

CCCCXXXII.

TORNATA DI MARTEDÌ 4 FEBBRAIO 1908

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA

INDICE.

Annunzio dell'assassinio di S. M. il Re e di S. A. R. il Principe ereditario di Portogallo Pag. 18760
 CHIESA 18760
 GIOLITTI (*presidente del Consiglio*) 1876-61
 PRESIDENTE 18760

Atti vari 18560-97

Commemorazioni:
 del deputato Chiapusso:
 BOSELLI 18762
 GIOLITTI (*presidente del Consiglio*) 18761
 PRESIDENTE 18761
 dell'ex deputato Farina:
 CAVAGNARI 18763-64
 PRESIDENTE 18764
 del senatore Sormani-Moretti:
 PRESIDENTE 18764
 SPALLANZANI 18763

Comunicazioni della Presidenza (*Elenco dei Consigli comunali disciolti; domanda di procedere contro il deputato Todeschini; ringraziamenti*) 18763-64

Comunicazioni del Governo (*Modificazioni nel Ministero della guerra*) 18760

Convenzioni marittime (*Seguito della discussione del disegno di legge*). 18773
 ABOZZI 18783-85
 AGNESI 18774-82
 BERTOLINI (*ministro*) 18779
 BIANCHERI 18774
 BOLOGNESE 18778-91
 CAMPUS-SERRA 18782
 CANTARANO 18782
 CASSUTO 18776-82
 CHEMIRRI (*relatore*) 18775-77-79-88
 DE RISEIS 18778-92
 DI STEFANO 18785-86
 GIORDANO-APOSTOLI 18786-88
 GIUSSO 18792-93-94
 LUCIFERO ALFONSO 18776-77
 MALCANGI 18776-91-92-94-97
 MARCELLO 18790
 PALA 18775-84
 PINNA 18782
 PRESIDENTE 18773
 18774-75-76-78-79-82-86-88-91-93-95-97
 SALVIA 18785
 SEMMOLA 18794
 SCHANZER (*ministro*) 18775
 18776-77-78-79-81-82-84-86-87-90-91-92-93-94-95

Disegni di legge (*Presentazione*):

Aumento della dotazione del Senato; maggiori asseguazioni nel bilancio degli affari esteri (CARCANO) Pag. 18771
 Bilanci delle Colonie italiane d'Africa (TRITONI) 18797

Interrogazioni:

Magistratura alle acque (argine sinistro del Po):
 DARI (*sottosegretario di Stato*) 18764
 MERITANI 18765

Ispettorato forestale in Verona:
 MERITANI 18765
 SANARELLI (*sottosegretario di Stato*) 18765

Stazione di Serravalle Pistoiese:
 CASCIANI 18766
 DARI (*sottosegretario di Stato*) 18766

Sistemazione di una strada (ponte Fiumara-Alfedena):
 DARI (*sottosegretario di Stato*) 18767
 DE AMICIS 18767

Personale sussidiario demaniale:
 BUCCELLI 18768
 PINNA 18768
 COTTAFAVI (*sottosegretario di Stato*) 18767
 CREDARO 18767
 DE FELICE-GIUFFRIDA 18767
 GIOLITTI (*presidente del Consiglio*) 18768
 PANIÈ 18768

Licenza delle scuole professionali serali di Napoli (concorso postale):
 BERTETTI (*sottosegretario di Stato*) 18769
 CIUFFELLI (*sottosegretario di Stato*) 18769
 ROCCO 18770

Stazioni ferroviarie di Casoria e di Frattamaggiore:
 DARI (*sottosegretario di Stato*) 18770-71
 ROCCO 18771

Porto di Livorno (tassi di assicurazione contro gli infortuni):
 ORLANDO SALVATORE 18807
 SANARELLI (*sottosegretario di Stato*) 18806

Osservazioni e proposte:
 Lavori parlamentari:
 BERTOLINI (*ministro*) 18797
 TITTONI (*ministro*) 18808

Sorteggio degli Uffici 18772

La seduta incomincia alle ore 14.5.

PAVIA, *segretario*, dà lettura dei processi verbali delle due tornate del 21 dicembre 1907, che sono approvati.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di salute, gli onorevoli: Zaccagnino, di giorni trenta, Guerritore, di dieci, Scorciarini-Coppola, di tre.

(Sono conceduti).

Per il tragico fatto di Lisbona.

PRESIDENTE. (*Segni di attenzione*). Onorevoli colleghi! Appena ebbi notizia del tragico avvenimento di Lisbona, sicuro di rendermi interprete dei vostri sentimenti, mi sono affrettato, in vostra assenza, ad inviare a mezzo del nostro ministro degli affari esteri le condoglianze della Camera alla Famiglia Reale di Portogallo e alla Nazione amica.

Non dubito di interpretare del pari i vostri sentimenti di profonda, civile pietà, chiedendovi di poter significare il sincero cordoglio della Camera alle auguste Donne, che intimi legami congiungono alla nostra Reale Famiglia ed al nostro Paese, e che sono state così crudelmente ferite nei sacri affetti di madre e di sposa. (*Vivissime generali approvazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha la facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Il Governo, appena ebbe notizia del tragico ed infame attentato, non mancò di adempiere al suo dovere, manifestando i suoi sentimenti di vivissimo orrore. I vincoli che legano la Famiglia Reale italiana con quella del Portogallo rendono ancor più doloroso pel popolo italiano il luttuoso avvenimento; onde io con tutto l'animo mi associo alle dichiarazioni del nostro illustre Presidente, certo che anche in questa dolorosa occasione, i sentimenti del Governo e del Parlamento sono la manifestazione unanime di quelli della nazione intera. (*Vivissime approvazioni*).

CHIESA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa? Non è contro la mia proposta, onorevole Chiesa, che ella chiede di parlare?!...

CHIESA. Nossignore.

PRESIDENTE. Metto allora a partito la proposta da me fatta testè.

(È approvata).

Comunicazioni del Governo.

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

PRESIDENTE. Parli.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Mi onoro d'annunciare alla Camera che Sua Maestà il Re, con decreti del 29 dicembre 1907, ha accettato le dimissioni dalla carica di ministro segretario di Stato per la guerra, rassegnate dal tenente generale Ettore Viganò, ed ha nominato nella carica stessa l'ingegnere Severino Casana, senatore del Regno.

Annuncio altresì che, con successivi decreti del 3 gennaio corrente anno, la Maestà Sua ha accettato le dimissioni dalla carica di sottosegretario di Stato per la guerra, rassegnate dal maggior generale Valleris, nominando nella carica medesima il maggior generale Luigi Segato.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole presidente del Consiglio della comunicazione di questi decreti, ed in pari tempo comunico alla Camera che con decreto del 2 febbraio 1908 il maggior generale Luigi Segato, sottosegretario di Stato per la guerra, è stato nominato anche Commissario regio, per rispondere nella Camera dei deputati alle interrogazioni che vengono rivolte al ministro della guerra.

Sui luttuosi avvenimenti del Portogallo

PRESIDENTE. L'onorevole Chiesa ha domandato di parlare. Su che cosa?

CHIESA. Sullo stesso argomento del quale hanno parlato l'onorevole Presidente della Camera e l'onorevole presidente del Consiglio.

È consuetudine della Camera, nei tristi come nei lieti eventi che toccano nazioni amiche, d'esprimere i propri sentimenti alle rappresentanze elettive delle nazioni stesse.

In Portogallo, manca, in questo momento, la rappresentanza elettiva; (Ooh! ooh! *da destra e dal centro*) ed è alla soppressione violenta di questa, che si deve se la dinastia portoghese ha scontato col sangue... (*Vive interruzioni da destra e dal centro*) ...Ora, come l'onorevole Presidente ha creduto suo dovere di rivolgersi al ministro degli esteri...

SANTINI. Le scriva sulla *Tribuna* queste cose!

PRESIDENTE. Lasci andare, onorevole Santini!

CHIESA. ... appunto perchè mancava colà la rappresentanza legale, così noi crediamo nostro dovere di ricordare alla Camera ed al Paese che, se questi fatti dolorosi sono accaduti, è perchè dall'altra parte si è stracciata la Costituzione. Vediamo arresti in massa, esiliati; dovremmo quindi ricordare anche al popolo portoghese i nostri sentimenti pel suo diritto e per le sue libertà. (*Rumori*).

PRESIDENTE. È inutile anticipare la critica storica, che ora non c'entra. (*Vivissime approvazioni*).

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Io debbo protestare contro questa ingerenza (*Benissimo!*) illecita nelle vicende politiche interne di un altro paese! (*Bravo! Bene! — Applausi*).

Commemorazione del deputato Chiapusso.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi. Era stata vivissima in me la speranza che questa volta avremmo ripresi i nostri lavori, così come quando li sospendemmo, con l'animo sgombro da ogni sentimento men lieto.

Fu speranza vana, e purtroppo la prima parola, che vi rivolgo, è di dolore.

Dopo lunghi giorni di angosciosa trepidazione, la mattina del 19 del mese passato, uno dei nostri più cari e stimati colleghi, Felice Chiapusso, veniva rapito all'affetto della famiglia, dei colleghi, dei conterranei.

Nato a Susa il 30 maggio 1841 da cospicua ed antica famiglia originaria della Savoia, il compianto collega, dopo di aver percorso gli studi legali, abbracciò la carriera forense, nella quale spiegò quell'operosità fervida, quello zelo scrupoloso, quella integrità adamantina, che gli valsero la estimazione generale e l'onore del mandato legislativo.

Fu chiamato a far parte di questa assemblea nel 29 ottobre 1882 dagli elettori del terzo collegio plurinomiale di Torino, che gli mantennero la loro fiducia nelle due legislature successive; col ritorno poi al collegio uninominale il mandato gli venne confermato senza interruzione, in tutte le legislature seguenti, dagli elettori della sua città nativa.

Dell'alta stima, ch'egli ebbe a raccogliere nell'esercizio di tale mandato, fanno splendida testimonianza gli uffici, che gli vennero affidati.

I colleghi lo vollero in parecchie Commissioni, tra cui quelle del bilancio e per l'inchiesta sulla marina; il Presidente lo elesse a far parte della Giunta delle elezioni e della Commissione per l'esame di alcuni consuntivi dell'istruzione pubblica; e dalla fiducia della Camera e del Re ebbe, in tempi difficili, il sottosegretariato di Stato nel Ministero dei lavori pubblici.

A tutti questi uffici egli si dedicò con impareggiabile solerzia.

Perchè Felice Chiapusso, dotato di singolare modestia, non disse mai: io mi sobbarco; ma, milite del dovere, assumeva un impegno quando sapeva di poterlo adempiere utilmente e onorevolmente per il paese.

In lui era inestinguibile la sete del lavoro, anche al difuori delle pratiche legislative e forensi; onde, per dare ad essa più vasto campo, si volse alle ricerche storiche, proponendosi d'illustrare la valle e la città di Susa.

I documenti, che a tal fine andava raccogliendo, gli suggerirono il pensiero di pubblicare frattanto un *Saggio genealogico delle più notabili famiglie Segusine*, del quale mandò fuori il terzo volume pochi giorni prima che lo colpisse il morbo, che doveva rapircelo.

Oltre che per instancabile operosità, egli rifulse per la bontà dell'animo, la semplicità dei costumi, la dignità della vita, la rettitudine immacolata.

Virtù codeste, per fortuna nostra, men rare tra noi di quello che talvolta pretenda l'inappagabile desiderio della perfezione, e da pregiarsi non solo per sè stesse, ma ancor più per la loro potenza d'irradiazione sulla coscienza popolare, nella quale fecondano germi benefici.

Alla memoria di chi ci lascia tanta eredità di imitabili esempi, mandiamo, onorevoli colleghi, con l'espressione del nostro cordoglio, un saluto riconoscente. (*Vive approvazioni*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

GIOLITTI *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Amico dell'onorevole Chiapusso fino dai banchi dell'Università, meglio di chiunque altro posso avere apprezzato a fondo la nobiltà del suo carattere e la rettitudine della sua mente. Entrammo in

questo Parlamento nello stesso momento, serbando sempre quella sincera amicizia che per più di quaranta anni ci ha legato.

Io credo che pochi uomini possano aver dimostrato al Parlamento e al loro Paese di origine quanto la nobiltà del carattere possa elevare un uomo. Ed egli ebbe qui nel Parlamento sempre le maggiori prove di stima e di fiducia, perchè fu chiamato a comporre que le Commissioni nella composizione delle quali soprattutto si mirava alla rettitudine dell'animo e alla integrità del carattere.

Io mando un saluto riverente alla desolata sua famiglia ed alla città di Susa, che così profondamente lo amava. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha accoltà di parlare l'onorevole Boselli.

BOSELLI. L'immagine di Felice Chiapusso, nelle nobili ed affettuose parole del nostro Presidente e in quelle del presidente del Consiglio, riapparve viva in mezzo a noi, colla sua serenità gagliarda, colla sua operosità non rumorosa nè ambiziosa, ma sollecita, diligente e costante.

Nè io sorgerei ad aggiungere altri ricordi se, rappresentando qui una parte di quelle popolazioni, fra le quali egli nacque e visse e che più intensamente lo amarono, io non dovessi, esprimendo il loro compianto, ringraziare il Presidente, il Governo e la Camera per i sentimenti onde evocarono i meriti ed onorano la memoria di quel figlio preclaro della gente susina.

Di quella gente egli sentì nell'anima sua tutta l'anima libera, onesta e vigorosa; conobbe di quelle terre tutte le antiche glorie e le antiche sventure; e colà fu promotore assiduo e benefico di ogni moderno rinnovamento.

Era diritto di persona e di carattere, come le sue montagne, ed egli le amò le montagne sue, con idealità forte e gentile, e appassionatamente le percorse; e mentre l'eletta consorte sua, il cui avo materno fu il conte Siccardi, l'instauratore insigne dell'eguaglianza giuridica nel regno Sardo, ne descriveva la flora, egli ne interrogava i passati e i futuri destini.

Amico delle libertà comunali, fu nel reggimento del comune di Susa, amministratore solerte: non vi è istituto in quella città ove egli non abbia posto ingegno e zelo; e per tutta quella contrada egli, con intenti di civiltà educatrice, diede impulso al dif-

fondersi popolarmente e al fortificarsi delle scuole.

Coi suoi scritti eruditi, perspicui, nutriti di osservazioni sicure, egli illustrò i documenti e la vita di Susa dall'arco romano all'età dei castelli signoreggianti, da quella degli statuti comunali agli eventi dei tempi più vicini; e la investigava per ogni parte in quell'opera sulle famiglie di Susa, opera notabilissima, giunta al terzo volume e purtroppo non finita, dove non solamente è tesoro di accurate e interessanti notizie genealogiche, ma sono preziosi ricordi di uomini, di tempi, di pubbliche istituzioni.

E poichè egli divisava, con proposito caldo, di tutta ricostruire e narrare compiutamente e ordinatamente la storia di quella città, ne apparecchiava gli studi con lavoro che non aveva posa e che gli era sommamente caro.

Nei suoi libri è l'indole stessa di pensiero e di discorso che noi conosciamo nei suoi rapporti parlamentari, e che gli era propria quando parlava da questi seggi; e vi è quella equità di giudizi che gli fu sempre compagna e in quest'Aula e al Governo.

La sua sincerità era senza veli, la sua fermezza senza sforzo. Così esercitava delicati incarichi professando sempre la verità senza ire e senza eccezioni.

In questa Camera fu tra coloro i quali col consiglio giusto, colla coscienza intemerata, coi convincimenti saldi, coi pensieri chiari, colla parola sobria, collo studio perseverante giovano all'opera legislativa e partecipano validamente al buon indirizzo della pubblica cosa.

Inspirava fiducia ed era amato perchè era aperto alle consuetudini cordiali ed era fido alle amicizie. Nella sua modestia era dignità, nella semplicità delle sue abitudini era decoro; ed egli usava verso tutti cortesia e benevolenza squisitamente.

Se io lo rammento nei giovani anni dell'Università, posso affermare che egli giammai cambiò di cuore, di tempra, di maniera.

Se io lo considero rispetto al suo luogo nativo, lo raffiguro come uno degli uomini meglio rappresentativi di quel pensare, di quel sentire, di quel fare.

E rimembrandolo insieme, onorevoli colleghi, con durevole senso di estimazione e di affetto, Felice Chiapusso ci tornerà sempre presente come cittadino, come amico, come deputato esemplare. (*Bravo! Benissimo! — Applausi*).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Debbo avvertire i colleghi che, prevenendo il loro voto, quando ebbi notizia della morte dell'onorevole Chiapusso, inviai alla famiglia un telegramma esprimente il cordoglio della Camera stessa, e ne ebbi in risposta il seguente, che comunico:

« Affranta da inenarrabile dolore sento tutta la grande solidarietà del cordoglio espresso nelle nobili parole di Vostra Eccellenza, sintesi dell'intenso affetto che circondava in Montecitorio l'amato mio consorte Felice Chiapusso. Egli scompare oggi raccogliendo sulla bara il premio dei giusti nelle lacrime più umanamente sincere che ciglio umano possa versare. Io rimango con tutte le forze dell'animo intente ad invocare conforto nell'affetto dei figli e nella voce dolorante delle memori amicizie.

« Irene Chiapusso-Voli ».

L'onorevole sindaco di Palermo rispose al telegramma che gli avevo inviato a nome della Camera quando avvenne il disastro noto, col seguente:

« La solenne, unanime manifestazione di cordoglio con la quale la Camera elettiva ha ieri affermato i suoi sentimenti nobili e affettuosi per questa città colpita da grave disastro, apporta al nostro cuore un vivissimo senso di conforto. E mi è caro di ricambiare all'Eccellenza Vostra nel nome di Palermo la più sentita riconoscenza.

« Sindaco: Tesouro ».

Così la vedova dell'onorevole Tozzi ha inviato il seguente telegramma:

« Profondamente commossa per la partecipazione della Camera dei deputati al mio straziante dolore, porgo alla Signoria Vostra i sensi della mia riconoscenza, pregandola di esprimere questi miei sentimenti all'onorevole Assemblea.

« Giulia Tozzi ».

In memoria dell'ex deputato Emilio Farina
e del senatore Luigi Sormani-Moretti.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Cavagnari. Ne ha facoltà.

CAVAGNARI. Onorevoli colleghi, consentite a me di dire una parola pel compianto nostro ex collega Emilio Farina, il quale fece parte di questa Camera nelle Le-

gislature XVIII e XX, e di ricordare la sua attività e la sua operosità, ispirate a delicati e forti sentimenti di amor patrio.

Entrato nella marina militare in giovanissima età, egli percorse brillante carriera. Molto la marina si riprometteva dal suo squisito ingegno, quando egli abbandonò la carriera militare.

Egli però non abbandonò l'affetto speciale per le cose del mare, ed io non ho bisogno di ricordare alla Camera quante volte egli ebbe di cose marine ad occuparsi con singolare competenza, ed, in ispecie, non ho bisogno di ricordare ai colleghi il suo mirabile discorso del 19 aprile 1894, che ottenne plauso universale in questa Assemblea.

Ho detto che egli appartenne a questa Camera nelle Legislature XVIII e XX, ma debbo soggiungere che, combattuto, più che da ragioni politiche, da interessi coalizzati, egli non volle più farne parte. Dedicò gli ultimi anni della sua attività alla sua Firenze, ove fu di efficace aiuto nei Consigli locali, e alla azienda che dirigeva, e ovunque, sul terreno amministrativo, portò la feconda opera sua. Lo piange Firenze, che lo considerava come figlio, lo piange Spezia, che lo ebbe nel Consiglio comunale efficace e dotto coadiutore, lo piange il suo antico collegio, che aveva in lui un rappresentante modello.

Ecco i motivi, onorevoli colleghi, per cui, sapendo quanto la Camera, in rappresentanza del paese, ami coloro che alla patria hanno dedicato i loro migliori anni, credo di interpretare il pensiero unanime della Camera stessa mandando alla memoria del caro estinto un riverente saluto. (*Bene! Bravo! — Approvazioni.*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spallanzani.

SPALLANZANI. Onorevoli colleghi, nel giorno 9 dello scorso gennaio moriva in Reggio Emilia il conte Luigi Sormani-Moretti, patrizio della città nella quale è morto e che gli aveva dato i natali, già deputato del collegio che ho l'onore di rappresentare, e dal 1886 senatore del Regno.

Il senatore Sormani-Moretti fu dotato di nobili virtù di mente e di cuore e l'intera sua vita e la sua veramente meravigliosa attività seppe dedicare all'interesse del paese.

Giovane, poco più che ventenne, quando si combatteva per l'unità della patria seppe spezzare i vincoli di sudditanza che lo legavano allo Stato estense e si fece citta-

dino del Regno sardo, nel quale potè consacrarsi alla causa della indipendenza italiana. E dell'indipendenza fu soldato, partecipando alla campagna del '59, prendendo parte all'assedio di Gaeta e guadagnando nella campagna del 1866 la medaglia al valor militare. Fra l'una e l'altra campagna il senatore Sormani-Moretti continuò a svolgere la sua attività. Lavorò in diplomazia a fianco di Costantino Nigra, del quale fu amico; lavorò con Ricasoli a Firenze per ottenere l'annessione dello Stato parmense; lavorò nel campo politico e nelle amministrazioni locali ed ebbe anima signorile di artista.

Fu prefetto del Regno, e collocato ultimamente, dietro sua domanda, a riposo, non ristette, ma continuò a dare l'opera sua al paese legando il proprio nome ad opere di beneficenza, e presiedendo con attività veramente ammirevole quel comitato pel rimboschimento dal quale tanto spera l'agricoltura italiana. Altri che più di me poterono conoscerlo avrebbero potuto meglio di me commemorare quest'uomo: a me basta di aver ricordato in quest'aula il mio concittadino, e di chiedere, come chiedo, che la Camera voglia incaricare il nostro illustre Presidente di telegrafare le condoglianze alla famiglia dell'estinto. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Mi associo in nome della Camera ai sentimenti espressi dagli onorevoli Cavagnari e Spallanzani relativamente alla perdita dell'onorevole Emilio Farina ed a quella dell'onorevole Sormani-Moretti.

L'onorevole Spallanzani propone che sia inviato un telegramma in nome della Camera alla famiglia del senatore Sormani-Moretti. La Camera non ha nulla in contrario...

CAVAGNARI. Analoga proposta, se me lo consente l'onorevole Presidente, vorrei fare anch'io. Propongo che siano inviate le condoglianze della Camera anche alla famiglia del compianto Emilio Farina.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni in contrario, si intenderanno approvate queste proposte.

(*Sono approvate*).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Il ministro dell'interno ha trasmesso gli elenchi dei decreti reali di scioglimento dei Consigli comunali e provinciali e di proroga dei termini per la ri-

stituzione dei Consigli stessi riferibilmente ai mesi di novembre e dicembre 1907.

Saranno stampati e distribuiti.

Il ministro dell'interno ha pure trasmesso il regio decreto di rimozione del sindaco di Pombia: la sola avvenuta nel 4° trimestre 1907.

La Corte dei conti ha comunicato che nella seconda quindicina di dicembre 1907 e nella prima quindicina di gennaio 1908 non fu eseguita alcuna registrazione con riserva.

Il ministro di grazia e giustizia ha trasmesso un'istanza del procuratore del Re presso il tribunale di Verona per autorizzazione ad eseguire la sentenza della Corte di appello di Brescia con la quale l'onorevole Mario Todeschini veniva condannato per il reato di diffamazione.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Svolgimento di interrogazioni. La prima è quella dell'onorevole Meritani, al ministro dei lavori pubblici, « sulla necessità di estendere la normale giurisdizione del Magistrato alle acque, anche all'argine sinistro del Po, compreso nel suo compartimento amministrativo ».

L'onorevole sottosegretario di Stato ha facoltà di parlare per rispondere a questa interrogazione.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La questione posta dall'onorevole Meritani fu prevista dalla legge sul Magistrato alle acque, e precisamente dall'articolo 2. Trattavasi appunto di una lotta, diremo così, d'interessi: gli interessi del Po ai quali si era provveduto due anni fa, nel gennaio 1905, con un'amministrazione unica, ossia col compartimento del Po che risiede a Parma, e, in conflitto con questi interessi, quelli del Veneto che suggerivano di riunire sotto la magistratura delle acque tutto il regime del Po e del suo delta. La legge dispose che in caso di urgenza i provvedimenti li prendesse la Magistratura alle acque; e quando urgenza non vi fosse, dovesse interloquire lo stesso Magistrato alle acque per dare il proprio parere in tutte le opere concernenti il regime del Po. Aggiungeva l'articolo 2 che il regolamento (il quale a differenza della legge può essere facilmente e spesso mutato secondo le risultanze dell'esperienza) avrebbe data più opportuna risoluzione a questo quesito.

Allo studio del regolamento ora attende la Magistratura alle acque col raccogliere i dati dell'esperienza insieme con l'amministrazione centrale: in modo che, quando il regolamento medesimo potrà essere compilato, si spera di dare a questa questione la migliore soluzione possibile, senza però anticipare da oggi promesse e affidamenti, che gli studi in corso potrebbero poi sconfessare.

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

MERITANI. L'ultimo capoverso dell'articolo 2 della legge sul Magistrato alle acque dice che soltanto nei casi di urgenza si deve estendere la normale giurisdizione del Magistrato alle acque anche all'argine sinistro del Po, compreso nel suo compartimento amministrativo.

Ora sento il dovere di raccomandare che nella compilazione del regolamento del Magistrato alle acque si estenda normalmente la giurisdizione del Magistrato anche all'argine sinistro del Po.

La relazione ministeriale che precede questo disegno di legge riconosce la convenienza dell'unità di direzione, e fa solo riserva nel senso che prima di stabilire tale provvedimento si venga al miglior partito, che è quello di lasciar determinare all'esperienza quale sia il sistema migliore da preferirsi.

Leggo un brano della relazione:

« Ma prima di stabilire per legge tale provvedimento, si ritenne miglior partito quello di lasciare all'esperienza il determinare quale sistema sia da preferirsi, e fu quindi stabilito che il Governo disciplini con regolamento tale competenza, poichè il regolamento, potendo essere più facilmente variato, dà agio di correggere le soluzioni prese e di tentarne altre ».

Per suffragare la mia tesi trovo opportuno di aggiungere che precisamente in questi giorni si è formato un Comitato interprovinciale di rappresentanti delle provincie interessate di Mantova, Rovigo, Verona e Venezia per patrocinare il concetto di affidare al Magistrato alle acque la normale giurisdizione sull'argine sinistro del Po.

PRESIDENTE. Segue la interrogazione dello stesso onorevole Meritani al ministro di agricoltura, industria e commercio « per sapere se intenda provvedere alla istituzione di un Ispettorato forestale a Verona reclamata in modo speciale, dopo il funzionamento del Magistrato alle acque ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-

segretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio.

SANARELLI, sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. Il disegno di legge presentato alla Camera per un nuovo organico del personale forestale nella seduta del 30 novembre scorso provvede alla istituzione di 5 nuovi posti di ispettori, i quali saranno assegnati a seconda del bisogno.

Tra le località che reclamano la istituzione di un Ispettorato forestale, vi è anche Verona; quando l'organico speciale sarà stato approvato dal Parlamento e divenuto legge, allora si vedrà di secondare il voto del Consiglio provinciale di Verona per la istituzione di un Ispettorato in quella città.

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

MERITANI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato; ma non posso fare a meno d'insistere affinché a questa istituzione si provveda.

E giacchè ho facoltà di parlare, oltre che raccomandare vivamente l'Ispettorato forestale per la provincia di Verona, trovo opportuno di raccomandare una modificazione (e per questo mi riservo di parlare in sede di bilancio) all'Istituto forestale di Vallombrosa che francamente non dà i risultati che si avrebbe il diritto di pretendere, di fronte alla spesa di 80,000 lire circa che sono in bilancio per tale istituto.

Da una statistica che ho sott'occhi rilevo che nell'ultimo decennio i licenziati da questo Istituto sono sessanta, cosicchè abbiamo una media desolante di sei alunni licenziati all'anno.

Chiedo s'è ammissibile che un Istituto che pesa sul bilancio dell'agricoltura per 80 mila lire dia soltanto sei licenziati in media all'anno. E questo è il risultato non di un anno, ma la media degli ultimi dieci anni.

Dunque raccomando all'onorevole sottosegretario di Stato, non solo di presentare la riforma dell'organico del personale, ma anche di procedere alla riforma dell'Istituto forestale di Vallombrosa, perchè dia i risultati che si ha il diritto di attendere. Forse la scarsa frequenza si deve attribuire alle condizioni d'ammissione, per la quale si pretende la licenza liceale o la licenza d'Istituto tecnico o titoli equipollenti, ed alla durata degli studi che ora è di quattro anni. Per queste e per altre ragioni sono convinto che il sottose-

gretario di Stato sentirà la necessità di proporre per quell'Istituto le radicali riforme che sono assolutamente indispensabili. Il miglioramento delle condizioni economiche proposto col nuovo organico sarà un coefficiente importantissimo di rigenerazione dell'istituto, ma se non verrà seguito da una riforma completa non gioverà a nulla e i giovani non saranno attratti dal desiderio di essere ammessi nella carriera forestale.

E non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Casciani al ministro dei lavori pubblici « per sapere se per ragioni di servizio, d'igiene e di decoro, intenda sollecitare la costruzione della nuova stazione di Serravalle Pistoiese, da lungo tempo promessa ».

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

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Questa medesima interrogazione l'onorevole Casciani presentò per iscritto alla Direzione generale delle ferrovie nel novembre scorso, ed ebbe risposta in iscritto. Dopo due mesi le cose non possono essere così radicalmente cambiate da poter l'onorevole Casciani sperare che si muti la risposta. Quindi non posso in questo momento che confermare a voce la risposta scritta, vale a dire che i lavori sono riconosciuti necessari e si dovranno fare; ma si faranno appena ciò sarà consentito dall'esecuzione dei lavori più urgenti che in questo momento debbono avere la precedenza.

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

CASCIANI. L'onorevole sottosegretario di Stato non spera certo che io mi dichiaro soddisfatto della sua risposta, appunto perchè alcuni mesi or sono richiesi alla Direzione generale delle ferrovie che fosse provveduto a migliorare le condizioni della stazione di Serravalle Pistoiese, e non ebbi da quella Direzione generale la risposta che mi aspettavo. Così ho insistito richiamando l'attenzione del ministro dei lavori pubblici sulla necessità e urgenza di provvedere ed iniziare più sollecitamente che è possibile i lavori di miglioramento di quella stazione. Confido che l'egregio sottosegretario di Stato, nonostante questa sua risposta, vorrà nuovamente sollecitare l'Amministrazione delle ferrovie a compiere i lavori che sono indispensabili ed urgenti, perchè se questo non avvenisse io non avrei che a cambiar tono alla mia interrogazione;

dovrei rivolgermi al presidente del Consiglio, e mi ci dovrei rivolgere perchè come ministro dell'interno, per ragioni di igiene, dichiarasse la chiusura della stazione di Serravalle Pistoiese, che da 30 anni è lasciata in tale stato di indecenza, che non è assolutamente praticabile pel servizio dei viaggiatori.

Mi auguro, per queste ragioni, che l'onorevole sottosegretario di Stato vorrà insistere presso la Direzione delle ferrovie perchè compia questa opera, la quale non può assolutamente avere influenza sulle spese di milioni che si fanno per altre stazioni, importando una spesa di sole 60 o 70 mila lire.

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Non è questione di spesa.

CASCIANI. Siamo d'accordo; ma, ripeto, sono persuaso che l'onorevole sottosegretario di Stato si dovrà rendere conto della necessità, di rendere accessibile, anche per gli abitanti di Serravalle Pistoiese, una stazione che per ora è assolutamente inservibile; altrimenti sarò obbligato a chiedere, per ragioni di igiene, che essa sia chiusa.

PRESIDENTE. Seguono queste altre interrogazioni:

Guerritore, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se intenda istradare per la via più breve i treni che provvedono al traffico tra Napoli ed Avellino »;

Turco, al ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere se intenda soddisfare le legittime e antiche aspirazioni degli educatori dei convitti, nell'interesse della educazione nazionale »;

Bizzozero, al ministro delle finanze, « per sapere se intenda integrare la recente amnistia in materia fiscale con la proposizione di indulto per le sopratasse di registro e bollo ».

Queste interrogazioni si intendono ritirate, non essendo presenti gli onorevoli interroganti.

Alla interrogazione dell'onorevole Bizzozero si collega per identità di materia quella degli onorevoli Ferrarini, Maresca ed altri; ma di essa parleremo dopo.

Segue l'interrogazione dell'onorevole De Amicis, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere quali provvedimenti voglia adottare per far definitivamente sistemare la strada nazionale n. 51, nel percorso dal ponte Fiumara alla stazione ferroviaria di Alfedena, specialmente per quanto riguarda il con-

solidamento delle scarpate, ed il corso delle acque ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Dopo i lavori iniziati fin dall'agosto e che stanno per terminare su quel tratto di strada nazionale, abbiamo interpellato, in vista dell'interrogazione dell'onorevole De Amicis, l'ispettore compartimentale per sapere se altri lavori occorressero in quel medesimo tratto.

La risposta è che occorrono altri cinque lavori di una certa importanza e di un importo complessivo di quasi 100 mila lire: trattandosi di lavori di manutenzione straordinaria, i fondi della ordinaria manutenzione non basterebbero, sicchè bisognerà forse provvedere mediante un disegno di legge speciale.

Frattanto, perchè fra i lavori proposti taluno ha carattere di urgenza, attendiamo che il Genio civile dica quali siano per porre mano ad essi nei limiti modesti, ma che spero sufficienti, del bilancio in corso.

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

DE AMICIS. Sono lieto che il ministro dei lavori pubblici abbia riconosciuto che per la sistemazione del tratto di strada nazionale dal ponte Fiumara alla stazione ferroviaria di Alfedena non siano sufficienti i fondi della ordinaria manutenzione, e che si proponga di provvedere con mezzi straordinari. Quindi prendo atto delle sue dichiarazioni e ringrazio.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli: Ferrarini, Maresca, Cornalba, Castiglioni, Tecchio, al ministro delle finanze, « per sapere la causa dell'indugio a presentare un disegno di legge per condono delle soprattasse e pene pecuniarie per contravvenzioni alle leggi per le tasse sugli affari, in relazione al regio decreto di amnistia 4 luglio 1907, n. 389 ».

Questa interrogazione s'intende ritirata non essendo presenti gli onorevoli interroganti.

Segue quella dell'onorevole Credaro, al ministro delle finanze « circa la necessità e l'urgenza di sistemare il personale sussidiario demaniale ».

A questa si collegano le seguenti altre interrogazioni:

De Felice-Giuffrida, Malcangi, al ministro delle finanze, « sulla necessità di provvedere alla sistemazione definitiva del personale sussidiario demaniale »;

Zaccagnino, Leone, Pinna, al ministro delle finanze, « per sapere se e quando sarà presentato il disegno di legge concernente il personale demaniale, formalmente promesso pel decorso novembre e ora posposto ad altri provvedimenti che non sono di urgenza maggiore »;

Buccelli, Battaglieri, al ministro delle finanze, « per sapere quando verrà presentato il disegno di legge concernente il personale demaniale »;

Paniè, al ministro delle finanze, « per avere notizie del progetto sull'organico del personale demaniale e sulla necessità della sua pronta presentazione al Parlamento ».

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

COTTAFAVI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Sui progetti ai quali si interessano gli onorevoli interroganti, occorre che si pronunzi il Consiglio dei ministri. Fino a che ciò non avvenga, non credo di potere precisare quando il disegno di legge sarà presentato alla Camera.

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

CREDARO. Non posso dichiararmi soddisfatto di questa risposta.

La condizione di questo personale sussidiario demaniale è un avanzo di Medio Evo, che permane nell'Amministrazione italiana.

Altra volta il Governo diede affidamento preciso e categorico, che il disegno di legge sarebbe stato presentato nello scorso novembre. Ma non venne presentato. Fu data poi promessa officiosa che sarebbe stato presentato in febbraio. Ma il disegno di legge non è venuto.

Io, quindi, ripeto che sono insoddisfattissimo della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato.

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

DE FELICE-GIUFFRIDA. Debbo rilevare con dolore che la questione del personale sussidiario demaniale ha oggi fatto un passo indietro. L'onorevole sottosegretario di Stato, prima delle vacanze, aveva detto a me, che il disegno di legge era pronto, che solo per alcune divergenze col ministro del tesoro non era ancora presentato alla Camera. Oggi sembra che egli non insista soltanto su quelle difficoltà, ma dice che su di esso deve pronunziarsi il Consiglio dei ministri.

Ciò significa, che tutto ciò che è stato detto, anzi tutte le promesse formali che sono state date, non sono mantenute. Io suppongo che l'onorevole sottosegretario abbia risposto senza interrogare prima il suo ministro, dappoichè l'onorevole Lacava aveva dato a me formale parola (ed io, a suo nome, avevo assicurato i demaniali) che il disegno di legge sarebbe stato regolarmente presentato.

Invece mentre il Governo presenta disegni di legge che riguardano tutti gli impiegati d'Italia, mentre tutti i Ministeri cercano di risolvere tutte le questioni riflettenti gli organici, l'onorevole Cottafavi ci viene a dire che per i demaniali si deve aspettare la decisione del Consiglio dei ministri.

Ma ricordi l'onorevole sottosegretario di Stato la tristissima condizione finanziaria di questi miseri lavoratori dello Stato. Ricordi che uno di essi poco tempo fa, a Milano, ha dovuto tirarsi un colpo di revolver, non potendo mantenere la sua famiglia, dopo quindici anni di servizio. Si rivolga, onorevole Cottafavi, all'onorevole ministro dell'interno, che gli siede accanto, e lo preghi di dire una parola che rassicuri questa misera classe, e garantisca che tutti gli impiegati dello Stato saranno trattati alla stessa stregua.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. L'onorevole De Felice si rivolge a me, ed io debbo dargli uno schiarimento.

In primo luogo questi commessi non sono impiegati dello Stato in alcuna maniera. Lo Stato non li conosce. (*Interruzioni all'estrema sinistra*). Sono agenti privati scelti dagli impiegati.

DE FELICE GIUFFRIDA. Da quelli che guadagnano 90 mila lire all'anno.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ma v'è un'altra questione più grave che il Consiglio dei ministri deve risolvere, ed è che questo personale ha adottato un metodo, per far valere le proprie ragioni, assolutamente intollerabile, quello cioè delle minacce contro lo Stato nelle loro riunioni e nei loro indirizzi (*Commenti*) e di far stampare delle ingiurie violente contro il ministro delle finanze...

CREDARO. È stato uno solo.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. ...in un giornale mantenuto da loro.

Ora il Governo deve esaminare se non convenga opporre la questione pregiudiziale formale, poichè non possiamo ammettere assolutamente che il sistema delle minacce possa produrre qualsiasi effetto nè sul Governo, nè sul Parlamento. (*Vive approvazioni — Interruzioni del deputato De Felice*).

PRESIDENTE. L'onorevole Zaccagnino non è presente. Onorevole Pinna, risponde lei?

PINNA. Mi associo alle dichiarazioni dei colleghi, che hanno parlato sull'argomento. Si tratta di una classe di funzionari meritevole di riguardi e per i servizi che rende all'amministrazione e per l'abbandono in cui fu lasciata fin'ora.

Le stesse escandescenze deplorate dal presidente del Consiglio dimostrano il vivo malcontento di tutta la classe e la necessità di provvedimenti di giustizia. Io spero che questi verranno e presto a ristabilire la calma nel personale dimenticato e la fiducia nel Governo.

PRESIDENTE. L'onorevole Buccelli ha facoltà di dichiarare se è soddisfatto.

BUCCELLI. In occasione del Congresso dei demaniali di Alessandria io ebbi formale assicurazione dall'onorevole Cottafavi, che nel novembre sarebbe stato presentato al Parlamento il disegno di legge desiderato dai demaniali stessi. Ora con mia sorpresa io sento, che non solo non è stato presentato in novembre, ma nemmeno in febbraio si presenterà il disegno di legge concernente il personale demaniale, e quindi chissà quando verrà questo progetto!

Ora io faccio il più vivo augurio che il Consiglio dei ministri quanto prima prenda una deliberazione, che assicuri alla classe dei demaniali quel maggior benessere a cui legittimamente aspirano.

PRESIDENTE. Ha facoltà l'onorevole Paniè di dichiarare se è soddisfatto.

PANIÈ. L'onorevole presidente del Consiglio ha accennato a pressioni e intimidazioni, che sarebbero state fatte dagli interessati nell'intendimento di affrettare l'accoglimento delle loro domande verso il Governo.

Io non approvo questi metodi: tanto meno approvo le minacce che, a quanto pare dalle dichiarazioni del presidente del Consiglio, sono state fatte da alcuni del personale, che certamente non ne costituiscono la maggioranza.

Ma la forma men che opportuna stata adottata da alcuni non distrugge la bontà

delle ragioni che stanno a favore del personale demaniale, specialmente di quello sussidiario.

L'onorevole presidente del Consiglio ha detto che i sussidiari demaniali non sono impiegati dello Stato. Mi si consenta però di osservare, che essi adempiono funzioni pubbliche, e che altra volta il Governo ha manifestato la sua sollecitudine anche per questo personale.

Quindi io confido, che quella decisione del Consiglio dei ministri, che è stata annunciata come condizione indispensabile per la presentazione del disegno di legge dall'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze, non tarderà a venire e sarà tale da appagare nei limiti del giusto i desiderii del personale demaniale.

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

L'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

BERTETTI, *sottosegretario per le poste e per i telegrafi*. L'onorevole Rocco muove una censura o almeno propone una lagnanza contro l'amministrazione delle poste e dei telegrafi, lagnanza che io non posso ammettere che sia fondata. Egli dice: come va che l'amministrazione delle ferrovie dello Stato agli effetti dell'ammissione all'esame di concorso per aiutanti applicati in prova ammette come equipollente della licenza tecnica la licenza conseguita nelle scuole professionali serali di Napoli, e voi, amministrazione delle poste e dei telegrafi, nonostante l'assoluta affinità delle mansioni, non fate altrettanto?

Faccio avvertire che gli esami per ufficiale d'ordine, ai quali l'interrogazione si riferisce, non sono quelli che hanno potuto dar motivo alla interrogazione, perchè si fanno soltanto esami per alunni. Ciò premesso, osservo che le scuole serali professionali di Napoli e Roma per agenti ferro-

viari non sono governative, nè pareggiate, cosicchè i diplomi che da essa sono rilasciati non hanno valore legale.

Resta a sapersi se sia utile e conveniente che l'Amministrazione delle poste decampi dalla norma di non considerare altri titoli se non quelli legali. Ora io comprendo che l'Amministrazione delle ferrovie abbia potuto fare una eccezione a questa norma, ma non comprenderei poi che la facessimo noi delle poste e dei telegrafi. Nello scopo e nelle materie di insegnamento delle scuole professionali serali per gli agenti ferroviari si trovano gli elementi per i quali l'Amministrazione delle ferrovie di Stato può ammettere quelle licenze come equipollenti; ma non possiamo trovarli noi per gli ufficiali di ordine e tanto meno per gli alunni. La cosiddetta affinità di mansioni noi non la vediamo. Quindi, per ora e finchè la condizione di cose non cambia, ci sembra che non debba abbandonarsi la norma di non considerare per titolo equipollente alla licenza tecnica il diploma rilasciato da queste scuole assolutamente private, per quanto benemerite.

Io non ammetto dunque che la lagnanza (non ho voluto dire, nè dirò, censura) mossa dall'onorevole Rocco alla nostra amministrazione abbia fondamento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione.

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Poichè il collega Rocco ha rivolto la sua interrogazione anche al ministro della pubblica istruzione, io gli dirò che questo Ministero vede con molta simpatia le scuole dei ferrovieri di Napoli, tanto è vero che le ha incoraggiate sussidiandole. Ed ogni volta che l'Amministrazione ferroviaria ci ha domandato se i diplomi rilasciati da queste scuole potessero essere ritenuti come titoli equipollenti alla licenza tecnica, per concorrere agli impieghi speciali delle ferrovie, il Ministero ha risposto affermativamente: appunto perchè in quelle scuole speciali si studiano le materie che corrispondono alle attribuzioni degli impiegati ferroviari. Però tali scuole non sono pareggiate, nè possono esserlo, appunto perchè hanno un ordinamento ed un programma diversi dalle scuole tecniche governative; quindi le loro licenze non hanno un valore legale assoluto, per cui si possa imporre all'Amministrazione delle poste di riconoscere quel titolo come equipollente alla licenza tecnica.

Sicchè, quando il Ministero dell'istruzione ha dovuto rispondere al quesito mosso dal Ministero delle poste circa l'equipollenza dei diplomi rilasciati da questa scuola speciale, ha detto che l'equipollenza legale non c'è. Ed ha aggiunto: voi che sapete quali attribuzioni debbono avere gli impiegati pei quali avete aperto il concorso, giudicherete se il diploma rilasciato da queste scuole, con questi programmi e con questi studii, possa ritenersi da voi equivalente alla licenza tecnica.

E l'onorevole Rocco converrà che il Ministero dell'istruzione non poteva dare assolutamente una risposta più benevola per le scuole dei ferrovieri di Napoli.

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

ROCCO. Io debbo anzitutto sgombrare il terreno di una parola un po' aspra pronunziata dall'onorevole sottosegretario di Stato per le poste, quando ha parlato di censura.

BERTETTI, *sottosegretario di Stato per le poste ed i telegrafi*. L'ho ritirata io stesso.

ROCCO. Se l'ha ritirata, va bene. Ad ogni modo, io debbo dichiarare che questo non era nelle mie intenzioni.

Del resto, il significato per lo meno grammaticale della mia interrogazione elimina da sè qualunque dubbio.

I buoni rapporti miei personali poi con l'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e con quello dell'istruzione non l'avrebbero certamente giustificato.

L'onorevole sottosegretario di Stato per le poste, però, ha voluto abilmente evitare di rispondere al contenuto principale della mia interrogazione. Io non ho detto che la licenza conseguita nelle scuole professionali di Roma e di Napoli, sussidiate dal Governo, dalle provincie e dai comuni, possa essere in ogni caso dichiarata equipollente alla licenza tecnica. Dio me ne guardi! Ho detto invece: è possibile che due amministrazioni dello Stato, per concorsi a mansioni affini possano adottare due metodi diversi?

È utile, è conveniente questa difformità?

A me non pare. Infatti, come gli applicati in prova costituiscono il primo grado della carriera presso l'amministrazione ferroviaria, così gli alunni ed ufficiali d'ordine formano l'istesso primo grado in quella delle poste e telegrafi.

Le scuole professionali di Roma e di Napoli hanno una sezione intitolata « ferrovieri e telegrafisti » per preparare i giovani

alla doppia mansione. Non si tratta adunque di scuole speciali ferroviarie; e mi fa meraviglia di sentire parlare di ciò dai banchi del Governo; si tratta invece di scuole professionali che hanno, come ho detto, una sezione ferroviaria e telegrafista. Non pare adunque ai due sottosegretari di Stato che vi sia chiaramente quell'affinità fra le due mansioni, segnalata nella mia interrogazione, e per conseguenza una contraddizione nel ritenere lo stesso diploma utile agli effetti del concorso per l'amministrazione ferroviaria ed inefficace poi per quello nelle poste e telegrafi?

In ogni modo io credo che il difetto stia nella mancanza di armonia fra i diversi Ministeri, e fra le ordinanze che da essi promanano in materia comune. L'istesso Ministero della pubblica istruzione, interrogato da quello dei lavori pubblici, ha dichiarato che il diploma conseguito nelle scuole professionali, sezione ferrovieri e telegrafisti, è equipollente a quello di scuola tecnica; interrogato poi dal Ministero delle poste ha detto il contrario.

Non speravo punto di ottenere una risposta favorevole, essendo il diniego quasi consuetudinario sui banchi dei sottosegretari di Stato, ma non posso esimermi dal segnalare una evidente contraddizione.

Confido che gli onorevoli sottosegretari di Stato vorranno benignarsi di trovar modo di studiare la questione, e mi auguro che essi accettino questa mia ultima preghiera, e mi riservo di parlarne in occasione della discussione sul bilancio della pubblica istruzione.

PRESIDENTE. Così è esaurita questa interrogazione dell'onorevole Rocco. Segue un'altra interrogazione dello stesso onorevole Rocco al ministro dei lavori pubblici: « Sulla assoluta necessità di nuovi lavori ed impianti nelle stazioni ferroviarie di Casoria e di Frattamaggiore che nelle condizioni attuali non rispondono affatto alle esigenze del commercio ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Anche l'Amministrazione ferroviaria di Stato si è persuasa, non solo della necessità ma anche dell'urgenza di provvedere all'ampliamento ed ai maggiori impianti nelle due stazioni segnalate dall'onorevole Rocco. Egli sa che per quella di Frattamaggiore, dopo l'asta tenuta il 17 gennaio scorso, sono in corso gli atti per l'appalto dei lavori che abbracciano appunto

tutti gli impianti riconosciuti di maggiore urgenza.

Quanto poi alla stazione di Casoria, anche per questa sono pronti gli studi per i lavori di maggiore urgenza; essi saranno sottoposti in questi giorni all'approvazione superiore; e appena approvati, si darà opera per metterli subito in esecuzione, considerata appunto l'assoluta urgenza dell'opera.

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

ROCCO. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici per aver riconosciuta l'importanza e l'urgenza dei lavori nelle due stazioni di Casoria e di Frattamaggiore. Tuttavia ho un dubbio di cui prego di tener conto nell'occasione dell'appalto dei lavori: il dubbio cioè che non si sia provveduto interamente ai bisogni di quelle due stazioni.

Non so infatti se l'Amministrazione ferroviaria abbia tenuto presente che a Frattamaggiore, una delle principali città che circondano Napoli, ed uno dei principali centri per l'esportazione della canapa, sta per inaugurarsi un grande canapificio, il primo canapificio delle nostre provincie meridionali, uno stabilimento molto importante, che rappresenta l'unione dei maggiori industriali della mia provincia per la trasformazione del principale prodotto della terra in quelle contrade.

La stazione è assolutamente insufficiente, pur essendo una delle più attive pel bilancio ferroviario sul tronco Benevento-Napoli. Mancano i binari di carico e scarico per i grossi carri, i piani girevoli con attraversamento fra i binari merci, manca il ponte a bilico per pesare i carri di lungo passo.

Occorre il prolungamento di almeno venti metri dei magazzini di piccola velocità e l'ampliamento di quelli di grande velocità, occorre il prolungamento dei binari di corsa e l'istallazione dei servizi di fornitura d'acqua ed illuminazione elettrica, nonchè infine la copertura del piano caricatore.

Per quanto concerne Casoria, capoluogo del mio collegio, dirò che ivi manca tutto, binari, piani caricatori, magazzini deposito e stazione viaggiatori! E pure Casoria è la più importante stazione pel traffico delle merci sul tronco Benevento-Napoli, una grande stazione di transito per i grani e per i vini provenienti dalle Puglie.

Benchè renda allo Stato più d'un milione all'anno, atteso il carico e scarico di circa 2000 tonnellate al giorno, con trenta e più carri, tuttavia finora è stata supinamente trascurata. Basti dire che le numerose ed importanti operazioni per consegna e partenza delle merci si fanno sulla pubblica via per mancanza di locali!

Ringraziando il sottosegretario di Stato per avere riconosciuto tutte queste esigenze e promesso di provvedere subito, lo esorto a far compilare un progetto che soddisfi pienamente alle esigenze del commercio.

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

PRESIDENTE. Parli.

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Poche parole. L'onorevole Rocco teme che, negli appalti fatti per i lavori di Frattamaggiore, non si sia tenuto conto delle esigenze del graduale aumento del commercio. Orbene mi piace di fargli sapere, poichè non c'è nulla di segreto, che il progetto abbraccia, com'egli desidera, il prolungamento dei binari di corsa; l'impianto di una nuova comunicazione fra la prima linea di corsa ed i binari merci; inoltre, l'impianto di una stadera (di cui egli ha pur fatto cenno), appunto a rotaia continua, di trenta tonnellate.

Questi i lavori più urgenti; e rispondono, mi pare, abbastanza bene alle esigenze da lui messe innanzi.

Quanto alla stazione di Casoria, molte sono le opere di urgenza che occorreranno e che porranno quella stazione in grado di sostenere il traffico ognor crescente. È poi allo studio un progetto per l'ampliamento generale della stazione medesima, ma questo è d'urgenza secondaria.

PRESIDENTE. Essendo trascorsi i quaranta minuti stabiliti per lo svolgimento delle interrogazioni, passeremo agli argomenti che seguono nell'ordine del giorno.

Presentazione di disegni di legge.

CARCANO, ministro del tesoro. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

CARCANO, ministro del tesoro. Mi onoro di presentare alla Camera tre disegni di legge: uno concernente una maggiore assegnazione di lire 75 mila, in aumento al fondo per le spese del Senato del Regno; e due, per variazioni negli stanziamenti del bilancio degli affari esteri, per l'esercizio corrente.

Prego la Camera di voler dichiarare urgente il primo di questi disegni di legge.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione di tre disegni di legge, di cui uno concerne una maggiore assegnazione di lire 75 mila, in aumento al fondo per le spese del Senato del Regno; e gli altri due concernono variazioni negli stanziamenti del bilancio degli affari esteri, per l'esercizio corrente.

Questi tre disegni di legge saranno rimessi alla Giunta generale del bilancio.

L'onorevole ministro del tesoro chiede che la Camera dichiarasse urgente il primo dei disegni stessi.

(È dichiarato urgente).

Sorteggio degli uffici.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il sorteggio degli uffici.

PAVIA, segretario, fa il sorteggio.

Ufficio I.

Alessio Giovanni, Aliberti, Angiolini, Aprile, Arnaboldi, Aroldi, Aubry, Barzilai, Basetti, Battelli, Bolognese, Calleri, Carugati, Compans, Cornalba, D'Aroneo, De Gennaro, Dell'Acqua, De Michetti, Fazi Francesco, Fazzi Vito, Ferri Giacomo, Fortis, Fulci Niccolò, Gattorno, Giaccone, Guaracino, Gussoni, Larizza, Loero, Margaria, Massimini, Meritani, Miliani, Mirabelli, Montauti, Morgari, Orlando Vittorio Emanuele, Pandolfini, Pavia, Pipitone, Podestà, Pozzo Marco, Ravaschieri, Reggio, Resta-Pallavicino, Riccio Vincenzo, Rizzo Valentino, Rota Francesco, Ruffo, Salvia, Solinas-Apostoli, Spada, Tecchio, Valeri, Zaccagnino.

Ufficio II.

Abbruzzese, Baccelli Alfredo, Baranello, Berenini, Bergamasco, Capece-Minutolo, Carmine, Cassuto, Cesia, Chiozzi, Ciuffelli, Colosimo, Curioni, Dari, De Asarta, De Luca Paolo Anania, De Nobili, De Novelis, Fasce, Fera, Fili-Astolfone, Fortunati Alfredo, Fortunato Giustino, Galimberti, Gallino Natale, Gavazzi, Grassi-Voces, Guastavino, Landucci, Lucernari, Masi, Maselli, Mazzitelli, Pansini, Pascale, Pellecchi, Pozzato, Pozzi Domenico, Proto-Pisani, Bastelli, Ricci-Paolo, Rocco, Romanin-Jacur, Rossi Gaetano, Rossi Teofilo, Ruspoli, Sallandra, Sanseverino, Schanzer, Soulier, Staglianò, Teso, Tizzoni, Valentino, Vallone, Weil-Weiss.

Ufficio III.

Abozzi, Agnesi, Alessio Giulio, Benaglio, Biancheri, Bianchini, Bonicelli, Bovi, Cacciapuoti, Cameroni, Canevari, Cicarelli, Cimagli, Coffari, Comandini, Croce, De Nava, De Riseis, Di Rudinì Carlo, Facta, Farinet Francesco, Felissent, Ferraris Carlo, Franchetti, Francica-Nava, Galluppi, Malcangi, Marazzi, Mariotti, Materi, Medici, Mira, Modestino, Morelli Enrico, Niccolini, Nuvoloni, Poggi, Raccuini, Ronchetti, Roselli, Rummo, Scaglione, Scalini, Sili, Silva, Sonnino, Spirito Beniamino, Stoppato, Talamo, Targioni, Testasecca, Turbiglio, Valle Gregorio, Vecchini, Venezia, Vicini.

Ufficio IV.

Abignente, Aguglia, Arigò, Astengo, Bertesi, Bertetti, Bianchi Leonardo, Berghese, Bettacchi, Botteri, Brandolin, Brizzolesi, Camagna, Capaldo, Chiesa, Chimienti, Chimirri, Ciappi Anselmo, Ciartoso, Conte, Dal Verme, De Felice Giuffrida, De Seta, Di Cambiano Ferrero, Fani, Finocchiaro-Aprile, Galletti, Gaudenzi, Giolitti, Gualtieri, Gucci-Boschi, Lacava, Libertini Pasquale, Luzzatto Riccardo, Magni, Majorana Angelo, Masciantonio, Nitti, Orsini-Baroni, Pantano, Pavoncelli, Pennati, Pinchia, Pinna, Placido, Rasponi, Rizzetti, Rosadi, Scano, Sesia, Solimbergo, Suardi, Tanari, Tasca, Tinozzi, Zerboglio.

Ufficio V.

Agnetti, Albasini, Antolisei, Arlotta, Baldoni, Bastogi, Battaglieri, Bernini, Bertarelli, Bertolini, Bracci, Brunialti, Calisano, Camerini, Campus-Serra, Cantarano, Carnazza, Casciani, Celli, Cirmeni, D'Alife, Del Balzo, De Viti De Marco, Di Lorenzo, Di Trabia, Falaschi, Falcioni, Gallini Carlo, Giardina, Ginori-Conti, Girardi, Giuliani, Gorio, Grippo, Guerritore, Luzzatto Arturo, Malvezzi, Marinuzzi, Martini, Masini, Meardi, Pastore, Rampoldi, Rochira, Rondani, Rossi Luigi, Sanarelli, Santoliquido, Scaramella-Manetti, Scorciarini Coppola, Semmola, Squitti, Taroni, Torlonia Giovanni, Verzillo, Villa, Visocchi.

Ufficio VI.

Albertini, Albicini, Artom, Avellone, Barragiola, Barracco, Bona, Bonacossa, Calvi Giusto, Cardani, Castellino, Centurini, Cerrulli, Cimorelli, Cortese, Costa Andrea, Costa-Zenoglio, Credaro, Cuzzi, Da Como, De Amicis, De Bellis, De Giorgio, De Stefani

Carlo, De Tilla, Di Scalea, Faranda, Gatti, Luciani, Lucifero Alfredo, Luzzatti Luigi, Macola, Majorana Giuseppe, Manfredi, Mango, Mantovani, Maraini Clemente, Marcello, Marescalchi, Monti Gustavo, Moschini, Odorico, Pagani-Cesa, Paniè, Personè, Pugliese, Quistini, Raggio, Ridola, Rienzi, Rizza Evangelista, Rizzone, Rota Attilio, Scellino, Spallanzani, Viazzi.

Ufficio VII.

Bettolo, Bianchi Emilio, Bizzozero, Borciani, Borsarelli, Boselli, Calvi Gaetano, Caputi, Carcano, Castoldi, Ciacci Gaspero, Cipriani Marinelli, Cocuzza, Codacci-Pisanelli, Colajanni, D'Alì, De Andreis, De Michele-Ferrantelli, Di Rudinì Antonio, Di Saluzzo, Faelli, Fede, Ferraris Maggiorino, Florena, Fracassi, Fradeletto, Fulci Ludovico, Furnari, Fusinato, Giovanelli, Giunti, Libertini Gesualdo, Lucca, Lucifero Alfonso, Maraini Emilio, Marghieri, Marsengo-Bastia, Masoni, Matteucci, Mauri, Melli, Orioles, Orlando Salvatore, Pasqualino Vassallo, Pini, Raineri, Romussi, Rubini, Sacchi, Simeoni, Strigari, Teodori, Torlonia Leopoldo, Umani, Vetroni, Wollemborg.

Ufficio VIII.

Bacelli Guido, Ballarini, Bissolati, Buccelli, Camera, Campi Numa, Cao-Pinna, Casceino, Cesaroni, Cornaggia, Crespi, Daneo, Danieli, Della Pietra, Dell' Arenella, De Luca Ippolito Onorio, De Marinis, Falletti, Ferri Enrico, Fiamberti, Fusco, Galli, Giordano-Apostoli, Giusso, Goglio, Graffagni, Greppi, Guerci, Jatta, Leali, Maresca, Montagna, Morando, Morelli-Gualtierotti, Morpurgo, Negri De Salvi, Ottavi, Pais-Serra, Pala, Pellerano, Pescetti, Pistoja, Pompilj, Rossi Enrico, Rovasenda, Santamaria, Santini, Sichel, Sinibaldi, Sola, Todeschini, Torrigiani, Valli Eugenio, Vendramini, Ventura.

Ufficio IX.

Agnini, Barnabei, Callaini, Campi Emilio, Cappelli, Carboni-Boj, Castiglioni, Cavaignari, Ciccarone, Cipelli, Cocco-Ortu, Cotafavi, Curreno, Dagosto, Di Sant'Onofrio, Di Stefano Giuseppe, Donati, Fabri, Falconi Gaetano, Falconi Nicola, Farinet Alfonso, Ferrarini, Gallina Giacinto, Giovagnoli, Guicciardini, Lazzaro, Leone, Lucchini, Manna, Marzotto, Mazziotti, Mercei, Mezzanotte, Molmenti, Montemartini, Monti-Guarnieri, Nasi, Papadopoli, Petroni, Pi-

lacci, Prinetti, Queirolo, Rava, Rebaudengo, Romano, Saporito, Serristori, Sormani, Spirito Francesco, Tedesco, Treves, Turati, Turco, Venditti, Zabeo.

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

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

Come la Camera ricorda, nell'ultima seduta venne in discussione l'articolo 1^o, in parte; poi si passò all'esame dell'allegato B, del quale vennero approvate le prime linee da esercitarsi dallo Stato: A, B, C, D. Ora passeremo all'esame di quanto riguarda le linee da affidarsi all'industria privata: Gruppo 1^o, Linee Tirreno-Adriatiche.

Debbo avvertire che c'è un testo nuovo, nel quale fu tenuto conto di alcuni emendamenti. Ne do lettura:

Gruppo 1^o

Linee Tirreno-Adriatiche (1).

Linea 1. — Genova-Palermo-Trapani-Marsala-Mazzara-Porto Palo-Sciacca-Porto Empedocle-Palma-Licata-Terranova-Scoglitti-Mazzarelli-Pozzallo-Marzamemi-Siracusa-Catania-Riposto-Reggio-Messina-Brindisi-Bari-Barletta-Manfredonia-Viesti-Ortona-Pescara-Ancona-Trieste (solo andata) Venezia e ritorno; caratteristica: C; periodicità: 52 viaggi all'anno; velocità in miglia: 10; numero dei piroscafi: 7; tonnello lordo: unitario 2,000, complessivo 14,000; totale sovvenzioni: lire 150,000.

A questo numero primo è proposto un emendamento dall'onorevole Biancheri. (*Non è presente*).

CHIMIRRI, *relatore*. L'emendamento è accettato in seconda linea.

PRESIDENTE. Abbiamo mandato a chiamare l'onorevole Biancheri che ha proposto l'emendamento.

(*Entra nell'aula il deputato Biancheri*).

L'onorevole Biancheri ha proposto i seguenti emendamenti:

Gruppo 1^o. — Propongo una linea da

(1) I piroscafi adibiti alle linee commerciali di questo gruppo hanno obbligo soltanto di avere un locale pel trasporto dei passeggeri di classe unica corrispondente alla seconda.

San Remo, Porto Maurizio e Oneglia, Nizza e Marsiglia.

N. 3-bis.

Linea diretta settimanale e viceversa, tra i porti della provincia di Porto Maurizio e i due porti della Sardegna, Sassari e Cagliari.

Biancheri, Abozzi, Pinna, Giordano Apostoli.

L'onorevole Biancheri ha facoltà di parlare.

BIANCHERI. Il mio emendamento è di una semplicità tale, che non ha bisogno di essere sviluppato con molte parole. Oggidì la Liguria non ha relazioni con la Sardegna, relazioni che esistevano un tempo, che hanno esistito per lunghi secoli, sia sotto l'aspetto commerciale, come anche sotto l'aspetto della unione della popolazione sarda con la popolazione ligure.

Da lungo tempo si aveva vivo desiderio che queste antiche relazioni fossero ripristinate, non soltanto a scopo commerciale, ma anche per la unione intima che esisteva ed esisterà sempre fra le due popolazioni.

Debbo soggiungere che la Liguria occidentale aveva diversi stabilimenti in Sardegna, i quali da un poco di tempo furono, se non abbandonati, assai diminuiti d'importanza, e ciò appunto perchè mancavano le relazioni dirette. Per esempio, ricordo che le tonnare, che sono oggetto di molta industria e di molto reddito per la Sardegna, erano quasi tutte coltivate da case della Liguria occidentale. Altre relazioni esistevano ed esistono tuttora, ma indirettamente, la Liguria traendo dalla Sardegna orzo, grano e vino, mentre la Liguria dà alla Sardegna molti dei suoi prodotti.

Oltre di questo poi la Liguria ossia la provincia di Porto Maurizio ha relazioni importantissime coi porti di Nizza e di Marsiglia: l'esportazione degli olii, che è il principale prodotto della Liguria, trova il suo principale mercato sulla piazza di Marsiglia. Oltre di ciò vi sono le relazioni d'altro genere, continue, tantochè basta accennare, per esempio, che una Società di navigazione tedesca trova il suo tornaconto ogni inverno a stabilire un servizio di vapori fra S. Remo e il porto di Nizza, relazioni che poi continuano fino al porto di Marsiglia. Ora è naturale che se una Società estera, che ha la sua sede tanto lontano, ha interesse a stabilire questa relazione diretta per un servizio di piroscafi fra i porti di San Remo e di Nizza ed il porto di Marsiglia, è da ritenere come cosa certa che anche un

servizio di navigazione nazionale possa avere il suo tornaconto a stabilire queste relazioni.

Io nel mio emendamento ho ritenuto che fosse cosa saggia, prudente ed equa, che la relazione per la quale ho proposto questo emendamento fra un porto della Liguria e la Sardegna ed il porto di Marsiglia, non fosse limitata solo al porto di S. Remo, ma estesa anche ad altri due porti della provincia di Porto Maurizio, cioè ai porti di Porto Maurizio e di Oneglia. Sono due sedi di grande importanza: oltre di che S. Remo ha una colonia di forestieri forse la più importante che esista in Italia. È bene quindi che le relazioni internazionali possano essere assicurate e sviluppate specialmente per mezzo dei piroscafi che hanno le loro relazioni coi porti più lontani.

Io non debbo aggiungere molte parole, ma posso assicurare la Camera che la mia proposta si ispira a sentimenti non soltanto di beneficio locale, ma a sentimenti di beneficio nazionale. Beneficio che sarà maggiormente assicurato dalle relazioni della Liguria con la Sardegna, relazioni dirette, mentre che oggidì non esistono punto; e beneficio internazionale: perchè quella costa della Liguria è in relazione con molte parti non soltanto d'Europa, ma posso dire anche che i porti ai quali vorrei che fosse assicurato il beneficio al quale mira il mio emendamento, hanno importantissime relazioni anche con le nazioni più lontane e specialmente con l'America del Sud, che accoglie una grande quantità dei nostri emigranti, i quali mantengono relazioni importanti e dirette sempre con tutta la Liguria occidentale.

Prego dunque la Camera di accogliere questo mio emendamento, il quale si ispira, ripeto ancora, non soltanto a sentimenti di interesse locale, ma ad interessi veramente e supremamente nazionali. (*Benissimo! Bravo!*)

PRESIDENTE. Seguono gli onorevoli Nuvoloni ed Agnesi, i quali avrebbero proposto una sostituzione al n. 1.

Però debbo avvertire l'onorevole Agnesi che, nel nuovo testo comunicato dal Ministero, questo emendamento sarebbe accettato, ma per la linea seconda.

AGNESI. Mi associo a quanto ha detto l'onorevole Biancheri, affinché nella linea 2 del gruppo 1°, oltre a San Remo e Porto Maurizio, sia compresa anche Oneglia.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. In omaggio alle importanti considerazioni, fatte dall'onorevole Biancheri in appoggio del suo emendamento, il Governo, d'accordo con la Commissione, accetta l'emendamento stesso ed accetta pure l'emendamento degli onorevoli Nuvoloni ed Agnesi.

PRESIDENTE. Siccome il numero primo di cui ho dato lettura, che diventa secondo, tiene conto degli emendamenti proposti, bisognerebbe che il relatore dicesse quali sono gli emendamenti che la Commissione accetta.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Sarebbe opportuno di leggere l'intero gruppo e che poi Governo e Commissione dichiarassero quali sono gli emendamenti che essi accettano.

CHIMIRRI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CHIMIRRI, *relatore*. Io credo che sarebbe stato opportuno comunicare quali degli emendamenti sono accettati e allora non sarebbe rimasto da discutere che sugli emendamenti non accettati dal Governo.

PALA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PALA. Gli emendamenti degli onorevoli Biancheri e Nuvoloni sono quelli concordati, di cui ai numeri 14 e 15 del secondo gruppo.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Questi emendamenti si riferiscono un po' al gruppo primo e un po' al gruppo secondo, ed è perciò esatta l'osservazione fatta dall'onorevole Pala.

Ora il Governo e la Commissione potrebbero dichiarare per ogni gruppo quali sono gli emendamenti accettati.

PRESIDENTE. È questo precisamente, che io dicevo.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Il Governo adunque, d'accordo con la Commissione, accetta gli emendamenti degli onorevoli Biancheri, Nuvoloni ed Agnesi, riferendoli alla seconda linea del primo gruppo.

Vi è poi un emendamento degli onorevoli Placido, Salvia ed altri con cui si domanda che nella linea terza dopo Livorno si aggiunga Napoli.

Questo emendamento è accettato.

Vi è un emendamento degli onorevoli Giovagnoli e Santini, con cui si domanda

che pure nella terza linea dopo Livorno si aggiunga « l'approdo a Civitavecchia ».

Questo emendamento è accettato.

Vi è un emendamento degli onorevoli Pinna e Scano, col quale si domanda che dopo Terranova si aggiunga Siniscola, Orsei, Dorgali, Tortoli e Muravera.

Questo emendamento è accettato nella linea seconda del gruppo.

Vi è l'emendamento degli onorevoli Cocuzza ed altri, col quale si domanda di aggiungere, dopo Scoglitti, Mazzarelli.

Questo emendamento è accettato in linea prima.

Con l'emendamento dell'onorevole De Nava si aggiunge, dopo Messina, Reggio.

Questo emendamento è accettato in linea terza.

L'emendamento Pantano, che consiste nell'aggiungere, dopo Messina, Riposto, è accettato in linea 2 e 3.

L'emendamento Semmola, che propone di aggiungere, dopo Bari, Monopoli, è accettato in linea 2.

L'emendamento Pansini, per aggiungere, dopo Bari, Molfetta, è accettato in linea 3.

L'emendamento Malcangi, che consiste nello aggiungere a Bari, Trani, non si può accettare, perchè Trani è compreso in linea di concentramento.

Viene poi l'emendamento dell'onorevole De Riseis ed altri: « dopo Ortona, aggiungere Pescara », accettato in linea prima.

L'emendamento dell'onorevole Astengo ed altri: « aggiungere l'approdo a Savona, e, subordinatamente, aggiungere l'approdo a Savona nel periodo di tempo in cui non funzionerà la linea seconda ». Questo è accettato nelle linee 2 e 3, stabilendosi che si faccia questo approdo a Savona durante la sosta a Genova.

L'emendamento Bianchi Emilio ed altri: « concedere l'approdo a Porto Vecchio », è accettato in linea 3.

L'emendamento Lucifero Alfonso: « al n. 1. Genova, ecc., nella colonna Numero dei piroscafi, invece del n. 7, sostituire il n. 12 », è accettato con l'istituzione della linea 3.

L'emendamento degli onorevoli Nuvoloni ed Agnesi: « nella nota aggiungere l'obbligo di toccare oltre Savona anche Oneglia, Porto Maurizio, San Remo », è accettato in linea 2.

L'emendamento Cassuto: « al n. 2 tra Livorno e Napoli, aggiungere Porto Ferrajo », è respinto perchè l'approdo è incluso nella linea 13 del gruppo terzo.

L'emendamento Bianchi Emilio ed altri: « al n. 2 sostituire Genova, Livorno, Napoli, ecc. », è accettato in linea 3.

L'emendamento dell'onorevole D'Alì: « al n. 2 dopo Napoli aggiungere Trapani » è respinto perchè Trapani ha già una diretta comunicazione con Napoli in linea 60.

L'emendamento dell'onorevole Malcangi: « dopo Bari aggiungere Trapani » si accetta durante la sosta a Bari nelle linee del gruppo terzo distinte dai numeri 17, 18 e 19.

L'emendamento dell'onorevole Bolognese: « dopo Bari aggiungere Barletta » è respinto perchè si danno a Barletta altre comunicazioni.

L'emendamento degli onorevoli Salvia, Arlotta e Placido: « al n. 2 del gruppo primo, e propriamente alla linea che tocca Napoli, dove si legge 26 viaggi all'anno, sostituire 52 viaggi » si accetta in linea 3.

L'emendamento dell'onorevole Di Stefano ed altri aggiungere: « al n. 2 bis Palermo-Genova e ritorno settimanale » col quale cioè si vuole una diretta comunicazione fra Palermo e Genova, è accettato nella linea prima del gruppo.

Finalmente, l'emendamento degli onorevoli Campus-Serra ed altri: « aggiungere al n. 2 bis Cagliari, Trapani, Palermo e ritorno settimanale » è accettato in linea 4.

Questi sono tutti gli emendamenti che sono stati presentati riguardo al gruppo primo.

PRESIDENTE. Allora rimarrebbe come emendamento non accettato quello Malcangi, sebbene però si dica che se ne tien conto nella linea di concentrazione e nelle linee 22 e 18.

L'onorevole Malcangi ha facoltà di parlare per dichiarare se insiste nel suo emendamento.

MALCANGI. Sono obbligato ad insistere nel mio emendamento perchè le stesse ragioni che valgono per Molfetta e Monopoli valgono pure per Trani che è ugualmente porto di terza classe ed ha la stessa importanza come porto commerciale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro per rispondere.

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Io sono dolente che il Governo e la Commissione non possano accettare questo emendamento dell'onorevole Malcangi. Noi abbiamo accettato parecchi emendamenti che l'onorevole Malcangi ha presentato; ma le linee di questo gruppo son già così cariche di approdi che noi, nell'interesse stesso del commercio, non possiamo accet-

tare questo emendamento, come, del resto, non ne abbiamo accettati altri di altri colleghi. Conseguentemente preghiamo l'onorevole Malcangi a non volere insistere, visto anche che non abbiamo avuto difficoltà ad accettare altri emendamenti presentati da lui. Ci sono linee di concentrazione che verrebbero a mancare completamente al loro scopo se si caricassero di approdi le linee principali; e poi vi è un'altra considerazione che io mi permetto di sottoporre all'equanime giudizio dell'onorevole collega, ed è questa: che se noi accettassimo tutti questi approdi, naturalmente tutti i nostri calcoli sarebbero spostati, perchè non basterebbe più quel numero di piroscafi che è stato previsto nel fare il piano delle linee.

PRESIDENTE. L'onorevole Malcangi ha facoltà di parlare per dichiarare se è soddisfatto.

MALCANGI. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro non ho ragione di insistere.

PRESIDENTE. Il Governo e la Commissione non accettano neppure l'emendamento dell'onorevole Cassuto, perchè di esso fu tenuto conto nella linea 13 ex-10 del gruppo secondo.

L'onorevole Cassuto ha facoltà di parlare.

CASSUTO. Mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucifero Alfonso.

LUCIFERO ALFONSO. Ho sentito che il mio emendamento sarebbe stato respinto.

PRESIDENTE. È accettato con l'istituzione della linea terza del gruppo.

LUCIFERO ALFONSO. Di quale gruppo?

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Con la linea terza di questo primo gruppo.

LUCIFERO ALFONSO. Io proponevo che il numero dei piroscafi, come era stato progettato dall'onorevole ministro, fosse aumentato per la linea che avrebbe dovuto servire ventiquattro scali, e che invece così come è stata formulata e corretta dalla Commissione, ne deve servire trentaquattro. Ora l'onorevole ministro proponeva che ventiquattro scali fossero serviti da dieci piroscafi stazzanti tremila tonnellate; invece quando gli scali sono aumentati di dieci, i piroscafi sono diminuiti a sette e la portata delle tonnellate viene diminuita anch'essa.

Ora l'onorevole ministro e la Commissione comprenderanno facilmente che questi due termini, per i quali da un canto il ser-

vizio cresce, mentre dall'altro la sua potenzialità diminuisce, producono una contraddizione tale che naturalmente da quelle popolazioni sarà fortemente sentita.

Ecco la ragione per la quale io proponevo che se non altro il numero dei piroscafi fosse riportato a quello proposto prima dal ministro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Io debbo rettificare la mia precedente dichiarazione, dopo i chiarimenti dati ora dall'onorevole Lucifero, di cui confesso di non avere esattamente inteso l'emendamento.

In questa forma, io non potrei accettare il suo emendamento.

È vero che si sono aumentati gli approdi, ma io posso assicurare l'onorevole Lucifero che il numero dei piroscafi, che è stato calcolato in relazione al tonnellaggio dei piroscafi stessi, tenendo conto dell'esperienza che si ha di questa linea (perchè sono linee che in parte già esistono) è perfettamente sufficiente. E questo non deve fare meraviglia all'onorevole Lucifero, perchè gli approdi che sono stati aggiunti, come egli stesso può rilevare, sono approdi in piccolissimi porti.

In posso assicurarlo che la portata dei piroscafi e il numero di essi è tale che il servizio potrà procedere perfettamente.

Non potrei quindi, onorevole Lucifero, accettare il suo emendamento, perchè esso sposterebbe tutte le condizioni dei diversi gruppi, ed aumenterebbe le spese.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucifero Alfonso per dichiarare se insiste nel suo emendamento.

LUCIFERO ALFONSO. Io faccio notare che non avevo fatto altro che proporre la stessa cosa che l'onorevole ministro aveva proposto. E noti bene l'onorevole ministro: se quando gli scali erano in minor numero egli era convinto che il numero dei piroscafi poteva essere anche inferiore a quello che egli aveva proposto, perchè quel lusso di dieci piroscafi, se sette soltanto sarebbero bastati?

Faccio notare anche che, come tonnellaggio, mentre prima 24 scali erano serviti da 3000 tonnellate, adesso 34 scali sono serviti da un tonnellaggio minore.

Onorevole ministro, non ho bisogno di spendere molte parole; credo fermamente che in questo caso la volontà lodevolissima di servire anche scali, che lo stesso onorevole ministro reputa piccoli e che probabilmente non ne avrebbero nemmeno bisogno, danneggi troppo gli interessi di popolazioni, che debbono essere meglio tutelate.

PRESIDENTE. Ad ogni modo l'emendamento dell'onorevole Lucifero si riferiva alla linea prima e il ministro ha proposto alla Commissione di tener conto di questo emendamento con l'istituzione della linea numero 3.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Ad ogni modo vorrei pregare l'onorevole Lucifero di dirmi dove ha letto di questi dieci piroscafi perchè io non li trovo.

Evidentemente confonde il numero dei piroscafi con l'indicazione della velocità che è di dieci nodi, ma i piroscafi in tutte quante le indicazioni del disegno di legge sono sette; quindi vede l'onorevole Lucifero che il suo emendamento poggia sopra un presupposto che non risponde al disegno di legge.

LUCIFERO ALFONSO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIFERO ALFONSO. Il Ministero col suo primitivo progetto aveva disposto che le linee fossero percorse da 34 vapori da 10 miglia della portata di 3,000 tonnellate. Questa è anche la deliberazione della Camera di commercio di Catanzaro.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Ella è in errore, il disegno di legge parla di sette.

LUCIFERO ALFONSO. E sette sono quelli rimasti.

PRESIDENTE. Il nuovo testo, porta: linea prima, velocità miglia 10, piroscafi 7, tonnellaggio 2,000; linea terza, piroscafi 6, tonnellaggio 2,500.

LUCIFERO ALFONSO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIFERO ALFONSO. Ad ogni modo non insisto nell'emendamento perchè son sicuro che sarebbe respinto.

CHIMIRRI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CHIMIRRI, *relatore*. Qui v'è un equivoco ed io devo chiarirlo perchè sono interessato quanto l'onorevole Lucifero a che le coste della Calabria siano ben servite. L'onorevole collega è stato tratto in errore dalla deliberazione della Camera di commercio presa prima che le fosse noto il testo delle variazioni concordate fra la Commissione e il Governo.

Nel testo ministeriale il gruppo primo

comprendeva tre linee e queste tre linee erano servite da tredici piroscafi della portata complessiva di 38,000 tonnellate. Nel nuovo testo il gruppo primo ne comprende quattro ed è servito da diciotto piroscafi, e se diciotto è più di tredici è chiaro che vi è aumento e non diminuzione nel numero dei piroscafi addetti alle linee tirreno-adriatiche, con tonnello di 41,000 tonnellate, ed inoltre per le coste meridionali vi farà il servizio di concentramento con 52 viaggi all'anno.

Con questi chiarimenti spero saranno acquietati i dubbi dell'onorevole Lucifero, e prego la Camera di voler approvare le proposte concordate tra Governo e Commissione.

PRESIDENTE. L'emendamento dell'onorevole D'Alì al numero 2, per aggiungere, dopo Napoli, Trapani, non è accettato. L'onorevole D'Alì non è presente.

Anche l'emendamento dell'onorevole Bolognese per aggiungere al numero 2, dopo Bari, Barletta è respinto.

BOLOGNESE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOLOGNESE. Io insisto nel mio emendamento, perchè è di una importanza indiscutibile. In quanto che a Barletta approdano le mercanzie e i prodotti agrari delle limitrofe provincie di Basilicata e Capitanata: quindi, ai fini del traffico, l'approdo di Barletta deve assolutamente essere compreso, specie nei rapporti delle città della regione Garganica, dell'Albania e della Grecia, con le quali c'è uno scambio di prodotti agrari e specialmente di legnami da costruzione. Quindi al porto di Barletta, tenuto conto della importanza del suo circondario ed a quella delle limitrofe provincie di Basilicata e Capitanata, assolutamente bisogna dare quella importanza, stata riconosciuta dalla presente legge. Lo scalo di Barletta per me è superiore a quello di Brindisi, tenuto conto della straordinaria importanza della regione che rappresenta nei traffici commerciali e della produzione agricola di detta regione.

Tale è dunque la mia raccomandazione, ed insisto nel mio emendamento.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Sono dolentissimo di dover ripetere la dichiarazione che il Governo e la Commissione non credono di poter accettare questo emendamento. Per le stesse ragioni che poco fa ho esposto all'onorevole

Malcangi non possiamo in queste linee del primo gruppo dare approdo a tutti quanti i porti senza guastare poi l'andamento delle linee stesse, e anche l'onorevole Bolognese dovrà convenire che la Commissione ha tenuto conto delle sue proposte e che Barletta, per esempio, oltre che nella prima linea è stata inserita nelle linee degli altri gruppi. Quindi la prego di non voler insistere.

BOLOGNESE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Seusi, onorevole Bolognese, ella vuole Barletta al numero 2; su questo argomento ella non può parlare due volte.

BOLOGNESE. Il ministro ha detto: Barletta è inserita nella prima linea di questo gruppo: ora io rispondo che nella prima linea il percorso porta moltissimi approdi, ed essendo quello di Barletta un porto di massima importanza, non possono essergli sufficienti i soli piroscafi di questa prima linea che sono carichi oltre misura, cosicchè nella stagione della vendemmia e in quella olearia i prodotti non vi trovano posto.

PRESIDENTE. Dunque ella insiste nel suo emendamento.

Sulla prima linea, che è quella Genova-Palermo-Trapani-Marsala-Mazzara-Porto Palo-Sciaccia-Porto Empedocle-Palma-Licata-Terranova-Scoglitti-Mazzarello-Pozzallo-Marzamemi-Siracusa-Catania-Riposto-Reggio-Messina-Brindisi-Bari-Barletta-Manfredonia-Viesti-Ortona-Pescara-Ancona-Trieste (solo andata)-Venezia e ritorno, non vi sono altre osservazioni.

DE RISEIS. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ella non ha proposto emendamenti, dunque non può parlare.

DE RISEIS. Ho chiesto di parlare per ringraziare il ministro e l'onorevole Commissione di aver accettato gli emendamenti presentati da me e da altri colleghi.

Debbo far osservare però all'onorevole ministro, al relatore e alla Camera che per recente e provvido accordo fra le due città che si adagiano sulle due sponde del fiume, si son fatti voti perchè quel portocanale prenda il nome di Pescara Castellammare Adriatico.

Prego quindi che al nome di Pescara si aggiunga quello di Castellammare Adriatico, trattandosi di un porto unico, alla foce del fiume Pescara; e che naturalmente la stessa proposta valga per la linea 14^a del gruppo 3^o e per la 18^a del gruppo 4^o.

Confido che il ministro, la Commissione e la Camera non troveranno alcuna diffi-

coltà per questa aggiunta, che è soltanto di nome e non ha altro scopo che designare più esattamente quella località.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Prego l'onorevole De Riseis di desistere dalla sua proposta perchè non potrei dire se le condizioni del porto siano tali da permettere l'approdo a Castellammare Adriatico.

DE RISEIS. Ma è solo questione di nome: non si tratta di modificare l'approdo.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Allora non ho difficoltà.

CHIMIRRI, *relatore*. Non c'è nulla da dire: se il porto è il medesimo poco importa che si chiami con uno o con un altro nome.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Per parte mia non ho nulla da opporre, purchè questa deliberazione non infirmi in nessuna maniera qualsiasi decisione di pratiche in corso tanto per la classificazione che la denominazione dei porti.

PRESIDENTE. Poichè i diversi approdi sono distinti con le lineette, e qui si tratta di un approdo unico, si potrebbe mettere Pescara e poi fra parentesi Castellammare Adriatico: così non può nascere dubbio.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Perfettamente.

PRESIDENTE. Allora con questa variante, pongo a partito la linea n. 1.

(È approvata).

Linea 2. — San Remo-Porto Maurizio-Oneglia-Savona-Genova-Livorno-Terranova-Siniscola - Orosei-Dorgali-Tortoli-Muravera-Cagliari-Palermo-Termini-Cefalù-Messina-Riposto - Catania - Brindisi - Monopoli - Bari - Ancona - Venezia e ritorno (1); caratteristica: C; periodicità: 26 viaggi all'anno; velocità in miglia: 10; numero dei piroscafi: 4; tonnello lordo: unitario 2,500, complessivo 10,000; totale sovvenzioni: lire 80,000.

In questa linea, dopo la parola Bari, l'onorevole Bolognese insiste perchè si aggravi Barletta.

Metto a partito questa proposta.

(Non è approvata).

Metto a partito la linea 2.

(È approvata).

Linea 3. — Genova-Livorno-Portovecchio-Civitavecchia-Napoli-Messina-Reggio-Riposto-Catania-Catanzaro-Cotrone-Taranto-Gallipoli-Brindisi-Bari-Molfetta-Ancona-Venezia e ritorno; caratteristica: C; periodicità: settimanale; velocità in miglia: 10; numero dei piroscafi: 6; tonnello lordo: unitario, 2,500, complessivo, 15,000; totale sovvenzioni (1-2): lire 140,000.

(È approvata).

Linea 4. — Palermo-Trapani-Cagliari e ritorno; caratteristica: C; periodicità: settimanale; velocità in miglia: 10; numero dei piroscafi: 1; tonnello lordo: unitario 2,000, complessivo 2,000; totale sovvenzioni: lire 50,000.

(È approvata).

Do lettura delle linee del gruppo secondo con le relative note:

(1) Con facoltà di approdare a Trieste da un lato ed a Marsiglia dall'altro.

(2) Durante la sosta a Genova approderà a Savona.

Gruppo 2.º — Linee per la Sardegna, Tunisia e Tripolitania.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni	
						Unitario	Com-plessivo		
5	3	Genova-Livorno-Capraia-Maddalena-S. Teresa di Gallura-P. Torres e ritorno . . .	PC	settimanale	12	1	1.200	1.200	50.000
6	»	Genova-Porto Torres e ritorno	PC	26 viaggi all'anno	10	1	1.200	1.200	40.000
7	4	Genova-Savona-Livorno-Portoferraio - Marciana Marina-Maddalena - Golfo Aranci-Terranova-Siniscola-Orosei-Dorgali-Tortoli-Muravera-Torrevecchia-Cagliari-Teulada - Sant'Antioco-Carloforte-Oristano - Bosa-Alghero-Porto Torres-Castelsardo-S. Teresa-Maddalena-Bastia-Livorno Spezia-Genova	PC	settimanale					
8	5	Genova-Spezia-Livorno-Bastia-Maddalena-S. Teresa-Castelsardo-Porto Torres-Alghero-Bosa-Oristano-Carloforte-Sant'Antioco-Teulada-Cagliari-Torrevecchia-Muravera-Tortoli-Dorgali-Orosei-Siniscola-Terranova-Golfo Aranci-Maddalena-Marciana Marina-Portoferraio-Livorno - Savona-Genova	PC	id.	10	5	1.500	7.500	280.000
9	6	Cagliari Civitavecchia e ritorno (1)	PC	id.	12	1	1.500	3.000	50.000
10	7	Cagliari-Napoli e ritorno (1)	PC	id.	12	1	1.500		60.000
11	8	Carloforte-Portovesme-Calaseita-Carloforte.	PC	giornaliera	10	1	100	100	10.000
12	9	Genova-Livorno-Cagliari-Tunisi-Susa-Monastir-Medhia - Sfax - Gabes-Gerba-Tripoli-Malta-Siracusa-Catania-Riposto-Reggio-Messina-Napoli-Livorno-Genova (2). . .	PC	settimanale					
13	10	Genova-Livorno-Portoferraio-Napoli-Messina-Reggio-Riposto-Catania-Siracusa-Malta-Tripoli-Gerba-Gabes-Sfax-Medhia-Monastir-Susa-Tunisi-Cagliari-Livorno-Genova.	PC	id.	13	5	2.200	11.000	400.000
14	»	Oneglia-Porto Maurizio-S. Remo-Nizza-Marsiglia e ritorno	PC	id.	10				
15	»	S. Remo-Porto Maurizio-Oneglia (3)-Porto Torres e ritorno	PC	id.	10	1	1.000	1.000	60.000
						16		25.000	950.000

(1) Allorquando sarà aperta all'esercizio la linea direttissima Roma-Napoli la linea verrà sostituita con altra Cagliari-Gaeta-Napoli.

(2) Durante la sosta a Genova il piroscafo ha obbligo di spingersi a Savona.

(3) Con facoltà di approdare ad Alassio.

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

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Come ho fatto per il primo gruppo, dirò quali emendamenti sono stati accettati e quali respinti pel secondo gruppo.

L'emendamento degli onorevoli Abozzi ed altri col quale si chiede di premettere, al numero 3, « Genova-Portotorres e ritorno settimanale », è stato accettato con la linea n. 6.

L'emendamento dell'onorevole Pala che desidera aggiungere al numero 3 Santa Teresa-Gallura, è pure accettato.

L'emendamento degli onorevoli Biancheri, Abozzi ed altri, che chiedono una « linea diretta settimanale e viceversa tra i porti della provincia di Porto Maurizio e i due porti della Sardegna, Cagliari e Sassari » è accettato nella linea 15 limitatamente a Portotorres.

L'emendamento degli onorevoli Pinna e Scano col quale si propone che « l'approdo a Golfo degli Aranci di cui nella nota (1) sia obbligatorio, e non facoltativo » è accettato.

L'emendamento degli onorevoli Nuvoioni ed Agnesi col quale si sostituisce al numero 4 « Genova, Savona, Oneglia, ecc. » è respinto, perchè si è provveduto altrimenti d'accordo coi proponenti.

L'onorevole Cassuto propone questi due emendamenti:

Al n. 4, aggiungere: fra Livorno e Maddalena lo scalo di Marciana Marina e fra Bastia e Livorno lo scalo di Portoferraio e quello di Marciana Marina.

Al n. 5, aggiungere: fra Livorno e Bastia, lo scalo di Portoferraio e di Marciana Marina e fra Maddalena e Portoferraio lo scalo di Marciana Marina;

Il primo è accettato per Marciana Marina solo all'andata e respinto per Portoferraio, perchè disturberebbe le comunicazioni dirette fra Livorno e la Corsica.

Il secondo è accettato per Marciana Marina solo al ritorno e respinto per Portoferraio per la stessa ragione.

Gli onorevoli Bianchi Emilio e altri domandano la concessione di un approdo a Portovecchio (Piombino). Il loro emendamento è respinto perchè porterebbe troppa deviazione, danneggiando le comunicazioni con la Sardegna.

L'emendamento degli onorevoli Pinna e Scano, col quale si propone che la linea Cagliari-Civitavecchia e ritorno sia bisettima-

nale e una di queste faccia gli approdi della costa orientale della Sardegna toccando Muravera-Tortoli-Dorgali-Orosei e Siniscola è respinto, perchè Cagliari perderebbe la comunicazione diretta con Civitavecchia.

L'emendamento degli onorevoli Campus-Serra ed altri, col quale si domanda di aggiungere alla linea 6 che « quando sarà aperta all'esercizio la linea ferroviaria direttissima Roma-Napoli, la linea marittima Cagliari-Civitavecchia venga sostituita con la linea Cagliari-Gaeta-Napoli con la velocità di 15 miglia », è pure accettato tranne che per la velocità, che resta come è stata proposta.

Poi vengono tre emendamenti degli onorevoli Cantarano e Carboni-Boj, coi quali si domanda che questa stessa linea sia bisettimanale anzichè settimanale, e si aggiunga lo scalo di Ponza e si modifichi la clausola numero 2 in fine di pagina, disponendo che quando sia aperta all'esercizio la direttissima Roma-Napoli dovrà sostituirsi l'approdo di Civitavecchia con quello di Napoli e tutte le corse dovranno anche fare scalo a Gaeta.

Il primo emendamento è respinto perchè la linea diventerà bisettimanale dopo l'apertura della Roma-Napoli; il secondo è pure respinto perchè si avrebbe una deviazione troppo forte nella linea; il terzo emendamento è accettato.

Viene quindi un emendamento degli onorevoli Salvia, Strigari ed altri, che domandano di sopprimere la nota numero 2.

Questo emendamento non si è creduto di poterlo accettare.

Un emendamento degli onorevoli Placido, Salvia, Masoni ed altri, con cui si domanda che nella nota contraddistinta col numero 2 alle parole: « sostituirsi gli approdi, ecc. » si surrogino le parole: « potrà aggiungersi l'approdo di Gaeta » è respinto per le ragioni già dette.

L'emendamento degli onorevoli Astengo ed altri con cui si domanda di aggiungere nelle linee 9 e 10 l'approdo a Savona, è implicitamente accettato nella linea 12.

L'emendamento dell'onorevole D'Alì che chiede che al numero 9 dopo Cagliari si aggiunga Trapani e Palermo, è respinto perchè si danneggerebbero le comunicazioni di Genova, Cagliari e Tunisi.

Vi è anche un emendamento degli onorevoli Di Stefano ed altri che chiedono che alla linea 10 dopo Cagliari si aggiunga Palermo, Trapani e Marsala, ma non è possibile accoglierlo perchè importerebbe una grave deviazione della linea.

L'emendamento dell'onorevole Pantano, per aggiungere alla linea 13, dopo Reggio, Riposto, è accettato.

Un emendamento degli onorevoli Di Stefano ed altri per aggiungere pure alla linea 13, dopo Tunisi, Trapani e Palermo, è respinto per le considerazioni già espresse.

L'emendamento dell'onorevole D'Alì perchè alla linea 13 dopo Tunisi si aggiunga Trapani e Palermo è respinto per la stessa considerazione, perchè la deviazione della linea sarebbe troppo forte.

Così si respinge l'emendamento dello stesso onorevole D'Alì che domanda che alla linea 36 (ex 11) dopo Palermo si aggiunga Trapani.

Questi sono tutti gli emendamenti accettati o respinti.

ABOZZI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Il primo che ha diritto di parlare è l'onorevole Agnesi. Il suo emendamento è respinto, perchè si è già provveduto. Insiste nella sua proposta l'onorevole Agnesi?

AGNESI. Non insisto.

PRESIDENTE. L'emendamento dell'onorevole Cassuto è accettato in parte. L'onorevole Cassuto insiste nelle sue proposte?

CASSUTO. Io concordo in quello che ha fatto il ministro, lo ringrazio e rinunzio al mio emendamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Pinna?

PINNA. Non insisto.

PRESIDENTE. L'onorevole Campus-Serra? Il suo emendamento sarebbe accettato, meno che per la velocità.

CAMPUS-SERRA. Non insisto.

PRESIDENTE. Abbiamo poi l'emendamento dell'onorevole Cantarano.

CANTARANO. Io ringrazio il ministro e la Commissione di avere accettato la parte principale dei miei emendamenti, ossia che le linee Cagliari-Napoli e Cagliari-Civitavecchia, quando sarà costruita la direttissima Roma-Napoli, diventeranno la linea Cagliari-Gaeta-Napoli.

Però io avevo chiesto su questa linea anche un'altra fermata, ed era quella di Ponza, la quale ora è molto mal servita dai piroscafi della navigazione del golfo di Napoli. Questa fermata non farebbe perdere il minimo tempo alla linea, perchè Ponza si trova proprio sulla retta Cagliari-Gaeta.

Pensi, onorevole ministro, l'approdo a Ponza richiederebbe soltanto un maggior percorso di quattro miglia! E se l'onore-

vole ministro e la Commissione accettassero quest'altro scalo, io rinuncerei a parlare sul gruppo 16, perchè a Ponza sarebbe stato dato un altro scalo per il continente. Ed allora non insisterei sopra un maggior numero di scali ad Anzio della linea 59 del gruppo 16 che assegna solo 52 scali per ogni anno ad Anzio della linea Napoli-Procida-Ischia-Ventotene-Ponza e per giunta senza determinare che lo scalo ad Anzio dev'essere settimanale.

Sicchè se la Cagliari-Gaeta-Napoli sarà Cagliari-Ponza-Gaeta-Napoli i due altri approdi che Ponza avrebbe al continente in forza di questa linea non mi farebbero insistere sull'emendamento al gruppo 16.

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

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Non posso che confermare le precedenti dichiarazioni e faccio notare all'onorevole Cantarano, che qui si tratta di una linea importante che deve mettere in comunicazione la Sardegna col continente, Cagliari con Napoli e portare per la linea più diretta alla ferrovia Roma-Napoli. Ora egli comprenderà che, data questa natura della linea, non è possibile la deviazione verso Ponza.

Io dunque confido che l'onorevole Cantarano non vorrà insistere nel suo emendamento.

CANTARANO. Ed io non insisto, ringraziando l'onorevole ministro di quello che ci ha concesso.

PRESIDENTE. L'emendamento dell'onorevole Cantarano parla di una clausola n. 2, ma io non la trovo fra le proposte concordate.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Ecco, signor Presidente. Nella linea Cagliari-Civitavecchia vi è una nota, numero uno, la quale dice:

« Allorquando sarà aperta all'esercizio la linea direttissima Roma-Napoli, la linea verrà sostituita con altra Cagliari-Gaeta-Napoli ». Vale a dire dunque che all'approdo di Civitavecchia verrà sostituito l'approdo di Gaeta.

PRESIDENTE. Siamo d'accordo, onorevole Cantarano?

CANTARANO. Sì, siamo d'accordo, perchè la dizione è concordata, non solo per

la nota (1) alla linea 6, ma anche per la nota (1) alla linea 7.

Ma di queste due linee io ho chiesto non solo l'approdo a Gaeta ch'è stato concesso ma anche quello a Ponza che non mi si vuole concedere; sicchè io, nello interesse di un migliore allacciamento di questa importante isola al continente, sarò costretto a riprendere la parola al gruppo 16.

PRESIDENTE. Nemmeno l'emendamento dell'onorevole Abozzi non sarebbe stato accettato nel modo da lui proposto.

L'onorevole Abozzi ha facoltà di parlare.

ABOZZI. Io non abuserò della benevolenza dei colleghi che per brevissimo tempo, perchè intendo limitarmi a dire le ragioni per le quali credo che la linea nuova Genova-Porto Torres e ritorno, debba essere settimanale e non quindicinale, come ha proposto l'onorevole ministro d'accordo con la Commissione.

Non tedierò la Camera, ripetendo quello che altre volte ho avuto occasione di dire sull'importanza del porto di Porto Torres, e sul progressivo aumento del traffico che si verifica da parecchi anni. A quel porto è infatti diretta l'esportazione non solo della parte settentrionale della Sardegna, ma anche della parte centrale.

Commetterebbe grave errore chi credesse che i rapporti commerciali fra Porto Torres e i mercati dell'alta Italia sieno limitati alla sola esportazione del bestiame. Molte altre merci, ed in quantità assai rilevante, si mandano sulle piazze della Liguria, del Piemonte e della Lombardia. Anzi ultimamente è già stata iniziata anche la esportazione degli ortaggi, della frutta, dei pesci e della cacciagione con felice risultato. Ricordo che, quando si è discusso il disegno di legge che è servito di base alla convenzioni in vigore, si riconobbe la necessità di una linea diretta fra Porto Torres e Genova; ma allora non era possibile modificare le convenzioni che costituivano un contratto definitivo fra il Governo e le Società concessionarie.

E ricordo pure con dolore che con quelle stesse convenzioni veniva soppressa la linea settimanale tra Porto Torres e Civitavecchia senza che nessun compenso venisse dato.

Col mio emendamento quindi non si è chiesto che un atto di giusta riparazione.

Davvero non capisco perchè, dopo riconosciuta la necessità della proposta linea diretta, il ministro e la Commissione si siano arrestati a metà via, ed abbiano concessi

soli 26 viaggi anzichè 52 come erano stati chiesti. Il traffico che si sviluppa nel porto di Porto Torres è tale che con soli 26 viaggi all'anno non si può assolutamente soddisfare al sempre crescente movimento d'importazione ed esportazione.

Pare che la Commissione abbia ritenuto essere questa linea destinata soltanto al trasporto del bestiame, che avviene in un determinato periodo. Ma, ripeto, è questo un errore, perchè la linea non deve servire soltanto al trasporto del bestiame, ma anche al trasporto di molte altre merci che affluiscono durante tutto l'anno in quell'importante porto.

Altra ragione per la quale mi sembra indispensabile che la nuova linea sia settimanale è questa: l'itinerario delle linee 4 e 5 ha portato delle modificazioni nei servizi della costa occidentale e della orientale dell'isola. Attualmente Porto Torres è capolinea tanto per la corsa occidentale quanto per quella orientale; invece con le proposte modificazioni esso non è più capolinea, e quindi assai spesso avverrà che i piroscafi giungeranno a Porto Torres già carichi delle merci imbarcate a Cagliari e nei molti altri porti delle coste dell'isola.

Per conseguenza dovranno rimanere giacenti nel porto di Porto Torres le merci destinate ai porti di Livorno e di Genova.

Io non pretendo certamente che si modifichino gli itinerari stabiliti per le linee 4 e 5, ma domando almeno, dal momento che Porto Torres non è più capolinea e va incontro al doppio pericolo di non avere la regolarità degli approdi e di non potere caricare tutte le merci, per l'accennata ragione, che si accordino i 52 viaggi all'anno. Osservo ancora che la linea 3, la quale prima rappresentava una linea semi-diretta fra Porto Torres e Genova, con scali solo a Livorno e a Maddalena, ora è stata resa ancor più indiretta per i nuovi approdi a Capraia ed a Santa Teresa Gallura. E sia pure: io non mi oppongo a questi approdi; ma almeno si consentano gli altri 26 viaggi, che ritengo necessari perchè il porto di Porto Torres possa rispondere alle sempre crescenti esigenze del commercio e del traffico.

In caso diverso si dovrebbe deplorare che sotto l'apparenza di un beneficio sieno state peggiorate le condizioni dei servizi marittimi anche in confronto delle attuali.

Voglio augurarmi che, trattandosi di un emendamento di cui è stata riconosciuta l'opportunità e la necessità, il Go-

verno e la Commissione non vorranno dimezzare la concessione; tanto più che l'onere finanziario è così limitato che non varrebbe proprio la pena di una discussione alla Camera.

Non posso credere che per risparmiare una maggiore spesa di lire quarantamila si voglia ostacolare il commercio in un porto che è costato gravi sacrifici alla provincia ed al comune di Sassari.

Spero quindi che il mio desiderio, anche condiviso dagli onorevoli Giordano e Pinna, sia benevolmente accolto dal Governo e dalla Commissione.

PALA (*della Commissione*). Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

PALA (*della Commissione*). A proposito di questa linea, segnata col n. 6, Genova-Portotorres e ritorno, io che fo parte della Commissione che ha esaminato il disegno di legge, devo fare qualche osservazione, pur dichiarando che parlo qui a nome mio personale.

Non dirò cosa nuova, ripetendo qui dinanzi alla Camera che in seno alla Commissione ho insistito vivamente affinché una linea diretta Genova-Portotorres e viceversa fosse stabilita, come strumento di primaria importanza pel nostro commercio d'esportazione, e specialmente per quello della provincia di Sassari. Per un momento, io ho avuto la perfetta convinzione ed in questo senso io insistetti vigorosamente, che Governo e Commissione, accettando la nuova linea, l'avrebbero accettata in termini tali che essa potesse riuscire efficace dal lato commerciale; cioè a dire, facendone una linea diretta settimanale. E fu mia convinzione che altrimenti di una linea utile, dal punto di vista commerciale, non si potesse parlare.

La Commissione, però, a maggioranza, decise per la linea quindicinale. Ora io sento il dovere di dichiarare all'onorevole ministro ed alla Camera che così fatta linea da lui concessa non può avere una seria efficienza commerciale: dessa è una linea di puro ripiego, una concessione inutile. Epperò in nome della giustizia distributiva, di un interesse isolano di primo ordine, prego l'onorevole ministro a voler accogliere l'emendamento degli onorevoli Abozzi e Giordano, che riassume tutte le mie istanze fatte alla Commissione ed al ministro.

Se volete mantenere quindicinale la linea, ne farete una linea che servirà solo

all'esportazione delle gemme e delle pietre preziose, ma non di quei prodotti nostri che costituiscono la parte vitale ed essenziale delle esportazioni della nostra provincia.

Ho insistito, ripeto, ed insisto nuovamente col ministro e con la Commissione, perchè vogliano, in linea di giustizia distributiva, concedere a noi quel che hanno concesso ad altre provincie.

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

PRESIDENTE. Parli.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Faccio notare alla Camera che la linea di cui hanno parlato gli onorevoli Abozzi e Pala non esisteva nè nel disegno della Commissione reale, nè in quello dell'onorevole Baccelli e neppure in quello originario che fu concordato fra il Governo attuale e la Commissione.

L'onorevole Abozzi, con molta eloquenza, patrocinò gl'interessi di Porto Torres e le relazioni di questo porto con Genova; ma il Governo e la Commissione non possono non segnalare che un altro sacrificio si aggiungerebbe a quello che già questo gruppo richiede all'erario, se essi insistessero nel chiedere che questa linea anzichè ogni due settimane si effettuasse ogni settimana. Ed io debbo dire che sono rimasto sorpreso della richiesta che per me è assolutamente nuova perchè era già perfettamente inteso che questa linea dovesse essere bimensile, mentre ora si domanda che sia settimanale.

Vorrei pregare gli onorevoli Abozzi e Pala di non insistere nella loro proposta. Comprendo quanto siano importanti gl'interessi commerciali della Sardegna e le sue comunicazioni col continente; ma, appunto in vista di questi interessi, abbiamo già consentito l'istituzione d'una linea interamente nuova, la quale importa una sovvenzione di 40 mila lire all'anno.

Ora debbo dichiarare che non potrei accettare assolutamente una linea che avesse una periodicità maggiore: perchè importerebbe una maggiore sovvenzione; e non potrei ottenere maggiori concessioni dal ministro del tesoro.

D'altra parte, credo di rilevare che abbiamo consentito anche altre linee in questo gruppo, come la linea 5 che, se non è diretta, tuttavia serve anch'essa al traffico fra Genova e Porto Torres, ed è settimanale. E poi, questo maggior traffico non

potrà svilupparsi certamente da un momento all'altro.

Quindi credo che, per adesso, con l'istituzione dei 26 viaggi all'anno siano stati soddisfatti i bisogni dell'esportazione della Sardegna.

Queste sono le ragioni per le quali prego gli onorevoli Abozzi e Pala di non insistere nel loro emendamento.

PRESIDENTE. Onorevole Abozzi, insiste?

ABOZZI. Insisto.

PRESIDENTE. Ma non entri nuovamente nella discussione.

ABOZZI. Adempio al dovere di cortesia, nel ringraziare l'onorevole ministro, per avere ricordato le mie vive ed incessanti premure con i diversi membri del Governo per ottenere la linea diretta, costantemente reclamata dalla Camera di commercio e dal Municipio di Sassari.

Ma mi duole che egli insista nel ritenere che, pel commercio della parte settentrionale dell'isola, sia sufficiente un numero di viaggi così limitato.

Non posso rinunciare allo emendamento, pur prevedendo la sorte che gli toccherà, perchè sono convinto che il non accoglierlo sarebbe lo stesso che togliere l'utilità della concessione.

Ora io credo che non possa essere questo l'intendimento dell'onorevole Schanzer, il quale ha dimostrato molto affetto per la Sardegna; e non possa essere neppure questo il desiderio della Commissione che ha per relatore un uomo così superiore e così amico dell'isola.

Ho fiducia che l'uno e l'altra si convinceranno che se per la Sardegna si hanno sempre benevoli parole, non debbono farsi difficoltà quando si tratta di aiutare quella rigenerazione economica, alla quale contribuiscono efficacemente i servizi marittimi.

PRESIDENTE. Ella dunque insiste nella proposta che invece di 26 viaggi all'anno si dica bisettimanale.

L'onorevole Salvia insiste nel suo emendamento?

SALVIA. Non insisto nel mio emendamento, perchè l'onorevole ministro ha provveduto in maniera diversa.

PRESIDENTE. Poi abbiamo un altro emendamento degli onorevoli Placido, Salvia ed altri.

SALVIA. Nemmeno per questo insistiamo.

PRESIDENTE. Onorevole d'Ali?...

(Non è presente).

Gli onorevoli Di Stefano ed altri propongono di aggiungere al n. 3 dopo Cagliari-Palermo, Trapani-Marsala.

L'onorevole Di Stefano ha facoltà di parlare.

DI STEFANO. Io non posso rinunciare a questo emendamento, perchè ha un interesse grandissimo non solamente per la parte occidentale della Sicilia, ma per tutto il Paese.

Si tratta delle linee, che vanno in Tunisia e nella Tripolitania. Ora, io non so comprendere come si possa avviare una linea diretta verso quelle regioni, lasciando da canto tutta la parte occidentale della Sicilia. Se questa linea si riconosce necessaria per il commercio fra l'Italia, la Tunisia e la Tripolitania, è assolutamente ingiusto ed inconcepibile che si lascino da parte Palermo, Trapani e Marsala, che hanno contatti più immediati e necessari con quei paesi.

Io prevedo le difficoltà che si possono allegare dall'onorevole ministro: egli dirà che questa linea adesso non c'è. Ma appunto perchè non c'è adesso e se ne è riconosciuta la necessità, per ravvivare gli scambi ed i commerci fra l'Italia e quelle regioni, oggi si crea. Ora, dal momento che si riconosce la necessità della linea, non è concepibile che si voglia istituirla, trascurando tutta la parte occidentale della Sicilia.

Si dirà ancora, che si allungherebbe di molto il percorso di questa linea internazionale.

Ebbene, se questo prolungamento è necessario allo scopo di avvivare i commerci e gli scambi del nostro paese col litorale mediterraneo dell'Africa; se il punto più vicino alla Tunisia ed alla Tripolitania è precisamente dalla parte occidentale della Sicilia: Marsala, come, dall'altra, potrebbe essere Siracusa, io non so comprendere perchè ci debba essere una linea che debba lasciare in disparte tutta la parte occidentale della Sicilia all'andare, e passi poi al ritorno per la parte orientale. Tutto il commercio che è assai avviato (e l'onorevole ministro e la Camera lo sanno) tra Palermo, Trapani, Marsala e Tunisi, colle nuove linee, avrebbe il grande vantaggio di estendersi alla Tripolitania. Se questa linea verrà a mancare, esso non avrà il naturale sviluppo, che potrebbe avere.

Per queste ragioni, per la grande importanza commerciale, che ha precisamente lo approdo nei porti occidentali della Sicilia,

per gli scambi con la Tunisia e la Tripolitania, spero che l'onorevole ministro vorrà accettare questo emendamento a cui è interessata tutta la Sicilia, la quale constata che il congiungersi alla Tripolitania per una sola parte, non risponde nè agli interessi siciliani, nè a quelli nazionali.

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

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. L'onorevole Di Stefano sa con quanta cura Governo e Commissione si sono occupati degli interessi di Palermo per quel che riguarda questo disegno di legge, ed io non starò a ripetere la enumerazione dei vantaggi che dal disegno di legge derivano alla città di Palermo. Ma evidentemente, vi sono necessità che derivano dalla stessa natura delle linee. Basta gettare uno sguardo sulla carta geografica per vedere come la deviazione, che propone l'onorevole Di Stefano, toglierebbe tutti i pregi a questa linea, la quale da lui stesso giustamente è stata qualificata una linea internazionale. È una linea della più grande importanza, che mette in comunicazione l'Italia con la Tunisia e con la Tripolitania; è una linea la quale ha carattere eminentemente postale, alla quale perciò è stata attribuita la velocità di 13 miglia.

Ora comprenderà l'onorevole Di Stefano che, se noi dovessimo fare attraversare a questa linea una buona parte del Mediterraneo per andare a Palermo, e poi da Palermo a Tunisi, noi perderemmo tutto il vantaggio che acquistiamo con la maggiore velocità di 13 miglia con danno evidente delle tradizionali comunicazioni fra Genova, Livorno e Cagliari con Tunisi. La cosa quindi, sotto questo aspetto, non è possibile.

D'altra parte faccio notare all'onorevole Di Stefano che Palermo, mentre ha delle linee dirette con Tunisi, è messo anche in diretto rapporto con Tripoli con la linea 31 del gruppo 7°. Oltre ciò tra Messina e Palermo vi è non solo la ferrovia, ma vi è anche una linea di concentramento prevista da questo progetto. (*Interruzione del deputato Di Stefano*).

L'onere dunque che può derivare ai caricatori di Palermo, mi pare che non sia molto grave e, dall'altra parte, se mette nella bilancia il danno enorme che deriverebbe a Genova, alla Sardegna e alle altre regioni d'Italia, io credo che, nel suo patriottismo, l'onorevole Di Stefano non vorrà insistere nel suo emendamento.

DI STEFANO. Appunto, per il mio patriottismo, devo insistere nel mio emendamento, facendo notare che la linea di concentramento può giovare al commercio nazionale di cabotaggio, ma non giova per le linee internazionali.

PRESIDENTE. Dunque ella insiste?

DI STEFANO. Insisto, tanto più che si tratta di linea non solo postale, ma principalmente commerciale.

PRESIDENTE. Poi c'è l'altro suo emendamento...

DI STEFANO. Si riferisce alla stessa linea nel percorso di ritorno.

PRESIDENTE. L'onorevole D'Alì non è presente.

Allora pel 2° gruppo non rimangono che due emendamenti. Io ho dato lettura del testo delle linee concordate fra Ministero e Commissione. Ora metterò ai voti gli emendamenti...

GIORDANO-APOSTOLI. Prima pregherei l'onorevole Presidente di darmi facoltà di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIORDANO-APOSTOLI. Io non ripeterò le ragioni che sono state esposte dai colleghi Abozzi e Pala per provare la necessità della linea diretta fra Portotorres e Genova.

La necessità di questa linea diretta è ammessa dallo stesso Governo e dalla Commissione. Quindi su questo non c'è da discutere. La questione è oggi limitata al numero delle corse.

Noi abbiamo domandato una corsa settimanale, non quindicinale. (*Movimenti del ministro delle poste e dei telegrafi*).

Perdoni...

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Eravamo perfettamente d'accordo su questo.

GIORDANO-APOSTOLI. La proposta firmata da me e dall'onorevole Abozzi è stampata e sta nelle mani degli onorevoli deputati; quindi mi consenta che su questo particolare non insista, perchè basta leggere il relativo stampato per constatare l'esattezza della mia affermazione.

Dunque la nostra proposta è chiara e precisa ed è per una linea settimanale.

Su questa proposta noi insistiamo, anche perchè le proposte accettate dal Governo e dalla Commissione sono mutate, per quanto riguarda Portotorres, in modo da richiedere sempre più che la linea in questione sia settimanale, non quindicinale, perchè le

corse sieno cinquantadue e non ventisei, come ammette il Governo.

Nelle variazioni infatti introdotte alle primitive proposte del Governo, d'accordo con la Commissione, si sono aggiunti nuovi approdi nella linea numero 5, i quali invece di favorire, hanno pregiudicato i rapporti diretti fra Portotorres ed il continente: è quindi maggiore e più evidente oggi la necessità della nuova linea da noi proposta, non quindicinale, ma bensì settimanale.

Mi perdoni il ministro, mi perdonino i colleghi, ma io faccio appello alla loro equità; francamente a me rincresce di dover rilevare che nelle proposte e nelle variazioni che si sono fatte colla legge che discutiamo si abbia l'aria di voler lesinare proprio a danno della provincia di Sassari e di Portotorres: così, ad esempio, nel servizio di Stato, mentre nella linea da Napoli a Palermo si è stabilita la velocità di 20 miglia all'ora, in quella di Civitavecchia al Golfo Aranci la velocità è soltanto di 15 nodi all'ora: insomma i nostri servizi sono stabiliti sempre a scartamento ridotto, sempre con la maggiore economia possibile... (*Interruzione*).

NITTI. È diversa la natura del traffico!

GIORDANO-APOSTOLI. ...e oggi che noi, acconciandoci alle esigenze degli approdi, reclamati da altri porti, ci contentiamo di una linea settimanale, il Governo d'accordo con la Commissione ce la riduce a sole 26 corse all'anno! Date un'occhiata alla carta d'Italia e guardate un po' tutte le linee che partono da tutti i porti della Penisola e delle isole e voi vedrete che Portotorres è considerato come se appartenesse ad un'altra nazione. Ci voleva l'autorità ed il patriottismo dell'onorevole Biancheri perchè ci fosse concessa la linea da Portotorres a Porto-Maurizio della quale noi gli siamo riconoscentissimi come siamo riconoscenti al Governo; ma se non era quella linea, e l'altra proposta da me e dall'onorevole Abozzi, il porto di Portotorres, che è il principale della provincia di Sassari, restava trattato come l'ultimo dei porti d'Italia.

Ora faccio appello alla vostra equanimità, onorevoli colleghi, e specialmente al ministro e alla Commissione, e vi prego di votare la nostra proposta la quale non importa che una differenza di poche decine di migliaia di lire: farebbe onta al Paese badare a trenta o quarantamila lire di spesa di fronte ad una questione di equità e di giustizia. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Dunque verremo ai voti.

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

PRESIDENTE. Parli, onorevole ministro.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Dico francamente che le calde parole dell'onorevole Giordano-Apostoli, le quali si spiegano naturalmente col suo grande affetto per l'Isola natia, mi hanno sorpreso, e sorprenderanno forse anche la Commissione, perchè, per Porto Torres il Governo ha fatto molte concessioni. Vede, onorevole Giordano-Apostoli, io credo che lei stesso abbia dovuto riconoscere che per il porto di Porto Torres sono state istituite due linee che non esistevano: la linea sei, Genova-Porto Torres e ritorno; e l'altra linea, San Remo-Porto Maurizio-Oneglia-Porto Torres e ritorno, oltre di che a questo porto sono state date più frequenti comunicazioni con la costa occidentale della Sardegna ed è messo in comunicazione con quelli della costa orientale, coi quali non vi è attualmente.

Ora come si può dire che non si sia tenuto conto dell'interesse di Porto Torres? Ma faccio notare un'altra cosa: Ella ha lamentato che nella linea cinque si sieno inseriti altri approdi, ma io le faccio notare che il disegno di legge originariamente non aveva, è vero, questi approdi, ma aveva anche una velocità di sole dieci miglia. Ebbene, quando Governo e Commissione hanno aumentato gli approdi, hanno anche aumentato la velocità: ed Ella trova che la linea cinque ha una velocità di dodici miglia, di modo che il commercio di Porto Torres ha la doppia via: quella della linea Genova-Livorno-Capraia-Maddalena a dodici miglia, e quella della linea diretta Genova-Porto Torres a dieci miglia.

L'onorevole Giordano-Apostoli ha anche colto l'occasione per lamentare che, mentre per la Sicilia le linee proposte hanno una velocità di 18 e 20 miglia, non si propongono che 15 miglia per questa linea della Sardegna. Come benissimo ha interrotto l'onorevole Nitti, le condizioni sono diverse, ed ella, che conosce quale traffico abbia questa linea, comprenderà che una velocità maggiore non sarebbe giustificata, perchè, partendo la sera da Civitavecchia, si arriverebbe in Sardegna nel cuor della notte. Perchè dunque avere una velocità maggiore, quando questa di 15 miglia è sufficiente? Dopo questa osservazione io prego vivamente l'onorevole Giordano-Apostoli di non voler insistere nella sua domanda, perchè

assolutamente per ora non è possibile fare ulteriori sacrifici per rendere la linea più veloce.

Lasciamo che il traffico si sviluppi di più, e in seguito sarà sempre possibile di provvedere diversamente, se il traffico lo richiederà. Ma quando si considera che nessuna linea diretta esiste tra Porto Torres e Genova, e invece il disegno di legge glie l'accorda, credo che si sia sufficientemente provveduto agli interessi di quelle popolazioni.

CHIMIRRI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CHIMIRRI, *relatore*. Gli onorevoli colleghi sanno quali lotte abbiano dovuto sostenere e Commissione e ministro delle poste col ministro del tesoro. Per aderire alle molteplici proposte si doveva naturalmente vedere quale era la maggior spesa occorrente, e non potevamo consentire la domanda, se non dopo esserci persuasi della bontà della proposta e dopo aver chiesto al ministro del tesoro i fondi necessari. Ci convenne sostenere una vera lotta per ammettere questa linea diretta, e il ministro del tesoro non l'ha consentita se non nella forma, nella quale l'abbiamo proposta. A noi dunque non restava che o accettare la linea con 26 viaggi all'anno, o non aver nulla. Credo che abbiamo reso un servizio alla Sardegna assicurando una comunicazione fra Genova e Porto Torres. Abbiamo abbondato di buon volere e di sforzi, ma non potevamo andare al di là.

PRESIDENTE. Onorevole Giordano-Apostoli mantiene, o ritira il suo emendamento?

GIORDANO-APOSTOLI. Io insisto nello emendamento, ma non posso lasciare la Camera sotto l'impressione, che possono aver prodotto alcune parole del ministro. Il ministro ha detto, forse nel calore del discorso, che Porto Torres non aveva nessuna linea diretta con Genova e che attualmente ne ha tre. Perdoni, ma ciò non è esatto...

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Due dirette.

GIORDANO-APOSTOLI. Che prima non avesse alcuna linea direttissima si può ammettere, ma che ora ne abbia tre, no. Porto Torres non avrà che la linea diretta che discutiamo, ma con una restrizione, che offende l'amor proprio di una provincia, che è uguale a tutte le altre del Regno, e che, come ha detto l'onorevole Abozzi, ha fatto sacrifici enormi. Quanto alla velocità l'onorevole ministro ci ha detto che abbiamo avuto un compenso; ma non è per Porto Torres, non si illudano i colleghi; la velo-

cità, nelle linea n. 5 è stata aumentata a beneficio degli approdi intermedi, non a vantaggio di Porto Torres. È vero che la velocità fu aumentata, ma ci sono tante fermate, che la nuova velocità se ne va in fumo.

Non vale il dire che Porto Torres non aveva nel passato una vera linea diretta. Con questo argomento si potrebbe distruggere qualunque buonissima proposta! Appunto perchè questa linea non c'era, noi la domandiamo!... poichè è necessaria e vi sono molte buone ragioni per concederla.

Io prego l'onorevole ministro di non insistere nel suo rifiuto, perchè dopo tutto si tratta di una spesa di poca entità; e prego i colleghi di votare il nostro emendamento.

PRESIDENTE. Dunque veniamo ai voti.

Si è già data lettura del testo concordato delle diverse linee.

Ci sono soltanto tre emendamenti: uno è alla linea sesta, vale a dire a proposito del percorso Genova-Porto Torres e ritorno, dove si parla di periodicità. Qui invece di 26 viaggi all'anno, gli onorevoli Abozzi, Giordano-Apostoli e Pinna propongono che si dica « settimanale ».

Questo emendamento non è accettato nè dal Governo, nè dalla Commissione.

Lo pongo a partito.

(Dopo prova e controprova l'emendamento non è approvato).

Passeremo alla votazione degli altri emendamenti.

Si propone dagli onorevoli: Di Stefano Giuseppe, Di Rudini Antonio, Finocchiaro-Aprile, Marinuzzi, Aguglia, Dell'Arenella, Faranda, Orioles, Rienzi, Francica-Nava, Fulci Nicolò, Cirmeni, Giardina, Aprile, Masi, Majorana Giuseppe, Di Sant'Ouofrio, De Michele-Ferrantelli, Pasqualino-Vassallo, Arigò, Rossi Enrico, Di Scalea, Rizza Evangelista, Libertini Pasquale, Rizzone, Di Lorenzo, Carnazza, Libertini Gesualdo, alla linea numero 9, Genova-Livorno-Cagliari, ecc. che dopo Cagliari si aggiungano anche « Palermo-Trapani-Marsala »; e alla linea decima, Tunisi-Cagliari, dopo la parola Tunisi si aggiunga « Trapani-Marsala-Palermo ».

Mettiamo a partito il primo emendamento, vale a dire di aggiungere dopo la parola Cagliari le altre « Palermo-Trapani-Marsala ».

Questo emendamento non è accettato nè dal Governo, nè dalla Commissione.

(Dopo prova e controprova non è approvato).

Vuole l'onorevole Di Stefano che si metta in votazione anche l'altro emendamento?

DI STEFANO. È inutile! Sarebbe avere il ritorno senza l'andata! (*ilarità*).

PRESIDENTE. Pongo dunque a partito il gruppo 2° concordato.

(È approvato).

Si dà lettura del gruppo terzo nel testo concordato.

Gruppo 3.° — Linee dell'Adriatico.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Complessivo	
16	12 Venezia-Zara-Cattaro- Antivari - S. Giov. di Medua-Durazzo-Vallona-Brindisi-S. Quaranta-Corfu-Patrasso (1) e ritorno . . .	PC	settimanale	13 (5)	3	1.000	3.000	400.000
17	13 Venezia-Zara-Ancona-Sebenico-Spalato-Gravosa-Cattaro-Risano-Antivari-Bari e ritorno (4)	PC	id.	10	2	1.000	2.000	280.000
18	14 Venezia - Fiume - Ancona - Pescara (Castellamare Adriatico) Ortona - Tremiti - Barletta - Bari - Antivari-S. Giov. di Medua-Durazzo - Vallona - Brindisi e ritorno (4).	PC	id.	10	3	600	1.800	230.000
19	15 Venezia -Ancona-Barletta - Bari - Brindisi-S. Quaranta-Corfu-Saiada-Parga-Santa Maura-Prevesa-Salahora e ritorno (4) . .	PC	id.	10	2	600	1.200	180.000
20	16 S. Giov. di Medua pel fiume Boiana fino a Scutari e ritorno (2).	PC	208 viaggi annui	8,5	2	100	200	60.000
21	17 Bari-Molfetta-Manfredonia-Matinata-Viesti-S. Menaio-Peschici-Rodi - Tremiti e ritorno (3)	PC	bisettiman.	10	1	300	300	50.000
					13		8.500	1.200.000

(1) Con facoltà di prolungarla al Pireo (pel Canale di Corinto) ed anche a Costantinopoli. Se il prolungamento è ordinato dal Governo, il concessionario avrà diritto alla sovvenzione proporzionale al maggior percorso.

(2) Stante la difficoltà che presenta la navigazione del fiume i viaggi non possono essere determinati a periodo regolare ed il piroscafo potrà limitare il percorso fin dove lo consentano le condizioni del fiume, ferma rimanendo la sovvenzione.

(3) Con facoltà di prolungarla a Termoli quando le condizioni di quel porto e del tempo lo consentano.

(4) Durante la sosta a Bari il concessionario dovrà effettuare gli approdi a Molfetta, Monopoli e Trani secondo il traffico lo richieda.

(5) Il tratto Venezia-Zara e viceversa dovrà essere eseguito con la velocità di 14 miglia.

L'onorevole ministro Schanzer ha facoltà di parlare.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Emendamento Marcello, Tecchio ed altri, con cui si domanda che alla linea n. 12 sia sostituita a quella sotto il n. 10 del gruppo terzo del primitivo progetto presentato dal Governo e cioè: Venezia, Zara, Cattaro, Antivari, San Giovanni di Medua, Durazzo, Vallona, Brindisi. Santi Quaranta, Corfù, Patrasso, con facoltà di prolungarla al Pireo ed anche a Costantinopoli e ritorno con tre piroscafi di tonnellate lorde 1500 e con la velocità di miglia 15.

Si accetta l'emendamento per quello che riguarda l'itinerario, non si accetta per quel che riguarda la velocità, stabilendo invece che essa sia di 13 miglia, con l'obbligo di aumentarlo a 14 nel tratto Venezia-Zara e viceversa.

L'emendamento Bolognese domanda che al n. 12 tra Ancona e Bari sia aggiunta Barletta.

Questo emendamento è respinto, perchè la linea non toccherà più Ancona e Bari. Si concede invece l'approdo nella linea 19.

L'emendamento n. 12 dell'onorevole Pansini « Aggiungere Molfetta dopo Ancona » è respinto anch'esso, perchè si dà a Molfetta l'approdo nelle linee 17, 18 e 19.

L'emendamento Malcangi « dopo Ancona aggiungere Trani », per la stessa ragione non può essere accettato.

L'emendamento Semmola ai n. 12, 13, 14, 15 « dopo Bari aggiungere Monopoli », è accettato nelle linee 17, 18, 19.

L'emendamento Bolognese « dopo Antivari aggiungere Barletta » viene respinto, perchè Barletta ha avuto altre comunicazioni più importanti.

L'emendamento Malcangi « dopo Antivari aggiungere Trani », è accettato con l'annotazione n. 4 per la quale l'approdo è eseguito durante la sosta a Bari.

L'emendamento De Riseis ed altri « dopo Ancona aggiungere Pescara » è accettato.

Emendamento Zaccagnino-Leone: dopo Ortona aggiungere Termoli e dopo Tremiti aggiungere Rodi, Viesti e Manfredonia. È respinto per Termoli essendosi inserito nella linea 21. È respinta la seconda parte dell'emendamento perchè gli scali indicati sono compresi nelle linee 21 e 22.

L'emendamento Pansini: dopo Tremiti aggiungere Molfetta, è accettato con l'annotazione numero quattro alla pagina 58.

Emendamento Bolognese: la parola Bari dovrebbe togliersi tra le parole Barletta ed Antivari e mettersi fra Vallona e Brindisi.

Si respinge questo emendamento perchè avrebbe per effetto una grandissima deviazione, dovendo il piroscafo da Vallona tornare a Bari.

Emendamento Malcangi: dopo Barletta aggiungere Trani: accettato con l'annotazione numero quattro.

Emendamento Zaccagnino-Leone: dopo Ancona si aggiunga Rodi e Viesti; si respinge perchè questi scali sono compresi nelle linee 1, 21 e 22.

Emendamento Pansini: dopo Ancona aggiungere Molfetta, accettato con l'annotazione numero quattro.

Emendamento Bolognese: dopo Ancona aggiungere Barletta, accettato.

Emendamento Malcangi: dopo Bari aggiungere Trani è accettato.

Emendamento Bolognese: dopo Molfetta e prima di Manfredonia aggiungere Barletta, è respinto non potendosi fare un numero così considerevole di approdi. Per la stessa ragione è respinto l'emendamento Pansini, che domanda che dopo Molfetta si aggiunga Bisceglie.

Emendamento Malcangi: dopo Molfetta aggiungere Trani e alla parola bisettimanale sostituire settimanale; è respinto.

Emendamento Zaccagnino-Leone: Proponiamo che la linea n. 17 si prolunghi da Tremiti a Termoli; e che nella colonna della periodicità della linea n. 17 si sostituisca la parola *bisettimanale* con la parola *giornaliera*; in mancanza d'accoglimento, proponiamo che la periodicità della linea n. 17 con prolungamento a Termoli sia *trisettimanale* anzichè *bisettimanale*. La prima parte dell'emendamento è stata accettata con l'annotazione numero tre alla tabella. Si respinge la seconda parte poichè il traffico non giustificherebbe per ora una periodicità come quella che è proposta, mentre ci vorrebbe un piroscafo di più.

Emendamento Zaccagnino-Leone, che propone che la linea 17, con prolungamento da Tremiti e Termoli, abbia anche le tocche di Torre Mileto e di Acquarotta. È stato accettato il prolungamento a Termoli con l'annotazione numero tre alla tabella e si respinge il resto dell'emendamento.

PRESIDENTE. Passeremo all'esame dei diversi emendamenti accennati già dall'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Marcello.

MARCELLO. Io non dirò le ragioni del nostro emendamento poichè il Governo e la

Commissione, accettandolo, salvo per la velocità, hanno dimostrato di averle comprese e neppure insisto perchè la Camera conceda quelle 15 miglia, che noi giudichiamo necessarie e che la Commissione ed il Governo non hanno ritenuto di consentire. Mi permetto solo di affermare che i fatti non tarderanno a dimostrare al Parlamento ed al Governo la necessità di aumentare la velocità.

PRESIDENTE. Seguono gli emendamenti dell'onorevole Bolognese al n. 12.

BOLOGNESE. Io insisto nel mio emendamento, tenuto conto, come ho avuto l'onore di dire poco fa, della grande importanza del traffico della nostra regione con l'Albania e la Dalmazia...

PRESIDENTE. Ma, per mia regola, di quale emendamento parla ora? Perchè ella ha un primo emendamento con cui vorrebbe che tra Ancona e Barisi aggiungesse Barletta; ma il ministro e la Commissione l'hanno respinto perchè la linea non tocca più Ancona e Bari, e si concede invece l'approdo alla linea 19.

BOLOGNESE. Allora, se è così, lo ritiro.

PRESIDENTE. Alla linea n. 13 vi è un altro emendamento dell'onorevole Bolognese « dopo Antivari aggiungere Barletta »: il Governo e la Commissione lo respingono, considerato che con esso si danneggerebbe il servizio postale con l'Albania, e che Barletta ha avuto altre comunicazioni più importanti.

BOLOGNESE. Onorevoli colleghi, il servizio postale con l'Albania, già concesso all'approdo di Barletta, è di pochissima importanza perchè dovrebbe far capo a Bari e andare poi in Albania: ciò ritarda il servizio postale tra due regioni, il cui traffico è importantissimo. L'approdo concesso mi sembra poi non sia settimanale: l'onorevole ministro, dietro un esposto fatto nell'interesse di Barletta da una benemerita associazione di quella regione, aveva promesso che il nuovo progetto avrebbe tenuto conto dell'importanza del servizio postale in relazione agli approdi dell'Albania: invece Barletta, pur essendovi compresa, lo è per un servizio bisettimanale o trisettimanale, mentre avrebbe bisogno di un servizio settimanale.

PRESIDENTE. L'onorevole Bolognese ha altri emendamenti: è meglio che li svolga tutti.

BOLOGNESE. Col mio emendamento, ultimo porto diventa Bari e non Barletta.

Insisto su questo, perchè mentre Bari è all'ultimo posto solo nell'altra linea, Barletta è sempre in secondo od ultimo posto.

Invece le sue relazioni commerciali sono tali che avrebbe bisogno di una linea più diretta. Faccio notare che questo spostamento non arreca nessun danno al servizio.

PRESIDENTE. L'onorevole Bolognese ha pure altri emendamenti. Al numero 15 dopo Ancona aggiungere Barletta e al numero 17 dopo Molfetta e prima di Manfredonia, aggiungere Barletta.

Il primo è accettato, il secondo è respinto.

Vi insiste, onorevole Bolognese?

BOLOGNESE. Non insisto.

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

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Faccio notare all'onorevole Bolognese che il servizio per Barletta non è, come egli crede, bisettimanale, ma settimanale. Inoltre, siccome Barletta è inserita non solo nella linea 18 ma anche nella 19, prego l'onorevole Bolognese di non insistere a che sia inserita anche nella linea 17.

BOLOGNESE. Non insisto.

PRESIDENTE. Viene ora l'emendamento dell'onorevole Malcangi. Al numero 12 egli propone: « Dopo Ancona aggiungere Trani ».

Questo emendamento non è accettato nè dalla Commissione, nè dal Governo.

Onorevole Malcangi, insiste?

MALCANGI. Dirò una sola parola su tutti i miei emendamenti. Richiamo l'attenzione del ministro sulla condizione fatta al porto di Trani. Da questo testo nuovissimo, che solo ora ho letto, rilevo la condizione fatta al porto di Trani. La costa della provincia di Bari ha quattro porti di terza classe: Trani, Barletta, Monopoli e Molfetta. Ora mentre dei quattro porti, tre figurano in qualche linea tra le attuali e le precedenti, Trani non figura mai.

Ora io insisto solo in due miei emendamenti, in quelli cioè che riguardano le linee 14 e 15. Io desidero che almeno in queste due linee figurino il porto di Trani, così come gli altri tre porti di terza classe della costa di Bari figurano nelle altre linee. Se questo non si concede, voi, senza volerlo, create una condizione diversa a questi porti, e ciò farà grande dispiacere alla regione che rappresenta.

Il ministro ha parlato di varie conces-

sioni fatte, e qualche collega se ne è con noi rallegrato. Ma che cosa ha accettato l'onorevole ministro? Solamente ha accettato, sui nostri emendamenti, una nota al numero 4. Ma quella nota dice che potrà durante la sosta a Bari effettuarsi l'approdo a Molfetta, Monopoli e Trani. Ora potrà significa che è in facoltà del concessionario di fare questi approdi, e questo non è un vantaggio sicuro per i porti e per le merci da trasportarsi.

In linea sempre subordinata dunque io chiedo che invece di *potrà* si dica *dovrà* fermarsi a Monopoli, a Molfetta, a Trani, appena segnalata la presenza delle merci. Ma per Trani insisto in quello che ho detto precedentemente, poichè è giusto che, come per Monopoli, per Barletta e per Molfetta si è data qualche linea, anche per Trani, che è il quarto porto di terza classe, i cui traffici in questi ultimi anni hanno segnalato un progresso del 130 per cento, si debba fare qualche cosa, e perciò insisto perchè figurino nelle linee 14 e 15.

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

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Prego l'onorevole Malcangi di considerare che Trani è stato trattato perfettamente alla stessa stregua di Monopoli e di Molfetta. Anche Molfetta e Monopoli non sono inseriti nella linea, ma sono stati contentati con l'annotazione la quale precisamente dice che durante la sosta a Bari si effettueranno gli approdi a Molfetta, a Monopoli e a Trani.

Non posso consentire di più poichè non si possono caricare queste linee di tanti approdi senza che vengano meno al loro scopo e senza aumentare il numero dei piroscafi e conseguentemente la spesa. Del resto la prego di considerare che con concessione analoga si è contentata Savona.

Con molta insistenza l'onorevole Astengo e altri deputati avevano chiesto degli approdi a Savona. Ora si è stabilito che, durante la sosta a Genova, si facciano questi approdi a Savona e i deputati si sono contentati.

L'onorevole Malcangi però ha fatto una osservazione della quale riconosco tutta la ragionevolezza. Egli ha detto che qui si lascia una facoltà incondizionata al concessionario. Io non ho difficoltà di dire che questi approdi si faranno quando il traffico lo richiederà.

Perciò, se la Commissione consente, si potrebbe, nell'annotazione, aggiungere: « du-

rante la sosta a Bari il concessionario dovrà effettuare l'approdo, quando il traffico lo richieda ».

PRESIDENTE. Onorevole Malcangi?

MALCANGI. Ringrazio l'onorevole ministro di avere accettato questa mia ultima osservazione, ma, tanto per la verità e la giustizia, debbo osservargli che quello che io dicevo è esattissimo. Veda, onorevole ministro: in questo testo nuovissimo, datoci appena adesso, figura alla linea 17 il porto di Molfetta...

PRESIDENTE. Non rientri nella discussione: dica se insiste o no.

MALCANGI. Spiego le ragioni per cui sono obbligato ad insistere. Figura dunque Barletta in un'altra linea ed in una delle tre linee del primo gruppo figura il porto di Monopoli. Dunque gli altri porti figurano in questa linea che abbiamo finora discusso e Trani, che è porto di terza categoria, il più importante anzi e con un traffico che accenna ad essere maggiore degli altri porti, Trani non figura in nessuna linea.

Ora se l'onorevole ministro considera questo, troverà che l'esclusione di Trani è un atto di ingiustizia che io lo prego di riparare, poichè siamo in tempo.

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Malcangi...

MALCANGI. Per concludere, signor Presidente, io insisto semplicemente in questo emendamento, cioè che per le linee 14 e 15 si aggiunga Trani. Tutti gli altri emendamenti li ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole De Riseis insieme con gli onorevoli Tedesco, Masciantonio, Cerulli, Mezzanotte, De Amicis propone: dopo la parola Ancona aggiungere Pescara. E per la medesima ragione di prima bisognerà mettere anche Castellamare Adriatico.

DE RISEIS. Perfettamente.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Zaccagnino e Leone propongono che al numero 14 dopo la toccata di Ortona si aggiunga Termoli e dopo la toccata di Tremiti si aggiunga: Rodi, Vieste, Manfredonia.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Giusso. Ne ha facoltà.

GIUSSO. Io debbo rivolgere una preghiera tanto al ministro quanto all'onorevole relatore perchè vogliano prendere in buona parte l'emendamento degli onorevoli Zaccagnino e Leone.

Così l'onorevole ministro come l'onorevole relatore debbono essere più che contenti del modo in cui si svolge questa discussione, senza alcuna opposizione. Tutto va a vele gonfie. E la ragione è semplicis-

sima: i grandi interessi delle grandi città giustamente sono stati presi in considerazione dal ministro e dal relatore. Non dico che non sieno stati presi in considerazione anche i piccoli interessi; ma i piccoli interessi sempre meno si impongono.

Ora io desidererei fare una preghiera tanto all'uno quanto all'altro in rapporto ai piccoli interessi, che hanno pur' essi una grande importanza, spesso più politica che economica, ma grandissima importanza.

Noi abbiamo un'immensa regione senza mezzi di comunicazione (dico regione perchè è quasi una regione, misurando cento chilometri per un lato e quaranta per l'altro). Ora io vorrei, come voleva l'onorevole Zaccagnino, che come tutti sanno ha chiesto un mese di congedo perchè infermo, vorrei che questi porti avessero una maggiore tutela di quella che abbiamo in questa legge; vorrei che su queste linee secondarie si stabilisse qualche approdo di più. E le domande non sono eccessive. Questa regione, ripeto, non ha mezzi di comunicazione.

Da alcune città, che pure sono importanti, come Rodi e Vieste, per recarsi ad una strada ferrata bisogna fare cento chilometri. Quindi è impossibile recarvisi. Eppure il Gargano è ricchissimo di prodotti.

Ora se non gli si consente qualche piccola linea marittima, quali mezzi di comunicazione hanno quelle popolazioni e perchè pagano le tasse? Strade ferrate no. Strade ridotte no.

E di porti? Non ne hanno.

Ora questo è il momento opportuno per dare a queste popolazioni italiane, che pagano le tasse allo stesso modo delle altre d'Italia, qualche agevolazione.

Io quindi, seguendo l'emendamento degli onorevoli Zaccagnino e Leone, proporrei che per quello che riguarda la linea 14 dopo Ancona si aggiungesse Termoli e Viesti. È una cosa di così piccola importanza che non possono, a parer mio, esservi difficoltà. Queste regioni poi stanno di fronte alla Dalmazia e potrebbero avere un commercio abbastanza importante e non lo hanno perchè mancano le linee di navigazione. Ed il non fare quelle linee di comunicazione oggi significa impedire lo sviluppo del commercio fra quelle regioni.

Spero che l'onorevole ministro vorrà accettare l'emendamento proposto dagli onorevoli Zaccagnino e Leone, che in questo momento faccio mio.

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole

Giusso fa suo l'emendamento dell'onorevole Zaccagnino?

GIUSSO. Sì.

PRESIDENTE. L'emendamento dell'onorevole Pansini al numero 15, dopo Ancona aggiungere Molfetta, è accettato.

Verrebbero ora gli altri due emendamenti degli onorevoli Zaccagnino e Leone al numero 17.

L'onorevole Giusso intende di parlare anche su questi emendamenti?

GIUSSO. No, io insisto semplicemente sul primo.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Io pregherei l'onorevole Giusso di non insistere in questo emendamento, facendogli considerare che il disegno di legge ha largamente tenuto conto delle esigenze e dei bisogni del traffico nel Gargano.

Anzi l'onorevole Giusso deve riconoscere che appunto per il Gargano, che difetta di ferrovie, è stata istituita una linea apposita ed è quella 21, la quale muove da Bari e va a Tremiti e ritorno, ed in questa linea è appunto inserito il porto di Viesti.

Ma non basta, perchè il porto di Viesti è anche inserito nella prima linea del primo gruppo.

Avrà infatti osservato l'onorevole Giusso che nella prima linea, dopo Barletta, vi è Manfredonia, Viesti, Ortona, Pescara, ecc.

Di più, questi porti del Gargano figurano anche nel quarto gruppo, il quale ha questo itinerario: Venezia-Chioggia-Ravenna-Ancona-Methovick - Ortona - Pescara-Rodi-Peschici-Viesti-Manfredonia-Barletta ecc.

Come vede, l'onorevole Giusso, si sono date tre comunicazioni ai porti del Gargano e non sarebbe possibile fare di più, senza turbare l'economia generale di queste linee.

Si è data anche una comunicazione a Termoli. Infatti mentre si respinge la proposta di Termoli per la linea 18, Termoli è stata inserita nella linea 21.

Tenuto dunque conto di queste nuove concessioni, che forse non erano a conoscenza dell'onorevole Giusso, io lo pregherei di non voler insistere nel suo emendamento perchè degli emendamenti proposti dagli onorevoli Zaccagnino e Leone, in sostanza, una gran parte è stata accettata.

GIUSSO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUSSO. Onorevole ministro, io accetterei volentieri a quanto ella dice, se non

dovessi osservare che le linee di cui ella ha parlato riguardano il gruppo 4°...

(Il deputato Giusso parla a bassa voce con l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi).

PRESIDENTE. Fanno conversazione fra loro... ma io debbo pur sapere qualche cosa di quello che dicono (*ilarità*), e anche la Camera deve esserne informata, mi pare... (*Nuova ilarità*).

Dunque l'onorevole ministro ha chiesto all'onorevole Giusso di non insistere...

GIUSSO. Veramente io non ho fatta che una semplice preghiera all'onorevole ministro; non domando una votazione, perchè non sono così ingenuo, ma faccio riflettere che, mentre vi sono molte comunicazioni con altre regioni, con la Dalmazia non ve ne è alcuna. Ad ogni modo mi rimetto alla cortesia dell'onorevole ministro.

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Ed io sono dolente di dover insistere nelle mie dichiarazioni precedenti.

PRESIDENTE. Allora non rimarrebbero che i due emendamenti sui quali ha insistito l'onorevole Malcangi...

SEMMOLA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ma, onorevole Semmola, ella dovrebbe essere contento, perchè il Ministero e la Commissione hanno accettato tutte le sue proposte.

SEMMOLA. L'onorevole ministro ha fatto rilevare, rispondendo all'onorevole Malcangi, che le linee per le quali noi chiediamo la fermata a Monopoli ed a Molfetta hanno già troppi approdi; però io mi permetto di richiamare ancora una volta la sua attenzione sulla nostra richiesta, la quale ha una importanza politica e commerciale grandissima.

Queste linee, le quali congiungono le Puglie alla costa Albanese e Montenegrina, rappresentano un movimento continuo di mercanzie non solo, ma anche di uomini tra la costa italiana e l'altra sponda dello Adriatico; dunque per noi è di interesse grandissimo che il collegamento sia diretto e non sia affidato all'arbitrio di un capitano di piroscafo, il quale approderà ai nostri porti semprechè gli piacerà o gli farà comodo, tanto più che l'aggiunta, così come è stata compilata dal Ministero, parla di merci, ma non parla di uomini, mentre il principale movimento del traffico è di uomini e non di sole mercanzie.

Infine bisogna tener conto di un'altra

considerazione importantissima di ordine pratico.

Le distanze fra questi porti sono minime e il tempo non si perde; quindi se un piroscafo, per esempio, dovrà restare a Bari un giorno o due, potrà benissimo in questo tempo toccare gli altri porti vicini; in questo modo si soddisfaranno interessi importantissimi di ordine politico e commerciale che non è qui il caso di enumerare.

Ecco perchè io insisto nel pregare l'onorevole ministro di voler accettare gli emendamenti che abbiamo proposto.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. L'onorevole Semmola ha parlato del movimento degli uomini, ossia dei passeggeri; ma io gli faccio osservare che molto difficilmente i passeggeri si serviranno di queste linee commerciali; appunto perchè questi porti sono così vicini l'uno all'altro, è da escludere che i passeggeri si valgano di piroscafi che vanno a dieci miglia all'ora piuttosto che valersi della ferrovia.

È dunque da escludere che queste linee possano servire ai passeggeri; d'altra parte, appunto perchè le distanze sono così piccole, non è il caso di fare tanti approdi uno vicino all'altro, poichè, se le distanze sono piccole, non bisogna dimenticare che gli approdi richiedono sempre una certa sosta. Ora, ella comprenderà, onorevole Semmola, che, in questa maniera, le linee diventano interminabili ed aumenta la necessità del numero dei piroscafi.

Per queste ragioni, prego di non insistere, ripetendo che la città di Savona, la quale certamente ha un traffico molto importante, si è contentata di un provvedimento analogo a quello che si concede a Monopoli, Molfetta e Trani.

PRESIDENTE. Onorevole Semmola, insiste?

SEMMOLA. No.

PRESIDENTE. Allora non resta che l'emendamento dell'onorevole Malcangi, il quale insiste perchè si aggiunga la parola Trani...

MALCANGI. Dopo le parole dell'onorevole ministro, non ho ragione di insistere nel mio emendamento, purchè nella clausola che porta il numero 4 sia determinato esplicitamente l'obbligo del concessionario di far l'approdo a Trani, appena sia segnalata la presenza di merci.

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

PRESIDENTE. Parli.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Non ho nessuna difficoltà di dare all'onorevole Malcangi l'assicurazione che egli domanda: che cioè, quando sarà segnalata al Ministero delle poste la necessità del traffico, il Ministero provvederà affinché il concessionario si rechi in quel porto, appunto per soddisfare ai bisogni del traffico.

PRESIDENTE. Allora, la nota che porta il numero 4 rimane così modificata: « Durante la sosta a Bari, il concessionario dovrà effettuare gli approdi a Molfetta, Mo-

nopoli e Trani, secondo il traffico lo richieda ».

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Perfettamente.

PRESIDENTE. Quindi, pongo a partito le linee del gruppo terzo, così come sono state enunciate nel nuovo testo, con la sola modificazione della nota che porta il numero 4 e di cui ho dato lettura e con l'aggiunta delle parole: *Castellammare Adriatico*, dopo la parola *Pescara*.

(È approvato).

Passiamo ora al gruppo quarto.

Do lettura della parte del disegno di legge che concerne questo gruppo:

Gruppo 4.º

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Com-plessivo	
22	18							
	Venezia-Chioggia-Ravenna-Ancona -Metkovich-Ortona-Pescara (Castellamare Adriatico) Rodi - Peschici - Viesti - Manfredonia - Barletta - Trani - Bisceglie - Molfetta - Bari - Mola - Monopoli - Brindisi - Otranto - Tricase - Gallipoli - Taranto e ritorno (1).	C	settimanale	10	2	400	800	85.000
					2		800	85.000

(1) Con facoltà di prolungamento a Trieste e Fiume.

Qui ci sarebbero due emendamenti: uno degli onorevoli Zaccagnino e Leone, e l'altro dell'onorevole Malcangi.

Li leggo:

« N. 18. Dopo la toccata di Rodi si aggiunga la toccata di Peschici ».

Zaccagnino, Leone.

« N. 18. Ai numeri del tonnellaggio sostituire rispettivamente: 500-1000 ».

Malcangi.

Ma il primo è stato già accettato; il secondo...

MALCANGI. Non insisto.

PRESIDENTE. Allora pongo a partito il gruppo quarto. Si intende approvato, con l'aggiunta delle parole: *Castellammare Adriatico dopo Ancona-Pescara*.

(È approvato).

Ora dovremmo passare al gruppo quinto, ma debbo avvertire la Camera che vi sono numerosi emendamenti, alcuni anche accettati dal Governo, ma che possono dar luogo a molte discussioni; dunque per quest'oggi possiamo dar termine alla seduta.

Però propongo alla Camera, poichè la materia è alquanto ponderosa, che d'ora in avanti le sedute abbiano termine alle ore sette.

Voci. Sì, sì!

PRESIDENTE. Ma oggi, poichè è il primo giorno, possiamo rimandare la discussione del disegno di legge a domani (*Bene! — Si ride*).

Presentazione di un disegno di legge.

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

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per « provvedimenti per i bilanci delle colonie italiane d'Africa e per il contributo dello Stato nelle spese delle colonie stesse ».

Chiedo che questo disegno di legge sia trasmesso per l'esame alla Commissione del bilancio.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della presentazione di un disegno di legge per provvedimenti per i bilanci delle colonie italiane d'Africa e per il contributo dello Stato nelle spese delle colonie stesse.

Questo disegno di legge, se non vi sono osservazioni in contrario, sarà inviato alla Commissione generale del bilancio.

(È così stabilito).

Dichiarazione d'urgenza.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Prego la Camera di voler dichiarare urgente il disegno di legge n. 903, per approvazione di due convenzioni per la concessione di linee ferroviarie. La chiesi già quando presentai il disegno di legge, ma poichè stanno per scadere i termini, così rinnovo la domanda.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici chiede che il disegno di legge n. 903, sia dichiarato urgente.

Se non vi sono osservazioni in contrario l'urgenza sarà ammessa.

(L'urgenza è ammessa).

Interrogazioni e interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni ed interpellanze pervenute alla Presidenza.

DE NOVELLIS, *segretario, legge*:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione per conoscere il suo avviso intorno alla convenienza di rendere autonoma la direzione dell'officina dei papiri nel Museo di Napoli.

« Rampoldi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio, se non creda rispondere a criteri di giustizia e di opportunità l'includere nel progetto pel miglioramento dei professori universitari anche gli insegnanti delle scuole superiori di agricoltura, che per la legge 6 giugno 1885 sono a quelli equiparati.

« Camerini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio, se non creda che sia dannoso e preluda alla dissoluzione delle scuole superiori di agraria dipendenti dal Ministero di agricoltura la coesistenza di due scuole che dipendono dal Ministero dell'istruzione e che procedono con criteri tutto affatto differenti.

« Camerini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e dell'interno per sapere come avvenga che sulle ferrovie italiane sia possibile consumare a tutt'agio indisturbati delitti come quello onde fu vittima il povero ingegnere Arvedi lungo la linea Roma-Ancona e quali provvedimenti intendano prendere a maggior garanzia dei viaggiatori.

« Cavagnari ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se ad accelerare i servizi automobilistici nel Mezzogiorno non sia conveniente di aumentare i sussidi prescritti nel regolamento 1904, ottemperando ad impegni assunti dal compianto onorevole Gianturco e sinora dannosamente prorogati.

« Fera ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se creda che i treni, i quali percorrono la via Terni-Rieti-Aquila-Sulmona e viceversa, debbano essere composti di materiale non indecente; e nel caso affermativo, se intenda provvedere a sostituire il materiale ora adoperato.

« Roselli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare gli onorevoli ministri dell'interno e di grazia e giustizia, circa l'arresto avvenuto in Velletri li 10 dicembre 1907 del maestro Sofonisbo Mancini per opera di quel delegato di pubblica sicurezza, signor Marchi Aldo.

« Comandini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quali provvedimenti intenda prendere per affrettare la compilazione del progetto di sistemazione definitiva del porto di Portotorres.

« Abozzi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per conoscere se approvi le disposizioni date dal Commissariato militare, per le quali la fornitura del pane alla truppa del presidio di Sassari verrà fatta nell'anno 1908 dal panificio militare di Cagliari, con sicuro danno per l'Amministrazione.

« Abozzi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare gli onorevoli ministri dei lavori pubblici, della guerra e di agricoltura, industria e commercio sul ritardo ingiustificato frapposto alla esecuzione della ferrovia di Val di Varo, Genova-Spezia, reclamata urgentemente non solo dagli interessi economici e da necessità tecniche, ma dalle esigenze più imprescindibili della difesa nazionale.

« Fiamberti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere le ragioni dei gravissimi ritardi che si verificano alla Conservatoria delle ipoteche di Roma nel rilasciare i certificati, con danno enorme degli interessi dei richiedenti, e quali provvedimenti intenda adottare per eliminare tale inconveniente.

« Scaramella-Manetti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per conoscere quando presenterà la legge per il miglioramento economico degli assistenti universitari, da lungo tempo invocata, recentemente promessa, e che per l'avvenuta presentazione della legge sui professori si rende anche più urgente per la pace della scuola e per l'interesse dell'alta coltura.

« Casciani ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere le ragioni della negata approvazione al regolamento di polizia di Salò, nella parte che riguarda le scritte straniere, esposte al pubblico.

« Molmenti, Da Como ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri, per sapere se non creda che il disegno di legge preparato dal Governo germanico, ma non ancora presentato al Reichstag, sia, nell'articolo 6°, relativo ai tagli ed alle miscele, contrario allo spirito del trattato di commercio italo-tedesco, in quanto renderebbe impossibile l'esportazione in Germania dei vini italiani.

« Ottavi ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio, per sapere in qual modo egli vorrà integrare, dopo gli splendidi risultati forniti dalla Scuola professionale di Foggia, i lodevoli sforzi ed i grandi sacrifici incontrati dagli enti locali, per sviluppare di più tanto importante ed efficace insegnamento pratico.

« Castellino ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il presidente del Consiglio, i ministri delle finanze, dei lavori pubblici e di agricoltura, industria e commercio, per sapere se, in seguito agli energici ordini del giorno deliberati dalle autorità genovesi, il Governo non

intenda proporre di sua iniziativa una legge che faccia più largo posto all'elemento elettivo nel Consesso del porto di Genova, ed aumenti razionalmente il contributo dello Stato.

« Guastavino ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro delle finanze, per sapere se creda necessario, tenuto conto del mancato conseguimento del fine lodevolissimo di elevare il prezzo della gran massa dei vini deteriorati dell'anno in corso, agli effetti del decreto dell'8 dicembre 1907: 1° di elevare dal 40 al 60 per cento l'abbuono della tassa sulla distillazione degli alchools; 2° di protrarre il termine di detto abbuono a fine agosto 1908.

« Bolognese ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se intenda disporre senza indugio g'invocati, indispensabili lavori di ampliamento nella stazione ferroviaria di Sansevero, che per essere stata dichiarata di 1ª classe, e per i continui voti di quella rappresentanza comunale e della numerosa classe dei commercianti, non può rimanere oltre nelle condizioni attuali, senza grave scapito del servizio merci e senza rilevante danno degli interessi economici di quella cittadinanza.

« Masselli ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per conoscere se non vi siano mezzi atti ad impedire che ad una egregia sventurata famiglia italiana, cui un delitto atroce e tuttora impunito tolse da poco nel modo più crudele il suo capo amatissimo, si offra per le vie l'orrendo spettacolo di raccapriccianti illustrazioni del delitto, che annunciano non essere sfuggito a certa speculazione letteraria nemmeno così alto e sacro dolore.

« Poggi ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della pubblica istruzione, sull'urgenza di sistemare la condizione dell'assistato universitario.

« Credaro ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, sul ritardo frapposto a provvedere di strada rotabile,

ai sensi della legge del 1906, i comuni liguri di Maissana e di Zignago, che sono tuttora privi di qualunque mezzo di comunicazione.

« Fiamberti ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi, sul ritardo dell'Amministrazione ad eseguire l'impianto della linea telefonica Brescia-Iseo-Pisogne-Breno, per la quale il Consorzio degli interessati ha da tempo anticipato il capitale richiesto dal Governo.

« Castiglioni ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, circa le ragioni, per cui si ritarda la pubblicazione del regolamento riguardante l'applicazione della legge del Mezzogiorno per i comuni isolati.

« Mazziotti ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio, sulla necessità di affrettare il riordinamento della regia scuola forestale di Vallombrosa ed il suo trasferimento a Firenze affinché essa possa rispondere meglio alle nuove e molteplici esigenze dell'economia forestale del Paese.

« Merci ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare l'onorevole ministro della pubblica istruzione, sui criterii che intenda seguire nella compilazione del regolamento per la legge n. 582 sul trasferimento dei professori universitari in relazione specialmente al voto del Consiglio superiore della pubblica istruzione.

« Majorana Giuseppe, Giardina, Aprile, Grassi-Voces ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di grazia e giustizia, sulle ragioni per le quali non si è ancora nominato il presidente della sezione di Corte di appello di Macerata e come intenda provvedere perchè detta sezione possa regolarmente funzionare.

« Antolisei ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quali provvedimenti intenda adottare pel servizio ferroviario nelle Puglie, in seguito ai reclami del Consiglio provinciale e la Camera di commercio di Bari.

« De Bellis ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, per conoscere a qual punto siano gli studi per la navigazione dell'Arno.

« Merci ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno, per sapere se e per quali meandri di Commissioni o Circoli burocratici vada errando il noto milione divenuto oramai per la gloriosa falange garibaldina una specie di *Araba Fenice*, e come avvenga che contro tutte le leggi cronologiche il numero dei superstiti vada crescendo per via.

« Cavagnari ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere a qual punto sono gli studi per la trazione elettrica sulla linea Pistoia-Bologna.

« Casciani ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro della pubblica istruzione, sulle ragioni per cui venne applicata alla provincia di Chieti, con criteri più restrittivi che altrove, la disposizione dell'art. 67 della legge 15 luglio 1906, che concede una indennità ai maestri in luoghi disagiati.

« Riccio ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere per quali ragioni non si provveda ad eseguire — secondo gli affidamenti dati — la piattaforma stradale e la sezione delle gallerie nella linea a scartamento ridotto Spezzano-Lagonegro nelle proporzioni adatte alla circolazione dei vagoni, al completo di merce, delle dimensioni dello scartamento ordinario.

« Turco ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le cause del disastro ferroviario seguito il 20 gennaio presso Milano ed i conseguenti provvedimenti della Direzione generale delle ferrovie e del Governo.

« Moschini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, sul gravissimo disastro ferroviario presso Milano e sulle lacrimevoli condizioni di un servizio che ci fa registrare una sventura per giorno, e per

sapere fino a quando abbia a pazientare ancora il buon pubblico obbligato ad affidare vita e sostanze a tanta mole di colpevole incapacità.

« Cavagnari ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'istruzione pubblica e del tesoro, per conoscere quando presenteranno il disegno di legge per gli assistenti e per gli inservienti delle Università, da molto tempo promesso ed ora divenuto più urgente in seguito alla presentazione del disegno di legge per i professori universitari.

« Celli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, sulle cause del disastro ferroviario avvenuto la sera del 20 gennaio al bivio Acquabella presso Milano e sui provvedimenti intesi ad evitarne la ripetizione.

« Mira ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se dopo assodate le responsabilità del grave recente disastro all'Acquabella, non creda urgente e doveroso ad evitare nuovi disastri, di provvedere a che le più delicate mansioni che richiedono speciali qualità intellettuali e dalle quali dipende l'incolumità del pubblico, siano affidate a persone di riconosciuta competenza tecnica e non più ad agenti di umile categoria.

« Morando ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti d'urgenza abbia preso, durante le inchieste, la direzione generale delle ferrovie di Stato per impedire fururi disastri, e tranquillare i cittadini giustamente allarmati dalla catastrofe dell'Acquabella, attribuita ad insufficienza numerica e tecnica di personale.

« Romussi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se crede di regolarizzare la posizione dei professori supplenti delle scuole tecniche, con corso od orario completo e regolarmente abilitati, i quali, benchè trovantisi nel terzo anno d'insegnamento, non possono aspirare alla nomina di straordinari per la soppressione dei posti di ruolo voluta dalla legge

sullo stato economico, promulgato dopo la loro assunzione in servizio, e dovrebbero rassegnarsi a rimanere per tutta la vita in condizione precaria, senza diritto alla carriera ed alla pensione.

« Ciccarone ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della pubblica istruzione e del tesoro, sulla necessità di pronti provvedimenti economici a favore degli assistenti ed inserienti universitari.

« Gatti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se intenda mantenere la promessa che il suo predecessore fece alla Camera intorno alla inclusione del porto di Catania tra quelli che hanno diritto ad essere inclusi nella ripartizione delle somme rimaste a disposizione del Governo, E ciò anche in rapporto alla necessità della costruzione di un *frangionde*, che, non essendo stato compreso nelle opere approvate, ha fatto nascere una grave e crescente agitazione nel paese.

« De Felice-Giuffrida ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri, per sapere se nel mentre si stanno accertando dati e particolari che dovranno una buona volta additarci le norme per una maggior tutela delle nostre malsicure colonie, si sia dal Governo data cura a che le sacre spoglie dei nostri valorosi ufficiali testè caduti nell'imboscata africana del Benadir, siano restituite alla madre Patria che tanto amarono, ed alla quale dolce di filiale affetto avranno rivolto il pensiero nell'ora suprema dell'eroico e patriottico sacrificio.

« Cavagnari ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il presidente del Consiglio ed il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere come intendano soddisfare agli affidamenti dati nella seduta dell'11 maggio 1907 circa le condizioni economiche del personale assistente e subalterno delle regie Università.

« Montemartini ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere i motivi che ritardano la promozione del pretore avvocato Felice Boggiano.

« Cavagnari ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro del tesoro, per sapere se sia vera la notizia che la Banca d'Italia intervenga finanziariamente alla ricostituzione di un istituto bancario privato dissestato dalle ultime crisi borsistiche, e con quali garanzie.

« Cavagnari ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se e quando egli intenda di mantenere la formale promessa (fatta alla Camera nella tornata dell'11 maggio 1907), « di provvedere il più presto possibile a che cessi la differenza di stipendi tra i professori, di pari grado ed ufficio, degl'istituti di magistero femminile ».

« Cirmeni ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro del tesoro, per sapere se intenda accordare una proroga sino al 30 giugno prossimo per il cambio dei biglietti di banca dichiarati fuori corso e scaduti il 31 dicembre 1907.

« Capece-Minutolo ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, sulla deficienza del servizio ferroviario nelle Puglie a proposito della soppressione della carrozza Pulmann sul treno diretto da Brindisi a Bologna.

« Maresca ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio, sull'indugio ingiustificabile frapposto all'istituzione delle cattedre di agricoltura in Calabria, che continua a lamentare ineseguita la legge fatta, con tanto patriottico slancio, in suo favore.

« Lucifero Alfonso ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della marina, per sapere se alla madre italiana, che perde un figlio in servizio, a bordo di una nave da guerra — come accadde alla madre di Saitta Concetto, morto sulla regia nave *Penelope* — spetti almeno il conforto di un cenno di avviso che l'avverta della morte del figlio e della causa della morte.

« De Felice-Giuffrida ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, sulle cause

della disorganizzazione dei servizi e dello sciopero della ferrovia Circum-Etnea.

« De Felice Giuffrida ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'interno, per sapere se l'autorità tutoria ha esercitato il dovuto controllo sull'opera pia « Umanitaria di Milano, istituita secondo le norme della legge 17 luglio 1890, numero 6972 ».

« Brandolin ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, sul perchè si ritarda tanto ad adottare quegli energici provvedimenti, resi indispensabili dopo una inchiesta, per evitare i gravi inconvenienti che si verificano per la disciplina e per gli allievi della Scuola magistrale di Matera.

« Ridola ».

« Il sottoscritto interroga i ministri della pubblica istruzione e del tesoro, per conoscere i loro intendimenti circa la convenienza di presentare al Parlamento un disegno di legge, che si dice già pronto, per disciplinare lo stato giuridico ed economico degli aiuti ed assistenti universitari: inoltre chiede di sapere se avranno corso i provvedimenti, che altre volte furono promessi in favore del personale subalterno delle Università ed Istituti superiori.

« Rampoldi ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dei lavori pubblici, per sapere quali provvedimenti intenda di adottare — migliorando i patti di riscatto, oggi proibitivi — onde favorire la costruzione e il sorgere di nuove linee ferroviarie nell'interesse della economia nazionale.

« Borsarelli ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dei lavori pubblici, per sapere se prima di procedere nell'opera e nella spesa del monumento a Re Vittorio Emanuele in Roma non riconosca la necessità di presentare al Parlamento uno stato consuntivo e preventivo della spesa.

« Rosadi ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se e come intenda provvedere all'assetto organico degli istituti musicali, ora che ha preparato l'organico per il conservatorio di Milano.

« Rosadi ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se e come intenda riparare alla ingiustificata esclusione dei due Istituti superiori di magistero femminile dagli effetti del disegno di legge sullo stato economico dei professori universitari, mentre l'inadeguata condizione economica di tali Istituti era riconosciuta dal ministro nella seduta dell'11 maggio 1907.

« Rosadi ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per conoscere se intendano di presentare alla Camera provvedimenti legislativi tendenti a maggiormente reprimere i reati di sgarrettamento del bestiame in Sardegna ed a prontamente cuoprire le preture da troppo tempo vacanti.

« Pais-Serra, Abozzi ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri di grazia e giustizia, dell'interno e dell'agricoltura, industria e commercio, sulla urgenza e necessità d'intervenire con nuovi e più efficaci provvedimenti atti a reprimere in Sardegna il danneggiamento sugli animali da lavoro e sulle piante da frutta.

« Pinna ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere fino a quando il tronco ferroviario Pavia-Cremona-Mantova sarà servito da materiale sconquassato, sudicio, pericoloso che ragioni di servizio, igiene e decoro da tempo reclamano sia sostituito.

« Pavia ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio, per conoscere perchè dopo lo scioglimento dell'Amministrazione dell'Istituto agrario Valsavoja non è stata pubblicata ancora una relazione sulle condizioni dello Istituto medesimo.

« Libertini Pasquale, De Felice-Giuffrida ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'istruzione pubblica e di grazia e giustizia, per conoscere quando sarà presentato il promesso progetto di legge sul riordinamento delle scuole superiori di architettura e quali proposte intenda fare il Governo in ordine al disegno di legge sul-

l'esercizio della professione di ingegnere, rinviato alla Commissione nella seduta della Camera del 1° febbraio 1907.

« Masoni ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dell'istruzione e di agricoltura, industria e commercio, se non intendano provvedere perchè s'ottenga anche in Italia il titolo d'abilitazione all'insegnamento della stenografia.

« Da Como »

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della marina, per sapere quali misure siano state adottate per impedire che si rinnovino le aggressioni più volte subite dalle paranze baresi presso Torre S. Andrea.

« Codacci-Pisanelli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro del tesoro, per sapere le ragioni che hanno fatto ritardare per sette mesi l'applicazione del nuovo ruolo organico per le Regie Avvocature erariali alligato alla legge 14 luglio 1907. E per sapere come intenda provvedere per impedire che si frappongano ulteriori indugi ad attuare un miglioramento lungamente atteso, evitando al benemerito personale delle Avvocature erariali danni specialmente morali nel presente e per l'avvenire.

« Paolo Anania De Luca ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere se il Governo intenda elevare l'abbuono per la distillazione del vino e prorogarne il termine in modo da renderlo efficace a temperare la crisi di sovrapproduzione dei vini.

« Salandra, Chimienti. »

« Il sottoscritto interroga il ministro della guerra, per conoscere il motivo per il quale contro tutti i regolamenti ed i diritti acquisiti si nega l'avanzamento a maresciallo di battaglione ad un maresciallo di compagnia del distretto militare di Siracusa.

« Leali. »

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dell'interno, e per la parte amministrativa il ministro delle finanze, per conoscere se, in esecuzione degli affidamenti, dati al Parlamento, intendano completare

ed integrare, con provvidenze armoniche ai portati della scienza moderna e senza ulteriore indugio, la profilassi e la terapia antimalariche di Stato.

« Santini ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro di grazia e giustizia, per sapere come intenda provvedere al retto funzionamento della giustizia, presso la Corte di appello di Trani.

« Maresca ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici, sull'anarchia nella quale sono cadute le ferrovie dello Stato.

« Gucci-Boschi ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il presidente del Consiglio, il ministro di agricoltura, industria e commercio, e quello delle finanze, per sapere quali provvedimenti intendano prendere per assicurare la libertà del commercio e la difesa dell'industria nazionale della seta, contro il *trust* mondiale della filatura dei cascami.

« Scalini ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro della guerra, sulle recenti manifestazioni di alcuni ufficiali dell'esercito in servizio attivo.

« Libertini Gesualdo ».

Il sottoscritto chiede d'interpellare il presidente del Consiglio e il ministro dei lavori pubblici, per sapere se il Governo, per la risoluzione della questione calabrese, intenda assumere urgenti provvedimenti finanziari che rendano possibile l'esecuzione integrale delle leggi sulla viabilità ferroviaria con un piano tecnico organico e non con sistemi dilatori di appalti staccati.

« Fera ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il presidente del Consiglio ed i ministri delle finanze, del tesoro e di agricoltura, industria e commercio, per sapere se credano opportuno - per temperare gli effetti disastrosi della incombente crisi vinicola - diminuire sensibilmente per un semestre le tariffe del dazio interno di consumo sui vini.

« Strigari ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il ministro della pubblica istruzione, per sapere quando riterrà dover finalmente ordinare la promessa demolizione della ex chiesa Croce di Lucca.

« Castellino ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il presidente del Consiglio, i ministri dei lavori pubblici, delle finanze e di agricoltura, industria e commercio, se non credano urgente di presentare un disegno di legge in riforma della legge 12 febbraio 1903, n. 50, segnatamente per quanto concerne l'aumento del contributo dello Stato, in misura adeguata alla conservazione e all'incremento del porto di Genova, reclamati dalla cittadinanza e dalle autorità competenti per le impellenti necessità del commercio e la maggiore prosperità dell'economia nazionale.

« Graffagni ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro degli affari esteri, sui fatti di Lugh.

« Alfonso Lucifero ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il presidente del Consiglio e il ministro dei lavori pubblici per sapere se, a tutela degli interessi nazionali connessi al porto di Genova: - stabilito un termine, che non dovrebbe essere superiore ai sette anni, per l'ultimazione del bacino del faro; esaminati i proventi del Consorzio e le spese ad esso accollate; tenuto conto dei miglioramenti conseguiti e invocati dalla mano d'opera; vista l'impossibilità attuale d'imporre nuove tasse - non creda il Governo di commissurare a queste condizioni un aumento di contributo dello Stato al Consorzio, proponendo opportuni provvedimenti legislativi.

« Reggio ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se e come intenda rimuovere le cause del funzionamento anormale della Direzione generale delle bonifiche e dei porti.

« Cao-Pinna ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici, allo scopo di conoscere, se e quali ragioni si oppongano alla riduzione della enorme tariffa ferroviaria virtuale, in via di esperimento adottata nella stazione marittima del porto di

Genova e della quale furono e sono tuttavia gravati ingiustamente i trasporti delle merci, in ragione di circa due terzi in più di quello che importi la media reale.

« Graffagni ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro della pubblica istruzione, per sapere per quali motivi non abbia ancora dato esecuzione nei riguardi della Scuola di applicazione degli ingegneri di Padova, nè all'articolo 12 della legge pel Magistrato alle acque, nè alla legge sul bilancio per l'esercizio in corso, che comprende l'assegnamento relativo, nonostante una apposita Commissione da lui nominata gli abbia sottoposto sino dal novembre 1907 il regolamento relativo ed egli abbia date le più formali assicurazioni alle rappresentanze politiche ed alle accademiche.

« Alessio Giulio ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro degli affari esteri, sulla situazione dell'Italia a Lugh.

« Del Balzo ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro degli affari esteri, sulla politica che il Governo italiano intende svolgere nel Benadir e nel limitrofo paese dei Somali.

« Romussi ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere gli intendimenti circa la necessità: 1° di provvedere a rimuovere la condizione di disagio morale ed economico, in cui versano gli insegnanti elementari per la sproporzione esistente fra i loro stipendi ed il costo della vita, elevando per tutti il minimo legale anche oltre i limiti fissati dall'articolo 20 della legge 8 luglio 1904 - togliendo le disparità attualmente esistenti - stabilendo indennità speciali per i maestri delle grandi città nelle quali il disagio si fa maggiormente sentire; 2° di estendere a tutta Italia i provvedimenti per la istruzione elementare, specialmente nella parte relativa agli edifici scolastici, portati dalla legge 15 luglio 1906 per le provincie del Mezzogiorno; 3° di riformare i programmi e le norme per gli esami in armonia ai concetti della circolare ministeriale 20 ottobre 1907 relativa all'insegnamento delle materie facoltative nelle quinte e seste classi in modo da imprimere finalmente il carat-

tere di scuola popolare ai corsi superiori della scuola primaria; 4° di regolarizzare con apposita legge e con opportune norme la posizione dei maestri supplenti.

« Comandini ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dell'interno, per sapere se non creda opportuno porre alle dipendenze del Ministero della pubblica istruzione gli asili infantili dell'Italia centrale e settentrionale, come è già avvenuto per quelli dell'Italia meridionale giusta le disposizioni della legge 15 luglio 1906; o se in ogni modo non creda di dovere senza indugio adottare provvedimenti, perchè sia migliorata la condizione delle maestre di asilo sia rispetto alla stabilità dell'ufficio, sia rispetto agli stipendi ed agli orari.

« Comandini ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare i ministri dell'interno e dell'istruzione pubblica, circa le responsabilità politiche emergenti, dopo i fatti del collegio civico di Varazze, dal ristabilito monopolio scolastico congregazionista, in quella città.

« Chiesa ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro della guerra, per conoscere se non intenda di provvedere a regolare la carriera penosamente lenta degli ufficiali veterinarii, e di concedere ad essi la indennità d'arma ed il diritto alla razione foraggi, come logica e giustizia impongono.

« Castellino ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare i ministri della guerra e di agricoltura, industria e commercio, per conoscere se non intendano dare una buona volta il necessario indirizzo tecnico ai depositi di allevamento cavalli e ai depositi stalloni da essi dipendenti, affidandone la direzione agli ufficiali veterinarii, i quali, nell'esercito, sono i veri e soli competenti in materia d'ippotecnia.

« Castellino ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il presidente del Consiglio, ministro dell'interno e il ministro di grazia, giustizia e culti, per sapere quali provvedimenti efficaci intendano adottare nell'interesse dell'ordine pubblico e della pubblica moralità contro il vescovo di Nardò, Ricciardi,

« Personè ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro degli esteri, se, in seguito alle dolorose perdite dei due valorosi ufficiali in Africa, vi sia nulla di mutato nella politica di prudenza finora seguita dal Governo in rapporto alla Colonia del Benadir.

« Valentino ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il ministro degli affari esteri, sull'incidente di Lugh e sulla violazione dello *statu quo* alla frontiera italo-abissina.

« Artom ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il ministro degli affari esteri, intorno alla situazione derivata dai recenti eventi alla Somalia italiana.

« Santini ».

« I sottoscritti interpellano il ministro dei lavori pubblici, sui criteri e sui metodi che si intendano seguire per risolvere la questione portuaria di Livorno specialmente in ordine al dissenso sorto intorno al progetto di ampliamento proposto dal Genio civile e ritenuto, unanimemente, da tutte le autorità cittadine e dai tecnici locali, come non rispondente alle esigenze commerciali e marittime moderne.

« Orlando Salvatore, Cassuto ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro per gli affari esteri, sulla politica coloniale a proposito dell'ultimo incidente di frontiera nella Somalia italiana del Sud.

« De Marinis, Masoni ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, sulle condizioni della pubblica sicurezza in provincia di Caserta e sui provvedimenti che intenda prendere per liberare quella provincia dal brigantaggio che la infesta.

« Aroldi ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno.

Così anche le interpellanze, quando nel termine prescritto dal regolamento, i ministri a cui si riferiscono non abbiano dichiarato di non accettarle.

Ed ora vorrei rivolgere una preghiera ai colleghi, che hanno presentato queste interrogazioni e queste interpellanze. Dalla let-

tura, che se ne è fatta, si vede che molte di esse si riferiscono ad argomenti che oggi non hanno più ragione di essere.

Quando furono presentate, gli onorevoli interroganti ed interpellanti fecero il loro dovere; ed il paese, per la lettura che se ne è fatta e della quale resterà traccia nel resoconto, comprenderà che essi molto opportunamente si interessarono a quegli argomenti; ma nessuno avrà in mente di svolgere quelle, che hanno appunto perduto ogni pratica utilità. Quindi li pregherei di esaminare se non sia il caso di toglierle dall'ordine del giorno, per evitare la soverchia spesa di stampa che, per esse, si fa tutti i giorni.

Fatta questa dichiarazione debbo dire alla Camera che l'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio ha chiesto di rispondere ad una interrogazione, che reputa urgente, degli onorevoli Orlando Salvatore e Cassuto che è la seguente: « per sentire quali provvedimenti intenda prendere il Governo di fronte al continuo aumento dei tassi di assicurazione contro gli infortuni sul porto di Livorno, pei quali si domanda oggi, dalla Cassa nazionale, il 300 per mille sull'ammontare dei salari ».

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

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Il fenomeno di Livorno caratterizzato, come è notorio, dalle proteste degli imprenditori contro l'aumento dei premi di assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, non è limitato soltanto a Livorno, ma è purtroppo comune ad altre località, ad altri centri industriali. È dovuto (come è del pari noto per i risultati di inchieste, e di relazioni) ad una ingegnosa speculazione che alcuni medici, alcuni avvocati, disonesti, compiono in materia di infortuni sul lavoro a danno della Cassa nazionale per gli infortuni. (*Commenti*).

Però a Livorno accade ancora un fatto più grave, in quanto consta che non pochi industriali non assicurano tutti i propri operai, sicchè allorché gli operai cadono vittime d'infortunio le indennità che accompagnano i risarcimenti di danni vengono a ricadere su polizze di assicurazione regolarmente stipulate solo per il personale stabile ma che si fanno valere anche per infortuni toccati ad operai avventizi. E questa è una frode facile a compiersi, inquantochè nella piazza

di Livorno l'elemento operaio è in gran parte avventizio, cambia spesso di padrone, e qualche volta cambia nella stessa giornata.

Le tristi conseguenze di questo stato di fatto ricadono (come dissi altra volta, in risposta ad una interrogazione dell'onorevole Di Cambiano) sulla Cassa nazionale di previdenza. Perchè la Cassa nazionale deve accettare tutte le domande di assicurazione, mentre le Società private sono libere di accettare i rischi meno gravi, e sono libere di esulare dalle piazze dove i rischi sono eccessivi. Tanto è vero questo che a Livorno, come certamente l'onorevole Orlando saprà, sorse tempo fa una Cassa consorziale di assicurazione fra gli imprenditori dei lavori nel porto, e dopo tre anni di funzionamento dovette liquidarsi con un passivo di circa 60 mila lire.

È del pari noto che altre società di assicurazione come l'Anonima infortuni e la Mutua infortuni di Milano hanno dovuto cessare d'agire a Livorno a causa delle perdite alle quali erano esposte.

Ora la Cassa nazionale deve naturalmente difendersi contro quest'onda di danni che la colpisce e che minaccia il suo bilancio e la sua stessa esistenza; ed è perciò che cerca di elevare gradatamente le sue tasse di assicurazione nei luoghi dove l'aumento del rischio va crescendo. Ciononostante subisce spesso gravi perdite.

Qui a Roma, nel 1906, la Cassa nazionale ha dovuto liquidare la sua annata con una perdita di 675 mila lire.

Ora il Ministero, malgrado questa triste condizione di cose, ha fatto invito alla Cassa nazionale di assicurazione affinché voglia ribassare al 150 per mille la tassa di assicurazione già elevata al 300 per mille che aveva imposto sulla piazza di Livorno.

La Cassa nazionale ha consentito a questa riduzione pel mese di gennaio e in via di semplice esperimento, dopo di che ha creduto di dover elevare di nuovo questa tassa al 200 per mille. E spiega questa elevazione di tassa con questo calcolo che mi permetto di riassumere brevemente alla Camera.

Da una statistica molto sommaria, ma che si suppone altrettanto ottimista, risulta che su un complesso di salari che ascendono alla cifra di lire 316,761.72, si sono avuti 260 infortuni per il passato. E considerando la liquidazione per ciascun infortunio eguale a circa 200 lire, noi abbiamo una cifra complessiva di 52 mila lire per

liquidazione di danni in caso d'infornio, il che significa che il rapporto fra premi e salari assicurati equivale a 165 per mille.

Se a questo 165 per mille noi aggiungiamo 25 o 26 per mille per spese di amministrazione arriviamo a 250 per mille di spese a carico della Cassa nazionale. E questa aliquota si considera ancora inferiore al vero, perchè si capisce, le previsioni sono sempre ottimiste. Ciò premesso, dunque, risulta che il premio richiesto dalla Cassa nazionale nella cifra di 200 per mille non è eccessivo. Malgrado ciò il ministro di agricoltura, industria e commercio, in vista delle gravi conseguenze che minacciano il commercio del porto di Livorno, in seguito alla minacciata serrata degli intraprenditori, e visto che risulterebbe che nella liquidazione di gennaio i premi liquidati non oltrepassano la cifra di 150 per mille, ha insistito presso il Direttore della Cassa per ottenere che per qualche altro mese si mantenga la quota del 150 per mille, in attesa che una inchiesta, già iniziata dalla autorità politica di Livorno, metta in evidenza in primo luogo i difetti della legge, e in secondo luogo denunci all'autorità giudiziaria gli intraprenditori disonesti, che non si curano degli operai, ed in attesa che un progetto, già pronto, disciplini questa difficilissima materia.

Sono lieto di comunicare agli onorevoli Orlando e Cassuto che or ora è arrivato un dispaccio del senatore Speroni, nel quale si annunzia che la Cassa acconsente a che per febbraio la quota non sia elevata al di là di 150 per mille. Credo che ciò riuscirà gradito agli onorevoli Orlando e Cassuto e varrà a ricondurre nel porto di Livorno la tranquillità, la pace ed il lavoro. (*Bene! Bravo!*)

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

ORLANDO SALVATORE. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato di aver risposto subito alla mia interrogazione; ciò vuol dire che egli ha compreso la gravità dell'argomento, che varca i confini del traffico del porto di Livorno per investire l'organizzazione stessa della legge, che è nell'animo di tutti debba essere riformata. Il Governo non è esente da responsabilità per il fatto della serrata, non minacciata, ma che già è in corso a Livorno, e che io mi auguro di veder cessare dopo le assicurazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato, per quanto l'assicurare il com-

mercio del porto di Livorno che il tasso sarà del 15 per cento non sia una notizia, che si possa chiamar buona novella da mandare a quei negozianti.

Come dicevo, la responsabilità del Governo è in giuoco per diverse ragioni: per i difetti della legge, che, di primo getto buona, certo non fu migliorata con le modificazioni, fatte in seguito. Io accenno ad una di queste modificazioni, a quella della inclusione nelle indennità dei primi cinque giorni di malattia che prima erano franchi. Questa modificazione è stata la ragione prima degli abusi, perchè tutte le assicurazioni del mondo, sia marittime, che terrestri, hanno i danni minimi in franchigia. Pagare i minimi danni è lo stesso, che generare gli abusi. È per questo che, includendo i cinque giorni (un operaio, che guadagna tutto l'anno, si può curare, anche se si allontana dal lavoro per cinque giorni), purchè la malattia arrivi al sesto giorno, avviene che per tutte le più piccole ferite si tende a farle classificare per una durata maggiore ai cinque giorni; da qui certificati medici non veri, tieri e opera non retta di avvocati. E così è per un sentimento, che io chiamerò di falso umanitarismo: mentre si cura l'operaio nelle malattie lievi che durano cinque o sei giorni, lo si abbandona poi nei lunghi anni della vecchiaia.

E il Governo non provvede a punire questi abusi, e così a poco, a poco questa legge ha dato luogo ad una vera industria sugli infortuni.

Siamo arrivati a questo, che le tasse di assicurazione, che al principio era al 2, o 3 per 1000, ora arrivano al 300 per mille. Ora io dico che se, invece di mettere questi cinque giorni, e di stabilire la revisione a due anni si fosse imposto agli industriali, agli imprenditori, di versare l'uno o il due per cento alla cassa per la vecchiaia, quello sarebbe stato atto di vero sentimento umanitario; non questo per il quale si è peggiorata la legge e si è fatto in modo di far nascere gli abusi che sono nati.

L'onorevole sottosegretario di Stato ha accusato i negozianti livornesi di un'azione certo non lodevole; col dire che alcuni di questi negozianti si sottraggono all'obbligo dell'assicurazione facendo poi soccorrere i loro operai sotto il nome del negoziante che è assicurato. Questo si nega che avvenga a Livorno, ma anche ammettendo che qualche caso di quel genere si verifichi, il Governo non è esente di colpa anche in questo

perchè, per esempio, si sa che i facchini doganali, i facchini del sale, eccetera, non sono assicurati.

L'articolo 6 della legge stabilisce che anche questi facchini, questi operai dipendenti dalla pubblica amministrazione siano assicurati alla Cassa nazionale per gli infortuni, mentre essi invece sono assicurati con un regolamento proprio; quindi è il Governo il primo che dà il cattivo esempio...

Voci. No! no!

ORLANDO SALVATORE. Ecco, onorevole Sanarelli, io aggiungo che non voglio con questo spingerla a cambiar sistema e ad assicurare questi operai andando incontro al 20 per cento, perchè questo 20 per cento si riversa poi sulle merci e conseguentemente sui consumatori; quindi sarebbe un danno per il porto di Livorno: io voglio soltanto far notare il fatto. E un'altra responsabilità ha il Governo: quella che riguarda proprio il porto di Livorno che da anni è lasciato in vero abbandono. Non ci sono mezzi di sollevamento di nessuna sorta. La parte di traffico che è quella che produce maggiori infortuni, vale a dire quella dei marmi, aspetta da parecchi anni una grue promessa da quattro ministri, ma che non si riesce mai ad avere: ed a questo proposito anzi io la prego di sollecitare per vedere se queste promesse di ministri si possano trasformare in fatto concreto. Quindi, io non posso che ripetere questo: che vi sono responsabilità di Governo, e quindi il Governo deve studiare e fare in modo che la tassa del 15 per cento venga diminuita al più presto perchè essa rappresenta un tasso enorme, insostenibile; ed io mi auguro che a Livorno si accetti questo 15 per cento non fosse altro per esperimento per un periodo di tempo breve. Ma soprattutto chiedo che al più presto si addivenga alla riforma della legge che è effettivamente ciò che il paese aspetta pel bene stesso degli operai, pel bene del nostro sviluppo industriale. (*Bene!*)

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro degli affari esteri.

TITTONI, ministro degli affari esteri. Coloro che avevano presentato interrogazioni sull'incidente di Lugh le hanno convertite in interpellanze, e, a mio avviso, hanno fatto cosa opportuna, poichè io credo che il Paese attenda dalla Camera non la discussione limitata all'incidente, ma la discussione dell'intero problema coloniale.

Ora è evidente che ciò non può farsi nè in fine di seduta, nè nei pochi minuti conceduti alle interrogazioni.

L'importanza dell'argomento sembra a me richieda venga trattato in una seduta speciale. Ed io pertanto faccio proposta alla Camera che tutte le interpellanze sulla questione del Benadir sieno iscritte nell'ordine del giorno per la seduta di martedì prossimo 11 febbraio. (*Bravo! Benissimo!*)

PRESIDENTE. Allora, se non vi sono osservazioni in contrario, così resterà stabilito.

(*Così rimane stabilito.*)

Le altre interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno ai termini del regolamento. Così pure le interpellanze, quando il Governo non dichiara di non accettarle.

La seduta termina alle ore 18.30.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

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

Convenzioni pei servizi postali e commerciali marittimi (409).

3. *Discussione dei disegni di legge:*

Ordinamento del Benadir (745) (*Già approvato dal Senato.*)

4. *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:

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

6. 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).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

17. 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).

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

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

20. Mutualità scolastiche (244).

21. *Seguito della discussione sul disegno 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:

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

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

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

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

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

27. Disposizioni sulla navigazione interna (542).

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

29. Rinsaldamento, rimboscimento e sistemazione dei bacini montani (538).

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

31. 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).

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

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

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

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

ERRATA CORRIGE.

Nella 1^a tornata del 19 dicembre 1907, a pag. 18526, prima colonna, dov'è detto: « PRESIDENTE. L'onorevole Campi Emilio ha facoltà di parlare.

« CAMPI EMILIO. Rinunzio, e mi riservo di parlare sugli articoli. »

Si legga:

« PRESIDENTE. L'onorevole Negri De' Salvi ha facoltà di parlare.

« NEGRI DE' SALVI. Rinunzio, e mi riservo di parlare sugli articoli. »

Nella seconda tornata del 19 dicembre 1907, a pag. 18575, dov'è detto:

« D) Napoli-Messina-Reggio-Riposto-Catania-Siracusa e ritorno — periodicità bi settimanale — velocità in miglia 20 ». In luogo di 20, *si legga* 18.

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

