

CCCCXXXVIII.

2ª TORNATA DI GIOVEDÌ 19 DICEMBRE 1907

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

INDICE.

Atti vari	Pag. 18576
Comunicazioni della Presidenza (Ringraziamenti)	18535
Convenzioni marittime (Seguito della discussione del disegno di legge)	18542-50-66
ABOZZI	18566-67
CAO-PINNA	18556-65
CARBONI-BOJ	18562
CARNAZZA	18550-62-71-72
CASSUTO	18567-72
CHIMIENTI	18562
CHIMIRRI (relatore)	18542-71-72
COLAJANNI	18554
DE FELICE-GIUFFRIDA	18573
DE NAVA	18571
DI SANT'ONOFRIO	18568
DI STEFANO	18563-72-73
LUCIFERO ALFONSO	18563
MARINUZZI	18565-69
ORIOLES	18561
ORLANDO SALVATORE	18573
PANTANO	18563-65-71
PRESIDENTE	18542-50-54-55
SALVIA	18562
SCHANZER (ministro)	18557-62-64-66-67-70-73-74
TESO	18562
ZACCAGNINO	18569
Disegno di legge (Presentazione):	
Esposti e infanzia abbandonata (GIOLITTI)	18565
Interrogazioni:	
Direzione ferroviaria di Verona:	
DARI (sottosegretario di Stato)	18536
VALLI EUGENIO	18536
Porto di Catania:	
CARNAZZA	18537
DARI (sottosegretario di Stato)	18536-38
DE FELICE-GIUFFRIDA	18537
Tassazione sulle piccole cooperative:	
COTTAFAVI (sottosegretario di Stato)	18538
MAURI	18539
OTTAVI	18541
Campi dimostrativi in Calabria:	
SANARELLI (sottosegretario di Stato)	18541
SCAGLIONE	18541
Osservazioni e proposte:	
Lavori parlamentari:	
DONATI	18576-77
GIOLITTI (presidente del Consiglio)	18577-78
LUZZATTI	18577
ROMANIN-JACUR	18577-78

Relazioni (Presentazione):

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento sul bilancio del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1907-1908 (ABIGNENTE)	Pag. 18542
Prelevazione di lire 14,900 dal fondo di riserva dell'amministrazione del fondo per il culto per l'esercizio finanziario 1907-1908 (FANI)	18542
Disposizioni sul personale del casellario centrale penale (FILI-ASTOLFONE)	
Liquidazione della rete Sicula (TEDESCO)	18549
Rinvio d'interrogazioni	18538
Votazione segreta (Risultamento):	
Modificazioni all'organico degli ufficiali 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	18556
Tassa comunale sulla pietra pomice nell'isola di Lipari	18556
Abolizione del lavoro notturno nell'industria della panificazione	18556

La seduta comincia alle ore 14.35.

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

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il seguente telegramma del sindaco di Gessopalena: « Gessopalena commossa per la morte del deputato Tozzi illustre suo concittadino ringrazia la Camera, e l'onorevole Mezzanotte partecipanti al suo riconoscente dolore.

« Sindaco Persiani ».

Interrogazioni.

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

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

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

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. L'interrogazione dell'onorevole Valli era fondatissima allorchè fu proposta; la data della sua presentazione è quella che ne spiega la ragionevolezza.

A quel tempo è vero che mancavano nelle indicate stazioni vagoni e carri, come mancavano in altre stazioni, per ragioni di indole generale, che più volte ho avuto occasione di esporre alla Camera; ma la Direzione delle ferrovie, richiamata su quella deficienza, specialmente dall'interrogazione (è la verità) dell'onorevole Valli, ebbe modo di provvedere; tanto che in questo momento la giacenza degli arretrati è completamente scomparsa.

È dunque il caso di dire che l'onorevole collega ha ragione ma che le ferrovie, in questo momento, non hanno torto.

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

VALLI EUGENIO. Ringrazio moltissimo l'onorevole sottosegretario di Stato della sua risposta, perchè ha lealmente riconosciuto che la mia interrogazione aveva un fondamento di fatto, fuori di ogni e qualsiasi possibilità di contestazioni.

Ma voglio anche aggiungere una parola, ed è questa. Giacchè siamo sull'argomento, noto che tutto il malanno che è successo su quella piccola linea dipende esclusivamente dal modo col quale funziona la direzione compartimentale di Verona. Quello che è stato fatto adesso è un provvedimento di una perfetta legittimità, ma se l'onorevole sottosegretario di Stato non ricorre alla origine del guaio, molto pro-

tabilmente, con mio dispiacere, dovrò tornare ancora su questo argomento fra pochi giorni. Pare infatti che comincino a mancare ancora i vagoni. Sarebbe strano che io dovessi ogni tanto venire qui a disturbare lei perchè ella venisse a dire che avevo ragione nel giorno in cui ho fatto la interrogazione, salvo ad aver torto lei, nel giorno in cui ella ha la bontà di darmi la sua risposta.

Le dirò anche di più: vicino v'è un'altra stazione, ed è la stazione di Castagnaro. Anche là mancano i carri da molto tempo e nasceranno possibili contestazioni fra venditori e compratori.

Ella che è un insigne avvocato comprenderà anche di qual genere di questione si tratti: sono soprattutto questioni di rifazione di danni, quelle che avranno origine da queste perenni mancanze di vagoni.

Dunque la ringrazio cordialmente della sua risposta. Spero che non vi sarà più occasione di tornare su questo argomento, anche perchè so benissimo che le ferrovie dello Stato non possono occuparsi soltanto di una piccola zona di territorio, e bisogna per necessità di cose che sia coordinato tutto insieme il movimento della rete nei riguardi del paese. Ma ad ogni modo, poichè questo paese a sua volta si compone di tanti piccoli centri, curiamo ciascheduno di essi, affinchè il complesso della rete vada discretamente bene.

Quindi lo ringrazio e sono sicuro che non ritornerò più, almeno per un certo tempo, su questa spiacevole questione.

PRESIDENTE. Segue ora una interrogazione dell'onorevole Carnazza, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere se, in vista dei gravi dissensi manifestatisi sulla efficacia dei nuovi lavori progettati pel porto di Catania, non creda di fare riesaminare i progetti medesimi anche col concorso della Commissione locale ».

Con questa interrogazione si connette l'altra dell'onorevole De Felice-Giuffrida al ministro dei lavori pubblici « sul progetto di consolidamento e di ampliamento del porto di Catania ».

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

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Gli onorevoli interroganti sanno entrambi che ora siamo dinanzi ad un progetto esecutivo approvato dalla Commissione centrale, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dal Consiglio di Stato.

Sanno ancora come il progetto sia stato posto all'asta, e che, se l'asta non fosse andata deserta, ora sarebbe in corso la esecuzione del lavoro.

Ma nelle more dell'asta il prefetto di Catania fece sapere che alcuni capitani marittimi desideravano qualche cambiamento a questo progetto definitivo, senza però dirci in che cosa il cambiamento dovesse consistere.

Abbiamo chiesto schiarimenti intorno ai desiderati cambiamenti del molo di difesa foranea del porto, e non abbiamo ancora avuto risposta; abbiamo sollecitato il prefetto, il quale con lettera del 9 corrente ci promette che tra giorni potrà dare le richieste notizie.

Prima di conoscerli però, non possiamo impegnarci in nessun provvedimento. Se questi desideri non saranno contrari alle linee essenziali di massima del progetto approvato, faremo di tutto perchè sia data loro la giusta e possibile soddisfazione.

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

CARNAZZA. Alla mia interrogazione hanno dato luogo i reclami non di alcuni capitani marittimi soltanto, ma di tutto il commercio marittimo di Catania, il quale teme che le nuove opere abbiano a portare l'effetto delle antiche.

L'onorevole sottosegretario di Stato non può ignorare che quelle opere furono costruite in modo che nel porto di Catania le navi, invece di trovar ricovero, debbono prendere la fuga quando vi è tempesta, per non correre il rischio di affondare in porto, come è disgraziatamente avvenuto.

Pare che i corpi tecnici locali non siano stati interrogati, come la legge prescrive, su questo progetto. L'onorevole Dari non ignora che un altro progetto, e ben diverso, era stato proposto, e che su esso era stato chiesto l'avviso della Commissione locale, sa pure che ora il progetto è stato radicalmente mutato, spostando la base delle nuove opere foranee di oltre trecento metri, e ciò senza nemmeno interpellare la Commissione locale.

Nella mora dell'asta, credo che sarebbe il caso di indagare su questi inconvenienti, e di provvedere frattanto alle altre opere che non sono meno urgenti e interessanti.

L'onorevole Dari non ignora che il porto di Catania è assolutamente sfornito di ogni addobbo, di banchine, di calate, di binari, di tutto ciò che occorre pel funzionamento del porto medesimo; ora a tutto questo

potrebbe provvedersi mentre si studia l'opera foranea.

Mi auguro che l'onorevole sottosegretario di Stato prenderà in benevola considerazione queste mie osservazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole De Felice-Giuffrida ha facoltà di parlare per dichiarare se sia soddisfatto.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Potrei dichiararmi soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato, se non fosse che nel porto di Catania manca la sicurezza necessaria all'asilo delle navi, per cui l'urgenza della esecuzione delle opere portuali foranee diventa massima.

È sorta, è vero, una agitazione fra i capitani marittimi, non tutti, come ha detto l'onorevole Carnazza, ma parecchi. E questa mi preoccupa. Però l'onorevole Carnazza non può aver dimenticato che alcuni mesi fa una rappresentanza del commercio marittimo catanese, della quale facevamo parte l'onorevole Carnazza ed io, si recò al Ministero dei lavori pubblici per sollecitare la esecuzione, appunto, delle opere contenute nel progetto tecnico in discussione. Perchè non dire allora quali erano le modificazioni desiderate? Almeno non sarebbe stato perduto tanto tempo, a danno del porto, del commercio e dei lavoratori!

Debbo però dichiarare che, pur desiderando che il progetto si esegua sollecitamente, non posso non preoccuparmi dei dubbi e dei dispareri, sorti tra i capitani marittimi.

E siccome sembra, come asseriva l'onorevole Carnazza, che non si sia ottemperato alla disposizione della legge che vuole che siano interpellati i corpi locali, rivolgo calda preghiera all'onorevole sottosegretario di Stato di incaricare un funzionario del suo Ministero perchè si rechi a Catania e discuta coi capitani marittimi il progetto approvato e i dubbi manifestati.

Il porto di Catania — lo dimostrai l'altro giorno — è uno dei principali d'Italia, ma intanto manca di tutto ed ha urgenza assoluta di essere almeno in parte reso adatto ai bisogni crescenti del commercio e della navigazione.

Mi auguro che la discussione sopraggiunta, fra capitani marittimi che la pensano in una maniera e capitani che la pensano in un'altra maniera, non provenga da vane e sterili disquisizioni politiche e che le discordie politiche locali non abbiano a penetrare financo nello studio delle opere portuali.

Venga dunque una persona competente e serena ad esaminare la questione. È questa la preghiera che rivolgo all'onorevole sottosegretario di Stato, perchè le opere foranee non debbano essere poi discusse aspramente dai partiti locali in discordia.

Accogliendo tale preghiera, l'onorevole sottosegretario di Stato farà opera pacificatrice. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. L'onorevole De Felice crede che non sia stata osservata la legge, perchè non è stata — secondo lui — interpellata la Commissione locale. Ora a me corre l'obbligo di dire che egli è assolutamente male informato. Il progetto è vecchio: la Commissione locale lo esaminò tanto da giungere a proporre che questa diga di difesa foranea dovesse tenersi a 330 metri di distanza dal faro verso sud, mentre il Genio civile aveva ritenuto che dovesse tenersi appena a distanza di 135 metri, perchè la maggiore distanza avrebbe bensì compiuto la difesa foranea, ma avrebbe lasciato esposto ai mari di traversia il centro del porto. Viceversa, l'altra minor distanza dei 135 metri aveva il difetto di chiudere troppo l'avamposto, pur servendo a dare tranquillità allo specchio d'acqua del porto stesso.

Erano due progetti difettosi entrambi, che sono stati però emendati dalla Commissione del piano regolatore, la quale ha opinato che la via di mezzo (come generalmente accade) fosse la più giusta; ed ha ritenuto quindi che la diga dovesse prendere posizione a 300 metri dal faro.

Questo è il progetto sul quale è stata interpellata la Commissione centrale, il Consiglio superiore e il Consiglio di Stato, progetto unanimemente approvato, tanto che ne fu decretata la esecuzione. Ora, se è vero che adesso si sollevano dei dubbi, è anche vero che finora nessuno ha saputo dire in che cosa essi consistano. Non lo sa l'onorevole De Felice, non lo sa l'onorevole Carnazza, non lo so neppure io, che ho chiesto al prefetto di Catania che ci specifichi in che cosa consistono questi dubbi dell'ultimo momento, dopo che il contratto era stato messo in esecuzione mediante le gare pubbliche.

Nei attenderemo: e se questi dubbi saranno veramente fondati, il riesame potrà farsi; ma se si trattasse di difficoltà superficiali, soltanto destinate a tirare in lungo

un lavoro che per sua natura è molto urgente, saremo costretti a respingerle inesorabilmente! (*Approvazioni.*)

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Rossi Enrico al ministro di agricoltura, industria e commercio, « sulle ragioni per le quali si ritarda il conferimento dei premi per l'anno decorso alle Cooperative agrumarie, costituite in virtù della legge 1903, fra le quali va segnalata la Citrica Sicula di Palermo ».

L'onorevole Rossi Enrico è presente?

SANARELLI, sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. L'onorevole Rossi Enrico mi ha pregato di differire lo svolgimento di questa sua interrogazione. Io sarei d'accordo con lui...

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

A questa interrogazione sono connesse le altre seguenti:

Ottavi, Poggi, al ministro delle finanze, « sulla applicazione della ricchezza mobile alle Cantine sociali del Veneto »;

Jatta, al ministro delle finanze, « sulla applicazione della ricchezza mobile alle cooperative agrarie pugliesi ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha facoltà di parlare per rispondere a queste interrogazioni.

COTTAFI, sottosegretario di Stato per le finanze. L'onorevole Mauri ha rivolto una interrogazione accennando a nuovi e vari attacchi, che dalle agenzie delle imposte si muovono alle piccole cooperative con l'uso insistente di tassazioni vessatorie ed ingiuste. Egli quindi accenna ad un intero sistema, dirò così di persecuzione, pur non indicando alcun fatto concreto e preciso. L'onorevole Ottavi invece ha fatto una interrogazione ancora più generica, ma limitandola alla applicazione della ricchezza mo-

bile alle cantine sociali del Veneto, e questo riguarda un fatto un po' più determinato.

Per quanto la indeterminatezza della interrogazione dell'onorevole Mauri avesse potuto formare piuttosto oggetto di interpellanza, che di interrogazione, perchè, nel primo caso, egli avrebbe avuto modo di spiegare con precisione i fatti ai quali vuole riferirsi. Cercherò tuttavia di rispondergli in quei limiti che la sua interrogazione mi consente. Egli desidera di sapere quali sieno gli intendimenti del Governo per disciplinare in avvenire in un corpo di legge il trattamento tributario della cooperazione con seri intenti di progresso popolare. È quindi la seconda parte, che fornisce gli elementi di risposta alla prima. Comprenderà l'onorevole Mauri che nei limiti di una semplice interrogazione, che deve essere svolta in cinque minuti, il rispondere esaurientemente in ordine alla intenzione di disciplinare in un completo corpo di legge il trattamento tributario della cooperazione con seri intenti di progresso popolare, è una cosa che può superare le forze di qualunque sottosegretario di Stato di maggior valore anche di quello che attualmente gli risponde.

Però posso dirle, e con questo rispondo anche al collega Ottavi, che, quando si tratta di società cooperative, bisogna ben distinguere tra le società cooperative, che hanno caratteri commerciali, che danno dei prodotti industriali, che realizzano dei guadagni, che distribuiscono dei dividendi ai soci, da quelle agglomerazioni, che si costituiscono fra agricoltori, come nel caso dell'annata presente, che è diventata critica per la soverchia abbondanza della quantità, e per la deficienza della qualità, per unire i prodotti allo scopo di perfezionarli; ma in cui ciascun produttore mantiene con la trasformazione la proprietà della quota di prodotto. Queste cantine per quanto sociali non hanno carattere commerciale. In questo ultimo caso tanto l'onorevole Mauri, quanto l'onorevole Ottavi, possono essere certi che il fisco non può in alcun modo colpirli. Ma quando si tratta di una società cooperativa, la quale acquista dei vini, dirò così primordiali, che non hanno nessun carattere di perfezione, e, da un prezzo di 30 centesimi al litro, li porta al prezzo di 2 o 3 lire, facendo quel tipo di vino commerciale che noi tutti desideriamo che si formi in Italia, e che costituisce la fortuna di certe provincie della Francia, il non colpirle sarebbe commettere atto di ingiustizia, perchè non si tratterebbe di cooperativa di agricoltori,

ma di vere riunioni di industriali che trasformano una merce di valore minimo primordiale, in una merce di valore massimo industriale. Però avverto il collega Mauri che non è vero che si vada con la lanterna di Diogene alla ricerca per colpire alla cieca queste società, perchè, ad esempio, ci sono disposizioni, le quali sono fatte ad esclusivo beneficio di queste cooperative.

Ad ogni modo non escludo che qualche agente non possa avere esorbitato nell'adempimento del suo dovere. Quindi sarà opera del Governo di procedere a quelle ricerche che possano condurre a frenare gli abusi che si fossero verificati, e sarò grato all'onorevole Mauri se egli potrà indicarmi in quali provincie, in quali distretti gli agenti delle imposte abbiano soverchiamente gravato la mano per richiamarli all'osservanza della legge.

Non è in una interrogazione che io possa fare una specie di codice tributario relativamente alle cooperative. Può però star certo l'onorevole Mauri che, qualora si addivenisse a questa iniziativa, bisognerebbe prendere accordi col ministro del tesoro e con quello di agricoltura. E posso assicurare l'onorevole Mauri che, quante volte venisse questa iniziativa, il Ministero delle finanze non potrebbe mai mettersi sulla via di non favorire onestamente ed in giusta misura anche le Società cooperative, perchè credo che il progresso di esse vada connesso con la prosperità del paese.

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

MAURI. Riconosco volentieri che la questione da me sollevata esorbita dai limiti di una interrogazione; ma, poichè il contegno dei nostri lavori parlamentari è tale che ci consente solo questa dosatura omeopatica delle nostre affermazioni, omeo vogliono rispondere con una certa prontezza a fatti ed episodi rilevabili nella vita del paese, così ho dovuto accontentarmi di questa forma semplice, per potere portare qui l'eco del disgusto che ha prodotto il nuovo attacco rivolto nel Veneto al regolare funzionamento delle cooperative agrarie. Nel Veneto il fisco dimostra una sete tormentosa che lo fa tormentare con acri insistenze le varie cooperative agrarie. Questa sete, alcuni mesi or sono, ha tentato di saziarla nel latte, cercando di colpire con ingiuste tassazioni le umili e benefiche latterie agordine le quali si industriano di mettere in maggior valore, colla lavorazione in comune, il reddito della pastorizia, gli

scarsi guadagni di quelle popolazioni. Fronteggiato da una energica reazione di proteste popolari, e ridotto a più savio agire da opportune misure del compianto ministro Massimini... (*Oh! oh!*)... dico compianto poichè egli non può per ora venire tra noi come tutti desidereremmo, condannato a una dolorosa inattività, anzi colgo questa occasione per mandargli un saluto ed augurargli prossima, completa guarigione, perchè egli possa tornare qui ad esplicare la opera sua a beneficio del paese. (*Approvazioni*).

Dicevo, dunque, che in seguito alle proteste popolari, il fisco ha dovuto cambiare sistema e le latterie sono state lasciate in pace.

Ma oggi il fisco tenta saziare la sua sete nel vino colla tassazione delle cantine sociali, fra cui cito quella di Lendinara (e questo è un fatto specifico, onorevole sottosegretario), la quale, si noti bene, è una vera e propria cooperativa di produzione in cui proprietari e conduttori si mettono insieme per lavorare in società le uve delle loro povere vigne.

Ora là non v'è affatto un ente intermediario il quale lucri, in maniera da creare un reddito distinto e tassabile; ma si hanno piccoli agricoltori che lavorano in comune esclusivamente le uve a loro appartenenti.

Ora cito quest'episodio, ma potrei portare qua una serie numerosa di fatti da presentare al Governo ed al sottosegretario di Stato per le finanze. È realmente un sistema che tende ad esorbitare per spirito di soverchio fiscalismo contro gli istituti della cooperazione.

In qualche altro punto sono le Unioni rurali che vengono colpite, questi aggregati preziosi di agricoltori che costituiscono altrettanti centri d'azione per il miglioramento della nostra agricoltura.

I contadini, indotti da una buona propaganda di idee e di esempi, si decidono a sperimentare la concimazione razionale, si mettono insieme per acquistare le materie fertilizzanti di qualità più sicura e a miglior mercato, costituiscono le Unioni rurali per gli acquisti collettivi; ed ecco che il fisco dà loro addosso, quasi ch'è queste unioni di agricoltori costituiscono un ente intermediario che fa speculazione e ritrae un luero proprio.

Altrove sono le Casse rurali, questi modesti ma efficacissimi istituti di assistenza economica, che sorgono a fornire il credito acile, pronto e a buon mercato; ed ecco

che sono colpite con la tassazione degli interessi passivi dovuti ai depositanti, mentre sono società in nome collettivo e quindi a rigor di legge dovrebbero essere esonerate, e vengono anche colpite sul deposito delle eccedenze presso le banche cooperative centrali cui fanno capo.

Altrove ancora sono le cooperative di produzione di lavoro le quali ripartiscono, a titolo di supplemento di mercede, una quota degli utiti: ed ecco che il fisco dà loro addosso, tassando anche questo salario complementare ch'esse corrispondono.

PRESIDENTE. Concluda, onorevole Mauri.

MAURI. Vengo alla conclusione, onorevole Presidente. E concludo notando che non solo vi sono eccessi da parte degli agenti, ma che nella stessa Commissione centrale delle imposte, come nel caso rilevato da me in questa interrogazione e dal collega Ottavi, si vengono a stabilire principi che sconvolgono assolutamente le norme più ovvie ed elementari che reggono l'economia della cooperazione; ed è quindi opportuno che il Governo studi la cosa e prenda l'iniziativa di un complesso di provvedimenti legislativi che abbiano a regolare la materia in modo stabile e non equivoco.

Infatti a che cosa vale lo stanziare nel bilancio di agricoltura 15 mila lire a vantaggio delle cooperative; a che cosa vale spingere innanzi con opera alacre la buona propaganda delle cattedre ambulanti di agricoltura; a che cosa vale creare o favorire cattedre ambulanti di previdenza; a che cosa vale fare delle leggine, come quella del luglio 1904, per promuovere la fondazione di cantine sociali, se poi si verifica questo fatto che gli enti cooperativi, i quali sorgono per l'azione volonterosa di pochi intraprendenti, abbiano lo spauracchio continuo di essere soffocati da questa persecuzione fiscale che li costringe all'anemia?

È dunque tempo di provvedere. La democrazia dei campi, che lavora faticosamente per assurgere ad un grado di elevazione nella vita economica e nella vita civile del paese, se è stata fin qui e continua pur troppo ad essere tanto negletta nella applicazione dei benefici positivi di leggi tutelatrici, non dev'essere per lo meno perseguitata da questo ostruzionismo fiscale.

È questo un semplice dovere di giustizia, tanto più da osservarsi di fronte agli istituti della cooperazione i quali, con la bandiera gloriosa dell' « uno per tutti e tutti per uno », mirano a preparare col progresso

sociale del popolo un migliore avvenire per la patria. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ma presentino delle interpellanze! È impossibile continuare questo sistema nelle interrogazioni.

L'onorevole Ottavi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

OTTAVI. Se non ho mal compreso la risposta che mi ha favorito l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze, la distinzione sarebbe questa: allorchè si uniscono degli speculatori per comperare prodotti originari e trarne lucro costituendo una cooperativa, allora si deve applicare l'imposta di ricchezza mobile; invece allorchè si uniscono dei proprietari per lavorare unicamente le uve e i vini dei propri fondi, questa loro unione va esente, perchè il reddito deve considerarsi unicamente agrario.

Se l'onorevole sottosegretario di Stato ha detto questo, io non ho altro da aggiungere e mi dichiaro soddisfatto: porterò anzi la buona notizia non solo alle cantine sociali del Veneto, ma anche alla cantina sociale di Montanara nel Mantovano ed a quella di Carrù nel Piemonte le quali a me avevano portato le loro doglianze.

COTTAFI, *sottosegretario di Stato per le finanze.* No, no, ha male inteso.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Jatta per dichiarare se s'è soddisfatto.

(*Non è presente*).

S'intende che l'onorevole Jatta rinuncia alla sua interrogazione.

Segue la interrogazione dell'onorevole Scaglione al ministro di agricoltura, industria e commercio, « per sapere quale è la ragione per cui si ritarda l'impianto dei campi dimostrativi in Calabria stabiliti dalla legge su quella regione: se il ritardo dipende dagli insufficienti stanziamenti previsti dalla legge stessa e quali provvedimenti egli crede di adottare ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio.

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio.* L'onorevole interrogante ha bene indovinato il motivo del ritardo da lui rilevato. La legge sulla Calabria vuole che in ogni circondario sia istituito un podere dimostrativo di non meno di 10 ettari, ma ha concesso per l'acquisto di tutti i terreni occorrenti, in complesso, la somma di lire 120,000.

Quando si discusse la legge, la detta

somma fu dichiarata più che sufficiente da eminenti deputati calabresi. Ma sta in fatto che fin ad oggi il Ministero non è riuscito a concordare l'acquisto neanche di un solo podere, perchè i prezzi richiesti dai proprietari sono eccessivi. Per citare un esempio, a Nicastro per un campo di 10 ettari, un proprietario ci ha chiesto 60,000 lire, la metà del fondo stanziato in bilancio per tutti i campi dimostrativi della Calabria. (*Ooh! Ooh!*)

Certo il fondo accordato dalla legge è insufficiente perchè in Calabria la terra costa molto più di quello che si crede. Ma non conviene cedere subito, nè costituire precedenti, che comprometterebbero la questione e renderebbero insufficienti i fondi anche se venissero aumentati. Converrà proseguire pazientemente nelle trattative già avviate in tutti i circondari, e stringere accordi quando saremo sicuri di avere i terreni a giusto prezzo.

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

SCAGLIONE. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle notizie che mi ha cortesemente fornite e che del resto erano già a mia conoscenza, perchè nel mio circondario mi sono adoperato per trovare il terreno adatto ad un campo sperimentale.

L'onorevole sottosegretario di Stato deve però sapere che i terreni in Calabria hanno subito un aumento. Va pure notato che la maggior parte dei terreni nella provincia di Reggio Calabria, quella di cui io mi occupo, sono alberati; mentre sono pochi quelli non alberati, e questi pochi si trovano in territori inaccessibili, e non sono quindi adatti per stabilirvi un campo sperimentale.

Certo, con 13 mila lire, somma che la legge ha messo a disposizione per l'acquisto di ogni campo, secondo un calcolo che ho fatto, nella provincia di Reggio Calabria non si possono acquistare 10 ettari di terreno, estensione prescritta dalla legge per ogni campo.

La somma di lire 60 mila che ella, onorevole sottosegretario di Stato, ha citato come richiesta in Nicastro, è esorbitante, ma certamente si richiede una somma che vada dalle 25 alle 30 mila lire.

D'altra parte l'onorevole sottosegretario di Stato sa che mi sono adoperato anche perchè qualche ente concorresse nella spesa che è necessaria per l'istituzione di questi campi sperimentali; e v'è una deliberazione del comune di Gerace Marina, trasmessa al

Ministero, con la quale si offre un tenue concorso nella spesa.

Ma i comuni della Calabria sono oberati di spese e non è giusto che ne sostengano altre. Quando il prezzo si crede alto si ricorra all'espropriazione del terreno, espropriazione consentita dalla legge.

Concludo dichiarandomi mediocrementemente soddisfatto della risposta del sottosegretario di Stato; e mi auguro che l'onorevole ministro di agricoltura e commercio si persuada come se la somma stanziata a questo scopo non verrà aumentata, la legge per la Calabria, anche in questa parte, come in altre, sia destinata a restare lettera morta; del che quelle popolazioni si dorranno, e giustamente.

Vegga perciò che non dobbiamo tornar presto sull'argomento anche con una interpellanza. Ma affinché questo non abbia luogo, mi auguro che il Governo, alla ripresa dei lavori parlamentari, vorrà presentare una proposta di legge per aumentare i fondi stanziati per l'acquisto dei terreni da destinare a campi sperimentali.

PRESIDENTE. Sono così trascorsi i quaranta minuti destinati alle interrogazioni.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Abignente, Fani e Filì-Astolfone a recarsi alla tribuna per presentare tre relazioni.

ABIGNENTE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per l'esercizio finanziario 1907-1908.

FANI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Prelevazione di lire 14,900 dal fondo di riserva delle spese impreviste dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione del Fondo pel culto, per l'esercizio finanziario 1907-908, per maggiore spesa di retribuzione al personale straordinario.

FILÌ-ASTOLFONE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Disposizioni sul personale del casellario centrale penale presso il Ministero di grazia e giustizia e dei culti.

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Votazioni segrete.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: **Votazione segreta dei seguenti disegni di legge che sono stati approvati stamane per alzata e seduta:**

1° 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;

2° Tassa comunale sulla pietra pomice nell'isola di Lipari;

3° Abolizione del lavoro notturno nell'industria del pane.

Si faccia la chiama.

MORANDO, segretario, fa la chiama.

Seguito della discussione sul disegno di legge: Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi.

PRESIDENTE. Lasceremo le urne aperte e procederemo nell'ordine del giorno, il quale reca il seguito della discussione del disegno di legge: Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi.

La discussione generale è stata chiusa. Ora spetta di parlare all'onorevole relatore.

CHIMIRRI, relatore. Onorevoli colleghi, per correr miglior acqua alzo le vele, sperando che questo importantissimo disegno di legge, rimasto incagliato per qualche giorno, tocchi presto la riva. La difesa fattane con due brillanti discorsi dall'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi e da parecchi oratori, gli onorevoli Teso, Capece-Minutolo, Celesia, Pantano, Carboni-Boj, Chimienti ed altri, abbrevia ed agevola il mio compito. Mi limiterò a difendere l'opera della Commissione parlamentare, contro le critiche che ci vennero fatte più *intra muros che extra* per parte degli onorevoli Nitti ed Orlando che parlarono a nome della minoranza.

I due valorosi campioni, che rappresentano la scienza e la pratica alleate insieme, fortunatamente preferirono di combattere in ordine sparso, non avendo di comune neppure il punto di mira, e il terreno di combattimento.

L'onorevole Orlando Salvatore, uomo di grande competenza in questa materia, professa l'opinione più disparata. Il suo ideale è di lasciare alla marina libera la navigazione di cabotaggio e le linee del

Mediterraneo, e concentrare tutti gli sforzi, che il bilancio consente, per sovvenire le linee transatlantiche allo scopo di intensificare i nostri traffici, e conquistare nuovi mercati promettenti.

Alla realizzazione di codesto ideale occorrerebbe una marina mercantile florida e potente.

Orbene, l'onorevole Orlando ci ha tolto questa illusione ricordando poche cifre non certo confortanti.

La nostra marina mercantile possiede appena 147 piroscafi, che abbiano età minore di 20 anni con la capacità di mezzo milione di tonnellate. È possibile che questa marina, lasciata a sè stessa e senza aiuti, continui a servire gl'importanti interessi che le sono affidati?

La nostra marina mercantile è anemica; nè si vedono spuntare ancora le energie che dovranno vivificarla.

In questo stato di cose, la mancanza delle sovvenzioni esporrebbe la nostra marina a sicura sconfitta, incalzata com'è, a destra e a manca, da potenti marine largamente sovvenzionate, lasciando campo libero alla concorrenza straniera che ci insidia anche nel commercio di cabotaggio.

Provi l'onorevole Orlando a formulare in una proposta concreta il suo pensiero, e vedrà levarsi contro come un uomo solo tutti quei deputati, che fanno a gara per strappare una linea sovvenzionata o magari un approdo, e non hanno torto.

Quando furono costruite le ferrovie lungo le coste del Tirreno e del Jonio si soppressero in quei paraggi gli approdi della marina sovvenzionata.

Si credeva che la ferrovia bastasse a tutto e non vi fosse bisogno del mare. Noi ricordiamo le tristi conseguenze che ai commerci del Mezzogiorno vennero dalla soppressione di quegli approdi.

L'onorevole Nitti, in apparenza più mite, è assai più radicale dell'onorevole Orlando. Egli vuole e non vuole le sovvenzioni, ne fa piuttosto una questione di misura: si diano le sovvenzioni, egli disse, ma nei limiti del l'indispensabile.

E fin qui si potrebbe andare d'accordo; ma la Commissione è ben lungi dall'associarsi all'atroce proposito di amputare il disegno di legge, votando soltanto l'esercizio di Stato e rimandando il resto alle calende greche.

Se questo disegno di legge avesse il sentimento e la virtù vocale del pruno della selva dantesca, ove pena Pier delle Vigne,

alla proposta dell'onorevole Nitti risponderebbe:

... crudel perchè mi scerpi?

L'onorevole Nitti, che è loico perfetto, preferisce qualche volta abusare del paradosso, e riveste con una patina di pessimismo certe concezioni geniali, che per essere attuate richiedono fede viva nell'avvenire e nella energia economica del nostro paese.

Seguendo questa naturale inclinazione del suo umore critico, l'onorevole Nitti lamenta che l'Italia abbia troppe coste e troppi porti, e trova in questo uno degli ostacoli maggiori per gareggiare con le marine straniere.

Per contentare l'onorevole Nitti noi dovremo correggere la configurazione geografica del nostro paese, raccorciandola: l'Italia dovrebbe rinunciare a ciò, che fu da secoli il ponte di passaggio della migrazione dei popoli dall'oriente all'occidente; dovrebbero sparire dalla faccia del mondo alcuni di quei porti da cui muovevano le flotte delle nostre gloriose repubbliche alla conquista del mare al grido di San Giorgio e di San Marco, i cui ricordi ci fanno ancora battere il cuore, e sono lo sprone più potente per sospingere gli Italiani a cercare, come i loro padri, gloria e ricchezza sul mare. (*Approvazioni*).

Parecchi oratori dissero che il presente disegno di legge è incompleto ed inorganico, se si confronta con quello della Commissione reale.

Chi così ragiona dimentica che il mandato della Commissione reale era molto più ampio, dovendo essa studiare tutto il problema complesso dei rapporti fra lo Stato e la marina mercantile.

Ecco perchè nei quattro volumi, che riassumono l'inchiesta sui servizi marittimi, si contengono i germi di quattro disegni di legge: uno per le convenzioni, un altro per i premi, un terzo per gli arsenali, e da ultimo la proposta di volgere a profitto della nostra marina le correnti lucrose dell'emigrazione.

Il Governo riconobbe la connessione tra questi quattro disegni di legge, ma non ha potuto presentarli contemporaneamente al nostro esame, non per volontà, ma per necessità di cose.

Ricorderete che la Commissione reale ha avuto bisogno di quattro anni per completare il suo ponderoso lavoro, che la pregevole relazione dell'onorevole Pantano vide la luce.

alla fine di dicembre 1905, e che la legge imponeva al Governo di presentare entro marzo del 1906 il disegno di legge per le convenzioni.

Se la presentazione degli altri progetti era consigliata da ragioni di utilità, per le convenzioni vi era una necessità contrattuale impellente. Le vecchie convenzioni venivano a scadenza, e bisognava provvedere senza indugio alle nuove.

Vuolsi perciò dar lode all'onorevole Alfredo Baccelli, che in meno di due mesi compì il faticoso lavoro e presentò alla Camera il 5 aprile del 1906 il disegno di legge che ora discutiamo.

Il disegno di legge era appena passato alla Commissione parlamentare, che sopravvenne la crisi. E allora il nuovo ministro delle poste, pure accettando il progetto dei suoi predecessori, chiese tempo per studiarlo e occorrendo modificarlo. Le modificazioni vennero e non furono poche. Non è una pagina di emendamenti, ma un volume, e parecchi sostanziali, sicchè la Commissione trovò dinanzi a sè non uno, ma due progetti da studiare.

La Commissione poteva completarli, migliorarli e questo fece; ma non sconvolgerne o mutarne le basi. Non era lecito a noi sostituire alle sovvenzioni, che sono il sistema tradizionale, il sistema ancora adottato da tutte le potenze marittime, uno di quelli espedienti, siano pure ingegnosi, che venivano suggeriti dalla minoranza. L'onorevole Nitti ci rimprovera di ripetere vecchi errori e vecchi metodi. Il rimprovero è ingiusto ed infondato, perocchè il nuovo disegno per le convenzioni marittime non solo non rispecchia l'antico, ma contiene novità che a taluno parvero arditissime; e prima fra queste e forse la più importante è la proposta di affidare all'esercizio di Stato delle ferrovie le linee tra la Sicilia, la Sardegna e il continente.

Contro l'esercizio di Stato, accolto sulle prime con una certa diffidenza, ed ora con gran favore qui dentro e nel paese, aprì il fuoco l'onorevole Giuseppe Majorana, e nessuno aveva poscia fiutato: ma il giorno dopo si vide entrare in linea l'esercito di riserva. L'onorevole Di Stefano con un discorso agrodolce, e poscia la tempestosa eloquenza dell'onorevole Marinuzzi, minacciarono per un momento di calarlo a picco.

Io non devo intrattenere soverchiamente la Camera per confutare le obiezioni di indole tecnica messe innanzi dall'onorevole Di Stefano. Egli parlò della turbina e della

sua applicazione ai piroscafi come chi ne ha inteso discorrere vagamente da lontano. Veramente egli si fa forte dei lumi di non so quale capitano mercantile; ma veramente la guida non mi sembra molto sicura o per lo meno gli ha fatto prendere lucciole per lanterne!

Come si può asserire sul serio che la sostituzione della turbina all'elica non rappresenti un grande progresso e un enorme vantaggio nei viaggi marittimi?

Finora sviluppare 15 o 18 miglia di velocità pareva il *non plus ultra*. Oggi si costruiscono piroscafi a turbine che possono sviluppare fino a 28 nodi.

BETTOLO. 35...

CHIMIRRI, *relatore*. ...35 nodi, mi soggiunge l'onorevole Bettolo, e non è detta l'ultima parola.

Preparando le basi delle nuove convenzioni, che dureranno venti anni, poteva la vostra Giunta, nel disciplinare l'esercizio di Stato, prescindere da questo meraviglioso trovato e non usufruirne per migliorare le comunicazioni con le maggiori delle nostre isole?

DI STEFANO. .. Ma io non ho impugnato la turbina!.. assolutamente!..

CHIMIRRI, *relatore*. Attualmente i vapori che fanno la traversata da Palermo a Napoli navigano con la velocità di 15 miglia all'ora.

Col nuovo materiale nautico, da noi proposto si ottiene una velocità di 20 miglia all'ora...

DI STEFANO. E noi l'accettiamo!..

CHIMIRRI, *relatore*. E allora, perchè avete fatto tutta questa carica a fondo?..

DI STEFANO. Ma no; è la stazzatura di questi vapori!..

CHIMIRRI, *relatore*. Ma anche rispetto alla stazzatura i vapori che fanno attualmente la linea Napoli-Palermo hanno un tonnellaggio di 1650 tonnellate: le nuove convenzioni sostituiscono vapori di 2200 tonnellate.

Dove ha appreso l'onorevole di Stefano che un vapore di 1650 tonnellate ha una stazzatura maggiore di un vapore di 2200?

È vero che le macchine a turbina prendono in basso molto posto; ma per compenso può darsi maggiore sviluppo alle sovrastrutture; nè si dimentichi che questi vapori sono più per passeggeri che per merci.

Per queste vi sarà la capacità di 200 tonnellate; cioè per piccoli colli, per i prodotti agricoli e per le primizie, che la Sicilia fornisce al continente.

Dunque, via!... Confessatelo! tanto per la bontà del materiale quanto per la velocità miglioriamo l'esercizio di questa linea. Si aggiunga che pel caso in cui vi sia molto spazio per le cabine noi abbiamo fatto un voto: che le cabine di prima classe si distinguano in cabine di lusso e in cabine ordinarie, di maniera che queste navi, che debbono essere come una prosecuzione delle ferrovie verso la Sicilia, abbiano anch'esse i loro Sleeping cars.

Vi è una qualità di passeggeri, specie stranieri, i quali amano nei viaggi di mare la rapidità e il conforto, e vi sono di quelli che per vanità preferiscono i posti meglio quotati.

Noi dobbiamo solleticare questa vanità per rendere meno costoso l'esercizio di Stato.

Dunque: maggior portata, maggior celerità, lusso per chi lo vuole; e l'onorevole Di Stefano bandisce la crociata contro l'esercizio di Stato!

Ma non basta. Tanto l'onorevole Di Stefano, quanto l'onorevole Marinuzzi suppongono che noi facciamo l'esercizio di Stato soltanto per Palermo. La verità è che noi organizziamo l'esercizio di Stato nell'interesse generale del paese, nell'interesse della Sardegna, di tutta la Sicilia e anche di Palermo.

Come si giustificano le loro critiche al confronto delle lodi, che ci vengono da tutti gli altri deputati della Sicilia e della Sardegna? Vogliono essi che noi sacrifichiamo ad un solo interesse tutti gli altri interessi presi insieme?

Affidando alle ferrovie di Stato l'esercizio della linea di comunicazione con le isole non intendiamo di fare un dono infausto a Palermo, ma si adempie un dovere verso la Sicilia e verso la Sardegna. Se il mare che fa la fortuna e l'incanto delle nostre isole le tiene materialmente staccate dal continente della madre patria, è nostro dovere di stringere sempre più i vincoli morali ed economici fra le varie parti del Regno.

Noi, che abbiamo dato a tutti i centri del continente linee ferroviarie celerissime per abbreviare il cammino, potevamo negare alla Sicilia e alla Sardegna comunicazioni celeri? Era un atto di doverosa giustizia.

MARINUZZI. Senza porti!

CHIMIRRI, *relatore*. I porti non ve li possiamo fare nè io, nè questo progetto; rivolgetevi al ministro dei lavori pubblici.

Non è lecito affermare che, facendo il vantaggio della Sicilia intera, si danneggi Pa-

lermo. Sebbene non siciliano, io amo la Sicilia quanto i migliori dei suoi figli. Ebbene, senza essere sollecita d'alcuno, la Commissione, che esaminò questo disegno di legge, all'articolo secondo scrisse la seguente riserva: « Per i vapori delle linee di esercizio di Stato tanto di Messina, quanto di Palermo, sarà porto di armamento Palermo ».

Dunque l'esercizio di Stato non toglie nulla a Palermo.

Eranvi, è vero, alcuni interessi particolari, che sembravano minacciati dalle nuove convenzioni, e ben fecero i rappresentanti di Palermo a chiedere che fossero salvaguardati.

Il primo di questi interessi concerne il personale della Navigazione generale addetto ai piroscafi che esercitano le linee fra la Sicilia e il continente. Governo e Commissione furono lietissimi di dare, nei limiti del possibile, ai reclami del personale la debita soddisfazione. Esso sarà assunto dall'esercizio di Stato, purchè risponda alle condizioni di capacità, da stabilirsi col regolamento.

Ma vi era un interesse assai più rilevante, rappresentato da quel gruppo di interessi, che si sono andati formando intorno al compartimento marittimo: cioè gente di mare, operai, cantieri, industrie varie, che danno da vivere a migliaia di famiglie, ed era giusto che Palermo si preoccupasse della conseguenza possibile dell'abolizione del compartimento.

Se i due egregi oratori si fossero limitati a dire: fate in maniera che il compartimento di Palermo non dispaia, avrebbero detto cosa giusta.

Quando presero la parola sapevano, o non sapevano, che Governo e Commissione avevano aggruppato le linee, in modo che il compartimento di Palermo fosse salvo? che anzi con l'accennato aggruppamento avrà un tonnellaggio, uguale al tonnellaggio di Genova; e si lagnano! Il porto di Napoli non aveva nulla e gli assegniamo 40 mila tonnellate.

Venezia ne avrà 57,000 e Livorno vi guadagna la sua quota.

Vedete che non abbiamo trascurato nessun interesse. Garantiti gli interessi particolari del personale e delle industrie, che vivono intorno al compartimento, messo al sicuro il compartimento di Palermo, le difficoltà sollevate dileguano come nebbia al vento.

Non so se avrò convertito l'onorevole Di Stefano (*Interruzione del deputato Di Stefano*); se non vi sono riuscito, credo di

aver dimostrato fino all'evidenza che la vostra opposizione non ha ragione di essere.

Bisogna anche pensare che l'esercizio di Stato mira anche più in alto. Noi dovevamo mettere lo Stato in condizione di difendersi contro i possibili concorrenti. Questo disegno di legge adotta per le concessioni un sistema tutto differente dal passato. Non presenta alla Camera convenzioni già fatte con le società *A*, *B* o *C*, ma un progetto di capitolato in base al quale verranno fatte le concessioni. La gara verrà dopo. Avete udito che gli accordi tra i gruppi varii di interessati che si supponevano, oggi sono una realtà. Il *trust* c'è. Dovevamo noi mettere il Governo in condizione di contrattare con piena libertà coi futuri concessionari; dovevamo tutelare gl'interessi del paese e del tesoro. L'esercizio di Stato parve a noi l'istrumento più adatto per raggiungere questo scopo, perchè, avendo con esso provveduto ai servizi indispensabili, il Governo avrà le mani libere nel trattare la concessione delle linee sovvenzionate.

Ma quest'arma deve essere efficace e non una spada di legno, come la vorrebbe l'onorevole Di Stefano con la sua proposta di lasciare al Governo la facoltà di attuare o no, a suo libito, l'esercizio di Stato.

I reclami, le lagnanze degli interessati contro le vecchie convenzioni, i difetti messi in luce dall'esperienza e rilevati dalle Camere di commercio, da' consessi competenti, non riguardavano il sistema delle sovvenzioni; ma tutti chiedevano che fosse fatto obbligo alle Società di esercitare le linee sovvenzionate con piroscafi moderni, di maggiore portata e velocità, chiedevano un più efficace controllo, e, soprattutto, ribassi di tariffe e servizi cumulativi.

Una delle maggiori difficoltà di questo disegno di legge veniva dal contrasto fra gl'interessi generali, che domandano linee celeri e dirette, e gl'interessi locali invocanti frequenze e molteplicità di approdi, spesso in rade, ove non possono accostare i vapori di una certa portata.

Questo contrasto è nella natura delle cose e noi non potevamo tagliarlo con la spada. Abbiamo cercato di conciliare gli opposti interessi con un altro provvedimento, che non è un errore vecchio, non un sistema vecchio, ma un'altra delle preziose novità di questo disegno di legge: il servizio di concentramento. Noi istituivamo un servizio di battelli raccogli-

tori, di capacità moderata, che possano approdare da per tutto.

Questo servizio congiunge i grandi e i piccoli porti, raccoglie la merce e la concentra nei porti di spedizione, senza aggravio di spesa, senza pagare trasbordi, di maniera che le piccole località sono messe in condizione di eguaglianza coi porti principali.

In questo servizio si dà la preferenza alle merci per l'esportazione, ma, se avanza spazio, sarà usufruito dal traffico di cabotaggio.

È un provvedimento che pare l'uovo di Colombo, èppure fino ad oggi nessuno ci aveva pensato!

Sulle prime pochi ne avevano visto ed apprezzati i benefici, ma quando cominciarono ad apprezzarne i vantaggi, molti si levarono a reclamarlo, gridando: date anche a noi! (*Si ride*).

E così abbiamo concesso questo servizio anche alla Sicilia meridionale, che non l'aveva nel progetto.

Una voce a sinistra. Ci sono altri emendamenti.

CHIMIRRI, *relatore.* Certamente. Credete che abbiamo le orecchie turate o il cuore di macigno? (*Si ride*).

Tutte le proposte che vennero fatte dai colleghi, che ci parvero plausibili e fondate, vennero accolte dalla Commissione e dal Governo e troveranno posto in questo disegno di legge. Quando si vedrà l'ultima edizione, io credo che alle lamentanze seguirà un coro di lodi. (*Bravo! — Ilarità*).

Vi anticiperò qualche primizia per assaporarla. (*Si ride*).

Comincio dai maggiori porti per venire ai piccoli, e vedrete che non abbiamo dimenticato nessun legittimo interesse.

Napoli vedrà aumentare i suoi approdi da 2,106 a 2,693, Palermo da 850 a 925, Venezia da 192 a 514. (*Commenti*).

Genova naturalmente è il *caput mundi*; tutto comincia e tutto finisce là. (*Si ride*).

Napoli avrà gli approdi di tutte le linee indicate nel nuovo testo coi numeri: 29, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 39, 40 e 41. (*Interruzione*). Mi pare che basti.

Suggeritemene altre!

Mentre si giova Napoli, abbiamo avvantaggiato Venezia senza nuocere a Genova. (*Commenti*).

I desiderî sono infiniti. Quando leggerete quello che abbiamo concesso, se non siete soddisfatti, bisognerà dire che siete incontentabili. (*Si ride*).

Intratteniamoci di Venezia. Fu nostro

avviso che un paese marinaro come l'Italia, uno Stato giovane, non poteva trascurare, in un contratto che dura vent'anni, i rapporti diretti con l'Estremo Oriente, ed abbiamo vigorosamente insistito ed ottenuto dal Governo una linea diretta sino alla Cina e al Giappone, che era un antico desiderio rimasto finora insoddisfatto, a causa della grossa spesa che essa richiede.

Avremmo dato prova di scarsa previdenza, trascurando di rivolgere fin da ora la nostra attività commerciale verso quei paesi ove si appunta e si orienta tutta la politica degli altri Stati. La linea fu ammessa con partenza da Venezia.

Osservò Genova che, pur mantenendosi questa partenza da Venezia, non era giusto che fosse menomato un suo diritto quasi secolare; e noi abbiamo riconosciuto questo diritto storico di Genova, ed il Governo ha acconsentito, aumentando di 200,000 lire la sovvenzione. Ecco in che modo abbiamo giovato a Venezia senza nuocere a Genova.

Ma v'era un'altra plaga d'Italia dimenticata completamente, perchè è naturale che tutti fissino gli occhi agli astri più luminosi; alle piccole stelle nessuno bada.

Genova col suo splendore oscura la Liguria; tutto il mondo crede che, contenta Genova, tutta la Liguria è soddisfatta. (*Interruzioni — Si ride*).

Abbiamo creduto che a quella parte della Liguria si dovessero assicurare comode comunicazioni con Marsiglia e Nizza e soprattutto con la Sardegna, con la quale ha traffici attivissimi; ed abbiamo cominciato col concedere alla Liguria il servizio di concentramento con i battelli raccoglitori; e poi con le linee 14 e 16 San Remo venne collegata da una parte con Nizza e con Marsiglia e dall'altra con Porto Maurizio—Oneglia—Porto Torres e ritorno. (*Commenti*).

E le isole? Ad esse, cinte come sono dal liquido elemento, fu assegnata una vera cintura di approdi. Non parlo della Sicilia; guardate una delle carte rettificate: la Sicilia è baciata ed abbracciata da tutte le linee e tutti i vapori vi approdano.

La Sicilia orientale volle fruire anche della linea di Stato; e noi da Reggio a Messina l'abbiamo spinta a Catania, a Riposto e Siracusa. (*Interruzioni*).

Sento una voce che dice: quattrini ci vogliono! Ma certo, le nozze non si fanno coi fichi secchi. (*Si ride*).

La Sicilia orientale era ben servita, mentre l'occidentale aveva difetto di servizi marittimi e il disegno di legge riempie le lacune.

Le piccole isole dei nostri arcipelaghi erano state sempre obliate; nessuno vi badava, pochi deputati se ne interessavano e scarsissimi erano gli interessi locali; parlo di quegli interessi che fanno la voce grossa.

Ebbene, noi abbiamo provveduto innanzi tutto all'isola dell'Elba, che raccoglie tante simpatie, tante speranze e che sta tanto a cuore all'onorevole Cassuto. Il servizio circolare istituito intorno all'isola prediletta sarà la sua corona. (*Interruzioni — Commenti — Approvazioni*).

E così l'arcipelago toscano ha avuto migliorate le sue comunicazioni e così pure le isole d'Ischia, Procida, Casamicciola nel golfo di Napoli. (*Interruzioni — Commenti*).

Come? Vi abbiamo dato di più e non siete contenti? Se sono strenne, accettatele e distribuitele ai vostri elettori. (*Si ride*).

L'amico onorevole Lucifero, con parole melate, e per me cortesi, si è doluto che la Commissione ha perduto un po' di vista le coste delle Calabrie.

Ringrazio l'onorevole Lucifero di avermi dato occasione di dimostrare come anche la nostra Calabria (*Commenti*) non è stata da me dimenticata, naturalmente per quanto era compatibile con i miei doveri e con l'ufficio che mi era stato affidato. Che vuol di più la Calabria? Se il servizio di raccoglimento giova al Mezzogiorno, giova principalmente alla Calabria.

Con la legge sulla Calabria feci votare la spesa per costruire banchine di approdo in tutte le plaghe accessibili; con questo disegno di legge essa avrà 52 viaggi all'anno e 52 approdi in parecchie delle piccole rade che finora aveano visto appena qualche barca peschereccia. (*Interruzioni*).

Reggio godrà del servizio di Stato, e con Reggio la Calabria; Villa San Giovanni ha avuto anche il servizio di raccoglimento.

Alla marina di Catanzaro saranno aumentati gli approdi.

Una voce. E Cotrone?

CHIMIRRI, *relatore*. Cotrone ha oggi 104 approdi, ne avrà 208.

PRESIDENTE. Insomma, tutti hanno le buone feste. (*ilarità*).

Voci. L'albero di Natale.

CHIMIRRI, *relatore*. Ed il Natale sia di buon augurio pel nostro paese, pel rifiorimento dei suoi traffici e della sua marina.

La vera strenna che noi diamo ai produttori e ai commercianti italiani, è il ribasso della tariffa e il servizio cumulativo.

Il disegno di legge, per render possibile

il servizio cumulativo, ha fatto una tariffa distinta in quattro classi, quante sono le classi della tariffa ferroviaria: la 1ª e la 2ª comprendono gli oggetti di valore e quelli di lusso, nella 4ª sono iscritte le merci povere e tutti i prodotti dell'agricoltura, e nella 3ª tutti gli altri prodotti che costituiscono il nucleo vero dei trasporti.

Questo disegno di legge diminuisce del 30 per cento i noli pel trasporto delle merci di valore e di lusso, e del 50 per cento i noli pel trasporto di tutte le altre merci.

Il servizio cumulativo dà un altro notevole vantaggio, perchè esso importa unico contratto di trasporto, unica polizza, sicurezza e garanzia di resa. E vi pare poco? Come vedete, non è vero che questo disegno di legge non migliori le vecchie convenzioni. Per fissare la misura delle sovvenzioni mancava al Governo e mancò a noi un elemento di calcolo essenziale.

Noi sappiamo quanto si spende per il servizio di navigazione sulle linee sovvenzionate; ma quel che le linee rendono, non lo sappiamo. Questo faceva difficile la situazione del Governo, il quale doveva così, a occhio e croce, determinare la resa presunta di ciascuna linea per misurare la sovvenzione.

Per ovviare a questo grave inconveniente, non v'erano che due mezzi. L'uno ingegnoso, suggerito dall'onorevole Bettolo: un sistema già noto e divulgato per la stampa, che per la competenza di chi l'aveva suggerito e per la genialità sua si imponeva al nostro esame. Oggi, come sapete, la sovvenzione è proporzionale al percorso: un tanto per ogni lega.

L'onorevole Bettolo propose di trasformare le sovvenzioni in premi, proporzionati alla quantità di merce italiana esportata all'estero.

La proposta è seducente, se non che ha due difetti non riferibili all'autore (intendiamo noi), bensì alla cosa. Il primo difetto è di non avere il suggello dell'esperienza e di essere contraria a quei sistemi che non solo noi, ma tutti i paesi marinari oggi adottano.

In secondo luogo, per qualche linea, l'esperimento si può fare; ma per tutte le linee, lo stesso autore della proposta non oserebbe affrontarlo. Egli fece la proposta, quattro o cinque anni fa, quando almeno si era in tempo di studiarla; ma, all'ultimo momento, alla vigilia della scadenza delle convenzioni era troppo tardi.

Quanto alla sostanza della proposta è da

notare che col contratto di sovvenzione imponiamo ai concessionari oneri certi e gravissimi, per cui il corrispettivo deve essere determinato e sicuro, non aleatorio ed incerto.

Questa è la ragione principale che rende poco pratico il sistema. Ma c'è del buono e il Governo farebbe bene a sperimentarlo.

Noi manteniamo per le linee contemplate da questa legge il sistema delle sovvenzioni, corretto, migliorato: ma siccome c'è da provvedere con legge speciale alle linee dell'Australia e del Congo, noi facciamo voti al Governo che nel concedere quelle linee si esperimenti il sistema Bettolo.

Il ministro delle poste e dei telegrafi non ha voluto aspettare la scadenza del ventennio per risolvere l'incognita, che presentano le future convenzioni ed ha escogitato un metodo ingegnoso, il metodo delle sovvenzioni decrescenti.

Notate che questo metodo non si applica che alle linee commerciali: le linee postali fanno un servizio certo e determinato: è una prestazione d'opera, quindi la sovvenzione è giusto che sia fissa.

Ma, per le linee commerciali da noi sovvenzionate all'unico intento di accrescere i nostri traffici, il provvedimento è giusto: o queste linee in dieci anni riusciranno ad aumentare questi traffici e noi continueremo a dare la sovvenzione; se no è meglio che la sovvenzione cessi e non si tengano vincolate operose energie che potranno far meglio in altro campo.

Ecco perchè il disegno di legge propone che dopo il primo decennio la sovvenzione sia scemata del 30 per cento e dopo 15 anni del 50 per cento, data facoltà all'assuntore, se non gli conviene, di disdire due anni prima il contratto.

Il provvedimento così disciplinato, è provvido, e non lede gli interessi di nessuno.

BETTOLO. Ma nessuno lo accetterà.

CHIMIRRI, *relatore*. Si dice che nessuno lo accetterà; vedremo! *Si licet magna componere parvis*, io ricordo che un patrizio, famoso per la sua avarizia, nei conti del cuoco cancellava ogni volta il fegato per la gatta, facendo questo ragionamento: o la gatta prende i topi, e non ha bisogno del fegato, o non li prende, e allora la gatta è inutile. Il paragone è un po' volgare, ma è quel che noi facciamo coi concessionari. La sovvenzione è mezzo e non fine. Se la linea sovvenzionata, dopo dieci anni, non raggiunge lo scopo di attivare i traffici, val-

meglio farne a meno e risparmiare i danari. Questi saranno dati a quelle linee che nel decennio si dimostreranno più degne della sovvenzione.

Si osserva che nel capitolato sonovi condizioni troppo onerose; difficilmente avrete delle offerte e le gare andranno deserte. Onorevoli colleghi, noi non possiamo lottare contro la realtà e fare il paese diverso da quello che è.

In Italia, in contratti di simile natura, per evitare sospetti e maldicenze non c'è che un mezzo solo: le aste, ed è questo il sistema che vige.

Fu citato l'esempio della Germania che dava a Bismarck dei milioni, ma sotto questo punto i paesi latini non sono da compararsi alla Germania, nè i Bismarck sono sempre al potere; dunque le aste sono una necessità. La condizione più gravosa, che avrebbe ostacolato la gara, è quella che consente al Governo il diritto di ripartire le linee non aggiudicate fra gli aggiudicatari delle linee, e se questi non le accettano il Governo potrebbe annullare le aste. Questo era troppo e il Governo accetta di eliminare codesta clausola.

Onorevoli colleghi, io mi affretto alla fine e conforto il mio discorso citando un dato statistico di una certa importanza.

Coloro, che credono inutile le sovvenzioni per le linee interne e le vogliono concentrate sulle linee transatlantiche, dovrebbero badare a questo: che secondo l'ultima statistica nei cantieri italiani si sono impostati soltanto otto vapori con un tonnellaggio maggiore di ottomila tonnellate: quattro di questi vapori sono già varati, quattro, con portata di novemila tonnellate, saranno varati nell'anno venturo.

Questi otto vapori, i soli che furono costruiti in Italia di così alto tonnellaggio, sapete a quali linee sono destinati? Alle linee transatlantiche. L'esperienza dunque dimostra che quando vi sono linee e mercati che danno largo profitto alla navigazione, questa non ha bisogno di sussidi, essa trova i danari, fabbrica le grandi navi e fa il suo tornaconto.

Il sussidio è indispensabile per i servizi lungo le coste e nel bacino del Mediterraneo, ove non trova alla marina mercantile anemica alimento sufficiente e abbisognerà di sussidi fino a tanto che non sia altrimenti rinfancata.

Facciamo voti che esca presto di minore età ed acquisti giovanile vigore; ma fino a quando i capitali italiani non si decideranno a rivolgersi verso la marina mercan-

tile, finchè, o con nuovi provvedimenti, o con l'aiuto dell'emigrazione, non l'avremo rinsanguato, le sovvenzioni si impongono.

Continuando nel sistema delle sovvenzioni, ci siamo studiati di controllarlo, di modificarlo, e abbiamo migliorato tutti i servizi tanto all'interno quanto nelle linee oltre Suez ed oltre Gibilterra. La vostra Commissione ha la coscienza di aver lavorato onestamente, con grande amore e soprattutto con grande equanimità. Direte voi se l'opera nostra merita plauso: noi vi abbiamo messo tutta l'anima nostra, procurando di dare migliore assetto e sviluppo alle comunicazioni marittime, con soddisfazione dei generali e dei particolari interessi. Ma, sia qualunque il giudizio sull'opera nostra, ci rinfranca e conforta la coscienza di averla compiuta con criteri rigidamente obbiettivi, con elevatezza d'intenti.

Coloro che non sono favorevoli a questo disegno di legge dovrebbero unirsi a noi per domandarne la sollecita approvazione, altrimenti saremmo obbligati ad andare di proroga in proroga e quindi di continuare in peggio un sistema di cui tutti si lamentano.

Indugiando, impediremmo ancora per molti anni i benefici che questo disegno di legge promette, e questo non solo sarà un danno per noi, ma sarà un beneficio per la marina straniera, che profitterà dei nostri indugi, delle nostre incertezze, per impossessarsi dei traffici.

L'onorevole Nitti concludeva augurando che da questa discussione noi si esca purgati dai pregiudizi e ci si possa avviare per la via della verità. Ed io mi unisco a questo augurio, a patto che la smania di mutar rotta e il luccichio d'ingannevoli miraggi non ci conduca a naufragare fra le sirti dell'utopia. (*Vive approvazioni — Mol-tissimi deputati si congratulano con l'oratore*).

Presentazione di una relazione.

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

TEDESCO. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: *Approvazione della convenzione 1° giugno 1907 per la liquidazione della gestione della rete Sicula al 30 giugno 1905.*

Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione. Invito i segretari a procedere alla numerazione dei voti.

— (I segretari numerano i voti).

Si riprende la discussione sulle convenzioni marittime.

PRESIDENTE. Passeremo agli ordini del giorno.

Primo è quello dell'onorevole Carnazza, del quale do lettura:

« La Camera invita il Governo a presentare opportuni provvedimenti, onde assicurare un rapido e regolare collegamento tra i porti della Sicilia e quelli del Nord di Europa, dell'America del Nord e dell'Australia.

« Carnazza, Di Rudinì Antonio, Finocchiaro-Aprile, Marinuzzi, Aguglia, Dell'Arenella, Masi, Majorana Giuseppe, Di Sant'Onofrio, De Michele-Ferrantelli, Pasqualino-Vassallo, Arigò, Rossi Enrico, Di Scalea, Rizza Evangelista, Libertini Pasquale, Rizzone, Di Lorenzo, Di Stefano Giuseppe, Libertini Gesualdo, Miliani, Rossi Enrico ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Onorevole Carnazza, ha facoltà di parlare per svolgere il suo ordine del giorno.

CARNAZZA. Onorevoli colleghi. L'amplicissima discussione che è stata fatta di questo disegno di legge m'impedisce di fare un discorso.

Però, delegato dai miei colleghi firmatari dell'ordine del giorno a svolgerlo, io dirò le ragioni che determinano il mio voto a favore del disegno di legge, dirò le ragioni per le quali abbiamo creduto di formulare il nostro desiderio in un ordine del giorno invece che in un emendamento.

La Camera ha inteso, per la concorde affermazione di quanti hanno parlato in ogni senso, quale sia lo stato di inferiorità della nostra marina di fronte a quella di altre nazioni concorrenti.

La Camera ha inteso altresì, dalla dimo-

strazione eloquentemente fattane dall'onorevole Orlando e dall'onorevole Nitti, come una delle cause, certo non la più grave né la sola, ma una delle cause di questa inferiorità sia da ricercare precisamente nel sistema delle sovvenzioni, e più che nel sistema delle sovvenzioni, io direi, nella forma come le sovvenzioni sono date.

Noi abbiamo inteso, non da oggi ma fin da quando fu istituita una Commissione d'inchiesta per la marina mercantile, che fu vivamente censurato questo sistema delle sovvenzioni.

E una censura ancora più grave ne fu fatta in un discorso pronunziato con tanta competenza dall'onorevole Bettolo quando si discutevano le convenzioni del 1882.

E ancora il sistema venne censurato dalla Commissione reale incaricata di studiare i servizi marittimi.

Rammento che un capitolo della relazione della Commissione reale è appunto intitolato così: « Necessità di mutare il sistema fin oggi seguito ».

Ebbene, dopo tante critiche, dopo accertata la necessità di mutare il sistema che finora è stato seguito, noi veniamo a votare un progetto di sovvenzioni, il cui sistema è perfettamente quello stesso che è stato così male sperimentato pel passato.

E il sistema è perfettamente lo stesso anche nei riguardi d'una delle condizioni delle convenzioni, che ha formato oggetto di critiche vivissime: voglio dire di quello che ha riguardo alle tariffe.

La Camera ha inteso come da ogni parte sia stata censurata la possibilità data alle compagnie sovvenzionate di distrarre o di accelerare le correnti del traffico, mediante variazioni di tariffa.

Diceva l'onorevole Pantano, relatore tanto autorevole della Commissione reale, che l'unico scopo a cui dovesse tendere lo Stato nel dare le sovvenzioni, era quello di avere in mano le tariffe, in modo da poter imporre alle società sovvenzionate delle condizioni tali da favorire e regolare il traffico, non di danneggiarlo.

L'onorevole Celesia ha presentato un emendamento per chiedere che la tariffa sia da considerarsi unica nei rapporti di tutti i porti di una linea e nei rapporti dei diversi porti fra di loro; ma a me pare che questo sistema e l'affermazione dell'onorevole Pantano non risolvono il problema di togliere alle Compagnie sovvenzionate quel mezzo con cui hanno fino ad oggi potuto mantenere un monopolio di fatto, cioè di

ribassare i prezzi, di ribassare i noli, in un determinato momento, in modo da fugare la concorrenza, per rialzarli in misura esorbitante quando la concorrenza sia stata vinta.

Ora, se si esamina il capitolato che fa parte del disegno di legge che è sottoposto all'approvazione della Camera, si vedrà come un piccolo tentativo sia stato fatto per togliere questa possibilità alle società sovvenzionate, ma è talmente poca cosa, che ognuno vede come non possa avere effetto.

La revisione delle tariffe, che l'onorevole Pantano e la Commissione reale proponevano avesse luogo ordinariamente ogni sei mesi, è stata portata nel progetto di legge a due anni. È vero che il disegno contempla anche la possibilità di una revisione straordinaria, ma tanto la revisione ordinaria quanto quella straordinaria dipendono da certi criteri e da certi concetti espressamente indicati nel disegno di legge; sicché non sarà possibile avvalersi di quest'arma per far sì che le società sovvenzionate non tornino ad essere le monopolizzatrici del servizio marittimo.

Questo argomento che non credo dover svolgere in quest'ora alla Camera e gli altri sui quali è stata fatta tanta larga discussione, dovrebbero indurre me a votare contro il disegno di legge. Io dichiaro invece che voterò a favore del disegno di legge; mi corre quindi l'obbligo di dir le ragioni per cui, malgrado questi inconvenienti del disegno di legge, malgrado che esso non rispecchi in tutto le mie idee, io credo di dovere dare il mio voto favorevole.

Innanzi tutto il progetto assicura un notevole miglioramento dei servizi per talune regioni che avevano urgente ed assoluto bisogno di questo miglioramento. Indipendentemente da ogni altra questione, poichè questo disegno di legge, questo miglioramento ci assicura, ciò mi dà l'obbligo di votare in favore.

In secondo luogo non credo che il cambio dall'uno all'altro sistema debba e possa essere fatto per salti, e che vada invece fatto per gradi. Quando è stato criticato il sistema delle sovvenzioni quale è attualmente accettato dal disegno di legge, l'onorevole ministro prima, e l'onorevole relatore della Commissione poi, ci hanno detto che questo è il sistema tradizionale d'Italia, che è stato seguito perfino dal conte di Cavour; ma a me non pare, a dir vero, che questa affermazione della tradizione sia un

argomento a favore del disegno di legge. Se noi vediamo appunto che questa tradizione ha contribuito a rendere la nostra marina inferiore a quella di tutte le altre nazioni, è bene che noi mutiamo questa tradizione e non la perpetuiamo.

Ma se è vero che il sistema è tradizionale, e che per tanti anni l'abbiamo seguito, è vero altresì che non possiamo cambiarlo da un giorno all'altro. Ed io vedo in quel principio della sovvenzione decrescente introdotto nel disegno di legge, io vedo in questo principio una tendenza alla modificazione del sistema attuale, tendenza che approvo e che mi fa votare pel disegno di legge.

PRESIDENTE. Senta, onorevole Carnazza, debbo farla avvertita che ella svolge un ordine del giorno specifico; favorisca quindi di non entrare nei criteri generali.

CARNAZZA. Perdoni, onorevole signor Presidente: come ella vede, da una parte non abuso della pazienza della Camera e dall'altra, se ella mi avesse fatto parlare due minuti ancora, avrebbe udito come tutto quello che ho detto finora non è altro che il modo di svolgere il mio ordine del giorno. Perocchè io dicevo...

PRESIDENTE. Io l'ho avvertita... e gentilmente!...

CARNAZZA. La ringrazio del suo avvertimento e della forma gentile colla quale ha creduto di farlo; ed è perciò che mi giustifico.

Io dicevo, onorevoli colleghi, che quel sistema delle sovvenzioni decrescenti era precisamente un indizio della volontà di modificare il sistema precedente. E appunto perchè in questa volontà di modificare il sistema si perseverasse, io ho presentato un ordine del giorno e non un emendamento.

Imperocchè appunto, la raccomandazione che noi facciamo all'onorevole ministro di voler dare opportuni provvedimenti per quelle linee indicate nel mio ordine del giorno, ha lo scopo di far sì che a queste linee si provveda, non coll'attuale sistema delle sovvenzioni, ma con un sistema diverso. Vede ora, onorevole Presidente, che quando le ho fatto la critica del sistema delle sovvenzioni fisse, io non facevo altro se non avviarmi allo svolgimento del mio ordine del giorno.

Ora, noi abbiamo inteso dire una cosa che, dichiaro, ha prodotta in me la più grande soddisfazione: l'onorevole ministro ha detto che egli aveva studiato con amore il siste-

ma di sovvenzioni che è stato ideato e proposto dal nostro onorevole collega ammiraglio Bettolo.

Effettivamente, l'uno e l'altro di questi sistemi io credo che si completino a vicenda, ma io non discuterò questi sistemi, e non li discuterò perchè intesi dall'onorevole ministro che, con la sua competenza, l'onorevole Bettolo aveva migliorato, perfezionato il sistema da lui ideato e che ha precisamente questo obiettivo, di sovvenzionare la marina in tanto, in quanto essa serva ad agevolare la nostra produzione; di sovvenzionare la marina in tanto, in quanto essa costituisca un mezzo di far penetrare nei mercati esteri e lontani i prodotti delle nostre regioni.

Questo è il punto, questo è il concetto fondamentale del sistema di sovvenzioni adottato in Germania e che è radicalmente diverso dal nostro.

Questo è il principio a cui si informa il sistema proposto dall'onorevole Bettolo. Quando l'onorevole ministro mi dice che egli ha studiato e che si propone di studiare questo sistema con i perfezionamenti che l'onorevole Bettolo ha creduto di suggerire o per lo meno crederà di suggerire, io allora domando all'onorevole ministro che questo sistema sia appunto il designato e si faccia con esso un esperimento su quelle tali linee del Nord dell'Europa, dell'Australia, dell'America del Nord, le quali son fatte per quei prodotti esuberanti da mandare in lontane regioni in modo da conquistare dei mercati che finora, per il deficiente sistema delle sovvenzioni che noi abbiamo, non ci è stato dato di conquistare.

E se questo concetto è comune a tutte quante le linee (ed io l'ho raccomandato nel mio ordine del giorno all'onorevole ministro) consentirà la Camera che di esse io dica qualche parola, anche perchè riguardo a qualcuna di esse ho sentito fare delle obiezioni che non mi sembrano in verità abbastanza fondate.

La linea che noi abbiamo, come una raccomandazione al ministro, proposto, e che serve a collegare rapidamente e periodicamente i porti della Sicilia (mentre l'onorevole Chimirri nel suo ordine del giorno parlava in genere dei porti del Mezzogiorno) coi porti del Nord dell'Europa, ha una storia, imperocchè l'onorevole ministro rammenta come la Commissione reale dei servizi marittimi, dopo il parere favorevole di quasi tutte le Camere di commercio della Sicilia, abbia proposto precisamente l'isti-

tuzione di questa linea. Quella proposta io non avrei accettato, perchè si proponeva di sovvenzionarla così come le altre linee sovvenzionate.

E, ripeto, io credo che il sistema sia erroneo. Ma la Commissione reale aveva inteso la necessità di questo collegamento tra i porti della Sicilia e i porti del nord di Europa. Quando la Camera saprà, come certamente il ministro e il relatore non ignorano, che attualmente la Sicilia è sottoposta ad una condizione di vero e proprio monopolio, che è esercitato da una società straniera, si persuaderà come da una parte il profitto della linea sia dimostrato dal fatto che la linea è esercitata, e dall'altra come la necessità della sovvenzione è dimostrata dal fatto di togliere questo monopolio, che arreca danno gravissimo a tutta la nostra produzione. Attualmente vi è una linea, esercitata da una compagnia tedesca, periodica, che riunisce tutti i porti della Sicilia e va ad Amburgo e Brema. Ebbene, noi siamo obbligati a sopportare qualunque pretesa di noli elevati, che sia affacciata da questa compagnia tedesca, perchè nessuno ha mai creduto di farle concorrenza. Noi ci troviamo in questa condizione: che i nostri prodotti, o non possono assolutamente concorrere sui mercati stranieri con quelli delle altre nazioni, o debbono essere assoggettati al pagamento di un nolo, così elevato, che rende loro quasi impossibile la concorrenza. È stato detto che questo genere di merci prenderà la via di terra. Si è parlato di treni celeri, raccoglitori, che debbono percorrere tutta la Penisola e portare sui mercati del nord i prodotti primaticci del sud.

Si è detta cosa che, in realtà, non si potrà mai verificare, perchè l'onorevole ministro sa bene che da una parte, qualunque sia la riduzione delle tariffe ferroviarie, esse saranno sempre tali da rimanere superiori alle tariffe marittime, e dall'altra parte, se noi abbiamo bisogno di arrivare fino ai porti del Nord-Europa, abbiamo la Svizzera, la Germania e l'Austria che ci faranno guerra di tariffe, appunto per impedire questa invasione dei nostri prodotti sui loro territori, e, per conseguenza, se anche si dovesse arrivare ad una diminuzione delle tariffe ferroviarie, questa sarebbe assolutamente insufficiente.

Si è detto ancora che vi sono ragioni commerciali che escludono l'utilità di questa linea, perchè si verrebbe a portare su quei mercati una quantità troppo grande

di prodotti in una volta, ciò che determinerebbe un ribasso di prezzi. Ma anche questo non è perfettamente esatto.

L'onorevole ministro sa che una grande corrente continua di trasporti vi è tra il Mezzogiorno e il Nord dell'Europa; agrumi, zolfo, mandorle, nocciuole, tutta una grande catena di traffici che non solamente non debbono essere spostati, ma debbono essere agevolati. Le navi che dovranno percorrere questa linea, non dovranno trasportare una eccessiva quantità di prodotti primaticci, che non potrebbero essere nemmeno opportunamente raccolti, ma dovranno completare il carico mediante questi prodotti, i quali potranno molto utilmente penetrare nei mercati del Nord di Europa.

Quando l'onorevole ministro richiamerà alla sua memoria i prezzi, che hanno sui mercati di Londra e di Amburgo i prodotti primaticci, che adesso vanno colà dalla Spagna, il ministro comprenderà agevolmente come sia questa una grande facilitazione, che si fa alla Sicilia ed al Mezzogiorno, e come tutto ciò, che potrà essere speso per queste sovvenzioni, sarà certamente più fruttifero di tutte le riduzioni di imposte, che sono state deliberate, e di tutte le altre agevolazioni legislative, che a quei paesi si possano dare.

Noi abbiamo bisogno soprattutto di poter sviluppare la nostra produzione, abbiamo bisogno soprattutto di poter estendere il campo, in cui la produzione potrà essere smaltita, e, quando questo avremo ottenuto, creda pure il Governo che avremo ottenuto molto di più di qualunque altro aiuto che il Governo potrà dare a quelle regioni, sotto altra forma.

Non è un emendamento che noi abbiamo fatto.

Noi riconosciamo che tutto questo ha bisogno di studio, che questo esperimento richiede del coraggio, non certamente superiore a quello che l'onorevole ministro ha dimostrato, facendo l'esperimento dell'esercizio di Stato sulle linee marittime; ma appunto perchè noi abbiamo fede nel coraggio del ministro, a lui raccomandiamo di esaminare il problema sotto tutti i suoi aspetti e di dare al problema un'equa soluzione.

Per quanto concerne le linee dell'America del Nord, è stato detto ed affermato non essere possibile regolare con un servizio periodico e costante quel fenomeno, che periodico e costante non è, della nostra emigrazione.

Certamente se si dicesse di sovvenzionare e di stabilire una linea periodica, la quale dovesse servire esclusivamente per l'emigrazione, si direbbe bene che i due fenomeni sono fra loro incompatibili, e che conseguentemente noi non potremmo rendere periodico e costante un fenomeno che per sua natura tale non è. Ma, indipendentemente dall'emigrazione, la quale potrà servire a completare il carico di questi piroscafi, noi abbiamo una fitta rete di interessi commerciali che unisce l'Italia all'America del Nord, per cui un servizio ordinato e periodico non potrebbe che avvantaggiare la corrente di traffico che oggi si è manifestata e dare nuovo sviluppo ai nostri commerci.

Per ciò che riguarda la linea dell'Australia, non credo di dover ancora intrattenere la Camera, poichè la necessità di spingere la nostra produzione fino su quei lontani mercati è stata riconosciuta da tutti gli oratori che si sono intrattenuti della presente legge, dal Ministero e dalla Commissione, che hanno, nella legge stessa, incluso un articolo nel quale si accenna alle provvidenze legislative dirette a facilitare lo sbocco dei nostri prodotti su quei mercati.

Accennerò soltanto ad una condizione di fatto attualmente esistente, i cui dati mi sono stati forniti dagli onorevoli rappresentanti della città di Messina, i colleghi Orioles e Arigò, per effetto della quale si verifica questo fenomeno, che, la Camera me lo consentirà, è abbastanza strano.

Il Governo sovvenziona una Compagnia inglese, la quale fa servizio tra Napoli e i porti dell'Australia. Ebbene, questa Compagnia, la quale è costretta a passare per lo stretto di Messina, per fare i suoi viaggi, non ferma in nessuno dei porti della Sicilia, dimodochè è necessario, per noi, di spedire i nostri prodotti a Napoli, per mandarli in Australia. Ora, se c'è già un servizio sovvenzionato dallo Stato, è concepibile che non si dia a questa Compagnia l'obbligo di fermare nei porti della Sicilia?

Come vede l'onorevole ministro, anche su questo noi non facciamo proposte concrete, perchè riconosciamo che tuttociò ha bisogno di studi e di ponderazione e non crediamo che si possa così leggermente inserire in un disegno di legge così complesso come questo un emendamento di questo genere.

Ma noi raccomandiamo vivamente il nostro ordine del giorno all'onorevole mini-

stro, sicuri che egli, animato come è (e come è dimostrato anche per la lieta novella che ci ha dato il relatore Chimirri dell'accettazione dei nostri emendamenti) dal desiderio di agevolare le condizioni della Sicilia, persuaso come è che il miglior modo di migliorare le condizioni della Sicilia e del Mezzogiorno è unicamente quello di accrescerne la produzione, e per far ciò non vi è altro modo che facilitarne il consumo, vorrà, insieme alla Commissione, accettarlo. In ogni caso noi raccomandiamo vivamente il nostro ordine del giorno alla benevolenza della Camera. (*Vive approvazioni — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

PRESIDENTE. L'onorevole Colajanni ha presentato il seguente ordine del giorno: « La Camera invita il Governo ad applicare alle altre isole del Regno il principio dell'esercizio di Stato ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*E' appoggiato.*)

Ha facoltà di svolgerlo, onorevole Colajanni.

COLAJANNI. Mi ero proposto di fare alcune osservazioni d'indole generale nella discussione che si è chiusa l'altro ieri, ma l'ora tarda, che mi costrinse a rinunciare alla parola, naturalmente me lo impedì. Questa sera mi limiterò a fare semplici raccomandazioni con, dirò così, una chiusa insieme.

Il mio ordine del giorno, ammiratore come sono da antico tempo dell'esercizio di Stato, mira a far sì che l'esercizio di Stato per tutte le isole secondarie non sia soltanto una facoltà, ma sia addirittura un obbligo fino da oggi.

Le comunicazioni con le isole Eolie, il servizio del golfo di Napoli e delle isole della Toscana hanno bisogno di essere molto migliorati, nè più nè meno di quello della Sicilia e della Sardegna.

Il servizio, per esempio, del golfo di Napoli, che serve a tanta parte degli stranieri in alcuni momenti, è assolutamente indecente.

Capisco che a questo si provvede già con molti miglioramenti dal disegno di legge, ma io vorrei che decisamente si venisse all'esercizio di Stato per le isole minori, come si farà per la Sicilia e la Sardegna.

Accennato alla mia predilezione antichissima per l'esercizio di Stato, io mi permetto di rivolgere all'onorevole ministro

alcune raccomandazioni nella speranza che egli vorrà accoglierle benevolmente.

Comincio con quella della proporzione tra i vari cantieri nelle costruzioni navali. Questa proporzione, che è stata rispettata nell'esercizio di Stato delle ferrovie, mi auguro che si voglia anche rispettare nell'esercizio di Stato delle linee marittime.

Tocco un punto di cui si occupa l'articolo 84 della legge, ed è quello che intende provvedere alla vecchiaia e alle pensioni del personale marittimo. Ricordiamo in questa Camera, quelli che siamo un po' più vecchi, la Convenzione del 1893, quando ci si lesse una lettera addizionale al contratto, con la quale si stabiliva il formale impegno di provvedere alle pensioni per i marinai. E questo articolo e questa lettera addizionale, che allora noi garantimmo che aveva valore contrattuale, non venne rispettata che in un modo indiretto e molto limitato solamente negli ultimi tempi.

Ora vorrei che, più che con l'articolo 84 quale è presentemente formulato, a questo bisogno si provvedesse in modo più organico e più risoluto, in quanto che i marinai sono una categoria di persone che hanno diritto veramente a tutta la nostra benevolenza e a tutto il nostro interessamento, ed io spero che questo interessamento non verrà meno da parte del ministro.

Voglio toccare ancora un'altra gravissima questione, quella del comando delle navi, che dovrebbe essere affidato esclusivamente agli ufficiali della marina da guerra. Io non sono assolutamente d'accordo sul principio in modo reciso, come è stato formulato nel disegno di legge.

Certamente ieri avete sentito con quale rettitudine e sincerità io posso parlare degli ufficiali della marina da guerra. Io non sono affatto un avversario della medesima. Ricordo anzi che un ministro della marina chiuse un suo discorso rammentando le mie parole: navi! navi! navi!

Dunque, a parte qualsiasi preconcetto che io possa avere contro gli ufficiali della marina da guerra, io richiamo l'attenzione del ministro e della Camera sulla condizione che verrebbe fatta a tutta la nostra marina mercantile, a tutti quei giovani che studiano in un altro campo, ma che potrebbero in dati momenti essere elemento ausiliario alla stessa marina da guerra.

Io vorrei quindi che a questo articolo si facesse qualche temperamento e si modificasse radicalmente il concetto del medesimo.

E giacchè sono a parlare della marina da guerra, io voglio rilevare una obiezione che mi pare sia stata fatta dall'amico e collega onorevole Marinuzzi, vale a dire sulla facilità degli scioperi con l'esercizio di Stato.

A me pare che questo degli scioperi con l'esercizio di Stato, nel modo come è stato presentato, sia stato un concetto completamente sbagliato; perchè se c'è un modo d'impedire lo sciopero, è appunto quello di applicare l'esercizio di Stato; perchè l'esercizio di Stato farà sì che in dati momenti, legittimamente, senza ricorrere a sotterfugi ed a mezzi eccezionali, si potrà sostituire al personale in sciopero il personale della marina da guerra; ed allora nessuno potrà dire che i soldati ed i marinai vanno a fare la concorrenza ai lavoratori in sciopero.

Quindi io credo che, sotto questo punto di vista, noi non abbiamo menomamente da temere con l'esercizio di Stato; che anzi l'esercizio di Stato sia una vera garanzia per la durata e la continuità del servizio.

Contro il mio solito vi voglio dare una buona notizia, non certo dell'importanza di quelle date dall'onorevole Chimirri; voglio dirvi che ho finito il mio discorso.

Però prima di concludere consentitemi una breve dichiarazione.

L'onorevole Nitti e diversi altri oratori hanno già accennato vagamente ed in modo indeterminato, quasi se si parlasse di una nebulosa, del *trust* che si sarebbe stabilito tra varie società di navigazione; ma tutti sappiamo che non si tratta di una nebulosa, ma di un astro già bello e completo, e di un astro che ha un centro di diffusione e di attrazione maggiore di quello che potrebbe parere qualora lo si ritenesse limitato alle semplici linee di navigazione. Dico che è un astro molto più largo e completo, inquantochè di questo *trust* si sa che verrebbero a far parte anche delle società siderurgiche, che hanno un'alta importanza e molta attinenza con tutti i servizi marittimi.

Credo però che i precedenti oratori non abbiano rilevata un'altra circostanza, che si riferisce a questo *trust*. Io non sono addentro alle condizioni delle varie società di navigazione, e quindi non posso dire quali siano state le regioni intime e gli scopi futuri che abbiano consigliata la formazione del *trust*; forse per talune di esse saranno state le condizioni di disagio a consigliarlo e per altre potranno essere state le linee

grandiose dell'avvenire. Certo è però che lo Stato deve sorvegliare, anche per una circostanza che è molto importante, e sulla quale forse si dovrà ritornare allorchando si parlerà sulla legge di circolazione che ci ha presentata il ministro del tesoro.

Noi sappiamo che mentre qui tutti abbiamo fatto degli inni ora retorici ed ora sinceri alla marina italiana, alla marina essenzialmente nazionale, c'è un punto interrogativo molto grave sul quale dobbiamo ritornare ogni volta che discutiamo; e il punto grave è questo: che il centro vero del *trust* che si è formato non rappresenta un centro autonomo e autoctono dell'Italia. Non ho bisogno di fare il nome degli istituti ai quali alludo, perchè questi nomi corrono sulle bocche di tutti; ma nel momento attuale di crisi monetaria per l'appunto noi dobbiamo sorvegliare questi istituti che hanno il nome italiano, ma che hanno i direttori stranieri e che raccolgono i rivoli del nostro risparmio. Ma il nostro risparmio credo che non serva più, nei momenti attuali di crisi europea, ad avvantaggiare il nostro commercio, ma che vada incanalato altrove.

Ho dato il mio modesto grido d'allarme alle persone più competenti di me; spetta al ministro di saper tenere conto di questo *trust* che è incardinato intorno ad una società i cui direttori ed i cui fini non sono italiani, ma sono essenzialmente stranieri. Non ho altro da dire. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'ultimo ordine del giorno è dell'onorevole Cao-Pinna ed altri colleghi. Dico ultimo: perchè gli altri due, quelli degli onorevoli Fiamberti ed Orioles, essendo stati presentati quando i loro autori non erano iscritti a parlare nella discussione generale, non possono essere svolti.

Leggo quest'ordine del giorno:

« La Camera delibera che il trasporto dei piccoli colli in servizio cumulativo, venga eseguito con unica polizza di spedizione, da qualunque stazione di partenza marittima o terrestre fino a quella di arrivo, applicando la tariffa differenziale alla distanza reale che intercede fra i due punti di partenza e di resa della merce, sia per mare che per terra.

Cao-Pinna, Pinna, Campus-Serra,
Castoldi, Abozzi ».

Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

L'onorevole Cao-Pinna ha facoltà di svolgerlo.

CAO-PINNA. Nell'ultima seduta rinunziai a svolgere il mio ordine del giorno; quindi oggi non è più il momento di un discorso, e mi limito ad una semplice raccomandazione.

Il ministro sa, perchè conosce le condizioni del commercio della Sardegna, quale importanza abbia per noi il mio ordine del giorno; il quale può dirsi che concerne tutto il movimento dell'isola: perchè, senza le condizioni che io affermo, il nostro movimento sarà sempre inceppato. Da più anni ho insistito pel servizio cumulativo fra la Sardegna e tutti i porti italiani; ma disgraziatamente questi servizi cumulativi non si poterono ottenere, a causa delle diverse società che avevano diverse convenzioni con lo Stato. Ora che nel disegno di legge si è stabilita la statizzazione delle linee col movimento dell'isola di Sardegna, credo che non possa sorgere dubbio sulla necessità di questo servizio cumulativo. E ricorderò all'onorevole ministro che, anche quando si parlò delle convenzioni ferroviarie, io, e nella Commissione stessa e nella Camera, feci nota la necessità che, per l'isola, si facesse la questione delle distanze differenziali, appunto nei trasporti delle merci. Se non applicate la tariffa differenziale per le distanze, conglobando le due distese, marittima e terrestre, pel movimento di trasporto, è inutile che voi vogliate ottenere uno sviluppo commerciale nell'isola di Sardegna.

Questi sono i due punti principali che interessano il movimento isolano.

Quindi, ricordando che l'onorevole Pantano si fermò, nel suo splendido discorso, appunto su questa questione, e che l'onorevole Nitti ne fece anche egli una speciale mozione appunto pei piccoli colli e pei servizi a distanza differenziale, mi riservo, negli articoli, se mai, a fare qualche osservazione, e sono persuaso che il ministro vorrà accogliere il mio ordine del giorno, se non integralmente come l'ho proposto, almeno come raccomandazione. (*Approvazioni*):

Risultamento della votazione segreta.

PRESIDENTE. Proclamo il risultamento della votazione segreta che è stata fatta poco fa sui seguenti disegni e proposte di legge:

« Modificazioni all'organico degli ufficiali 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 »:

Votanti	277
Maggioranza	139
Voti favorevoli	246
Voti contrari	31

(*La Camera approva*).

« Tassa comunale sulla pietra pomice nell'isola di Lipari »:

Votanti	276
Maggioranza	139
Voti favorevoli	254
Voti contrari	22

(*La Camera approva*).

« Abolizione del lavoro notturno nell'industria della panificazione »:

Votanti	277
Maggioranza	139
Voti favorevoli	227
Voti contrari	50

(*La Camera approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Abignente — Abozzi — Agnesi — Aguglia — Albasini — Albertini — Albicini — Alessio Giovanni — Alessio Giulio — Angiolini — Antolisei — Aprile — Arigò — Aroldi — Artom — Astengo — Aubry.

Badaloni — Ballarini — Basetti — Battaglieri — Benaglio — Bertesi — Bertetti — Bettolo — Bianchi Emilio — Bianchi Leonardo — Bianchini — Bissolati — Bizzozero — Bolognese — Bonicelli — Borsarelli — Boselli — Botteri — Bovi — Brizzolesi — Buccelli.

Calissano — Callaini — Calleri — Calvi Gaetano — Calvi Giusto — Camerini — Campi-Numa — Cantarano — Cao-Pinna — Capece-Minutolo — Caputi — Carboni-Boj — Carnazza — Casciani — Cassuto — Castiglioni — Castoldi — Cavagnari — Cellesia — Cerulli — Cesaroni — Chiapusso — Chiesa — Chimienti — Chimirri — Ciaroso — Ciccarone — Cimorelli — Cirmeni — Cocuzza — Colajanni — Compans — Cornaggia — Cornalba — Cortese — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Credaro — Curioni — Curreno.

Da Como — D'Alì — D'Alife — Daneo — De Amicis — De Bellis — De Felice-Giuffrida — De Gennaro — Del Balzo — Dell'Acqua — Dell'Arenella — De Luca Ippolito Onorio — De Luca Paolo Anania

— De Nobili — De Riseis — De Seta — De Stefani Carlo — Di Cambiano — Di Rudidì Antonio — Di Saluzzo — Di Sant'Onofrio — Di Scalea — Di Stefano Giuseppe — Di Trabia — Donati.

Fabri — Faelli — Falcioni — Falconi Gaetano — Falconi Nicola — Falletti — Fani — Fasce — Felissent — Fera — Ferraris Carlo — Ferri Giacomo — Fili Astolfone — Finocchiaro-Aprile — Fradeletto — Francica-Nava — Furnari.

Galletti — Galli — Gallina Giacinto — Gallini Carlo — Gallino Natale — Gatti — Gattorno — Gavazzi — Giaccone — Giardina — Giordano Apostoli — Giovagnoli — Giovanelli — Girardi — Giuliani — Graffagni — Greppi — Guarracino — Guastavino — Guerci — Guerritore — Guicciardini.

Jatta.

Larizza — Leali — Leone — Libertini Gesualdo — Loero — Lucca — Lucchini — Luciani — Lucifero Alfonso — Lucifero Alfredo — Luzzatti Luigi — Luzzatto Riccardo.

Majorana Giuseppe — Malcangi — Manfredi — Manna — Mantovani — Maraini Clemente — Marazzi — Maresca — Margaria — Marinuzzi — Mariotti — Marsengo-Bastia — Marzotto — Masciantonio — Masi — Masini — Materi — Matteucci — Mauri — Mazziotti — Mazzitelli — Meardi — Medici — Mercè — Meritani — Mezzanotte — Miliani — Mira — Montagna — Montauti — Montemartini — Morando — Morgari — Morpurgo — Moschini.

Negri de Salvi — Nuvoloni.

Odorico — Orioles — Orlando Salvatore — Orsini-Baroni — Ottavi.

Pala — Pandolfini — Paniè — Pansini — Pantano — Papadopoli — Pellicchi — Pennati — Pilacci — Pinchia — Pinna — Pipitone — Placido — Pompilj — Pozzato — Pozzo Marco.

Queirolo.

Raineri — Rampoldi — Rasponi — Ravaschieri — Reggio — Riccio Vincenzo — Ridola — Rienzi — Rizzone — Rocco — Rochira — Romussi — Rondani — Rosadi — Roselli — Rossi Gaetano — Rossi Luigi — Rota Attilio — Rota Francesco — Rovasenda — Rummo — Ruspoli.

Sanarelli — Santamaria — Santoliquido — Scaglione — Seano — Scaramella-Manetti — Schanzer — Scoreciarini-Coppola — Sesia — Sichel — Sili — Solimbergo — Solinas-Apostoli — Sonnino — Sormani — Soulier — Squitti — Strigari.

Tanari — Tasca — Tecchio — Tedesco — Teso — Testasecca — Tizzoni — Torrigiani — Treves — Turati — Turbiglio. Umani.

Valentino — Valeri — Valli Eugenio — Vendramini — Venezia — Visocchi. Wollemborg.

Zabeo — Zaccagnino — Zerboglio.

Sono in congedo:

Avellone.

Bernini.

Costa Andrea — Cuzzi.

D'Aronco.

Falasci — Farinet Francesco.

Ginori-Conti — Giunti.

Majorana Angelo — Malvezzi — Melli — Mirabelli.

Ronchetti.

Torlonia Leopoldo.

Vicini.

Sono ammalati:

Arnaboldi.

Bonacossa — Bottacchi.

Carugati.

De Marinis.

Farinet Alfonso — Fortunati Alfredo — Fracassi.

Margheri — Molmenti.

Suardi.

Si riprende la discussione sulle convenzioni marittime.

PRESIDENTE. Essendo stati svolti tutti gli ordini del giorno, do facoltà di parlare all'onorevole ministro delle poste e telegrafi, perchè dichiari quale esso intenda di accettare.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Non posso seguire l'onorevole Carnazza nelle considerazioni che egli ha fatto sul sistema delle sovvenzioni, che ha criticate, e su altri sistemi che potrebbero adottarsi per incoraggiare la marina mercantile, perchè con ciò si rientrerebbe nella discussione generale.

Ma dirò brevemente il mio pensiero sugli ordini del giorno presentati.

Fra quelli che raccomandano una linea regolare di collegamento fra i porti della Sicilia e del Mezzogiorno e il Nord-Europa, ne è stato presentato uno anche dall'onorevole Chimienti.

Ora nel mio discorso del giorno 13 io ebbi già occasione di accennare che questa questione non era sfuggita all'attenzione del Governo, che la Commissione reale dei ser-

vizi marittimi aveva proposto questa linea, ma in forma dubitativa, in quanto che alla stessa Commissione reale erano apparse le difficoltà da superare ed aveva il dubbio se non si potesse meglio provvedere ai trasporti dei prodotti primaticci del Mezzogiorno di Italia al Nord di Europa con mezzi ferroviari e con riduzioni di tariffe.

L'onorevole Carnazza ha detto che non si potrà mai, con le riduzioni ferroviarie, raggiungere questo scopo: ma su questo punto la Commissione reale si è mantenuta nel dubbio e noi d'altra parte abbiamo creduto che una linea ogni due settimane soltanto, una linea la quale deve fare un lungo percorso per arrivare ai porti di Brema, di Amburgo e di Londra, non fosse abbastanza efficace per lo scopo che si vuol raggiungere.

Noi abbiamo creduto che gettare periodicamente su quei mercati una grandissima quantità di prodotti potesse deprezzare la merce.

Oggi l'onorevole Carnazza ha risposto a questo mio argomento dicendo che le navi della linea proposta potranno servire anche ad altri traffici e che soltanto una parte dello spazio dovrà essere riservata ai prodotti primaticci: ma io temo che se si facesse in questo modo, per altro verso potrebbe fallire lo scopo, perchè allora queste linee non avrebbero più quella destinazione speciale alla quale si vuole che servano.

Ad ogni modo io ripeto quello che già dissi, e cioè che il Governo non si rifiuta affatto di studiare questa importantissima questione, ma non potrei oggi accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Carnazza, se non come raccomandazione, in quanto riguarda la linea del Nord-Europa. Ed accetto come raccomandazione quest'ordine del giorno, anche per la linea dell'Australia.

Abbiamo già una disposizione del disegno di legge che dice che con legge speciale si provvederà a questa linea. Io credo che è precisamente in quell'occasione che si potrà meglio studiare se sia possibile di dare un principio di attuazione pratica al sistema patrocinato così autorevolmente dall'onorevole Bettòlo.

Non posso invece accettare, neppure come raccomandazione prossima, l'ordine del giorno per quello che riguarda le linee dell'America del Nord, perchè, come già ebbi occasione di dire, noi siamo d'avviso che non debbano essere sovvenzionate linee sulle quali il traffico è già molto denso ed alle quali provvede la marina libera.

Ciò si connette col concetto che noi abbiamo delle sovvenzioni: noi crediamo che le sovvenzioni sieno giustificate solo in quanto veramente non possa provvedere la marina libera. Queste sono linee di emigrazione, alle quali la marina libera provvede ampiamente; quindi noi non crediamo opportuno in un tempo prossimo sovvenzionare una linea di questo genere.

Vengo agli altri ordini del giorno, molto brevemente. Sono stati presentati ordini del giorno dagli onorevoli Teso, Zaccagnino, Miliani, Chimienti, Celesia ed altri che raccomandano al Governo di riordinare e riunire sotto unica direzione i vari servizi attinenti alla marina mercantile.

Io non starò a ripetere quello che dissi alla Camera su questo argomento: è un argomento grave, difficile, complesso, il quale richiede molto studio, poichè si tratta di riordinare la competenza di ben cinque Ministeri. Quindi io per questa parte dichiaro di accettare gli ordini del giorno degli onorevoli Chimienti e Celesia, i quali raccomandano di studiare l'importante argomento.

L'onorevole Chimienti dice:

« La Camera invita il Governo a studiare se sia possibile il riordinamento di tutti i servizi attinenti alla marina mercantile così da dare ad essi un'unica direzione amministrativa ed uno stesso indirizzo politico ed economico ».

E presso a poco è simile l'ordine del giorno dell'onorevole Celesia.

Quindi pregherei gli onorevoli colleghi di mettersi d'accordo per un solo ordine del giorno che accetterò.

Non potrei invece accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Capece-Minutolo, il quale sostiene la necessità di istituire un Ministero nel quale siano concentrati tutti questi servizi, perchè non si può oggi, prima che siano compiuti questi studi dire se sia necessaria la istituzione di un apposito Ministero.

Posso accettare come raccomandazione l'ordine del giorno Teso, Zaccagnino e Miliani.

Gli onorevoli Carboni-Boj e Abozzi hanno presentato un ordine del giorno col quale propongono che l'ammortizzazione del capitale di acquisto dei piroscafi destinati al servizio di Stato sia compiuta in venti anni. Io credo che il collega dei lavori pubblici non abbia difficoltà ad accettare questa modificazione.

Gli stessi onorevoli colleghi hanno presentato un ordine del giorno col quale invitano il Governo di presentare, non più tardi del 30 giugno 1908, disegni di legge pel riordinamento del credito navale e per regolare il regime dei cantieri navali ed il trasporto degli emigranti.

Io li pregherei di non insistere in questo ordine del giorno così formulato, perchè il Governo, sebbene si dia il massimo carico di questi gravi problemi ed abbia già in corso un disegno di legge che verrà presentato fra poco al Parlamento, non potrebbe accettare la prefissione di termini perentori in questa materia.

Gli stessi onorevoli colleghi propongono che il trasporto per mare sia cumulato agli effetti della tariffa differenziale con il trasporto per ferrovia. Anche qui li pregherei di non insistere nel loro ordine del giorno perchè è questione complessa, difficile, la quale è allo studio e dovrà certamente essere risolta ispirandoci a quei criteri larghi che sono nell'interesse dell'intensificazione dei traffici tra il continente e le isole.

Prego poi l'onorevole Salvia e gli altri colleghi che con lui hanno presentato un ordine del giorno di non volere insistere sul medesimo perchè esso comprende diversi argomenti su alcuni dei quali posso tuttavia dare affidamenti.

Così dirò che mentre il Governo non potrebbe accettare di rendere bigiornaliero il servizio tra Palermo e Napoli, invece accetto l'emendamento col quale si dà a Napoli l'approdo in una delle linee del primo gruppo, la linea di cabotaggio per mettere Napoli in comunicazione con gli altri porti italiani, ed accetto pure l'emendamento per cui si aumenta la celerità di viaggio fra le coste tirrene e l'Oriente creando una linea più celere Genova-Napoli-Costantinopoli, non già con la velocità di 18 miglia che era stata chiesta, ma una linea la quale per i pochi approdi che ha, può chiamarsi celere.

Per ciò che riguarda poi la questione delle tariffe, in massima mi dichiaro favorevole alla richiesta dell'onorevole Salvia il quale vuole che le tariffe dei noli siano determinate in base al percorso chilometrico e vuole eziandio che nelle stesse linee non si possano verificare disparità di tariffe che possano funzionare in certo qual modo come dazi protettori a danno o a favore dell'uno o dell'altro porto. Ma questo è un argomento del quale riparleremo quando si discuterà il capitolo.

L'onorevole Chimienti ha presentato un ordine del giorno, con cui chiede che si prendano provvedimenti che assicurino rapide comunicazioni fra Venezia e Costantinopoli con approdi ad Ancona, Brindisi, Pireo.

A questa richiesta si è provveduto con la linea ventiquattresima del gruppo sesto, e quando sarà possibile verrà accelerata questa linea passando per il canale di Corinto.

Ho già parlato dell'ordine del giorno Chimienti e di altri colleghi per quel che riguarda le linee del nord d'Europa, ecc.

L'onorevole De Felice ha presentato un ordine del giorno di questo tenore: « La Camera, convinta che alla Sicilia orientale non si sia sufficientemente provveduto, invita il Governo a presentare opportuni provvedimenti ».

Non solo non posso accettare quest'ordine del giorno, ma dico francamente che sono dolente che le buone intenzioni del Governo, le quali si sono poi concretate in fatti, non siano state apprezzate dall'onorevole De Felice: Per la Sicilia orientale con questo disegno di legge molto si è fatto, inquantochè si è data anche alla Sicilia orientale una linea di Stato: a questa linea di Stato, accogliendo gli emendamenti dei colleghi, si sono dati approdi che prima in essa non erano inseriti, il che certamente sarà di grandissimo giovamento ai traffici di quella regione. Quindi si è che non credendo di meritare il rimprovero che al Governo verrebbe rivolto con quest'ordine del giorno, mi auguro che l'onorevole collega non vorrà insistere sull'ordine del giorno medesimo.

Ho già detto nella seduta di sabato quali sono le ragioni per cui non potrei accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Di Stefano, il quale dice: « La Camera approva il disegno di legge, ed in ordine al servizio di Stato per le linee in esso previste lascia al Governo la facoltà di applicarlo se ed in quanto lo riterrà opportuno nell'interesse generale dei servizi marittimi ».

Siccome sono stato molto chiaro ed esplicito nell'espone le ragioni per le quali credo che quest'ordine del giorno non possa essere accettato, la Camera vorrà dispensarmi dal ripetermi.

L'onorevole Alfonso Lucifero col suo ordine del giorno dice: « La Camera invita il Governo a provvedere con maggiore efficacia ai servizi marittimi delle coste tirrena e ionica delle Calabrie ».

Oggi il nostro illustre relatore nel suo

poderoso discorso, occupandosi di questioni grandi e piccole, ha toccato anche questo argomento, ed ha dimostrato come si provveda ampiamente con le proposte del Governo alle coste della Calabria, sia con ben due linee di concentramento, di cui una parte da Napoli, sia poi con una delle linee del primo gruppo che precisamente lamba la costa tirrena della Calabria.

Rispondo molto brevemente alle osservazioni dell'onorevole Colajanni il quale invita il Governo ad applicare alle minori isole del Regno il principio dell'esercizio di Stato.

Mi conforta che da un collega così autorevole venga un altro appoggio per questa proposta che è stata fatta dal Governo. L'onorevole Colajanni anzi vorrebbe andare al di là delle nostre proposte, cioè vorrebbe che l'esercizio di Stato fosse esteso anche a tutte le piccole isole.

Ora, a questo proposito, non potrei per ora accettare la sua raccomandazione. Imperocchè il concetto che ha guidato il Governo nel proporre il servizio di Stato per la Sardegna e per la Sicilia, è quello dei raccordi ferroviari.

Noi abbiamo pensato che fosse importante fare quei collegamenti che rispondero al concetto dei raccordi ferroviari. Invece per quel che riguarda le piccole isole, il concetto che ci ha consigliato a proporre l'esercizio di Stato in via subordinata, cioè quando andassero deserte le aste, è un concetto diverso, ed è questo che evidentemente, quando non si potesse provvedere col sistema delle aste, è dovere dello Stato di assicurare in qualunque modo le comunicazioni delle sue isole. Ma ciò verrebbe in linea subordinata, ed io pregherei l'onorevole Colajanni di non voler oggi insistere su questo concetto.

L'onorevole Colajanni ha toccato una grave e delicata questione, quella che riguarda la Cassa pensioni del personale della Navigazione generale italiana, ed io domando il permesso alla Camera, siccome l'argomento è delicato, di dire pochissime parole in proposito.

Ricordo come la Commissione reale dei servizi marittimi, nella seduta del 1° luglio 1905 invitava il Governo ad esaminare se le Società sovvenzionate possano essere nuovamente assunte come concessionarie dei servizi sovvenzionati, se prima non abbiano già adempiuto agli obblighi per le Casse pensioni e di previdenza del personale.

Ora è noto alla Camera che, quando si

discussero le convenzioni del 1893, la questione fu anche allora sollevata, e credo lo sia stata appunto dall'onorevole Colajanni. Ed allora, poichè il contratto nulla stabiliva su questo punto, il ministro del tempo ottenne una lettera, una semplice dichiarazione, dalla Navigazione Generale, che diceva di non essere aliena dal provvedere fra un anno, d'accordo col Governo, alla istituzione di una Cassa di previdenza.

Passò molto tempo. Nel 1897 soltanto fu istituita una Commissione, dal presidente del Consiglio di allora, onorevole marchese Di Rudinì, per studiare la questione.

La Commissione si riunì, tenne delle sedute, e finì per presentare un progetto, che non veniva a conclusioni, perchè, siccome avrebbe dovuto concorrere anche lo Stato, non si determinavano le quote che da una parte avrebbero gravato sullo Stato e dall'altra sulle società e sul personale, e le cose rimasero allo stato in cui erano. Dopo la liberazione della Commissione reale, che ho ricordato, nulla si fece fino a quando assunsi la direzione del Ministero, e con lettera del 9 agosto 1906 invitai la Navigazione Generale Italiana a far conoscere come intendesse provvedere all'obbligo assunto nel 1893.

La Navigazione Generale Italiana, con lettera 22 agosto 1906, rispose che, pur non credendosi giuridicamente obbligata, aveva accantonato circa due milioni allo scopo di istituire questa cassa, ma che questo provvedimento era subordinato al verificarsi di talune condizioni che ne avrebbero permesso il funzionamento.

Allora proposi alla Società di versare in una speciale sezione alla Cassa Nazionale di previdenza quella somma che doveva versare per il proprio personale nel caso di licenziamento, ma la Società dichiarando di non ritenersi obbligata nè in diritto, nè in fatto, dichiarò di non potere aderire neppure alla richiesta di versare la somma che aveva accantonato.

Questo è lo stato della questione, nè credo che si possa andare fino al punto, come fu proposto dall'onorevole Ciccotti in seno alla Commissione reale, di escludere dalla gara la Navigazione Generale Italiana, perchè in questa maniera lo Stato verrebbe a ferire i propri interessi, in quantochè renderebbe impossibile la concorrenza.

E, d'altra parte, bisogna riconoscere che l'obbligo giuridico nettissimo, da parte della Società non v'era. Però son certo che poichè

la Società ha dichiarato di avere accantonato quella somma, non mancherà di fare il suo dovere, nelle forme che sistimeranno migliori; ed il Governo, per quello che lo riguarda, non trascurerà di usare tutta la sua influenza perchè gli interessi del personale siano convenientemente tutelati.

E, dopo chiusa questa parentesi, dico una parola sulla questione del personale delle linee di Stato, accennata dall'onorevole Colajanni. Lo prego di volere attendere la discussione dell'articolo 8, essendo stato concordato un emendamento che concilia gli interessi dell'attuale personale con quelli dell'Amministrazione ferroviaria che dovrà assumere l'esercizio di queste linee.

Gli onorevoli Marinuzzi e Carnazza hanno presentato un ordine del giorno con cui la Camera delibera di passare alla discussione degli articoli, ordine del giorno che è stato ritirato.

Accetto l'ordine del giorno dell'onorevole Carboni-Boj che è del seguente tenore: « La Camera udite le dichiarazioni del Governo passa alla discussione degli articoli ».

Sulla questione dei piccoli colli, di cui si occupa l'ordine del giorno dell'onorevole Cao-Pinna, io non posso fare dichiarazioni definitive. È un argomento importantissimo.

Noi molto abbiamo già fatto per questa parte, perchè la tariffa dei piccoli colli che è stabilita nel capitolato annesso al disegno di legge rappresenta senza dubbio un progresso, un vantaggio grandissimo per queste spedizioni.

Io non ho difficoltà alcuna di accettare l'ordine del giorno come raccomandazione, in quanto si stabilisca che venga eseguito il trasporto dei piccoli colli con unica polizza di spedizione da qualunque stazione di partenza, marittima o terrestre, fino a quella di arrivo; anzi dico all'onorevole Cao-Pinna che già esiste una Commissione composta di delegati dei diversi Ministeri che studia l'applicazione di questa tariffa e di questi trasporti con unica polizza.

Ma, nella seconda parte dell'ordine del giorno dell'onorevole Cao-Pinna, si solleva e si tratta una questione gravissima; quella cioè dell'applicazione delle tariffe differenziali cumulative per i percorsi ferroviari e per i percorsi marittimi.

La questione è molto difficile. Nel capitolato annesso al disegno di legge si stabilisce una tariffa unica molto bassa per i trasporti marittimi.

Ora, le ferrovie possono seguire due sistemi: o il sistema di applicare la tariffa

differenziale, oppure di applicare anch'esse una tariffa fissa.

È questione da studiarsi, è questione che io dovrò studiare, naturalmente, d'accordo con il mio egregio collega, il ministro dei lavori pubblici; e quindi, assicurando l'onorevole Cao-Pinna che il Governo si interessa molto di questa questione, io lo prego di non insistere nel suo ordine del giorno.

L'onorevole Fiamberti ha presentato un ordine del giorno col quale si fanno voti che la protezione alla marina mercantile si colleghi alla protezione dell'esportazione nazionale, concedendo compensi alle navi italiane dirette a determinate regioni estere in ragione delle merci nazionali da esse esportate; ed io accetto questo ordine del giorno a titolo di raccomandazione, come quello che accenna ad una possibile pratica applicazione di un sistema come quello patrocinato dall'onorevole Bettolo. Finalmente vi è l'ordine del giorno dell'onorevole Orioles che dice che la Camera, convinta che il Governo...

ORIOLES. Lo ritiro, lo ritiro, non ha più ragione di essere.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Allora, in fine, per quello che riguarda l'ordine del giorno dell'onorevole Pantano, io posso accoglierlo come raccomandazione, ricordando le dichiarazioni da me fatte nella seduta del 13 corrente. Il Governo è pienamente convinto della necessità di integrare i provvedimenti che attualmente sono dinnanzi alla Camera con altri provvedimenti per la protezione della marina mercantile, ed ho già detto che alcuni disegni di legge che concorrono appunto al raggiungimento di questo scopo sono allo studio. Così quello che riguarda la protezione dei cantieri ed il progetto di legge sull'ipoteca navale. Io spero che l'onorevole Pantano vorrà contentarsi di queste mie spiegazioni.

PRESIDENTE. Vediamo se ho raccolto esattamente il pensiero del Governo.

L'onorevole ministro dichiara di accettare interamente l'ordine del giorno dell'onorevole Carboni-Boj: gli altri ordini del giorno sono accettati, almeno in parte, come raccomandazione: per l'onorevole Carnazza...

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Quello dell'onorevole Carnazza l'accetto pure come raccomandazione; meno per quello che riguarda la linea dell'America del Nord.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno Chimienti...

CHIMIENTI. ...È accettato.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi.* Siccome invita il Governo a studiare, lo accetto!...

PRESIDENTE. Così l'ordine del giorno dell'onorevole Celesia.

In quanto agli altri ordini del giorno, non vengono accettati.

L'ultimo è quello dell'onorevole Fiamberti come raccomandazione. Poi viene l'ordine del giorno Carnazza.

Onorevole Carnazza, il ministro ha accettato il suo ordine del giorno, tranne che nella parte riflettente la linea del nord America.

CARNAZZA. Avrei da fare una sola osservazione. Il ministro svolgendo le ragioni, per le quali dichiarava di non accettare la parte, che si riferisce alla linea del nord America, diceva che il Governo non crede opportuno di sovvenzionare le linee dell'America, per le quali c'è un traffico costante, che rende utile il servizio. Ora io mi permetto di osservare che nell'ordine del giorno non ho domandato che siano sovvenzionate le linee della America, ma solamente, lasciando la maggiore libertà al Governo, che sia assicurato un collegamento rapido e regolare. Troverà il Governo il modo che crede più opportuno. Perciò io credo che l'onorevole ministro, come raccomandazione, potrebbe accettare anche questa parte del mio ordine del giorno.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi.* Mi dispiace di dover insistere, ma ripeto che il concetto del Governo è che, quando si tratta di linee, come quelle del Nord-America, alle quali provvede ampiamente la marina libera, non sia il caso di spendere danaro per sovvenzionarle con un sistema, o con l'altro, e quindi neppure col sistema dei premi, vagheggiato dall'onorevole Carnazza.

Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione per le altre due linee.

PRESIDENTE. Onorevole Carnazza, si accontenta?

CARNAZZA. Sì.

PRESIDENTE. Onorevole Teso, mantiene, o ritira, il suo ordine del giorno?

TESO. Il concetto che informa il mio ordine del giorno è identico a quello degli

ordini del giorno presentati dai colleghi Chimienti e Celesia, e, poichè l'onorevole ministro ci ha invitato a fonderli insieme, lo abbiamo fatto presentando un nuovo ordine del giorno, che confidiamo l'onorevole ministro vorrà accettare.

Ritiro quindi il mio ordine del giorno, al quale si sostituisce quello concordato con i colleghi Chimienti e Celesia.

PRESIDENTE. Onorevole Carboni-Boj, mantiene, o ritira, il suo ordine del giorno?

CARBONI-BOJ. Mantengo il primo degli ordini del giorno e ritiro il secondo, associandomi all'ordine del giorno Pantano, che il ministro ha dichiarato di accettare come raccomandazione.

Quanto al terzo lo trasformo in una raccomandazione, che il ministro ha dichiarato di accettare.

PRESIDENTE. Onorevole Salvia, mantiene, o ritira, il suo ordine del giorno?

SALVIA. Prendo atto di quanto ha detto l'onorevole ministro e ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Dell'onorevole Chimienti il ministro accetta l'ordine del giorno, in cui lo si invita a studiare se sia possibile il riordinamento di tutti i servizi, attinenti alla marina mercantile...

CHIMIENTI. Onorevole Presidente, è il mio ordine del giorno, concordato con gli onorevoli Celesia e Teso, che il ministro ha dichiarato di accettare.

PRESIDENTE. Sta bene. L'ordine del giorno è il seguente:

« La Camera, convinta della necessità di provvedere con maggiore organicità ed unità di indirizzo a tutti i servizi, che interessano la marina mercantile, invita il Governo a studiare se sia possibile il riordinamento dei servizi stessi così da dare ad essi un'unica direzione amministrativa ed uno stesso indirizzo politico ed economico.

« Chimienti, Celesia, Teso, Zaccagnino, Miliani ».

Ma l'onorevole Chimienti ha presentato anche due altri ordini del giorno.

CHIMIENTI. Per gli altri due mi accontento delle dichiarazioni dell'onorevole ministro e li ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole De Felice è presente?

(Non è presente).

S'intende che ritira il suo ordine del giorno.

L'onorevole Capece-Minutolo è presente?

(Non è presente).

S'intende che ritira il suo ordine del giorno.

L'onorevole Celesia aveva presentato un ordine del giorno. Ma ora avendo egli firmato quest'altro ordine del giorno collettivo, il primo resta assorbito.

CELESIA. Precisamente.

PRESIDENTE. Onorevole Di Stefano?

DI STEFANO. Poichè non si possono dare facoltà a chi non le vuole, non insisto nel mio ordine del giorno.

Mi duole, soltanto, di non essere stato compreso dallo egregio relatore, onorevole Chimirri, il quale mi ha attribuito di volere, col mio ordine del giorno, dare al ministro una spada di legno, quando, invece, ho voluto dargli una spada di acciaio, ed ha creduto che io sia arretrato di 40 anni, e che non sappia cosa significhi una turbina e quali siano i suoi vantaggi in rapporto alla maggiore velocità dei piroscafi.

Son sicuro, però, che la Camera e l'onorevole ministro mi abbiano compreso! Ed è per questo che ho risparmiato ai colleghi una replica per fatto personale.

PRESIDENTE. Onorevole Lucifero Alfonso?

LUCIFERO ALFONSO. Sebbene non sia pago degli schiarimenti datimi dall'onorevole relatore e dall'onorevole ministro, ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Colajanni non è presente? S'intende ritirato il suo ordine del giorno.

Onorevole Pantano, mantiene o ritira il suo?

PANTANO. Sono veramente spiacente di dover rispondere in modo negativo al ministro, del quale ammiro l'energia ed il buon volere e riconosco giusto il desiderio che ha di condurre in porto questo importante disegno di legge, al quale ha dedicato cure veramente mirabili.

Ma mi spiego altresì la posizione sua come semplice ministro delle poste nel dover rispondere al mio ordine del giorno. Poichè io invoco tre provvedimenti che sono bensì in armonia con tutto il complesso della legge, ma che sfuggono all'azione diretta del ministro delle poste, per cui egli in verità non può accettare un ordine del giorno nel quale vi siano affidamenti collettivi di Governo.

Ma mi lusingavo che in un argomento di tanta importanza anche gli altri membri del Governo, come il presidente del Consiglio, il ministro del tesoro ed il ministro della marina, ai quali questa importanza

non può sfuggire, sarebbero intervenuti nella discussione.

Giacchè ciò che io sostengo nel mio ordine del giorno non è arrivato nuovo alla Camera. Formò parte essenziale delle conclusioni della Commissione Reale, che studiò per due anni l'argomento; fu consacrato nel disegno di legge Baccelli, e venne ieri l'altro sostenuto ed illustrato qui, modestamente ma ampiamente da me: dissi e ripeto che è assolutamente necessario ed indispensabile, per assicurare al paese il rinnovamento della sua marina mercantile e sussidiata, l'adozione di altri provvedimenti integratori della presente legge se non vogliamo andare, malgrado le migliori intenzioni, incontro a dolorosi insuccessi.

Il primo di essi concerne i servizi di emigrazione, e l'onorevole ministro degli esteri, in seguito al mio discorso, ebbe a dichiarare che divideva in massima completamente le mie idee e che, nell'imminente discussione della riforma della legge sulla emigrazione, si sarebbe potuta affrontare la soluzione dell'arduo problema.

Secondo punto...

PRESIDENTE. Onorevole Pantano, non entri ancora a discutere in merito.

PANTANO. Ma debbo ben dichiarare al ministro se debbo o no accettare il suo invito di non insistere sul mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. La Camera è già informata delle sue idee.

PANTANO. Domando seusa, con tutta la riverenza che le devo; ma debbo spiegarmi. Del resto non mi dilungherò.

Il secondo punto riguarda il regime dei cantieri intimamente connesso a tutto il problema delle costruzioni, che ha tanta parte in questa legge. Ad essa si collegano importanti articoli del capitolato, la preferenza da dare al lavoro nazionale, e così di seguito.

Ed il ministro delle poste, col tacito assenso del sottosegretario di Stato per la marina che gli stava accanto, ebbe a dichiarare che è imminente la presentazione di un disegno di legge relativo al regime dei cantieri.

Terzo, finalmente, il credito navale, che può e deve costituire la spina dorsale della nostra marina mercantile (perchè senza quattrini si fanno carcasse, ma non vapori, e resta una pura illusione la possibilità di servizi in grado di poter lottare con la marina estera); il credito navale intorno a cui lo stesso ministro delle poste dichiarò che

essendo intimamente connesso alla questione dell'ipoteca navale, un disegno di legge sull'ipoteca navale era pronto per essere presentato, come anticipazione necessaria all'istituzione del credito navale.

Ora io domando: se il Governo è disposto a venire in questo ordine di idee, perchè il mio appello, che non fissa termine preciso, ma lo invita a presentare questo progetto nel più breve termine possibile, perchè questo appello non è formalmente accettato?

Vi sono manifestazioni parlamentari che hanno anche un carattere psichico di influenza sull'opinione pubblica. Ora il vedere che problemi di così alta importanza, per i quali il passato Gabinetto nel presentare alla Camera l'attuale disegno di legge si impegnava alacremenente entro un anno di proporre i relativi provvedimenti; il vedere, ripeto, che il presente Gabinetto, malgrado che ne riconosca la necessità ed urgenza ed è alla vigilia di presentarli, non solo non si impegna a data fissa, ma respinge l'appello formale di farlo nel più breve termine possibile, non può non generare nell'opinione pubblica un sentimento di sfiducia.

PRESIDENTE. Ma, onorevole Pantano, mantenga il suo ordine del giorno, e lo porrò a partito.

PANTANO. Ma, onorevole Presidente, Ella non può impedire che io svolga brevemente il mio pensiero. Mentre io vengo, vedrà, a conclusioni che rendono meno aspro e lungo il lavoro che andiamo compiendo...

PRESIDENTE. Ma Ella sa benissimo che è fuori del seminato.

PANTANO. No, io sono dentro il seminato. Ad ogni modo per deferenza all'onorevole Presidente...

PRESIDENTE. Ed al regolamento...

PANTANO. Ma soprattutto a lei, perchè il regolamento, lei lo sa meglio di me, quando si vuole è elastico. Per deferenza al Presidente...

PRESIDENTE. Ed al regolamento... (*Si ride*).

PANTANO. Per deferenza personale al Presidente concludo col dire, che se non volete accettare il mio ordine del giorno, che risponde a necessità assolute politiche, economiche e morali, io non insisto per farlo votare, perchè non voglio che un voto del Parlamento pregiudichi questioni così gravi, ma non accetto nemmeno di limitarmi a fare delle semplici raccomandazioni. Le

responsabilità ce le dividiamo: ciascuno abbia la sua.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Mentre ringrazio vivamente l'onorevole Pantano delle cortesi e lusinghiere parole con cui si è rivolto a me, parole che diventano tanto più preziose perchè vengono da lui che è stato tanta parte nella preparazione degli studi di questo vasto problema, sono dolente e non comprendo bene perchè non si sia appagato della mia dichiarazione.

Il Governo è ente collettivo, e quindi io ho parlato per procura. Ella intende, onorevole Pantano, che le dichiarazioni che io ho fatto, non le avrei fatte se non fossi stato autorizzato dagli altri miei colleghi competenti.

Ora io non vedo perchè ella non voglia tener conto delle dichiarazioni che ho fatto nella seduta di sabato. Io dissi allora chiaramente che il Governo, nella impossibilità assoluta di potere con un solo atto legislativo portare in porto tutta questa materia, pur tuttavia non aveva trascurato di avvicinare alla soluzione tutte le importanti questioni di cui si era occupata la Commissione reale.

Io dissi e ripeto, per quello che riguarda la legge sull'emigrazione, che questa legge è davanti al Parlamento, e quindi l'impegno del Governo già in certo modo è stato mantenuto. La Camera non mancherà nella sua saggezza nell'esame di questo disegno di legge di valutare le proposte che furono fatte dalla Commissione reale per la protezione della bandiera italiana di fronte alla concorrenza estera. Ciò per quello che riguarda il problema dell'emigrazione.

Per quello che riguarda la legge sui cantieri, io credo che non avrei potuto essere più esplicito di quello che sono stato quando dissi che l'onorevole ministro della marina presenterà, alla riapertura dei lavori parlamentari, la legge sulla protezione dei cantieri. Non resta adunque che la questione del credito navale, e su questa questione io ho anche manifestato il pensiero del Governo che è questo: che la creazione di un istituto di credito navale debba essere preceduta da una riforma della legislazione nostra sulla nave e da accordi internazionali che valgano a dare efficacia ai diritti reali costituiti sulle navi anche all'estero.

Il Governo sta studiando un disegno di legge sull'ipoteca e sul credito navale che presto sarà presentato e sarà conosciuto nei suoi termini precisi.

Dopo queste dichiarazioni io mi auguro che l'onorevole Pantano non voglia insistere nel suo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Pantano?...

PANTANO. Non insisto.

PRESIDENTE. E l'onorevole Marinuzzi?

MARINUZZI. Ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. E l'onorevole Cao-Pinna?

CAO-PINNA. Prendo atto delle dichiarazioni del ministro delle poste e dei telegrafi che riguardano la prima parte del mio ordine del giorno e lo ritiro confidando che, come egli ha promesso, studierà la seconda parte di esso in modo da soddisfare questo importante bisogno che egli stesso ha riconosciuto.

PRESIDENTE. E l'onorevole Fiamberti?

(Il deputato Fiamberti non è presente).

L'ordine del giorno dell'onorevole Fiamberti si intende ritirato; del resto il Governo lo ha accettato come raccomandazione.

L'ordine del giorno dell'onorevole Orioles è stato ritirato.

Non rimangono dunque che i seguenti ordini del giorno.

Il primo è questo:

« I sottoscritti propongono che l'ammortizzazione del capitale di acquisto dei piroscafi destinati al servizio di Stato sia compiuta in venti anni.

« Carboni Boj, Abozzi ».

Lo metto a partito.

(È approvato).

Il secondo ordine del giorno è questo:

« La Camera, convinta della necessità di provvedere con maggiore organicità ed unità di indirizzo a tutti i servizi che interessano la marina mercantile, invita il Governo a studiare se sia possibile il riordinamento dei servizi stessi così da dare ad essi un'unica direzione amministrativa ed uno stesso indirizzo politico ed economico ».

« Chimienti, Celesta, Teso, Zaccagnino, Miliani ».

Lo metto a partito.

(È approvato).

Infine abbiamo l'ordine del giorno dell'onorevole Carboni-Boj, il quale completa tutti gli altri.

« La Camera, udite le dichiarazioni del Governo, passa alla discussione degli articoli ».

(È approvato).

Passeremo dunque alla discussione degli articoli.

Presentazione di un disegno di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha la facoltà.

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge, già approvato dall'altro ramo del Parlamento, concernente l'assistenza agli esposti e all'infanzia abbandonata.

PRESIDENTE. Dò atto all'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno, della presentazione di questo disegno di legge che, stampato e distribuito, seguirà il corso normale degli Uffici.

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

PRESIDENTE. Passeremo dunque alla discussione degli articoli:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a provvedere con effetto dal 1° luglio 1910 all'esercizio delle linee di navigazione di cui nell'unito elenco, allegato B.

Le linee A, B, C e D contemplate nell'allegato stesso, saranno esercitate dall'Azienda ferroviaria dello Stato; le linee comprese nei gruppi dall'1 al 17 inclusivi saranno affidate all'industria privata.

Per disciplinare l'eventuale esercizio di Stato delle linee comprese nei gruppi 13, 14, 15 e 16 quando non fossero aggiudicate, il Governo presenterà, occorrendo, un apposito disegno di legge.

A questo articolo sono proposte diverse modificazioni ed aggiunte.

La prima aggiunta è la seguente:

Al comma 2° dopo le parole: la lettera D, aggiungere: ed il gruppo 14.

Di Sant'Onofrio, Faranda, Fulci Nicolò, Orioles, Arigò.

Viene poi un'aggiunta dell'onorevole Casuto:

Al secondo comma aggiungere la lettera E di cui all'emendamento proposto all'allegato B.

Non è tanto chiaro; ma, andando a cercare fra gli emendamenti all'allegato B, si trova questa lettera E. (Si ride).

Secondo il mio avviso, bisognerebbe, prima di tutto, toglier di mezzo quelle che sono aggiunte vere e proprie all'articolo 1, e poi passare a discutere l'allegato B che è richiamato in questo articolo. Non si può esaminare l'articolo, se non sia esaminato prima l'allegato B.

Seguono ora due emendamenti che importerebbero modificazioni all'articolo:

Al terzo comma dopo le parole: per disciplinare l'eventuale esercizio di Stato, aggiungere: della linea 17 del gruppo 3° e...

Zaccagnino, Leone.

Nel terzo comma alla parola: occorrendo, sostituire: fra sei mesi dalla diserzione delle aste.

Di Sant'Onofrio, Di Rudinì Antonio, Finocchiaro-Aprile, Marinuzzi, Aguglia, Dell'Arenella, Faranda, Orioles, Masi, Majorana Giuseppe, De Michele-Ferrantelli, Pasqualino-Vassallo, Arigò, Rossi Enrico, Di Scalea, Rizza Evangelista, Libertini Pasquale, Rizzone, Di Lorenzo, Rienzi, Francica-Nava, Fulci Nicolò, Cirmeni, Giardina, Aprile, Libertini Gesualdo.

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

PRESIDENTE. Parli.

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Ci sono tre modificazioni all'articolo. La prima è dell'onorevole Di Sant'Onofrio il quale domanda che, dopo le parole: *la lettera D*, si aggiungano le seguenti: « *ed il gruppo 14* ». Con che si vorrebbe estendere l'esercizio di Stato, fin d'ora, alle isole Eolie.

Ora dichiaro, d'accordo con la Commissione, che non posso accettare questo emendamento.

Vi è l'emendamento dell'onorevole Casuto, con cui, analogamente, si domanda di aggiungere la lettera E di cui all'emendamento proposto all'allegato B: ossia, una linea da Piombino all'isola d'Elba che dovrebbe egualmente essere esercitata con servizio di Stato.

Ora dichiaro, d'accordo con la Commissione, di non potere accettare neppure questo emendamento.

Vi è infine l'emendamento Zaccagnino e Leone, con cui si domanda d'aggiungere alle linee di Stato la linea 17 del gruppo terzo.

Non lo possiamo accettare.

Accettiamo, invece, l'emendamento Di Sant'Onofrio, Di Rudinì Antonio ed altri deputati, con cui si propone di sostituire alla parola: *occorrendo*, le altre: *fra sei mesi dalla diserzione delle aste*.

PRESIDENTE. Questo, in quanto agli emendamenti. Ma sull'articolo primo sono iscritti a parlare diversi deputati, fra cui il primo è l'onorevole Abozzi.

Parli, onorevole Abozzi.

ABOZZI. Mi sono iscritto a parlare su questo articolo, il quale compendia, si può dire, i diversi criteri che hanno determinato l'ordinamento dei servizi marittimi, contemplati dall'attuale disegno di legge, per fare brevemente specialissime considerazioni circa alcuna delle linee della Sardegna, specificate nell'allegato B, che è richiamato da questo articolo; ed anche dar ragione dell'emendamento che è stato proposto da me e dal collega Giordano-Apostoli per una linea diretta Genova-Porto Torres.

Non mi occuperò delle linee da affidarsi all'azienda ferroviaria dello Stato, perchè le rappresentanze locali dell'Isola hanno favorevolmente accolto il servizio di Stato, il quale potrà garantire l'unificazione del trasporto che si esplica col servizio cumulativo marittimo e terrestre.

La linea celere Golfo Aranci-Civitavecchia si deve considerare come un raccordo ferroviario; e così si potrà ottenere continuità di viaggi, sicurezza di coincidenze, efficace garanzia per la responsabilità dei trasporti.

Solamente osservo che avrei desiderato si fosse conservato il tonnellaggio dei piroscafi addetti a questa linea nella misura stabilita dal primitivo progetto ministeriale, mentre ora da 1660 è stato ridotto a sole 1500 tonnellate. E mentre mi compiaccio che sia stato istituito il servizio giornaliero di andata e ritorno fra Golfo Aranci e Maddalena, esprimo il dubbio che con un solo piroscafo di 150 tonnellate si possa assicurare la continuità e regolarità del viaggio a causa delle molte correnti che rendono assai spesso il mare agitato in quelle coste.

Detto questo sommariamente, vengo ad occuparmi delle linee del secondo gruppo

da affidarsi all'industria privata. (*Interruzioni*). Parlo del gruppo dell'allegato B al quale l'articolo primo si richiama...

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Ne parleremo quando verrà in discussione il gruppo secondo, perchè altrimenti faremo una confusione.

ABOZZI. L'articolo dice: Il Governo del Re è autorizzato a provvedere alle linee di navigazione di cui all'allegato B. (*Interruzioni*).

Dunque questo allegato B si compenetra nell'articolo 1°, anzi ne costituisce la parte sostanziale.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Ho domandato di parlare per l'ordine della discussione.

L'articolo 1° contempla l'allegato B che comprende ben 17 gruppi di linee. Ora l'onorevole Abozzi intenderà bene che se non si segue l'ordine degli allegati nella discussione che facciamo, sarà assolutamente impossibile qualunque discussione: sarà impossibile che Governo e Commissione rispondano ai vari oratori sui diversi emendamenti alle linee: occorre che si esamini gruppo per gruppo. Ora non siamo al secondo gruppo; quando vi saremo, l'onorevole Abozzi potrà far presenti alla Camera le osservazioni che crederà più opportune.

ABOZZI. Per me fa lo stesso. Parlavo sull'allegato B, perchè questo allegato è parte integrale dell'articolo 1; del resto, parlare sull'articolo o sull'allegato B, lo ripeto, mi è indifferente; e mi rimetto completamente a quanto stabilirà l'onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Io aveva creduto di essermi espresso chiaramente. Io ho dato facoltà di parlare a lei, perchè, mentre trovavo che vi sono parecchi iscritti per parlare sugli allegati, all'articolo primo sono iscritti anche altri colleghi; ed avevo avvertito che questo articolo non può essere votato se non è prima approvato l'allegato B. Avevo anche accennato ad alcune modificazioni che riguardavano i diversi capoversi che si contenevano nell'allegato B, ed osservando che vi sono alcuni deputati che intendono parlare sull'articolo primo in genere, aveva creduto che questi non intendessero occuparsi della particolarità degli allegati, ma avessero argomenti da svolgere sull'articolo primo.

Ora facciamo così: io, per mia regola, e

perchè non accadano confusioni, domanderò a quelli che sono iscritti se intendano riservarsi la parola sugli allegati.

Dunque l'onorevole Abozzi si riserva di parlare all'allegato B.

ABOZZI. Mi riservo, pregando siami conservato il turno d'iscrizione.

PRESIDENTE. Onorevole Cassuto, è sull'articolo o sull'allegato che ella intende parlare?

CASSUTO. Sull'articolo.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASSUTO. Sull'articolo, dopo le sue osservazioni non parlerei, se non avessi da dire qualche cosa in pochi minuti, proprio come in una interrogazione e anche per dichiararmi soddisfatto per quello che riguarda le condizioni che sono state fatte all'isola dell'Elba.

Ma ho da fare una osservazione ed è che a me, fautore come sono dell'esercizio di Stato, per ragioni che non dirò, perchè sono state dette autorevolmente da altri, parrebbe che non soltanto nell'interesse particolare dell'isola dell'Elba, ma anche nell'interesse generale dello Stato, fosse opportuno che, come le maggiori isole del Regno, la Sicilia e la Sardegna, vennero collegate direttamente al continente con l'esercizio di Stato, così dovesse essere con lo stesso mezzo collegata al continente anche l'isola dell'Elba.

Una voce. E le isole Eolie?

CASSUTO. Delle isole Eolie parlerà l'onorevole Di Sant'Onofrio.

La ragione per cui io chiederei il collegamento dell'isola dell'Elba con l'esercizio di Stato non deriva soltanto dall'importanza commerciale assunta dall'isola d'Elba in quanto lo sviluppo che essa ha preso in seguito all'istituzione degli alti forni è enorme, assolutamente incredibile. Io ho i dati che sono stati desunti dalle statistiche ufficiali del Ministero, pel movimento della navigazione, per gli introiti delle dogane, eccetera, dalle quali risulta, ad esempio, che il movimento dei viaggiatori che nel 1898 era di 16,329, è salito in otto anni, nel 1905, a 24,677. col 51 per cento di aumento: il movimento delle merci che nel 1897 era di 5,874 tonnellate, è salito nel 1905 a 328,546; dunque divenne 60 volte maggiore. Con altre merci, escluse in tali calcoli, si giunge nel 1905 a 468,937, e nel 1906 a 496,492. Gli aumenti delle entrate doganali e dei diritti marittimi non sono meno rilevanti. Nell'esercizio 1902-903 erano l'uno

di lire 39,901.96, l'altro di lire 37,301.50 : orbene, sono saliti nell'esercizio passato 1906-907 a 155,155.20 per le dogane ed a 105,307.05 per i diritti marittimi. Totale quindi lire 260,492 e centesimi 85.

PRESIDENTE. Guardi, onorevole Cassuto, che ella non discute l'articolo primo: ella parla sempre della sua linea, e quindi di argomento compreso nell'allegato B.

CASSUTO. Non parlo dell'allegato B, espongo dati statistici.

PRESIDENTE. Ma io ho inteso benissimo di che cosa ella parla.

CASSUTO. Scusi, qui si tratta di dire le ragioni per le quali credo che l'esercizio di Stato dovrebbe essere concesso all'isola dell'Elba.

L'altra ragione, oltre quella commerciale da me invocata, è che l'isola dell'Elba è anche un punto militare dal quale si domina facilmente il passaggio del canale di Piombino e il golfo di Portoferraio potrebbe accogliere intieramente una flotta nostra o nemica.

L'isola va fortificata. E per lo Stato avere in mano direttamente il servizio marittimo del canale di Piombino è senza dubbio un vantaggio enorme, e ciò dico nell'interesse generale del paese.

Per quel che riguarda i servizi marittimi dell'isola dell'Elba sono soddisfatto e ringrazio Governo e Commissione delle concessioni che le hanno fatto e sarei indiscreto se chiedessi di più. Semplicemente come osservazione o raccomandazione, pur rimettendomi alla saggezza della Commissione e del Ministero, senza provocare un voto della Camera, faccio adunque osservare se non sarebbe appunto utile e conveniente agli interessi nostri generali commerciali, marittimi e militari che il servizio di quel breve tratto che passa per il canale di Piombino, tra l'isola dell'Elba e il continente fosse esso pure un servizio di Stato. Io sarei di questa opinione e credo non sia un'opinione tanto strana, come sarebbe parso dalla cortesissima osservazione, che accetto con tutto il rispetto, fatta dall'onorevole Presidente, dal momento che nella relazione della Commissione è appunto accennato alla utilità di questo collegamento. E c'è una pagina... Ma non la voglio leggere...

Voci. No, no! (*Si ride*).

CASSUTO. ...in cui si dice questo, che qualora non potessero essere aggiudicati ad un'impresa privata i servizi marittimi enumerati dall'allegato B nei diversi gruppi dal 1° al 17°, sarebbe il caso che quel gruppo

13°, il quale contempla appunto il servizio dell'Arcipelago toscano, fosse assunto direttamente dallo Stato, e si dovesse studiare tale opportunità.

Per modo che la cosa non è assolutamente nuova: è stata già contemplata e studiata dalla stessa Commissione parlamentare che ha preparato tanto lodevolmente l'esercizio di Stato, e quindi io propongo di aggiungere dopo la lettera D fra i servizi di Stato, una lettera E che comprenda la linea che congiunge Piombino con Portoferraio.

PRESIDENTE. Non è dunque questo un emendamento all'allegato B? (*Si ride*). Ma andiamo avanti.

CASSUTO. Scusi, onorevole Presidente, io faccio proprio un'aggiunta all'articolo primo, altrimenti la questione resta pregiudicata.

PRESIDENTE. Andiamo avanti. L'onorevole Campus-Serra è presente?

(*Non è presente*).

Una voce. È ammalato.

PRESIDENTE. Allora ha facoltà di parlare l'onorevole Di Sant'Onofrio.

DI SANT'ONOFRIO. Dopo la risposta negativa data dal ministro all'ordine del giorno svolto dall'onorevole Colajanni, il quale certamente ha molta maggiore autorità di me, non potrei in nessun modo aver la pretesa di sostenere, con speranza di successo, le ragioni che militerebbero a favore del mio emendamento. Solo mi permetto di osservare che non mi persuadono interamente le obiezioni fatte dall'onorevole ministro.

Il ministro dice che l'esercizio di Stato non si può applicare alle isole minori, ma solamente alle maggiori, per le quali serve come raccordo ferroviario. Cioè a dire costituisce quasi una continuazione della ferrovia per unire il continente con le isole maggiori.

Ma se questo vale per le isole maggiori, tanto più deve valere per le minori che sono separate anch'esse dal continente, e rappresentano veramente delle stazioni terminali. Poichè abbiamo stazioni di passaggio, e sarebbero le isole maggiori, e stazioni terminali appunto rappresentate dalle isole minori.

E siccome io ne ho avuto incarico dalla Camera di commercio di Messina e dal comune di Lipari che tutti e due invocano l'esercizio di Stato (noi siamo perfettamente d'accordo col Governo, desiderando l'eser-

cizio di Stato), io devo fare ora questa breve dichiarazione.

L'onorevole relatore ha detto benissimo che le isole sono delle sventurate, ma sventuratissime ancor più sono le piccole isole, le quali chissà per quanto tempo avranno un servizio pessimamente fatto con i vapori vecchissimi, parecchi dei quali ragiono la rispettabile età di 40 anni.

L'onorevole relatore diceva che questi interessi sono piccini, perchè non hanno nessuno che li possa sostenere con autorità. Ed ha perfettamente ragione, perchè... io sono solo. L'onorevole Cassuto, è vero, mi ha appoggiato, ed i deputati della provincia di Messina gentilmente hanno voluto firmare il mio ordine del giorno. Ad ogni modo però, pur essendo quasi solo, ho creduto di fare questa dichiarazione affinché rimanga nei verbali.

Ad ogni modo ringrazio il ministro per aver accettato il secondo ordine del giorno proposto da me e dagli altri deputati dell'isola e che giova ad assicurare alle isole minori, qualora rimanessero deserte le aste, com'è quasi sicuro, un sollecito esercizio di Stato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marinuzzi. Sull'articolo, non è vero?

MARINUZZI. Mi sono iscritto a parlare sull'articolo ed eserciterò il mio diritto parlando sull'articolo. Ma in linea preliminare parlo sull'ordine della discussione, facendo capo ad una saggia osservazione fatta dall'onorevole ministro delle poste. Egli ha proposto questo quesito pratico. Si deve prima discutere ed approvare il testo dell'articolo primo, o si deve sospendere di approvare l'articolo primo per discutere prima ed approvare la tabella? Io credo che il secondo sistema sia da preferirsi. Prima di tutto vi è una questione di forma: approvando l'articolo primo...

PRESIDENTE. Bisogna discutere la tabella, l'ho già detto in principio.

MARINUZZI. Io dunque propongo che si sospenda la discussione dell'articolo, e che si discuta prima la tabella. Completata la discussione sulla tabella, allora si potrà discutere l'articolo.

PRESIDENTE. Mi pare di aver già detto chiaro che è necessario discutere l'allegato B; ma, poichè vi sono parecchi iscritti sull'articolo 1° in genere, bisogna prima di tutto che siano svolte queste osservazioni che nulla hanno da vedere con l'allegato B.

Perciò interrogo gli iscritti sull'articolo primo se mantengano la loro iscrizione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Stefano.

DI STEFANO. Mi riservo di parlare sulla tabella.

PRESIDENTE. Dovrebbe ora parlare l'onorevole De Felice, ma non è presente.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Orlando Salvatore.

ORLANDO SALVATORE. Parlerò sulla tabella.

PRESIDENTE. L'onorevole Zaccagnino ha presentato un emendamento, che però mi sembra riguardi la tabella.

Si riserva anche lei di parlare sulla tabella?

ZACCAGNINO. Col mio emendamento io non ho inteso di fare una richiesta analoga nè a quella dell'onorevole Di Sant'Onofrio, nè a quella dell'onorevole Cassuto, ma di domandare semplicemente che la linea 17^a sia compresa in quelle che eventualmente possono essere affidate all'esercizio di Stato.

Vi è un articolo che provvede al caso di qualche speciale gruppo, l'asta del quale potrebbe andare deserta, ed è disposto che a tali gruppi si provvederebbe con l'esercizio di Stato.

Io domando che la linea 17^a sia compresa fra tali gruppi. E ne accennerò brevemente le ragioni. Le linee postali si stabiliscono per congiungere le ferrovie del continente con quelle delle isole, o il continente con le isole o il continente con una costa che non abbia ferrovie. Il Gargano e le isole Tremiti si trovano in questa condizione. La penisola del Gargano che ha mille chilometri quadrati di estensione non ha ferrovie, è l'unico punto d'Italia ove non ve ne siano, e le isole Tremiti hanno il diritto di essere messe in comunicazione col continente. Perciò fu accolto l'energico voto del Gargano e fu stabilita la linea 17^a, ma questa linea non deve però avere trattamento diverso da quelle che hanno identico carattere.

Io convengo in quanto l'onorevole Schanzer ha detto all'onorevole Colajanni e fondo proprio sulle sue parole le mie ragioni. Quando l'onorevole Colajanni svolse il suo ordine del giorno, il ministro gli rispose che divideva le linee di comunicazione con le isole in due categorie: quelle che si affidavano sin d'ora all'esercizio di Stato, dovendo questo per ora servire solo a provvedere ai raccordi ferroviari, tra il conti-

nente e le isole, e quelle per le quali l'esercizio di Stato in avvenire avrebbe servito a congiungere il continente con le isole, perchè — ripeto le testuali parole dell'onorevole ministro — è dovere dello Stato di provvedere anche alle piccole isole.

E le Tremiti sono piccole isole, e la costa Garganica è sprovvista di ferrovie; io non domando di avere ora il beneficio dell'esercizio di Stato, ma questo beneficio concesso alle isole Eolie, a quelle del Golfo di Napoli, a quelle dell'Arcipelago toscano, perchè non dovrebbe essere eventualmente concesso alla regione Garganica e alle Tremiti? La linea 17^a non è più minuscola, nè meno importante di alcune di quelle linee eventualmente beneficiate.

Io confido che l'onorevole ministro, dopo avere così inteso il mio concetto che è molto diverso da quello degli onorevoli Di Sant'Onofrio e Cassuto, vorrà accettare il mio modestissimo emendamento.

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

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. D'accordo con la Commissione prego la Camera di non voler accogliere questo emendamento. Non possiamo nemmeno per via

eventuale concedere l'esercizio di Stato per quella linea, perchè l'onorevole Zaccagnino parla di una penisola, e una penisola non è un'isola. Noi l'esercizio di Stato lo ammettiamo per la necessità di collegare le isole col continente, non possiamo spingerci su questa via anche comprendendo le linee di cabotaggio, ed è una linea di cabotaggio quella che costeggia il Gargano.

Con lo stesso criterio noi dovremmo estendere l'esercizio di Stato a tutte quelle linee di cabotaggio che girano intorno all'Italia! Mi dispiace quindi di non potere accogliere l'emendamento.

PRESIDENTE. Dunque, l'onorevole ministro non accetta l'emendamento dell'onorevole Zaccagnino. Lo voteremo dopo, non è vero, onorevole ministro? lo voteremo quando saremo al 3° comma...

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Come credel... si potrebbe mettere a partito quest'emendamento prima: o adesso o dopo l'allegato, è lo stesso!..

PRESIDENTE. Si possono votare anche separatamente; ma è meglio dopo l'allegato B. Passiamo dunque all'allegato di cui do lettura e che fa parte integrante dell'articolo primo.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Periodicità	Percorrenza in miglia		Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
			per viaggio	per anno			uni-tario	com-plexivo	
Linee da esercitarsi dall'azienda ferroviaria dello Stato.									
A	Civitavecchia-Golfo Aranci con prolungamento a Terranova e ritorno.	giornaliera	255	93.075	15	3	1.150	4 500	—
B	Golfo Aranci-Maddalena e ritorno . .	id.	55,8	23.367	10	1	150	150	—
C	Napoli-Palermo e ritorno	id.	337,8	123.297	20	3	2.200	6.600	—
D	Napoli-Messina-Catania e ritorno. . .	bisettiman.	451,2	46.924,8	20	1	2.200	2.200	—
				286.663,8		8		13.450	—

CHIMIRRI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CHIMIRRI. Alla lettera *D*, dopo Reggio, si deve aggiungere Riposto.

Voci. Ma che c'entra Riposto?

CHIMIRRI, *relatore*. Insomma, la lettera *D* va modificata in questa maniera: Napoli-Messina-Reggio-Riposto-Catania-Siracusa e ritorno.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Questa modificazione è l'effetto degli emendamenti presentati. Onorevole Presidente, bisognerà discutere prima gli emendamenti... (*Conversazioni*).

PRESIDENTE. Allora, secondo l'onorevole relatore la lettera *D* rimarrebbe così modificata: « Napoli-Messina-Reggio, Riposto-Catania-Siracusa e ritorno »... Poi abbiamo parecchi emendamenti...

DE NAVA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole De Nava, vuol parlare sulla lettera *A*?...

DE NAVA. Io ho presentato un emendamento sulla lettera *D*...

PRESIDENTE. Lo so, ma io domando se c'è qualcuno che abbia emendamenti sulla lettera *A*.

(Nessuno).

Sulla lettera *B*?

(Nessuno).

Sulla lettera *C*?

(Nessuno).

E allora veniamo alla lettera *D*. Prima di tutto abbiamo la proposta della Commissione e del Governo, e poi un emendamento proposto dall'onorevole De Nava.

DE NAVA. No, no... l'emendamento che io ho proposto è stato accettato dall'onorevole ministro e dalla Commissione, ed io li ringrazio: soltanto devo fare un'osservazione.

Bisogna emendare anche l'articolo 2 del disegno di legge per coordinarlo con la modificazione che ora s'introduce nell'allegato.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Sì, sì...

PRESIDENTE. Allora, alla lettera *D*, dopo Catania, si deve aggiungere Siracusa.

CARNAZZA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARNAZZA. Effettivamente, dopo l'emendamento nuovo proposto dalla Commissione e dal Governo...

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Ma noi non proponiamo niente, accettiamo...

CARNAZZA. Domando scusa. C'è una nuova proposta concordata fra il Governo e la Commissione...

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Ma no, scusi... noi accettiamo l'emendamento proposto.

CARNAZZA. Scusi... Ella non accetta il mio emendamento per questa ragione intrinseca: perchè esso aveva unicamente l'obbietto di prolungare la linea Napoli-Catania sino a Siracusa, mentre quando ella in una linea celere che è proposta con una velocità di 20 miglia, mi mette delle fermate intermedie, allora evidentemente viene danneggiato l'interesse di quella città cui si voleva dare la linea celere.

Ma io aggiungo un'altra osservazione, me lo consenta, onorevole ministro. Ella si è reso conto della possibilità dell'approdo di un piroscafo di 2,200 tonnellate di stazza a Riposto?

Evidentemente si potrà consentire che colà si fermi un vapore mercantile, quando ci sarà il porto, ma che un vapore, esclusivamente per passeggeri, si fermi a Riposto, dove non c'è il porto, mi par cosa destinata a non avere pratica attuazione.

Io non faccio alcuna proposta, perchè non voglio ledere nè gli interessi di Reggio Calabria, nè gli interessi di Riposto; dico soltanto che l'intento, che si voleva raggiungere con questo disegno di legge, di avere una comunicazione celere, si è perduto con l'introdurre degli approdi intermedi, che non conferiscono certo alla celerità della linea.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

PANTANO. Ho chiesto di parlare per fare una osservazione in merito all'approdo a Riposto, di cui si è occupato l'onorevole Carnazza.

La Camera spero non supporrà che io parli, mosso da un sentimento esclusivo di tutela, ad ogni costo, di puri interessi locali, come rappresentante di Riposto, perchè in tutti i lavori della Commissione Reale io feci sempre astrazione completa dall'interesse di qualsiasi regione d'Italia, da qualsiasi collegio politico a cui un porto potesse appartenere, per ispirarmi soltanto ai grandi interessi del Paese, col quale possono e devono armonizzarsi soltanto gli interessi locali.

E questo è il caso di Riposto, nella valutazione del quale l'onorevole Carnazza si inganna profondamente. Finchè si trattava di una linea celere per passeggeri, Napoli-Messina-Catania senz'altro, quantunque fos-

se discutibile (e per questo la Commissione Reale non la propose) quantunque fosse discutibile l'utilità di una linea celerissima per mare là dove si possono avere celerissime comunicazioni ferroviarie. (*Interruzioni del deputato Carnazza*).

Ma non credo che ella, onorevole Carnazza, per venire a Roma prenderà, quando ci sarà la linea celere, il vapore a Catania per arrivare a Napoli per mare, ma verrà piuttosto per ferrovia!

Quando dunque non si tratta più di una linea celere e diretta per passeggeri, ma a questa linea avete dato una deviazione verso Reggio e Siracusa, di cui rispetto tutti i diritti, tutte le legittime aspettative (*Interruzioni*), volete voi che questa linea accelerata si, ma che deve raccogliere merci e passeggeri, passi tra Catania e Messina, a 10 metri dal porto di Riposto, vale a dire dal porto più operoso, più promettente della Sicilia orientale, che ha un avvenire sicuro di crescente sviluppo e di fecondo lavoro, senza fermarsi, senza che questo paese, in una rinnovazione di tutte le energie marine della nazione, non aspiri al legittimo desiderio che i vapori di questa linea, reduci da Siracusa per servizio di pochi passeggeri, si fermino nel suo porto ricco di commerci e di attività febbrile, per raccogliere e merci e passeggeri: nel suo porto per la cui costruzione va incontro ad ingenti sacrifici, e che sarà in grado di apprestare l'approdo anche ai grandi piroscafi allorchè andranno in vigore i nuovi servizi?

È una osservazione, che non mi aspettavo da parte sua, onorevole Carnazza, che, conoscendo uomini, cose e luoghi, non doveva sollevare il minimo dubbio intorno all'opportunità di integrare quella linea con Riposto dopo gli approdi concessi a Reggio e Siracusa.

La celerità della linea non sarà diminuita solo perchè il vapore si fermerà un minuto in quel porto a raccogliere qualche merce, o qualche passeggero, ma concorrerà efficacemente nella comunanza delle agevolanze e del lavoro comune, allo sviluppo solidale di tutte le nostre forze isolate per la crescente prosperità della patria comune.

CARNAZZA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Non si può parlare due volte sullo stesso articolo.

CARNAZZA. Ma voglio parlare sull'ordine della discussione.

La discussione è sorta da ciò, che io assolutamente non sapeva che era stata concordata una proposta la quale mu-

tava radicalmente quello che era scritto nel disegno di legge. Se avessi saputo che si trattava non più di una linea celere da 20 miglia, ma di una linea di 18 miglia, destinata a trasportare merci, non avrei fatto alcuna osservazione. L'onorevole Pantano ha perfettamente ragione ed io sono completamente d'accordo con lui, quando si tratti di fare approdare a Riposto dei vapori commerciali, ma non mi pare che possa avere utilità lo approdo impossibile di una linea celere destinata al traffico dei passeggeri.

PRESIDENTE. Ma insomma, conchiuda, che cosa desidera?

CARNAZZA. Mi pare che, dovendo discutere di nuovi emendamenti concordati, dobbiamo conoscerli e perciò la prego di ordinare che prima di essere discussi siano stampati e distribuiti.

PRESIDENTE. Ha perfettamente ragione, onorevole Carnazza. Ma io credo però che si potrebbe esaurire per lo meno questa prima parte, che concerne l'esercizio di Stato delle linee A, B e C poichè non ci sono che gli emendamenti dell'onorevole De Felice, che non è presente, e dell'onorevole Cassuto il quale ha già parlato.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

CHIMIRRI, *relatore*. Debbo osservare all'onorevole Carnazza che gli emendamenti sono tutti stampati e distribuiti, che l'accettarli o no spetta al Governo ed alla Commissione, e che noi non dobbiamo stampare anticipatamente il nostro consenso o il nostro rifiuto. (*Interruzioni — Conversazioni*).

CARNAZZA. Ma dov'è, onorevole Chimirri, l'emendamento della diminuzione della velocità? (*Rumori*).

PRESIDENTE. Onorevole relatore, ella crederà in buona fede quello che dice, ma, in realtà queste pagine che ho davanti non sono state distribuite. Quindi l'onorevole Carnazza una certa ragione l'ha.

Insiste nel suo emendamento, onorevole Cassuto?

CASSUTO. Dopo le dichiarazioni del Governo non insisto.

DI STEFANO. Vi è una proposta mia così concepita: «Linee di Stato C e D tonnellaggio 2200 in nota (a) tonnellaggio minimo».

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

PRESIDENTE. Parli.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Il Governo non può accettare questo emendamento perchè allora in tutte le tabelle bisognerebbe porre sempre l'annotazione: « tonnellaggio minimo ». È sottinteso che i tonnellaggi indicati qui sono tonnellaggi minimi. È sempre libera la Società di adottare tonnellaggi maggiori.

DI STEFANO. Ma queste sono linee di Stato.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Per le linee di Stato abbiamo già annunciato quale deve essere il tonnellaggio e teniamo a conservarlo come è proposto. Non possiamo dunque accettare questo emendamento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Stefano.

DI STEFANO. Vorrei far notare all'onorevole ministro che la nota, che si vuole da noi apposta alle linee *C* e *D*, è una conseguenza di quella dimostrazione, che ebbi a fare nel mio discorso, che, cioè, con una velocità di venti miglia, con un piroscafo a turbina non era, assolutamente possibile, data la stazzatura di 2,200 tonnellate, avere la stabilità necessaria, perchè i passeggeri potessero stare, con comodità e senza sofferenze, su quei vapori diverse ore. Io lo dimostrai allora, non con dati aerei, ma in base ad elementi, che mi venivano forniti da capitani, che avevano pubblicato i loro studi non quarant'anni fa, quando non si conosceva la turbina, quando appena appena i vapori filavano un *maximum* di 12 miglia, ma con scritti di capitani navali, che stamparono i loro scritti un mese fa, che conoscono i vapori a turbina, che ne sanno i vantaggi in ra porto all'aumento di velocità. E ricordai quello che dicevano non soltanto capitani navali italiani, ma anche capitani inglesi, che erano a capo di Compagnie fortissime. Costoro dimostravano che l'aumento di per cento nella velocità richiedeva l'aumento del 2 per cento nella lunghezza del piroscafo, del 6 per cento nel tonnellaggio e del 7 per cento nei cavalli vapore e nella capacità delle caldaie e dei locali per personale di macchina.

Dato ciò, con la stazzatura di 2200 tonnellate, non era possibile avere piroscafi in cui il passeggero potesse stare comodamente, non un'ora e mezzo o due come nello stretto della Manica, o tre quarti d'ora come nello stretto di Messina, ma nove ore, quanto dovrà durare la traversata da Napoli a Palermo con piroscafi, che filano venti miglia.

Inspirati a questa idea io ed i miei colleghi abbiamo proposto l'emendamento, ed io prego l'onorevole ministro di volerci pensare un momento su, e vedere se non sia il caso anche pei vapori del servizio di Stato tra Palermo e Napoli e tra Napoli e Messina, ammettere quello che egli diceva supposto per tutti i vapori delle linee private, cioè che il tonnellaggio indicato è il tonnellaggio minimo.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro delle poste ha già dichiarato che non accetta questo emendamento. Lei vi insiste. Veniamo ai voti.

ORLANDO SALVATORE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

ORLANDO SALVATORE. Siccome io fui incaricato dalla Commissione di studiare come ingegnere quali dimensioni si potevano assegnare a questi piroscafi di Stato e fui io che proposi questo tonnellaggio, mi permetta l'onorevole Di Stefano che io gli dica che con 2,200 tonnellate si fanno piroscafi di 200 metri di lunghezza e di 8,000 cavalli di forza, e posso assicurare l'onorevole Di Stefano che con questo tonnellaggio preciso ed anche minore ci sono molti piroscafi intorno alla costa inglese che hanno 23 nodi di velocità, saloni immensi e cabine di tutti i generi e soddisfano perfettamente a tutte le condizioni per cui furono costruiti.

PRESIDENTE. Insiste, onorevole Di Stefano, nella sua proposta dopo queste spiegazioni dell'onorevole Orlando Salvatore?

DI STEFANO. Insisto.

PRESIDENTE. Verremo dunque alla votazione per alzata e seduta.

L'onorevole Di Stefano ed altri deputati propongono di aggiungere in fine del comma primo:

« Linee di Stato — *C* e *D* in nota (a) — tonnellaggio minimo ».

Questa proposta non è accettata nè dal Governo, nè dalla Commissione.

La metto a partito.

(Non è approvata).

DE FELICE GIUFFRIDA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Sempre su questo articolo?

Ne ha facoltà.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Mi perdoni la Camera se debbo insistere; ma io intendo parlare di un bisogno vivo e sentito, e lo farò il più brevemente possibile.

Mi sarei aspettato che l'onorevole ministro e la Commissione avessero accettato il mio emendamento tendente a prolungare la linea di Stato Napoli-Messina-Catania-Siracusa fino a Malta.

Constato con dolore che i bisogni legittimi non sono tenuti nella considerazione che meritano; e noto che Commissione, ministri e deputati si sono preoccupati dei viaggi che fanno otto o dieci mila forestieri che attraversano l'Italia per recarsi ad Alessandria d'Egitto od al Cairo, ma non si interessano di circa quaranta mila forestieri che ogni anno attraversano la Sicilia per recarsi da Malta a Londra e viceversa. Se si debbono soddisfare bisogni legittimi, è naturale che prima debbano essere soddisfatti i più urgenti ed i più sentiti; e l'estendere la linea fino a Malta significa risolvere uno dei grandi problemi della vita economica italiana.

Perchè, se c'è forestiere da curare, in Italia, è l'inglese, sia perchè è un antico e sicuro cliente delle nostre città, dirò così, di svernamento, sia perchè ha maggiore attitudine a svolgere qui la sua grande attività commerciale e industriale. A Catania la colonia inglese, oltre la svizzera, ha prodotto un profondo risveglio industriale. Lo proclamiamo a titolo di onore. (*Bene!*)

E poi Malta non ha prodotti industriali o agricoli capaci a soddisfare i suoi bisogni. E l'Italia centrale, come la settentrionale, si approvvigionano a Napoli, dove noi mandiamo gran parte della nostra frutta e della nostra verdura.

Non vedete quale sicura fonte di grande ricchezza costituirebbe questo scambio quotidiano, di qua e di là, dei nostri prodotti?

Una voce. Ha ragione!

DE FELICE-GIUFFRIDA. Io non capisco una cosa: andate in cerca di linee redditizie, e di linee non redditizie? Se volete costituire linee redditizie, quale più sicura, e per passeggeri e per merci; di quella Napoli-Messina-Catania-Siracusa-Malta e ritorno?

Ma, credo, che preoccupazioni politiche impediscano all'onorevole ministro di fare arrivare fino a Malta i vapori delle linee di Stato; ma mi voglio rassegnare anche su ciò: mi sono occupato altre volte di tale questione, quando, manifestandosi proprio l'urgenza della linea che reclamiamo, mi sono recato a Malta per mettere d'accordo gli interessi della Sicilia con quelli di Malta, ed ho potuto raccogliere nelle sfere ufficiali

del Governo di quell'isola l'impressione che il giorno in cui il Governo italiano istituisse per Malta una linea di Stato o sovvenzionasse una società che facesse questo viaggio colla maggiore rapidità, in maniera da unire Malta a Londra nel minor tempo possibile, il Governo di Malta, che paga attualmente centoventicinque mila lire all'anno per i servizi quotidiani postali, sarebbe disposto anche a raddoppiare questa somma.

PRESIDENTE. Ma, insomma, la sua proposta è caduta perchè ella non era presente ed ella non può fare ora altre proposte.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Ero assente perchè partecipavo ad un'altra adunanza, nella quale erano discussi problemi non meno vitali di questo. E son venuto apposta per far capire alla Camera che si tratta della soddisfazione di un vero bisogno e che le preoccupazioni politiche non possono, a mio avviso, far tacere la voce di questo bisogno.

Mi auguro almeno che l'onorevole ministro, ove non voglia adesso compromettere l'economia del progetto dell'esercizio di Stato, voglia almeno dichiarare che studierà la questione, (*Oooh!*) in maniera da potere, man mano che si verranno migliorando i servizi, provvedere come i bisogni e l'utilità del paese richiedono. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Sarà bene che gli onorevoli deputati si trovino presenti, quando si discute un argomento che a loro importa. Se l'onorevole De Felice, poco fa, fosse stato qui, avrebbe sentito che Governo e Commissione hanno concordato un loro emendamento che ha, in gran parte, accolto emendamenti che erano stati proposti da onorevoli colleghi e non ha accolto invece quello per cui si proponeva di prolungare fino a Malta la linea.

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

PRESIDENTE. Parli.

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Abbiamo accolto altri emendamenti dell'onorevole De Felice; ma non possiamo accogliere questo: perchè il Governo non crede conveniente di spingere all'estero una linea di Stato. Quindi, quest'emendamento non può essere accolto dal Governo. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Allora leggo la prima parte dell'allegato B, che contempla le linee da esercitarsi dall'azienda ferroviaria dello Stato:

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Periodicità	Percorrenza in miglia		Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
			per viaggio	per anno			uni-tario	com-plexivo	
	Linee da esercitarsi dall'azienda ferroviaria dello Stato								
	Civitavecchia-Golfo Aranci con prolungamento a Terranova e ritorno.	giornaliera	255	93.075	15	3	1.500	4.500	—
B	Golfo Aranci-Maddalena e ritorno . .	d.	55,8	23.367	10	1	150	150	—
	Napoli-Palermo e ritorno	id.	337,8	123.297	20	3	2.200	6.600	—
D	Napoli-Messina-Reggio - Riposto-Catania-Siracusa e ritorno	bisettiman.	451,2	46.924,8	20	1	2.200	2.200	—
				286.663,8		8		13.450	—

Non essendovi altre proposte concernenti questa prima parte, pongo a partito queste linee.

(Sono approvate).

Verrebbero ora le linee da esercitarsi dall'industria privata

Voci. A domani! A domani!

Altre voci. Avanti! Avanti!

PRESIDENTE. Io vado volentieri avanti quanto è necessario. Ma l'onorevole Carnazza crede che si debbano stampare tutti gli emendamenti concordati fra Governo e Commissione.

Se egli non insistesse nella sua richiesta potremmo andare avanti.

Voci. A domani! A domani!

PRESIDENTE. Allora rimetteremo a domani il seguito di questa discussione.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni.

SCALINI, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze e il ministro di agricoltura, industria e commercio, circa i provvedimenti d'urgenza che il Governo intende di prendere in ordine alla grave coercizione che in questo momento il *trust* delle filature dei cascami di seta, fondandosi sulle due forme di protezione di cui essa gode, esercita a danno della grande industria nazionale della seta.

« Chiesa Eugenio ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dei lavori pubblici, per conoscere a quale punto siano le pratiche per la invocata e tanto necessaria ampliamento della stazione ferroviaria di Serralunga di Crea.

« Borsarelli ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, sulla deficienza sistematica dei vagoni di trasporto delle merci, specie nelle stazioni di confine, e sulla inesplicabile proibizione del carico dei vagoni di ritorno. Quali gli eventuali rimedi.

« Falcioni ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della istruzione pubblica, se intenda presentare il nuovo ruolo del regio istituto musicale di Firenze che è in progetto da quasi dieci anni.

« Torrigiani ».

« Il sottoscritto interroga il ministro delle finanze e quello degli affari esteri, per conoscere quali notizie abbiano sulla distruzione di alcune fattorie di tabacchi condotte da italiani negli Stati Uniti e quali provvedimenti intendano di adottare per la tutela dei nostri connazionali e degli interessi italiani.

« Buccelli ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno, della guerra e della marina, sulla convenienza di estendere, anche agli ufficiali dell'esercito e dell'armata attivi, i miglioramenti proposti nel disegno di riforma organica a favore dei funzionari dei Ministeri della guerra, della marina e di altri Ministeri.

« Callaini, Merci ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per conoscere le ragioni per cui fu negato il brevetto di riconoscimento della campagna di guerra del 1859 a Monti Alberto Leonardo fu Luigi di Galeata (provincia di Firenze), malgrado che egli abbia presentato i documenti richiesti dalla legge e l'identità della sua persona sia stata provata in modo inoppugnabile.

« Campi Numa ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare l'onorevole ministro della pubblica istruzione, per conoscere se nella compilazione del regolamento relativo alla legge n. 582, sul trasferimento dei professori universitari, sarà tenuto conto dell'ordine del giorno votato dalla Camera e accettato dal Governo nella tornata 3 luglio 1907.

« Tizzoni, Jatta, Maresca, Visocchi ».

« I sottoscritti interrogano il presidente del Consiglio, per sapere se e quando presenterà il progetto di legge per il riordinamento dei collegi elettorali in corrispondenza dell'ultimo censimento.

« Pansini, Dell'Acqua, Colajanni, Rondani, Bertesi, Pipitone, Zerboglio, Tasca, Antolisei, Calvi Giusto, Fera, Gattorno, Turati, Montemartini, Chiesa, Romussi, Meritani, De Felice-Giuffrida, Aroldi, Morgari, Angiolini ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quali sono i provvedimenti che egli intenda prendere di fronte alle autorità tutorie e a quei comuni i quali non hanno proceduto alla revisione dei capitolati di condotta dei medici, e ciò in onta alle disposizioni tassative dell'articolo 110, annesso alla legge sanitaria 1906.

« Campi-Numa, Angiolini ».

PRESIDENTE. Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Sacchi e Turati hanno presentato una proposta di legge che sarà trasmessa agli Uffici, perchè ne autorizzino, se credono, la lettura.

Sull'ordine dei lavori parlamentari.

DONATI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa?

DONATI. Avrei da svolgere una leggina che riguarda la divisione fra un comune e una frazione; e per svolgerla, occuperei la Camera per due soli minuti. Comune e frazione sono d'accordo, ed hanno approvato la divisione con voti unanimi. Quindi prego

la Camera di concedere che questa leggina sia mandata agli Uffici.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Per quando vorrebbe che questo svolgimento fosse messo all'ordine del giorno?

DONATI. Dopo le vacanze prossime. Ho fatto la mia domanda, perchè si sappia che non rimane perentorio il termine, essendo la proposta stata presentata fino dal mese di giugno.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Pregherei di inscrivere domani all'ordine del giorno, nella seduta pomeridiana, i seguenti disegni di legge:

Autorizzazione di spese per provvedimenti resi urgenti dal terremoto e dalle piene dei fiumi dell'ottobre 1907 e assegnazione di maggiori fondi in favore dei comuni colpiti dall'eruzione del Vesuvio dell'aprile 1906, nonchè per riparazioni ad opere dello Stato, e per concorsi e sussidi ad opere provinciali, comunali e consortili danneggiate o minacciate da alluvioni e frane.

Proroga del corso legale dei biglietti di banca e delle agevolazioni fiscali per la liquidazione delle immobilizzazioni degli Istituti di emissione.

Provvedimenti per gli Istituti di emissione e la circolazione dei biglietti di banca e di Stato e riduzione di tasse sugli affari commerciali.

LUZZATTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUZZATTI. Prima che si proroghino i nostri lavori, io credo che sarebbe utile discutere anche la legge sulle case popolari, ch'è attesa con grande impazienza dal popolo che lavora e che soffre e che sarà di conforto e di augurio per il nuovo anno. (*Bene!*)

Pregherei perciò vivamente l'onorevole presidente del Consiglio di destinare un giorno perchè la discussione di questa legge si possa compiere, tanto più che c'è l'accordo di tutte le parti della Camera e potrà essere discussa in poco tempo.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Proporrei di inscrivere all'ordine del giorno per la seduta antimeridiana di sabato.

LUZZATTI. Ringrazio l'onorevole presidente del Consiglio ed accetto.

PRESIDENTE. Come la Camera ha udito, l'onorevole presidente del Consiglio propone che domani, in principio di seduta dopo le interrogazioni, siano discussi i seguenti disegni di legge:

Autorizzazione di spese per provve-

menti resi urgenti dal terremoto e dalle piene dei fiumi dell'ottobre 1907 e assegnazione di maggiori fondi in favore dei comuni colpiti dall'eruzione del Vesuvio dell'aprile 1906, nonchè per riparazioni ad opere dello Stato, e per concorsi e sussidi ad opere provinciali, comunali e consortili, danneggiate o minacciate da alluvioni e frane.

Proroga del corso legale dei biglietti di Banca e delle agevolazioni fiscali per la liquidazione delle immobilizzazioni degli Istituti di emissione.

Provvedimenti per gli Istituti di emissione e la circolazione dei biglietti di Banca e di Stato e riduzione di tasse sugli affari commerciali.

(*Così rimane stabilito*).

DONATI. Vorrei rivolgere una domanda all'onorevole presidente del Consiglio...

PRESIDENTE. Parli.

DONATI. Io credo che essendo così breve il tempo prima delle vacanze, converrebbe svolgere le interpellanze presentate da molti sui danni prodotti dalle alluvioni dopo le vacanze stesse e non prima del disegno di legge, come era stato stabilito.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Io credo che sia nell'interesse di tutti coloro che hanno presentato interpellanze in proposito, che soprattutto sia approvata la legge, la quale provvede al riparo dei danni lamentati; perchè questa non è una legge definitiva, dovendo ad essa susseguirne un'altra che organizzi in modo completo la difesa dei fiumi. Sarà allora l'occasione di fare una larga discussione, e non già ora, che s'intende prendere soltanto provvedimenti transitori.

DONATI. Ella è allora nel mio pensiero e la ringrazio.

PRESIDENTE. Resta allora inteso che la discussione di quella legge non sarà preceduta dalle interpellanze.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Precisamente.

ROMANIN-JACUR. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMANIN-JACUR. Chiedo allora che le interpellanze presentate su questo argomento riprendano il loro turno secondo l'ordine di presentazione.

PRESIDENTE. Onorevole presidente del Consiglio, l'onorevole Romanin-Jacur propone che quelle interpellanze che prima erano state raccolte in gruppo perchè fos-

sero discusse prima della legge sui danni prodotti dai terremoti e dalle piene dei fiumi, riprendano il loro turno senza aspettare la discussione di un disegno di legge organico che ha ancora da essere presentato.

ROMANIN-JACUR. Precisamente! Io chiedo che riprendano il loro posto perchè lo svolgimento di talune interpellanze, come per esempio della mia, può dar modo al Governo di tener conto di ciò che verrà detto per la preparazione del disegno di legge.

Io non voglio far perder tempo alla Camera, ma in questo caso particolare il presidente del Consiglio e gli onorevoli miei colleghi debbono rendersi conto della situazione di noi deputati del Veneto che rappresentiamo una regione, che, purtroppo, è troppo frequentemente devastata dalle inondazioni.

Queste interpellanze che si riferiscono ai danni prodotti dalle inondazioni sarà bene che riprendano il loro posto secondo la data di presentazione e possano essere svolte al riprendersi dei lavori parlamentari. Ed è questo soltanto che io domando.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio ministro dell'interno*. Ciò che domanda l'onorevole Romanin-Jacur è così regolare, che non vi può essere obiezione alcuna. Quelle interpellanze prenderanno il loro posto salvo poi alla Camera a determinare il giorno in cui sia più opportuno di svolgerle.

PRESIDENTE. Allora così rimane stabilito.

Resta poi inteso che nella seduta anti-meridiana di sabato sarà posta nell'ordine del giorno la discussione del disegno di legge per modificazioni alla legge 31 maggio 1903, sulle case popolari.

La seduta termina alle ore 19.10.

Ordine del giorno per la seduta di domani

1. Interrogazioni.

2. Autorizzazione di spese per provvedimenti resi urgenti dal terremoto e dalle piene dei fiumi dell'ottobre 1907 e assegnazione di maggiori fondi in favore dei Comuni colpiti dall'eruzione del Vesuvio dell'aprile 1906, nonchè per riparazioni ad opere dello Stato, e per concorsi e sussidi ad opere provinciali, comunali e consortili danneg-

giate o minacciate da alluvioni e frane. (893).

3. Proroga del corso legale dei biglietti di banca e delle agevolzze fiscali per la liquidazione delle immobilizzazioni degli Istituti di emissione (*Urgenza*) (911).

4. Provvedimenti per gli Istituti di emissione e la circolazione dei biglietti di banca e di Stato e riduzione di tasse sugli affari commerciali (894).

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

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

6. *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:

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

8. 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).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

23. Mutualità scolastiche (244).

24. *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:

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

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

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

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

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

30. Ordinamento del Benadir (745).

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

32. Disposizioni sulla navigazione interna (542).

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

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

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

36. 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).

37. Riordinamento ed affitto delle Regie Terme di Montecatini (304, 394-bis-A).

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

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

40. Modificazioni alla legge 6 luglio 1862, n. 680, per l'ordinamento delle Camere di commercio e d'industria (682).

41. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Giovanni Curioni per ingiurie (849).

42. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Giuseppe Romano per millantato credito, falso, concussione e peculato (850).

43. Prelevazione di lire 14,900 dal fondo di riserva delle spese impreviste dello Stato di previsione della spesa dell'Amministrazione del Fondo per il culto per l'esercizio finanziario 1907-908 per maggiore spesa di retribuzione al personale straordinario (896).

44. Approvazione della Convenzione 1^o giugno 1907 per la liquidazione della gestione della rete Sicula al 30 giugno 1905 (827).

45. Spesa addizionale per la sistemazione generale del fabbricato detto « Malapaga » ad uso di caserma delle Guardie di Finanza in Genova (839-B).

46. Proroga al 30 giugno 1908 delle disposizioni concernenti la cedibilità degli stipendi contenute nella legge 7 luglio 1902, n. 276 (915).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia.

