicesti, dalla prima all'ultima parola, non è che la conclusione della Commissione Reale, ma prende un significato speciale, illustrato dalla tua brillante parola.

Difatti, che cosa ha sostenuto la Commissione Reale per i servizi di emigrazione? I biglietti di andata e ritorno dei quali avete sentito gli elogi dal Chimienti e da altri; il servizio regolare che era uno dei capitali da

noi sostenuti, l'equiparazione delle tasse in maniera che i nostri non pagassero più degli esteri; l'abolizione dei noleggiatori, insomma tutte le proposte della Commissione Reale; ed io sono lieto che tutto ciò sia stato illustrato dalla tua voce poderosa, perchè così acquista un maggior valore.

Non è vero dunque che la legge presente non abbia altro di buono che l'esercizio di Stato, perchè, ripeto, i concentramenti e le tariffe ed altri provvedimenti segnano un gran passo avanti. Ma in quanto alle sovvenzioni, l'onorevole Orlando ha detto: voi Governo avete dato poco alle grandi linee internazionali (e così dicendo rende omaggio alla Commissione Reale che voleva dare di più) e troppo alle linee interne.

Si dà poco a quelle lontane, è vero, e vorrei anch'io che si desse di più; ma io non credo che abbiamo dato molto alle linee interne. Come ha detto il collega Nitti, noi abbiamo una estesissima zona costiera, dove dobbiamo subire la concorrenza della bandiera estera, e non va dimenticato che il cabotaggio è vincolato da trattati di commercio e non è monopolio. Da ciò la necessità di protezione alla bandiera nazionale. In complesso modificando taluni punti, completandone taluni altri, il disegno di legge, per ciò che concerne i problemi che voleva e poteva da solo risolvere il ministro delle poste, diciamelo francamente, risponde alle esigenze odierne, ai postulati della Commissione Reale e vi risponderà ancor più se, nel corso della discussione, si potranno in esso introdurre degli emendamenti che lo completino.

Ma risponde alle necessità della vita nazionale presente, al bisogno di far progredire le forze vive del paese, al progresso della marina mercantile e del commercio nazionale? No. Ecco la risposta. E perchè?

Noi ci troviamo di fronte ad un *trust* formidabile che abbraccia armatori, cantieri e siderurgia. È una delle forme più colossali di organizzazioni sindacali che si conoscano. Mentre tutto l'intento della Commissione Reale fu di emancipare l'armatore dalla tirannia del cantiere e questo dalla tirannia della siderurgia, lasciando che tutti potessero liberamente muoversi nell'ambiente economico, portando le loro forze vive in aiuto del paese senza sfruttarsi a vicenda e senza sfruttare la nazione, ecco invece che ci troviamo di fronte alla colossale coalizione di tutte queste forze tra loro.

E perchè? Perchè le nostre proposte erano organiche ed armoniche, e si collega-

vano in un tutt'insieme. Ma se voi le frazionate, le spezzate, la loro efficacia scompare o si attenua in modo da non rispondere ai fini che si proponevano di raggiungere.

Noi avevamo ideato il credito navale come cosa assolutamente essenziale, indispensabile per questo nuovo istradamento dei servizi marittimi.

Ella dice, onorevole ministro: noi in parte l'abbiamo attuato, perchè quella parte che voi volevate dare per mezzo del credito navale alle Società, noi l'abbiamo dato sotto forma di sovvenzione. Sì, avete completato le sovvenzioni, ma non avete dato il credito. La sovvenzione è una cosa, il credito è un'altra.

E come potete dire e sostenere che il credito navale, noi non lo avevamo stabilito per la marina libera (accusa dell'onorevole Orlando, riprodotta oggi dall'onorevole ministro)? Permettete che io vi confuti e difenda la Commissione da questa accusa.

Anzitutto abbiamo ammesso la marina libera a poter prendere dal credito navale fino il 50 per cento del costo delle navi da costruire. Ma alle Compagnie sovvenzionate abbiamo promesso fino al 75 per cento? È vero, ma lo scopo quale era? Lo scopo era di far concorrere tutti gli armatori e tutte le forze vive del paese, dando loro i capitali necessarie, alla gara delle aste.

Era quindi indistintamente a tutta la marina che veniva dato questo beneficio eccezionale quando doveva presentarsi per gareggiare alle aste, onde prepararla alle lotte della concorrenza. Quindi era un servizio reso alla marina in genere in quel momento, lasciando che poi il credito navale si svolgesse soltanto per la marina libera. Dunque non è esatta la vostra censura.

Ma crede ella (qui forse è più informato di me l'onorevole ministro) che il credito navale avrebbe giovato solo ai singoli armatori e alle compagnie secondarie? Io credo che avrebbe giovato anche alle grandi compagnie. Non voglio toccare un tasto forse ancora prematuro, e non so se vi ritornerò agli articoli, quando si parlerà di compagnie e di dividendi. Ma nel momento in cui forze poderose si aggruppano in tutto il mondo attorno al movimento economico e marinaro, ed in cui la politica dei trasporti è diventata quasi la spina dorsale dell'industria e del commercio in tutti i paesi, crede ella che in Italia abbiamo noi, malgrado questa forma colossale del *trust*, delle vere

e propriè potenzialità marinare autonome o che esse non siano alla loro volta mancipie del grosso capitale finanziario, e che non sia prudenza di uomini di Stato creare loro la possibilità di uno svolgimento più fecondo ed automatico e perciò meglio rispondente agl'interessi generali del paese?

È una questione che per ora mi basta di accennare, e sulla quale avrò forse occasione di ritornare nel corso di questa discussione.

Quindi, nel creare il credito navale, il nostro pensiero era di mettere questi forti aggruppamenti marinari, nella possibilità di fare automaticamente, sottraendoli alla eventuale necessità o allo stimolo di fondersi fra di loro forse nella solidarietà di un disagio comune che alla sua volta poi si riverbera in fatali sfruttamenti sull'economia del paese.

E quanto alla marina libera, mentre da un canto la si poneva in condizione di adire alle aste, si metteva, ad aste compiute, in condizione di attingere i capitali per sostenere la concorrenza nei nostri mari. Sopprimete il credito navale e voi vi trovate impreparati dinanzi alla coalizione di tutte le maggiori forze marinare, di cui non può misurarsi ancora la portata e le conseguenze.

Contemporaneamente la Commissione reale aveva escogitato per i servizi di emigrazione dei provvedimenti i quali, se attuati in unione a qualche altro (perchè molti dei provvedimenti hanno anche diplomaticamente la ragione di una riserva) avrebbero sicuramente assicurato almeno i quattro quinti del trasporto degli emigranti alla bandiera nazionale. Giacchè non bisogna preoccuparsi poi soverchiamente dei trattati di commercio. Quando ebbi l'onore di collaborare alla loro stipulazione, mi guardai bene di toccare la questione navale perchè avevo paura che mi chiedessero qualche vincolo e che noi non lo potessimo negare. Noi siamo rimasti però in tali condizioni che possiamo seguire l'esempio della Germania in ciò che essa ha fatto per mezzo di abili provvedimenti, e imitarla, se non per la totalità, per l'immensa maggioranza dei nostri servizi marittimi.

E badate che noi andiamo incontro ad una situazione di gravità eccezionale: l'onorevole Nitti vi ha detto che noi andiamo incontro ora ad un periodo di perturbazione per la nostra emigrazione a causa dei ritorni; e quindi noi avremo una grande corrente di emigranti di ritorno sul cui tra-

sporto la nostra azione può essere assai limitata, quantunque possiamo adottare dei provvedimenti che anche la Commissione Reale ha escogitati; per esempio, come l'America impone delle speciali restrizioni alle navi che ivi approdano, anche noi potremmo imporne alle navi che arrivano nei nostri porti; ma ciò rende sempre più urgente il bisogno di assicurare alla bandiera nazionale le correnti ora e per lungo tempo ancora più attenuate della emigrazione transoceanica. E badate che le Società di navigazione fecero comprendere ripetutamente che se avessero potuto contare sopra un assoluto predominio nel trasporto degli emigranti di fronte alla bandiera estera, avrebbero potuto assumere anche senza sovvenzione, o con tenue sovvenzione altri servizi. Ciò che avrebbe agevolato la soluzione del complesso problema, lasciando alle piccole unità marinare la possibilità di assumere taluni servizi senza tema di una lotta schiacciante. E a nutrire questa speranza ho contribuito anch'io nel comune affidamento che loro si dava su questa parte della riforma, perchè, sapendomi così appassionato nella questione dell'emigrazione, avevano supposto che io mi sarei battuto ad ogni costo per far trionfare i miei principi alla Camera, come li ho strenuamente propugnati in seno alla Commissione Reale.

L'onorevole Nitti ha accennato al rapido sviluppo che si è avuto nelle costruzioni navali; ed io dico che forse non è stata estranea a questo sviluppo, e specialmente all'impostazione in cantiere di vapori comodi e rapidi, la certezza che si aveva che il Governo avrebbe tradotto in atto i provvedimenti per l'emigrazione.

Non meno importante delle altre riforme è quella del regime dei cantieri navali. Io ho sentito oggi l'onorevole ministro accennare alla rinnovazione della concessione dei premi parlando del compenso del cinque per cento assicurato all'industria nazionale di fronte ai cantieri esteri.

Ma, onorevole ministro, intendiamoci bene: il 5 per cento è basato sul concetto che siano aboliti i premi di costruzione e che ci sia la libera entrata di tutti i materiali metallici per le costruzioni; che vi sia cioè una vera e propria riforma in base alle proposte della Commissione Reale che tien conto in pari tempo così delle ragioni degli armatori, come di quelle dei cantieri, e anche della siderurgia. Se voi invece intendete che si possa concedere il premio

del 5 per cento perpetuando il sistema attuale, noi lo combatteremmo con tutte le nostre forze, perchè i premi di costruzione non hanno corrisposto assolutamente nè ai bisogni dell'industria nè a quelli del paese, mentre il principio della libera entrata dei materiali metallici, che può servire anche di migliore avviamento alla nostra produzione siderurgica, è la sola soluzione possibile confortata anche dall'esempio degli altri paesi.

Ora tutte queste tre disposizioni: provvedimenti per l'emigrazione, credito navale e regime dei cantieri navali, uniti a tutto il resto, vi davano l'ambiente dello sviluppo e la possibilità di affrontare la soluzione del problema marittimo senza timore di concorrenze disastrose o di disastrosi monopoli, e avrebbero posto in ogni caso il Parlamento in condizione di potere sfidare anche l'organizzazione di un *trust* formidabile con tutte le sue conseguenze. E badate che vi parla un uomo che da questi banchi della Camera è stato continuamente lottatore indefesso contro tutti i monopoli e tutti i sindacati che avessero in mira di sfruttare l'economia del paese.

Ora questo *trust* impressionante che ci sta di fronte non è un *trust* soltanto d'armatori; è un *trust* d'armatori, di costruttori e di metallurgici.

Se esso dovesse affermarsi in tutta la sua vigoria, lo Stato avrebbe bisogno, per combatterlo, di gettarsi in una lotta gigantesca sulle cui gravissime conseguenze non bisogna farsi illusioni.

Domando: è proprio in un momento di crescita del paese, nel quale abbiamo bisogno che tutto concorra intorno a noi, dalle braccia del lavoratore alla forza del capitalista, del commerciante al costruttore, ad aiutare questa crescita, questo sviluppo così promettente del paese; è proprio in questo momento, di fronte alla crisi europea, anzi mondiale, che si ripercuote intorno a noi, è proprio in questo momento che noi vogliamo gettarci in una lotta di cui le conseguenze non possono misurarsi? Io non credo e non voglio credere che il *trust* si sia costituito per sfidare lo Stato e sfruttare il paese; non lo credo, ed in questa opinione mi conforta una sola cosa.

Non siamo più di fronte a *trust* mascherati, come in passato; siamo di fronte ad un *trust* costituito alla luce del sole, senza ipocrisie.

Ora non è possibile che uomini che sono negli affari e che conoscono le correnti che

predominano nel paese, si mettano insieme unicamente per sfidare lo Stato, e sfruttare il paese. No; essi, evidentemente, si sono coalizzati per trarre partito dalle comuni condizioni, o per ineluttabili necessità, o per esplicitare un programma economico le cui grandi linee restano ancora nell'ombra. E fino a quando la sua azione non sarà nettamente profilata, qualunque giudizio sarebbe prematuro.

Ma frattanto, in qual situazione voi vi troverete, di fronte a questo fatto? Se le aste resteranno deserte, il ministro dice: avverrà quel che avverrà; indiremo altre aste.

E sta bene. Ma sarà questa una soluzione? Io vorrei che nell'animo di tutti entrasse questo convincimento: che Governo e Parlamento non intendono, non vogliono far politica di combattimento; debbono fare politica equa, di conciliazione di tutti gli interessi nell'interesse supremo del paese. Ma, per far questo, occorre che nell'animo dei lavoratori (a cui abbiamo promesso in modo formale e solenne che sarà provveduto a loro; ed ho fede che sarà mantenuto l'impegno preso nella legge, che entro due anni si provvederà alla sistemazione del loro avvenire) occorre che tanto nell'animo dei lavoratori quanto in quello dei grandi industriali, dei piccoli armatori come delle grandi compagnie, entri il convincimento che lo Stato italiano non ha che un solo fine: il fine dello sviluppo e della prosperità nazionale; e che tutti coloro i quali vogliono entrare in quest'orbita, hanno diritto alla considerazione del Governo, del Parlamento e del Paese, a patto che lo sviluppo del loro benessere e della loro ricchezza si armonizzi con lo sviluppo della ricchezza generale del paese; a patto che non si isolino, che non diventino un punto di atrofizzazione della vita nazionale, costringendo lo Stato a ricorrere alle supreme difese.

Ma per far penetrare questo convincimento nell'animo del paese, non con vane parole ma coi fatti, bisogna attuar subito quei provvedimenti indispensabili a dimostrare che nel campo del lavoro, delle industrie e dei commerci c'è posto per tutte le energie.

È perciò, che ho presentato un ordine del giorno, col quale la Camera invita il Governo a presentare, nel più breve termine possibile, (voglio lasciare elasticità al Governo), tali provvedimenti, i quali, più che da un termine preciso, verranno imposti dalla necessità delle cose.

Onorevoli ministri, il momento che attraversiamo è solenne. Voi al paese, dopo la conversione della rendita, non avete dato alcuna delle riforme che erano state vagheggiate. Portate almeno su questo terreno qualche ardimento che senza gravi sacrifici fruttificherà molto per l'economia nazionale. Voi disponete d'una maggioranza fedele; voi avete innanzi a voi un periodo legislativo anemico, che vi consente opera e tempo. Apparecchiatevi al lavoro; osate, e siate sicuri che, venendo con proposte che siano all'altezza della situazione e dei bisogni del paese, avrete il voto ed il plauso anche d'avversari leali, fra i quali io sono. (*Vivissime approvazioni — Parecchi deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

PRESIDENTE. L'onorevole ministro degli affari esteri ha facoltà di parlare.

TITTONI, *ministro degli affari esteri.* L'accenno che vari oratori hanno fatto ai rapporti tra i servizi della navigazione e il servizio dell'emigrazione, l'appello che mi è stato rivolto dall'onorevole Nitti, dall'onorevole Pantano ed anche dall'egregio mio collega, il ministro delle poste e dei telegrafi, mi obbligano ad intervenire in questa discussione; intervento breve, anzi, più che intervento, parentesi.

L'onorevole Nitti mi esortava ad avere una politica di emigrazione con intenti chiari e diretti in ispecial modo a favorire la bandiera nazionale. È facile essere d'accordo su questo terreno: nessuno potrà porre in dubbio che nel riordinamento dei servizi di emigrazione non debba aversi la maggior cura, cura amorosa, degli interessi della bandiera nazionale.

Due soli limiti possono essere posti a questo intento: la tutela degli emigranti: quale la volle la legge del 1901 che è nostro fermo proposito di mantenere e perfezionare ed il rispetto ai trattati e convenzioni che abbiamo con le altre nazioni. Riferendosi a questo secondo punto l'onorevole Pantano ha detto che non è il caso di preoccuparsene troppo, e l'onorevole Nitti ha affermato che non debbono quei trattati sembrare a noi ostacolo troppo grave e pauroso. Non è il caso di affermazioni generiche: è il caso di vedere volta per volta se queste convenzioni ci permettono l'attuazione o no di quei provvedimenti che la Commissione dei servizi marittimi ha suggerito, o di altri che possano opportunamente escogitarsi nella discussione di dettagli, che dovremo fare quando verrà, e presto, innanzi a questa Camera il progetto di modificazioni alla legge sull'emigrazione.

L'onorevole Nitti ha ricordato l'esempio dell'Ungheria, la quale, a suo avviso, avrebbe con opportuni provvedimenti, assicurato il servizio di emigrazione alla bandiera nazionale.

Io non posso qui su due piedi consultare documenti, ma a memoria ricorderò un fatto che, se non contesta, attenua grandemente l'affermazione dell'onorevole Nitti, ed è che a mia conoscenza vige ancora un contratto fra il Governo ungherese ed una potente Società inglese.

NITTI. La *Cunard line* per concessione del Governo ungherese.

TITTONI, *ministro degli affari esteri.* Perfettamente; ma questo fatto dimostra come l'esempio additatoci dall'onorevole Nitti non sia stato addotto a proposito; è evidente che non si tratta più di bandiera nazionale, quando un servizio è fatto mediante un contratto del Governo con una Compagnia straniera e mi pare che non è proprio l'esempio dell'Ungheria che noi dobbiamo seguire.

NITTI. Se mi permette una semplice interruzione: non come esempio da seguire, ma per dimostrare che noi abbiamo libertà in questa materia, anche per dare un indirizzo diverso dall'attuale...

TITTONI, *ministro degli affari esteri.* Ma allora si tratta di cosa ben diversa.

L'onorevole Pantano ha parlato di due anni di perturbazioni che avremo nel movimento emigratorio a cagione della crisi avvenuta negli Stati Uniti d'America.

Già nel bilancio dell'emigrazione si è discusso di questo argomento ed anche oggi l'onorevole Nitti ha ripetuto che vi è esagerazione nei timori manifestati a questo riguardo. Io sono perfettamente del suo avviso.

Ed anzi per rassicurare la Camera devo dire che, se abbiamo un riflusso di emigrazione a cagione della crisi nord-americana, abbiamo richieste di mano d'opera da altri paesi. Appena è stata nota la discussione avvenuta in questa Camera, il rappresentante della Repubblica Argentina si è rivolto ufficialmente al Commissariato dell'emigrazione, dichiarando che, a cagione del prospero raccolto in quel paese, vi ha gran bisogno di mano d'opera e che il Governo argentino sarebbe lieto se gli emigranti, che non trovano lavoro negli Stati Uniti, si dirigessero colà dove sarebbero accolti a braccia aperte. Ed il Governo cileno ci ha fatto sapere che, in conseguenza del terremoto, che produsse così disastrosi

effetti, vi ha colà grande necessità di muratori, di fabbri e di falegnami, e richiede trentamila persone che possano essere adibite a questi lavori, e di preferenza desidererebbe che fossero italiani.

L'onorevole Nitti ha parlato di protezione a rovescio citando l'esempio dell'imbarco di emigranti concesso in porti stranieri. L'esempio da lui addotto veramente è uno solo: quello del porto dell'Havre per la società *Transatlantique*.

Però è duopo tener presente che questa concessione rimonta al 1901, e nessuno ha mai proposto di revocarla.

E anzi parecchi rappresentanti dell'alta Italia l'hanno vivamente appoggiata, facendo presente come alcune classi di emigranti, e specialmente quelli che si dirigono alla California, per antica abitudine, preferiscono il porto dell'Havre. È da tener presente che è in nostra facoltà di ostacolare l'esodo degli emigrati dai porti di mare, ma non è possibile impedirne il passaggio per le frontiere di terraferma, e data questa abitudine di emigrare per la California dal porto dell'Havre, ove si vietasse, quella, che è oggi emigrazione vigilata, con controllo accettato dalla società francese mediante agenti nostri, diventerebbe da un momento all'altro emigrazione clandestina, non vigilata.

NITTI. La *Transatlantique* è pratica perchè ha oltre 10 mila emigranti clandestini!

TITTONI, ministro degli affari esteri. Ebbene, vuol dire che dopo il divieto ne trasporterebbe tre volte tanti! Del resto, io dico questo soltanto per sollevare dei dubbi circa le rigide ed assolute affermazioni dell'onorevole Nitti, poichè, se c'è argomento nel quale non bisogna pretendere ad infallibilità e non bisogna parlare dogmaticamente, è questo dell'emigrazione. Si è parlato di protezione a rovescio per quello che riguarda le tasse. Questa è forse la maggiore anomalia che esisteva nella legge attuale, ed alla quale il progetto che è dinanzi alla Camera ripara interamente. E non ho altro da dire su questo argomento, perchè son sicuro che questa mia dichiarazione soddisferà completamente l'onorevole Nitti e l'onorevole Pantano.

Noleggio di vapori stranieri: — L'onorevole Nitti ha premesso che anche egli riconosce che questa è stata una necessità e che tale sia stata, lo dimostra il fatto che a questo

noleggio di vapori stranieri hanno ricorso in momenti di straordinario afflusso di emigrazione, proprio quelle grandi Società, a favore delle quali il noleggio doveva essere proibito, e cioè la *Navigazione generale* e la *Veloce*.

Sarebbe opportuno proibire oggi questo noleggio di vapori stranieri in modo assoluto? Io ritengo di no, perchè appunto quando vi è un movimento straordinario di emigranti, bisogna pure che ci sia il modo di potervi provvedere quando i vapori adibiti abitualmente a questo servizio non bastino. Però quello che deve scomparire è la figura del noleggiatore che, non avendo vapori propri, costituisce un servizio unicamente con vapori stranieri. Questo assolutamente non deve essere tollerato e questo precisamente è uno dei punti principali della riforma che dovrò sostenere innanzi a questa Camera. (*Approvazioni*).

Regolarità del traffico: — È a dubitare se questa possa prescriversi. Può prescriversi la regolarità del traffico per il trasporto degli emigranti, se non diventa prima regolare e non intermittente il movimento emigratorio? Come potete voi pretendere di costringere artificialmente questo fenomeno? (*Interruzione*).

Ad ogni modo l'argomento potrà essere oggetto di studio ed intanto può togliersi uno degli abusi che finora esistevano, e cioè la frequenza degli scali intermedi, ed a ciò anche nella nuova legge sarà provveduto.

Credo di aver risposto alle principali osservazioni mosse. Ad ogni modo non potrei parlare ulteriormente senza dare soverchio svolgimento a quest'argomento, che è certo importante, ma che troverà la sua sede opportuna nella discussione del disegno di legge riformatore del servizio d'emigrazione. Sarà quello un campo fecondo, nel quale fino da ora io dò convegno all'onorevole Nitti, all'onorevole Pantano, a quanti in questa Camera s'interessano per l'alto tema che ha importanza nazionale. Quindi dico agli oratori che hanno parlato su questa questione: a rivederci fra breve, poichè io spero di potere con la collaborazione vostra compiere un lavoro utile e proficuo nell'interesse del Paese. (*Benissimo! Bravo!*)

PRESIDENTE. Spetterebbe di parlare all'onorevole Lucifero Alfredo.

Voci. A domani, a domani!

PRESIDENTE. Allora il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Interrogazioni ed interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze.

VISOCCHI, segretario, legge:

« I sottoscritti interrogano il ministro delle finanze, per sapere la causa dell'indugio a presentare un disegno di legge per condono delle soprattasse e pene pecuniarie per contravvenzioni alle leggi per le tasse sugli affari, in relazione al regio decreto di amnistia 4 luglio 1907, n. 389.

« Ferrarini, Maresca, Cornalba, Castiglioni, Tecchio ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro delle finanze, circa la necessità e l'urgenza di sistemare il personale sussidiario demaniale.

« Credaro ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri delle poste e dei telegrafi e della istruzione pubblica, sui motivi per i quali la licenza conseguita nelle scuole professionali serali di Napoli, sezione ferrovia e telegrafia, sia stata ritenuta equipollente a quella conseguita nelle scuole tecniche agli effetti dell'ammissione al concorso di aiutante applicato in prova presso l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, e non così per l'ammissione al concorso di ufficiale d'ordine nell'amministrazione delle poste e dei telegrafi, nonostante l'assoluta affinità fra le due mansioni.

« Rocco ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, sull'assoluta necessità di nuovi lavori ed impianti nelle stazioni ferroviarie di Casoria e di Frattamaggiore, che nelle condizioni attuali non rispondono affatto alle esigenze del commercio.

« Rocco ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, per sapere se creda mantenere le promesse agevolazioni di trasporto per i vini destinati all'esportazione per la Svizzera.

« Malcangi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se

s'intenda seriamente provvedere per la stazione di Trani alla deficienza di carri ostinata ed ingiustificata.

« Malcangi ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quali provvedimenti intenda adottare per l'indispensabile ed urgente escavazione del porto di Trani innanzi alle inadempienze della ditta assuntrice di tali lavori per l'Adriatico.

« Malcangi ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro dell'interno, per sapere i provvedimenti che intenda adottare per assicurare in Terra di Bari la calma e l'ordine gravemente turbati dalle recenti agitazioni agrarie.

« Malcangi ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole presidente del Consiglio, circa l'inchiesta sui fondi pel terremoto di Calabria, segnatamente per ciò che riguarda la provincia di Reggio.

« Valentino ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno. Così pure le interpellanze, qualora nel termine consueto di ventiquattro ore i ministri competenti non dichiarino di non poterle accettare.

Verificazione di poteri.

PRESIDENTE. La Giunta per le elezioni ha presentato la relazione sull'elezione contestata del collegio di Napoli IX.

Sarà stampata e distribuita, e iscritta nell'ordine del giorno di martedì.

Comunicazioni del Presidente

PRESIDENTE. L'onorevole Visocchi ha presentato una proposta di legge che sarà trasmessa agli Uffici perchè ne autorizzino la lettura.

Sull'ordine del giorno.

CELESIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CELESIA. Pregherei che fosse fissato per la seduta di domani lo svolgimento di una mia proposta di legge ammessa alla lettura e letta il giorno 7 corrente, per la separa-

zione dei comuni di Casanova, Lerone e Villego dal mandamento di Andora e loro aggregazione a quello di Albenga.

Siamo così d'accordo col ministro di grazia e giustizia, qualora beninteso piaccia alla Camera ed all'onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Ma non è presente il ministro guardasigilli.

CELESIA. Non è presente, ma in questa intesa sono rimasto con lui poche ore fa.

PRESIDENTE. Sta bene, sarà iscritto nell'ordine del giorno lo svolgimento di questa proposta di legge, dopo le interrogazioni.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Bissolati.

BISSOLATI. Ieri il Consiglio di Stato ha deliberato a sezioni riunite di respingere il nuovo regolamento che era stato proposto dal ministro dell'istruzione pubblica, nuovo regolamento in cui, quantunque incompiutamente, si favoriva la laicità della scuola.

Pare che il Consiglio di Stato, almeno a quanto leggiamo nei giornali, abbia nella sua deliberazione dichiarato che in questa materia e su questo problema occorre un atto legislativo.

Il Governo, poichè l'ufficio del Consiglio di Stato in questa materia è semplicemente consultivo, potrebbe anche non tener conto del parere del Consiglio di Stato ed insistere nel regolamento da lui presentato.

Ma, a parte che la soluzione sarebbe pur sempre non intera e non logica, il temperamento del mio amico il ministro dell'istruzione pubblica, temperamento di eccellente liberale, ma non di eccessiva combattività, e il temperamento, dirò così, contiguo del Ministero, non mi affidano che ministro e Ministero vogliano prendere di petto la corrente che ieri prevalse nell'alto Consesso.

E perciò credo che sia giunto il momento di trarre fuori quel problema dal chiuso dei Gabinetti ministeriali, delle Commissioni Reali, dei Consessi consultivi, e riportarlo qui nell'aula legislativa, perchè sia discusso in cospetto del paese. (*Benissimo! Bravo!*)

E poichè ho presentato da vario tempo una mozione, che mantenni in serbo perchè pendevano queste pratiche del nuovo regolamento innanzi al Consiglio di Stato, mozione che si riferisce a questo problema, prego che sia stabilito il giorno per il suo svolgimento; e poichè oggi ne ho tenuto parola all'onorevole ministro dell'istruzione,

parola amichevole e confidenziale, non mi opporrò a che lo svolgimento sia stabilito si facci alla ripresa dei lavori parlamentari.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della pubblica istruzione ha facoltà di parlare.

RAVA, *ministro dell'istruzione pubblica*. Non ho alcuna difficoltà che sia svolta la mozione Bissolati alla ripresa dei lavori parlamentari. È da tanto tempo nell'ordine del giorno! Io sono agli ordini della Camera.

PRESIDENTE. Ma in tal modo resta ancora indeterminato il giorno; vuol dire che il primo giorno della ripresa dei lavori parlamentari si stabilirà la tornata in cui sarà svolta questa mozione.

BISSOLATI. Io mi rimetto al Presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole Chimirri ha chiesto di parlare. Ne ha facoltà.

CHIMIRRI. Chiedo che nell'ordine del giorno di lunedì sia iscritta la interpellanza mia e dei miei colleghi sulla inchiesta per il terremoto della Calabria.

Ciò a norma dell'ultimo regolamento.

PRESIDENTE. Ne terremo conto domani, nel fare la nota delle interpellanze che dovranno essere svolte lunedì. Resta inteso che ella ha già fatto questa istanza.

CHIMIRRI. L'ho fatta a tempo perchè tutti lo sappiano.

La seduta termina alle ore 18.45.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Celesia per l'aggregazione dei comuni di Casanova, Lerone e Villego al mandamento di Albenga.

3. *Votazione per la nomina:*

di sei commissari di vigilanza sulla Amministrazione delle ferrovie dello Stato; di un commissario nella Giunta generale del bilancio.

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 pronunziata 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).

25. *Seguito della discussione sui disegni di legge:*

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 istigazione 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 sugli stipendi ed assegni per il 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. Modificazioni ed aggiunte al disegno di legge sul riordinamento ed affitto delle Regie Terme di Montecatini (394-bis-A).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia.