

CCCCXXXIII.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 5 FEBBRAIO 1908

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA

INDICE.

Atti vari	Pag. 18872
Comunicazioni della Presidenza (<i>Ringraziamenti</i>)	18811
Convenzioni marittime (<i>Seguito della discussione del disegno di legge</i>).	18818
ARIGÒ	18832-38-65
ARLOTTA	18831
ASTENGO	18835
BERTOLINI (<i>ministro</i>).	18863-67
BOLOGNESE	18828-29
CANTARANO	18855-56
CAPECE-MINUTOLO	18821
CARNAZZA	18823-33-52-68
CASSUTO	18848
CAVAGNARI	18841
CHIMIRRI (<i>relatore</i>)	18829-38
	18843-45-60-71
DE FELICE-G. UFFRIDA	18820-24
	18827-29-64-69
DE RISEIS	18860
DI SANT'ONOFRIO	18840-50-62
GIOLITTI (<i>presidente del Consiglio</i>).	18866-70-71
GALLINO	18844
GIUSSO	18861
LUCIFERO ALFREDO	18844-59
LUCIFERO ALFONSO	18859
MALCANGI	18827-29
MARCELLO	18829
MILIANI	18824
MORSELLI	18829
ORIOLES	18866
PANTANO	18863-69
REGGIO	18834
SALVIA	18843
SCHANZER (<i>ministro</i>)	18822-24
	18827-28-31-32-34-38-41-42-43-45-48-50
	18852-54-55-56-61-62
STRIGARI	18851
Giuramento del deputato Mendaja	18813
Interrogazioni:	
Servizio ferroviario nel Barese:	
DARI (<i>sottosegretario di Stato</i>).	18813
MALCANGI	18813
PANSINI	18813
Porto di Trani:	
DARI (<i>sottosegretario di Stato</i>).	18814
MALCANGI	18814
Capitanerie di porto (divieto del matrimonio ai militari di bassa forza):	
AUBRY (<i>sottosegretario di Stato</i>).	18815
STRIGARI	18815

Regi commissari (ufficiali a riposo):

FACTA (*sottosegretario di Stato*) . Pag. 18816-18

MARAZZI 18817

Osservazioni e proposte:

Lavori parlamentari:

LEALI 18872

PRESIDENTE 18872

La seduta comincia alle 14.5.

PAVIA, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Farinet Francesco, di giorni 10; Larizza, di 30; Rizzetti, di 15; Abignente, di 4; e per motivi di salute, gli onorevoli: Bonacossa, di giorni 10 e Boselli, di 5.

(Sono conceduti).

Comunicazione della Presidenza.

PRESIDENTE. La vedova dell'ex deputato Farina Emilio invia il seguente telegramma:

« Riconoscentissima della commemorazione fatta del nostro caro estinto, vivamente ringrazio a nome mio e dei miei figli.

« Margherita Farina-Cini ».

Petizioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura del sunto delle petizioni.

PAVIA, *segretario*, legge:

6866. L'onorevole Falconi Gaetano presenta una petizione del Comitato dei pensionati dello Stato del circondario di Fermo,

nella quale si fanno voti perchè vengano abolite le ritenute sulle pensioni per tasse di ricchezza mobile, di bollo e comunali e perchè venga concesso ai pensionati il 50 per cento di ribasso sui biglietti ferroviari.

6867. Il Consiglio comunale di Ponza fa voti perchè nel disegno di legge sulle convenzioni postali e commerciali marittime le corse bisettimanali che toccano Ponza sieno obbligatoriamente prolungate fino ad Anzio, le corse Cagliari-Napoli abbiano fermata ad Anzio e tali agevolazioni, nel caso che vengano concesse, abbiano vigore eccezionalmente dal prossimo luglio.

6868. Il presidente del Comitato di vigilanza per le case popolari di Firenze comunica un ordine del giorno di detto Comitato nel quale si fanno voti perchè in un prossimo disegno di legge si proponga l'abolizione e la riduzione al quarto delle tasse d'appalto, di registro e ipoteca per i contratti e perchè i mutui e le garanzie siano esonerati dall'imposta di ricchezza mobile.

6869. Il sindaco di Brescia trasmette un ordine del giorno votato da quel Consiglio comunale nel quale si fanno voti perchè vengano modificate la legge elettorale politica e la legge comunale e provinciale nel senso che sia accordato l'esercizio del diritto elettorale ai cittadini che fanno parte dei corpi organizzati a servizio dei comuni.

6870. Il sindaco di Roma trasmette un ordine del giorno votato dal Consiglio comunale nel quale si fanno voti perchè sia dichiarata esplicitamente estranea alla scuola primaria elementare qualsiasi forma d'inssegnamento confessionale.

6871. Il sindaco di Lendinara trasmette una deliberazione del Consiglio comunale nella quale si fanno voti perchè l'insegnamento religioso nelle scuole elementari non venga abolito.

6872. Il presidente della Sezione Imacarese di Troina della Società magistrale nazionale trasmette un ordine del giorno votato dalla predetta sezione nel quale si fanno voti perchè non venga abolito l'insegnamento religioso nelle scuole elementari.

6873. I sindaci di Marzano Appio e di Bagnasco trasmettono deliberazioni dei rispettivi Consigli comunali nelle quali si fanno voti perchè siano concessi i viaggi gratuiti sulle ferrovie dello Stato ai sindaci di tutti i comuni.

6874. I signori Saverio Sileno, Generoso Calabrese e Lasaponara Luigi, veterani

delle campagne del 1866, fanno voti perchè il Governo conceda loro un sussidio.

6875. Il sindaco di Ferrandina trasmette una deliberazione di quel Consiglio comunale nella quale si fanno voti perchè lo Stato provveda a proprie spese al trasporto dell'acqua potabile a Ferrandina.

6876. Il Consiglio comunale di Grassano e la Deputazione provinciale di Terra di Lavoro fanno voti perchè il Parlamento faccia in modo che nel disegno di legge sull'assistenza ai trovatelli e all'infanzia abbandonata che ora sta innanzi alla Camera si provveda a fornire alle provincie e ai comuni i maggiori mezzi che occorreranno in conseguenza dell'applicazione della legge.

6877. Il presidente della Deputazione provinciale di Padova trasmette un voto di quel Consiglio provinciale perchè sia riconosciuto nel figlio il diritto di ricerche della paternità e alcuni voti dei rappresentanti delle Deputazioni provinciali del Veneto riuniti in assemblea a Padova, relativi a modificazioni da apportarsi a vari articoli del progetto di legge sull'assistenza agli esposti e all'infanzia abbandonata.

6878. Il sindaco di Caltagirone invia un voto di quel Consiglio comunale nel quale si chiede che il progetto di legge sull'esonero dell'imposta sui fabbricati del Mezzogiorno venga modificato in modo da migliorare efficacemente le condizioni dei contadini meridionali.

6879. Il presidente della Società di mutuo soccorso fra capitani marittimi liguri trasmette un ordine del giorno votato da quella Società nel quale si fanno voti perchè il personale di stato maggiore occorrente ai piroscafi da adibirsi al servizio di Stato venga reclutato esclusivamente nella marina mercantile.

6880. L'onorevole Paolo Anania De Luca presenta una petizione delle guardie forestali della provincia di Avellino nella quale esse fanno voti per ottenere miglioramenti di stipendio e di carriera che invano chiedono dal 1878.

6881. L'onorevole Giorgio Turbiglio presenta una petizione a firma del signor Severino Sani e di altri cittadini di Ferrara nella quale si fanno voti perchè nel progetto di legge sulle decime, le decime patrimoniali enfiteutiche vengano sottratte alle disposizioni contenute nel progetto stesso.

6882. Il sindaco di Alcamo trasmette una deliberazione di quel Consiglio comu-

nale nella quale si fanno voti per un aumento dell'abbuono nella tassa di distillazione dei vini e per un prolungamento a tale concessione.

Giuramento.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Mendaja lo invito a giurare. (*Legge la formula*).

MENDAJA. Giuro!

Svolgimento delle interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Malcangi, al ministro dei lavori pubblici « per sapere se s'intenda seriamente provvedere per la stazione di Trani alla deficienza di carri ostinata ed ingiustificata ».

Questa interrogazione si connette con quella degli onorevoli Pansini, Malcangi, Bolognese, Jatta e Cipriani-Marinelli « per sapere le ragioni per le quali continua la mancanza di carri nelle stazioni del Barese ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere a queste interrogazioni.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Io sperava che gli onorevoli interroganti avessero voluto ritirare oggi le loro interrogazioni.

Si parla di mancanza di carri permanente, ingiustificata, ostinata. Risulta a noi, da informazioni precise avute da chi può darle, cioè dalla Direzione generale delle ferrovie, che questa mancanza di carri non è più da lamentarsi, perchè attualmente il servizio di carico alle stazioni del Barese procede in modo normale e regolare.

Vogliamo rintracciare le cause della mancanza precedente? Credo inutile farlo, perchè molte volte furono accennate alla Camera: ne dirò soltanto una di più.

Alle cause già note si aggiunse nei mesi di novembre e dicembre l'interruzione della linea maremmana Pisa Roma, interruzione che rese necessario di avviare i veicoli in linee già sopraccariche ed affaticate, le quali impedivano di bene utilizzare i carri disponibili, che già erano deficienti.

E lo erano sia per la restituzione, che si dovette fare al proprietario, dei carri che

si tenevano in noleggio, sia perchè, come è noto, seimila carri vennero consegnati di recente con ritardo e multe, di guisa che all'aumento naturale e fortunato del traffico non corrispondeva il proporzionato aumento dei mezzi di esercizio.

Ciò concerne, per le ragioni dette, il passato; ma non ho ragione di dubitare delle informazioni che oggi mi si danno, che cioè il servizio relativamente ai carri nelle stazioni del Barese è rientrato in condizioni di assoluta normalità.

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

MALCANGI. Debbo riconoscere sinceramente che il presente stato di cose non è uguale a quello esistente al momento in cui presentai l'interrogazione.

È inutile perciò in questo momento discutere le cause che cagionarono quello stato di cose.

Potrei dire all'onorevole sottosegretario di Stato che quelle cause effettivamente erano discutibili; bastò infatti l'autorevole intervento del presidente del Consiglio, provocato da tutta la deputazione barese, perchè quello stato di cose deplorabilissimo venisse immediatamente modificato. Dacchè quello stato di cose è migliorato non debbo che prendere atto della risposta avuta, e pregare l'onorevole sottosegretario di Stato di vigilare, perchè in avvenire si migliori e non si peggiori.

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

PANSINI. Noi ci saremmo astenuti dallo svolgere questa interrogazione, ma poichè, per l'esperienza del passato, temiamo sempre che la deficienza tante volte lamentata non abbia a ripetersi in avvenire al momento del maggior bisogno di carri, dobbiamo insistere presso il Governo affinchè provveda in tempo.

Comprendo che non è peccato nostro se oggi si svolge una interrogazione presentata due mesi fa, al momento del bisogno, e se si svolge quando questo bisogno è cessato.

Ma va notato questo: ora che stiamo in un momento di magra per i trasporti nostri, è magro conforto sapere che i carri non sono deficienti: interessa invece reclamare un sufficiente numero di carri pel tempo della vendemmia, quando cioè invariabilmente essi non bastano alle esigenze del commercio e della produzione. E oggi, poichè è

il momento di provvedere, provvediamo a che questo inconveniente non si ripeta.

Ma v'è un'altra ragione più grossa e vitale.

Occorre, onorevole sottosegretario di Stato, sistemare le nostre stazioni, dove manca assolutamente ogni comodità, dove non si sa come sistemare un forte numero di carri quando questi, per ragioni del traffico, sono necessari.

Creda a me, onorevole sottosegretario di Stato, io parlo sempre con franchezza e sincerità, creda a me: bisogna provvedere a questo impellente bisogno delle nostre regioni.

Dai nostri paesi si spediscono continuamente verso altre parti d'Italia delle primizie agricole, e queste non possono rimanere a marcire 15 giorni nelle stazioni.

È doloroso che quelle provincie che tanti sacrifici hanno fatto per il proprio progresso agricolo ed industriale, non trovino poi, al momento opportuno, il modo di smaltire i loro prodotti.

È la quinta volta, e spero sia l'ultima, che noi portiamo qui i piatti di quella regione, alla quale il Governo deve sollecitamente provvedere.

PRESIDENTE. Segue un'altra interrogazione dell'onorevole Malcangi, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere quali provvedimenti intenda adottare per l'indispensabile ed urgente escavazione del porto di Trani, innanzi alle inadempienze delle ditte assuntrici di tali lavori per l'Adriatico ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole Malcangi è in equivoco quando crede che la ritardata escavazione del porto di Trani dipenda dalle inadempienze della ditta assuntrice, com'egli afferma, poichè quella ditta non ha l'obbligo di codesti lavori. Essa eseguisce lavori nei porti amministrati dallo Stato e, come ben sa l'onorevole Malcangi, il porto di Trani solo da poco tempo è passato in terza classe, e quindi non era compreso nel contratto stipulato con quella ditta appaltatrice. È certo però che essa adempie con moltissimo ritardo agli obblighi suoi, tanto che è in corso la pratica per risolvere il contratto. Ma questo non riguarda il porto di Trani.

In quanto al porto di Trani, che è stato passato in terza classe, esso opererà al contributo di riparto dei 30 milioni assegnati

ai porti non compresi nelle tabelle dell'ultima legge; e a questo riguardo l'onorevole Malcangi sa che la Commissione del piano regolatore proponeva sulle 350 mila lire complessive per i lavori del porto di Trani, 100 mila lire per le opere di escavazione che, essendo straordinarie, non possono farsi sul fondo della manutenzione ordinaria. A quest'uopo, mentre si attende il riparto della Commissione, il Genio civile sta compilando il progetto per i lavori di escavazione; di guisa che, appena si abbiano i mezzi, contemporaneamente possa aversi il progetto dei lavori stessi, nei quali la Commissione ha creduto suo dovere di stabilire un preventivo di 100 mila lire.

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

MALCANGI. Non sono in equivoco per ciò che concerne la inadempienza della ditta Dini che ha l'appalto dei lavori nel l'Adriatico.

So che nel contratto della ditta, che precede il passaggio di classe del porto di Trani, non poteva essere compreso il porto medesimo, ma so anche, e lo riconosce l'onorevole sottosegretario di Stato, che questa ditta è in stato di inadempienza, e che il Governo dal luglio decorso, essendo il porto di Trani passato di classe, ha il dovere della manutenzione.

Ora se la ditta che fa questi lavori è in stato di inadempienza e se il Governo ha il dovere di provvedere alla manutenzione, e della manutenzione principalissima parte è l'escavazione annuale, non sono in equivoco domandando al Governo come intenda provvedere all'obbligo della escavazione.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Le ripeto che ella è in equivoco.

MALCANGI. Dunque se non vi provvede la ditta Dini, è il Governo che ha il dovere di provvedervi.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Avanti la consegna.

MALCANGI. L'equivoco è un po' da parte sua, perchè ella confonde il dovere dell'escavazione annuale con l'escavazione straordinaria di cui ha parlato e di cui dovrà occuparsi la Commissione tecnica nominata dal ministro.

Quella è cosa diversa assolutamente.

Richiamo poi l'attenzione sua sul dovere della manutenzione e della escavazione annuale necessaria ed imprescindibile, senza di che si avrà inevitabilmente a deplorare l'interrimento del porto di Trani.

Quindi posso ammettere che per le pratiche di presa di possesso il Governo non abbia ancora avuto tempo di provvedere, ma richiamo la sua attenzione sul dovere della escavazione annuale, a prescindere da quella straordinaria, senza di che il porto di Trani si chiuderà irrimediabilmente.

PRESIDENTE. Segue una interrogazione dell'onorevole Scorciarini-Coppola al ministro di agricoltura, industria e commercio, « per sapere se nello esercizio del Credito agrario delle casse provinciali istituite colla legge 15 luglio 1906, n. 383, s'intenda fare tesoro dei consorzi agrari, casse rurali ed altri enti locali, dei quali però non è fatto cenno nel regolamento 19 maggio 1907 ».

L'onorevole Scorciarini-Coppola non è presente, quindi la sua interrogazione si intende ritirata.

Così pure, non essendo presente l'onorevole Fiamberti, s'intende ritirata la sua interrogazione al ministro di grazia e giustizia « sulla urgente necessità di provvedere al ripristino della Sezione IV civile nel tribunale di Genova e al completamento del personale giudicante e di cancelleria in quella sede giudiziaria ».

L'onorevole Colajanni ha fatto sapere che converte in interpellanza la sua interrogazione al ministro dell'interno sul personale della pubblica sicurezza a Napoli e in Sicilia.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Zacagnino ai ministri dei lavori pubblici e delle poste e telegrafi, « per sapere se e quando intendano di provvedere alla stazione di Apricena, ove occorrono ormai con estrema urgenza fabbricati e binari ».

Non essendo presente l'onorevole Zacagnino, questa interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Strigari al ministro della marina « per sapere a quali criteri fu ispirata la disposizione ministeriale 9 aprile 1905, vietando il matrimonio al personale di bassa forza nelle regie capitanerie di porto, nei primi sei anni di servizio, e se intenda di modificarla in senso più liberale ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la marina ha facoltà di parlare.

AUBRY, sottosegretario di Stato per la marina. Fra le condizioni prescritte dal regolamento marittimo per l'arruolamento dei marinai delle capitanerie di porto vi

era la condizione che i marinai dovessero essere celibi o, se ammogliati o vedovi con prole, dovessero fare constare di avere i mezzi per mantenere la loro famiglia. Questa disposizione, che era sanzionata da un regio decreto, fu cambiata col regio decreto del 17 novembre 1904, col quale si stabilì che il reclutamento dovesse essere fatto solo fra marinai celibi. E poichè il regolamento marittimo stabilisce che per potere prender moglie bisogna domandare il consenso del Ministero, veniva di conseguenza la necessità di stabilire le condizioni. Questo consenso non poteva essere dato sulla base di un reddito, poichè il reddito era cosa che si prestava a disposizioni arbitrarie, pretendendosi dagli uni un reddito più forte e da altri un reddito meno forte. E quando dirò che un marinaio di porto non percepisce che 800 lire all'anno se è di seconda classe e 1,000 se è di prima classe, tutti ammetteranno che non si può consentire nell'interesse del servizio che questi marinai appena entrati in servizio o poco dopo contraggano matrimonio.

Il regio decreto del 9 aprile 1905, che l'onorevole Strigari dice poco liberale, trova riscontro nelle disposizioni di tutte le altre amministrazioni dello Stato e persino in un recente manifesto del municipio di Roma per l'arruolamento di guardie municipali, per cui è prescritto che non si può aspirare ad essere guardia municipale senza sottostare alla condizione di aspettare cinque anni per ammogliarsi.

Capirà l'onorevole Strigari che tra le condizioni di una guardia municipale e quelle di un marinaio di porto, che fa un servizio molto più oneroso, c'è una tale differenza, che non ci sembra eccessivo, nel ledente i diritti naturali di questa classe di personale marittimo, il prescrivere che aspettino sei anni per prendere moglie. Ciò è nell'interesse dell'individuo, più che nell'interesse del servizio stesso. E si viene così ad ovviare anche all'inconveniente di vedere le nostre capitanerie trasformate in asili infantili. Questo è quanto posso dire all'onorevole Strigari.

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

STRIGARI. Ringrazio anzitutto l'onorevole sottosegretario di Stato per la marina della cortesia con cui ha risposto alla mia interrogazione. Prendo le mosse, per dichiararmi insoddisfatto, precisamente dall'ultimo accenno da lui fatto. Egli ha no-

tato che, se si venissero a modificare i criteri del decreto secondo il mio modesto intendimento, le capitanerie diventerebbero addirittura degli asili infantili. Ora l'onorevole sottosegretario di Stato rifletta che le capitanerie possono diventare fonti di fanciulli anche indipendentemente dal fatto del matrimonio o meno. Si tratterà di vedere se siano legittimi o meno; ma la molteplicità dei bambini, purtroppo, ci sarebbe.

Quanto al merito della mia interrogazione, dirò pochissime parole. I marinai di porto sono assunti tra coloro che hanno già prestato un servizio, più o meno lungo, nella real marina: quattro anni di servizio ordinario e molti con rafferma. Ora, se per gli stessi sottufficiali e soldati della regia marina è prescritto il caso del matrimonio dopo cinque o sei anni con determinate condizioni, ossia con la possibilità di contrarre matrimonio prima che raggiungano l'età dei 28 anni, per qual motivo si deve imporre a questi medesimi marinai, che se fossero stati nella regia marina avrebbero potuto contrarre il matrimonio a 30 anni, il divieto di non poterlo contrarre prima di 36 anni, solo perchè assunti dalle capitanerie?

Mi perdoni l'onorevole Aubry, la posizione è precisamente così: se il marinaio di porto avesse servito nella regia marina, a ventotto anni avrebbe potuto ammogliarsi, quando avesse raggiunto un dato stipendio; viceversa, se questo marinaio a ventisei anni entra nelle capitanerie, deve soggiacere ad un novello vincolo di altri sei anni ed allora deve arrivare al trentesimo anno, lasciando trascorrere un periodo più che sufficiente per determinare un concubaggio su larga scala.

D'altra parte, la disposizione precedente mi pareva molto più umana: perchè, mentre tendeva a contemperare le condizioni economiche dei militari delle capitanerie, richiedendo una dote in colei che doveva impalmare il milite, non lasciava adito a considerazioni molto gravi, perchè talvolta il matrimonio s'impone come una necessità per coprire fatti compiuti. E quindi la disposizione che rimetteva al Ministero l'esame tassativo, caso per caso, di concedere o meno il permesso del matrimonio, era una disposizione molto logica. Viceversa, con questa disposizione che si è voluto adottare, si viene a sperequare la condizione dei vari marinai, a seconda dell'età nella quale essi entrano a prestare il servizio.

Per taluni il divieto cesserà a trent'anni, per altri a trentasei.

Onorevole sottosegretario di Stato, consenta a me di dire che questa disposizione non è molto umana, e non contribuisce certo a rialzare il prestigio morale di un corpo che finisce per essere costretto ad una vita di libertinaggio e di concubinaggio.

Per queste ragioni mi dichiaro insoddisfatto.

PRESIDENTE. Non essendo presenti gli onorevoli interroganti, si intendono ritirate le seguenti interrogazioni:

Marinuzzi, al ministro di grazia, giustizia e culti « sulle sue intenzioni riguardo alle riforme, invocate e promesse, degli Economi dei benefici vacanti e sulla sorte di quei giovani che avendo vinto il concorso non sono stati collocati, tenendo presente che, salvo una proroga, essi perdono ogni diritto col 31 dicembre corrente ».

Marinuzzi, al ministro dell'istruzione pubblica « per conoscere quali provvedimenti di giustizia intenda adottare pel miglioramento degli insegnanti di ginnastica non compresi nella legge 8 aprile 1906. »

Marinuzzi, al ministro di grazia e giustizia « sulla legalità della tariffa giudiziaria penale (in rapporto agli uscieri) fatta con decreto reale che doveva essere, e non fu, presentato al Parlamento ».

Cimati, al ministro dei lavori pubblici « sugli orari della ferrovia Parma-Spezia ».

De Giorgio, al ministro delle finanze « per sapere se e quando sarà portato a discussione il progetto di legge, già approvato dal Senato, in ordine ai provvedimenti relativi alle tombole ed alle lotterie ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Marazzi, al ministro dell'interno « per conoscere le ragioni per le quali furono esclusi gli ufficiali già appartenenti all'esercito, dall'essere eventualmente designati quali regi commissari nelle pubbliche amministrazioni ».

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

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. L'onorevole Marazzi desidera conoscere le ragioni per le quali sono esclusi gli ufficiali già appartenenti all'esercito dall'essere eventualmente designati quali regi commissari nelle pubbliche amministrazioni.

Posso rispondergli che le ragioni che determinarono questa disposizione non sono

altro che un omaggio a quel principio che il Ministero Sonnino, del quale era autorevole parte l'onorevole Marazzi, aveva proposto nientemeno che come disegno di legge.

Ricorderà la Camera che, appunto nella tornata del 20 marzo 1906, la Camera dei deputati approvò il disegno di legge col quale si escludeva dai commissariati delle pubbliche amministrazioni qualunque funzionario che non appartenesse alle amministrazioni stesse; la legge non fu approvata dal Senato per le vicende parlamentari, ma venne sempre applicata con la massima diligenza dal Ministero di cui faceva parte l'onorevole Marazzi.

Venuto al potere il Ministero attuale, trovando altamente giusto e conveniente che questa massima fosse tenuta comenorma per il retto funzionamento amministrativo, non ha fatto altro che continuare ad applicare quanto il Ministero Sonnino aveva proposto con quella legge.

Quindi io sono sicuro che l'onorevole Marazzi, il quale faceva parte di quel Ministero, sarà più che soddisfatto che il Ministero attuale abbia seguito quella linea di condotta che gli era stata tracciata dal Ministero precedente.

Ad ogni modo, poichè egli parla degli ufficiali dell'esercito i quali hanno veramente una posizione speciale, bisogna riconoscerlo, (*Approvazioni del deputato Marazzi*) io sono d'accordo con l'onorevole Marazzi nell'ammettere che in qualche caso eccezionalissimo si possa ricorrere a questa classe che presenta tanti elementi di idoneità a tali funzioni; ma evidentemente i casi debbono essere molto ristretti perchè si tratta precisamente di pubbliche amministrazioni non in regola e quindi è necessario che il regio commissario dia garanzie di praticità e di conoscenza delle amministrazioni stesse. (*Approvazioni*).

Noi sappiamo infatti che il regio commissario viene richiesto nei momenti più difficili delle amministrazioni ed è chiamato appunto a mettere in sesto queste amministrazioni.

Dunque, non escludendo che in qualche caso speciale si possa ricorrere all'opera degli ufficiali dell'esercito, ripeto che il concetto che deve presiedere in questo ramo dell'amministrazione è quello di tutelare per quanto è possibile gli interessi dell'amministrazione stessa; ed è ciò che si cerca di

fare temperando queste esigenze coi desideri espressi dall'onorevole Marazzi.

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

MARAZZI. Non avrei creduto che l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno avrebbe cercato di mettermi in contraddizione, facendomi assumere presso a poco le funzioni di vicepresidente del Consiglio dei ministri passato.

Ad ogni modo, poichè il Ministero presente segue le orme del Ministero passato, non posso che lodarlo; ma qui non si tratta affatto di questo, perchè il Ministero passato non faceva distinzione tra categorie di funzionari di una o di altra amministrazione, mentre l'attuale onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ammette tutte le categorie, eccetto quella di coloro che appartengono all'esercito. La questione dunque è molto diversa... (*Interruzioni dell'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno*).

Io diceva questo: voi avete perfettamente la libertà di scegliere quelle persone che credete per questi uffici; potete non assumere mai delle persone che abbiano appartenuto all'esercito, questa è una questione che riguarda completamente la vostra responsabilità; ma non trovo giusto che in teorica si colpisca una speciale categoria di funzionari dimostrando quasi che gli ufficiali dell'esercito non sono buoni a niente...

Voce. Ma si tratta di capacità amministrativa.

MARAZZI. Vi possono essere stati dei commissari regi, che provenivano dagli ufficiali dell'esercito, i quali abbiano dato cattiva prova, come possono esservene stati altri che abbiano fatto bene, e ciò può essere accaduto per i funzionari di altre amministrazioni e per altre categorie di persone; ma non costituisce una ragione per trattare una categoria di funzionari in modo differente dalle altre.

E ciò tanto più per mezzo di un decreto, e quando era stata presentata una legge che stava ancora sotto il giudizio del Senato.

Del resto, dal momento che l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha detto che per principio non ammette che assolutamente debbano sempre essere esclusi gli ufficiali dell'esercito da tali funzioni, io non ho altro da dire, perchè la mia-interroga-

zione mirava appunto ad ottenere la dichiarazione che per principio essi non fossero esclusi. (*Commenti*).

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. L'onorevole Marazzi ha affermato che molte volte si scelgono i commissari regi al di fuori delle amministrazioni pubbliche; ora io posso affermare in modo assoluto che ciò non è esatto e che il Ministero presente ha sempre seguito rigorosamente la massima che questi commissari appartengano alle amministrazioni pubbliche; anzi dichiaro che molte volte ha dovuto resistere a raccomandazioni e a sollecitazioni che tendevano a farlo fuorviare da questa massima.

Ripeto che quanto afferma l'onorevole Marazzi che si sieno fatte eccezioni, non risponde all'esattezza ed aggiungo ancora che, adottato un criterio di massima, anche gli ufficiali dell'Esercito possono presentarsi e in certe circostanze condizioni tali per cui si debbano usare loro speciali riguardi; ma questi possono essere casi eccezionali.

Ma ritenga l'onorevole Marazzi che, come il Ministero non ha mai derogato da questa massima, così difficilmente vi derogherà nell'avvenire, quando si tratti di pubbliche amministrazioni; le quali hanno bisogno di gente pratica, di gente che conosca i bisogni delle amministrazioni medesime.

Quindi, regola assoluta, mai; se si presenterà qualche caso eccezionale che riguardi ufficiali dell'Esercito, si vedrà quel che converrà di fare, caso per caso. Ma, certo, non è intenzione del ministro del-

l'interno di derogare alla massima che ho detto. (*Commenti*),

PRESIDENTE. Verrebbero ora le seguenti interrogazioni:

Rampoldi al ministro della guerra « per conoscere quali provvedimenti intenda prendere per concretare le nobili idee da lui in una pubblica recente lettera espresse contro il duello nell'esercito ».

Faranda, al ministro dell'istruzione pubblica « sulla necessità di pareggiare gli stipendi delle insegnanti degli educatori reali a quelli delle insegnanti delle regie scuole medie di pari grado ».

Ma non essendo presenti gli onorevoli interroganti queste interrogazioni s'intendono ritirate.

Ora però, essendo state esaurite le prime quindici interrogazioni che erano iscritte nell'ordine del giorno, le successive s'intendono rimesse alla seduta di domani, secondo una delle ultime modificazioni apportate al regolamento.

Seguito della discussione del disegno di legge: Convenzioni pei servizi postali e commerciali marittimi.

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

Ieri venne approvato il gruppo quarto dell'allegato B; ora viene in discussione il gruppo quinto, su cui ha chiesto di parlare l'onorevole De Felice.

Leggo l'elenco delle linee che costituiscono il gruppo quinto:

Gruppo 5.^o — Linee celeri per l'Egitto.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni	
						Unitario	Com-plessivo		
23	19	Genova-Napoli-Messina - Alessandria - Brindisi-Venezia (1) (2)	P	settimanale	17	5	5.000	25.000	1.900.000
24	20	Venezia-Brindisi-Alessandria-Messina - Napoli-Genova (1) (2)	P	id.	17				
						5		25.000	1.900.000

(1) I piroscafi di queste linee hanno facoltà di spingersi da un lato a Marsiglia e dall'altro a Trieste, e durante la sosta ad Alessandria di spingersi fino a Beirut.

(2) Da giugno al settembre (mesi di minor traffico) facoltà di ridurre la velocità a non meno di 14 miglia

Rispetto a questo gruppo, l'onorevole De Felice-Giuffrida ha proposto i seguenti emendamenti:

N. 19. Alla linea: Genova-Napoli-Messina-Alessandria-Brindisi-Venezia, sostituire: Genova-Napoli-Messina-Catania-Alessandria-Brindisi-Venezia.

N. 20. Alla linea: Venezia-Brindisi-Alessandria-Messina-Napoli-Genova, sostituire: Venezia-Brindisi-Alessandria-Catania-Messina-Napoli-Genova.

L'onorevole De Felice-Giuffrida ha facoltà di parlare.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Non credevo che venisse adesso la questione che mi sta a cuore; e credevo di dover aspettare che la Camera si occupasse prima di altre linee precedenti a queste; ma parlo adesso perchè la giustizia della cosa che domando è tale, che non ha bisogno quasi di preparazione. La dimostrazione c'è; ed è quella che nasce dal fatto.

Quale è la ragione vera per cui venne presentato alla Camera questo disegno di legge ed ora se ne domanda l'approvazione? La ragione unica è quella di assicurare al paese tutte le migliori condizioni necessarie allo sviluppo delle industrie e dei commerci. Ora, onorevole ministro, debbo a malincuore confessare che, in questo disegno di legge, almeno per le linee delle quali adesso ci occupiamo, vi è quasi l'inversione della ragione positiva per la quale ella ha presentato il disegno di legge e la Camera lo discute. Nella linea Genova-Napoli-Messina-Alessandria d'Egitto noi avevamo questa condizione di fatto: che fra i porti che più contribuivano al mantenimento della linea medesima, mediante imbarco e sbarco di merci, era appunto il porto di Catania. Nella convenzione precedente questo porto non era stato completamente trascurato: era stato imposta la condizione dell'approdo quando la quantità delle merci lo esigesse; invece l'onorevole ministro nell'attuale disegno di legge guarda la questione della navigazione da Genova ad Alessandria d'Egitto da un punto di vista diverso, non più da quello che si riferisce all'importazione ed esportazione dei prodotti e al bisogno di promuovere lo sviluppo dell'industria nazionale, ma dal punto di vista della concorrenza che le varie Società di navigazione si fanno nel trasporto dei viaggiatori, dalla Francia e dall'Austria ad Alessandria di Egitto.

Ciò posto, ha creduto necessario proporre

un disegno di legge per assicurare una linea che offra migliori condizioni di rapidità di viaggio; perchè i viaggiatori, che si debbono recare ad Alessandria d'Egitto passando per l'Italia, si valgano di una compagnia di navigazione italiana, piuttosto che di una compagnia francese od austriaca.

E dal suo punto di vista, io trovo che per mantenere la condizione di velocità di viaggio ha ragione. Ma non è questa soltanto la ragione per cui lo Stato spende ingenti somme allo scopo di promuovere lo sviluppo della navigazione: noi guardiamo soprattutto al bisogno che ha il commercio e l'industria delle vie di comunicazione.

Ora Catania che aveva già un approdo facoltativo, quando cioè il bisogno lo richiedesse, viene esclusa per la ragione alla quale ho accennato.

Vorrei però fare osservare (mi dispiace di non avere avuto il tempo di ordinare alcuni dati che ho raccolto questa mattina) che l'imbarco che si fa a Catania delle merci per l'Egitto, è così rilevante da consigliare il Ministero ad accettare la proposta di un approdo, sia pure di breve durata, al porto di Catania, e la Camera ad approvarla.

Io non faccio che leggere soltanto un telegramma, che mi è pervenuto dalla Camera di commercio, dal quale risulta la quantità e soprattutto la qualità della quale bisogna pure tener conto per avere rapidi trasporti e sicuri, delle merci imbarcate e sbarcate; e prego vivamente il ministro di accogliere la proposta che non viene da noi fatta per il capriccio di avere un approdo a Catania, ma per soddisfare le giuste richieste di quanti esercitano il commercio di esportazione e si interessano allo sviluppo delle industrie di Catania.

Il presidente della Camera di commercio mi fa osservare che le esportazioni da Catania ad Alessandria di Egitto nel 1906 raggiunsero circa 200,000 quintali di cui 15,000 quintali di agrumi, farine, pasta, vino, olio, conserve alimentari, 2,000 quintali di zolfi, bitume e il resto materiali da costruzione. Mi fa anche notare che il commercio dei prodotti alimentari potrebbe assumere grande importanza con comunicazioni dirette celeri.

Per questi prodotti dunque vi è assoluto bisogno dell'approdo a Catania, perchè essi rappresentano lo sviluppo di un movimento industriale che Camera e Governo devono

vedere di buon occhio. I nostri prodotti, le nostre conserve alimentari, hanno già cominciato a guadagnare i mercati dell'Egitto; ma se voi allontanate l'approdo dei piroscafi che fanno questa linea di navigazione, finiranno per deperire e il movimento industriale che ha avuto un rapido sviluppo, per colpa e per vizio dell'attuale disegno di legge si arresterà, gettando sul lastrico migliaia e migliaia di lavoratori addetti alla produzione delle scatole di conserva.

Ora, onorevole ministro, ella potrà curare il rapido trasporto dei viaggiatori, ma ha soprattutto il dovere di preoccuparsi della necessità dello sviluppo del commercio, e specialmente della produzione che è così connessa col commercio di esportazione.

E mentre noi ci troviamo in questa fortunata condizione di cominciare a guadagnare i mercati dell'Oriente, soprattutto quello dell'Egitto, viene un disegno di legge per le convenzioni marittime che fa perdere tutto il lavoro e tutto il vantaggio che avevamo cominciato ad ottenere.

Spero che l'onorevole ministro voglia preoccuparsi anche di un'altra ragione: ed è questa. Noi avevamo già quest'approdo e lo alimentavamo e questo è l'importante: noi l'alimentavamo, tanto vero che non viene ad esser tolto l'approdo a Catania per mancanza di mercanzie da esportare. L'esportazione è andata di anno in anno aumentando, ciò non ostante si toglie l'approdo unicamente perchè si vuol fare più speditamente l'approdo di imbarco. Ma voler fare più rapidamente l'approdo di imbarco, compromettendo il commercio della Sicilia, che è riunito quasi tutto in Catania, è un gravissimo errore.

Spero che l'onorevole ministro vorrà accogliere questa preghiera; perchè se non la accoglierà potrà dar luogo a malumori nel commercio e potrà far nascere agitazioni, che credo non siano nella sua volontà e nella sua mente, perchè soprattutto io credo che egli sia animato dal sentimento di un patriottismo bene inteso, quale è quello che non si esercita soltanto a parole, ma che ha il suo fondamento nello sviluppo delle condizioni economiche e morali del paese. Perciò sono certo che vorrà accogliere questo voto di un'intera regione.

Non è soltanto il commercio di Catania che reclama questo approdo, è il commercio della Sicilia. Io so, onorevole ministro, che ella mi risponderà: ma, in cambio del-

l'approdo, noi vi diamo la possibilità di usufruire di questa linea mandando i vostri prodotti a Messina mercè i servizi locali, e quivi imbarcandoli sui piroscafi della linea celere per l'Egitto.

Ma io replico che i nostri prodotti (e perciò ho voluto parlare della qualità dei prodotti) sono tali che non permettono queste operazioni di imbarco, di sbarco, di nuovo imbarco e di nuovo sbarco.

Perciò sono certo che l'onorevole ministro, se esaminerà di nuovo la questione, mi darà ragione.

PRESIDENTE Onorevole De Felice-Giuffrida, ella era iscritto a parlare sul gruppo quinto in genere, ed invece le sue considerazioni si riferiscono agli emendamenti.

Questo mi servirà di regola quando si discuterà sugli altri gruppi, per i quali pure ella è iscritto a parlare in genere. E non gliene darò facoltà! (*Si ride*).

Oltre gli emendamenti dell'onorevole De Felice-Giuffrida, su questo gruppo quinto, ne sono stati presentati vari altri di cui do lettura:

« N. 19. Dopo Messina aggiungere: Catania ». Carnazza, Di Rudini Antonio, Finocchiaro-Aprile, Marinuzzi, Aguglia, Dell'Arenella, Faranda, Orioles, Rienzi, Francica-Nava, Fulci Nicolò, Cirmeni, Giardino, Aprile, Masi, Majorana Giuseppe, Di Sant'Onofrio, De Michele-Ferrantelli, Pasqualino-Vassallo, Arigò, Rossi Enrico, Di Scalea, Rizza Evangelista, Libertini Pasquale, Rizzone, Di Lorenzo, Di Stefano Giuseppe, Libertini Gesualdo.

« N. 19. Dopo Catania di cui al precedente emendamento aggiungere: Siracusa ».

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

« N. 19 e 20. Alla velocità di miglia 17 sostituire quella di miglia 20 e al tonnellaggio di 5,000 sostituire quello di 7,000 ».

Capece-Minutolo.

« N. 20. Dopo Venezia aggiungere: Ancona ».

Miliani, Vecchini, Valeri, Celli, Albicini, Sili, Gattorno, Ricci, Monti-Guarnieri, Teodori, Galletti, Battelli, Umani, Antolisei.

« N. 20. Dopo Alessandria aggiungere: Catania ».

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

N. Dopo Catania di cui al precedente emendamento aggiungere: Siracusa ».

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

L'onorevole ministro delle poste e telegrafi vuole esprimere il suo avviso circa tutti questi emendamenti?

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Su questo gruppo sono stati proposti alcuni emendamenti. Una parte di questi emendamenti mira ad ottenere approdi a Catania e a Siracusa, e con altri emendamenti si chiede un approdo ad Ancona.

Ora io debbo dichiarare a nome del Governo e della Commissione che non possiamo assolutamente accettare alcun emendamento a questo gruppo. E nel dare, brevemente, ragione di questo rifiuto, che ci è imposto dalla necessità delle cose, risponderò anche all'onorevole De Felice.

Qui si tratta, onorevoli colleghi, di una

linea che ha un carattere spiccatamente postale, di una linea per sua natura celere, che deve servire al traffico dei passeggeri. Non è escluso che serva anche al traffico delle merci, ma lo scopo principale della linea è il traffico dei passeggeri. Ed è una linea la quale impone allo Stato un onere molto forte, per sostenere anche la concorrenza di linee estere nello sviluppo del transito attraverso l'Italia. Ora se si accogliesero le proposte che sono state fatte di ulteriori approdi, noi priveremmo questa linea delle sue caratteristiche e renderemmo impossibile il conseguimento di quelle finalità che ci siamo proposte. L'onorevole De Felice dice che attualmente Catania ha questo approdo ma mi permetto di dirle, onorevole De Felice, che ella è in errore, poichè la linea che secondo il capitolato vigente corrisponde a questa nuova linea è la linea n. 8, che ha il seguente itinerario: Genova, Livorno, Napoli, Messina, Alessandria.

Non tocca quindi normalmente Catania (Interruzione del deputato De Felice-Giuffrida), ma, soltanto, ha l'obbligo di toccarla quando vi siano almeno 100 tonnellate di merci da imballare, la quale cosa si verifica di rado.

Ora noi abbiamo proposto questa linea a 17 miglia, precisamente perchè con tale velocità si è certi di fronteggiare la concorrenza estera con vantaggio.

Questa linea, infatti, viene percorsa da Compagnie estere, con itinerario diretto da Napoli o da Brindisi ad Alessandria, quindi se il servizio italiano non seguisse identico itinerario sarebbe perfettamente non corrispondente allo scopo.

Ora, è chiaro che se diamo l'approdo a Siracusa, a Catania e ad Ancona, si verificerebbe tale inferiorità.

D'altra parte, l'onorevole De Felice ha dimostrato che le merci hanno bisogno, secondo lui, di questa linea, vale a dire che è il traffico delle merci di cui egli qui esclusivamente si preoccupa, poichè, quanto al traffico dei passeggeri, chi da Catania vuole andare in Egitto, non ha da fare altro che recarsi prima a Messina.

Il sacrificio è piccolo, come è piccolo il sacrificio di recarsi da Ancona a Venezia per imbarcarsi per l'Egitto.

L'onorevole De Felice si preoccupa del traffico delle merci dunque, ma non deve dimenticare che col gruppo settimo, si è data a Catania una larghissima dotazione di approdi con le quattro linee commerciali

che mettono in diretta comunicazione quel porto con Alessandria d'Egitto, e sono le linee 29, 30, 31 e 32.

Io quindi lo prego di non voler insistere nel suo emendamento.

PRESIDENTE. Ora darò facoltà di parlare ai diversi proponenti, salvo, ben inteso, all'onorevole De Felice, che ha già parlato, e al quale domanderò soltanto se insista, o no.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Carnazza per svolgere i suoi emendamenti, di cui ho già dato lettura.

CARNAZZA. Ho inteso che l'onorevole ministro non accetta i nostri emendamenti alle linee 19 e 20, emendamenti che si possono svolgere contemporaneamente, perchè concernono lo stesso viaggio.

Malgrado le ragioni addotte dall'onorevole ministro, io ritengo di dover insistere negli emendamenti da noi presentati.

Dissi già che ritengo una spesa pressochè inutile quella delle sovvenzioni marittime, ma non vorrei che la spesa inutile diventasse anche dannosa, perchè credo che il Governo non abbia diritto di spostare, mediante una disposizione di legge, delle correnti di traffico attualmente esistenti.

L'onorevole ministro diceva di non poter accettare il nostro emendamento perchè si tratta di una linea per passeggeri, destinata a far concorrenza alle linee estere, linea che perderebbe il suo pregio se avesse numerosi approdi.

Se questo è il concetto unico della linea, è evidente che si tratta di danaro sciupato, perchè l'onorevole ministro riconoscerà che, di fronte a cinque Compagnie estere, che fanno questo servizio con una velocità di 20 miglia e con vapori di portata molto superiore ai nostri, non vi sarà alcun viaggiatore, che preferirà i vapori italiani.

Dunque la velocità e il tonnellaggio minore escludono che si possa fare concorrenza alla bandiera estera.

Nè veramente saprei trovare economico lo spendere dei denari per fare concorrenza alle Compagnie estere solo per avere il piacere di trasportare forestieri. Avrei compreso questo argomento quando nel progetto del Ministero, conformemente a quello della Commissione reale, si trattava di vapori con velocità di 20 miglia, ma l'argomento perde efficacia quando si tratta di vapori a 17 miglia, e, quel che più importa, quando si tratta di vapori, che, partendo

da Genova, debbono per un lungo tratto sostenere la concorrenza delle strade ferrate.

Riguardo dunque al traffico dei passeggeri questa linea non risponde al suo scopo.

Si dice che v'è il traffico delle merci, ma a questo riguardo sarebbe errore il distogliere una corrente di traffico, che esiste, da un porto, che è certamente il più importante d'Italia per il commercio di esportazione. Si dice che attualmente Catania non ha questo approdo.

Nel capitolato vigente si diceva che l'approdo era facoltativo, ma in fatto questo approdo si verificava ogni settimana a causa della gran quantità di merci, che va in Egitto.

Per conseguenza con questo disegno di legge si toglie a Catania una comunicazione, che essa presentemente ha. Soggiungeva il ministro che si dimenticava che al traffico di Catania si era provveduto con quattro altre linee, e cioè con le linee 29, 30, 31 e 32.

Evidentemente il ministro non aveva presente l'itinerario di queste linee, perchè fra queste linee, che fanno un viaggio ogni quattro settimane, ve ne è una sola, che mette in comunicazione diretta Catania con Alessandria d'Egitto. Non sono dunque quattro linee, ma una sola, che fa un viaggio ogni quattro settimane.

Veda l'onorevole ministro se, di fronte alla manifesta ingiustizia di togliere una comunicazione che esiste, di fronte al danno, che si porterebbe alla città di Catania, se non sia il caso di tornare sulla presa decisione e di accettare il nostro emendamento, di recedere insomma dall'assoluta negativa, accogliendo una istanza che veramente è dettata soltanto da un interesse gravissimo della nostra regione. Ed io insisto nel mio emendamento.

PRESIDENTE. Quindi anche nel secondo...

CARNAZZA. È la stessa cosa. Ma non insisto in quello relativo a Siracusa...

PRESIDENTE. Ma quello è proposto dall'onorevole Francica-Nava.

CARNAZZA. È firmato da tutti e due.

PRESIDENTE. Ad ogni modo ella insiste nei due emendamenti: « andata e ritorno per Catania ».

CARNAZZA. Sì. Per Siracusa non insisto.

PRESIDENTE. Sta bene!... E l'onore-

vole De Felice-Giuffrida insiste nei suoi emendamenti?

DE FELICE-GIUFFRIDA. Naturalmente!

PRESIDENTE. Sta bene. Do facoltà di parlare all'onorevole Capece-Minutolo per svolgere il suo emendamento, di cui ho già dato lettura.

CAPECE-MINUTOLO. L'onorevole ministro rispondendo all'onorevole De Felice-Giuffrida ha dichiarato che la linea per l'Egitto è una linea essenzialmente celere.

Ora, io, nella discussione generale ebbi l'onore appunto di sostenere questa tesi: Noi ci leghiamo per venti anni; e tra venti anni chi sa le altre nazioni del mondo in concorrenza con noi per una linea per l'Egitto quali velocità faranno raggiungere ai loro piroscafi! Ad ogni modo, visto che parliamo di convenzioni marittime, e poichè conosco abbastanza il mare di Montecitorio per non essere tanto ingenuo da affrontare l'esito di una votazione dal momento che il ministro e la Commissione non accettano il mio emendamento, non insisto; ma credo di aver fatto il mio dovere nel sostenere questa tesi, e ritengo che in avvenire noi avremo a pentirci per non aver seguito le indicazioni che mi sono permesso modestamente di esporre.

PRESIDENTE. Dunque, non insiste?

CAPECE-MINUTOLO. Non insisto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Miliani per svolgere il suo emendamento, di cui ho già dato lettura.

MILIANI. La mia richiesta può sembrare a prima giunta di poca importanza, ma di fatto ne ha molta e arreca notevoli vantaggi ad una estesa regione dove l'agricoltura è fiorente e le industrie ogni giorno più si sviluppano.

È un fatto che il porto di Ancona oggi ha importanza notevole per la sua posizione geografica, non solo, ma anche per il traffico rilevante tanto di passeggeri quanto di merci ed è in via di continuo e grande incremento; esso è il porto dell'Italia centrale in più diretta e prossima comunicazione con Roma per l'Adriatico e per tutto l'Oriente.

Inoltre gli emigranti che dall'Italia centrale devono andare verso l'Egitto e gli scali d'Oriente si troverebbero nella necessità, ove non fosse accettata la mia proposta, di recarsi per ferrovia fino a Venezia da una parte o fino a Brindisi dall'altra, con grave loro dispendio ed incomodo.

Di più, Ancona ha una sezione speciale di Corte d'appello per le cause relative ai Consolati, per le cause penali, ecc.; insomma, per queste ragioni come per tante altre ancora, di per sè evidenti, questo mio modesto emendamento dovrebbe essere accettato.

So già che l'onorevole ministro risponderà che si tratta di una linea celere e che non si deve ritardare con inopportune fermate; ma, ripeto, si tratta del porto più importante dell'Italia centrale, e mi pare che potrebbe essere compensato il piccolo ritardo dal vantaggio che la navigazione stessa potrebbe ritrarre dal maggior traffico delle merci e dei passeggeri.

Pertanto confido che questa mia preghiera potrà essere accolta.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha già esposto le ragioni per cui non accetta la sua domanda; quindi ella deve dire semplicemente se insiste o no perchè io possa regolarli.

MILIANI. Non voglio far perder tempo alla Camera; e quantunque creda buone le ragioni esposte, non insisto.

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

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. La Camera consentirà che io mi fermi ancora un momento su questo argomento, perchè l'onorevole Carnazza ha detto che il mio ragionamento starebbe se fosse vero che con questa linea, così come è stata proposta, si potesse fronteggiare la concorrenza estera; ma che invece questo non sussiste.

Ora, evidentemente, ciò mi obbliga a dire alla Camera quali sono i concetti che hanno guidato il Governo a mantenere la velocità di 17 miglia, perchè noi siamo convinti che la concorrenza estera si possa perfettamente fronteggiare. E quando io avrò detto questo, anche l'onorevole Carnazza vorrà ritirare il suo emendamento, perchè riconoscerà che si tratta di una linea di passeggeri, d'una linea celere che deve avere questa caratteristica.

Vediamo quali sono i servizi concorrenti con questa linea.

Ho già accennato che questi servizi per l'Egitto sono di recente istituzione. Cominciamo a mettere da parte la *Egyptian Mail* che fa servizio colla velocità di 21 miglia, perchè evidentemente questo è un servizio di lusso col quale noi non possiamo assolu-

tamente metterci in concorrenza, ma è bene anche sapere che l'*Egyptian Mail* chiede per il biglietto da Alessandria a Marsiglia 2000 lire circa; è un servizio quindi unicamente per i passeggeri più ricchi, servizio col quale non potranno mettersi neppure in concorrenza le Compagnie tedesche o francesi.

Quanto alla *White Star Line* ed all'*Hamburg Amerika Linie*, esse non fanno servizio regolare, ma di tempo in tempo mandano in servizio su questa linea dei piroscafi di grosso tonnello che vengono dall'America.

I veri servizi concorrenti sono tre, quelli del Lloyd Germanico, delle *Messageries Maritimes*, e del Lloyd Austriaco.

Il Lloyd Germanico adibisce a questa linea dei piroscafi con 14 o 15 miglia di velocità; le *Messageries Maritimes* dei piroscafi con 13 miglia.

Il nostro servizio invece è di 17 miglia, e quindi evidentemente molto superiore ai servizi tedeschi e francesi.

Vi è poi un altro servizio solo che potrebbe fare la concorrenza, ed è il servizio rumeno tra Costanza ed Alessandria d'Egitto, che si fa a 16 miglia. Intanto anche questa velocità è inferiore a quella della nostra linea, ed è inferiore anche per tonnellaggio, perchè si tratta di piroscafi di 3100 tonnellate. Ma a conti fatti noi vediamo che con tal mezzo per andare da Alessandria d'Egitto a Vienna, se facciamo il confronto col servizio nostro di 17 nodi, il servizio estero si trova assolutamente in condizione di inferiorità.

Del resto io non mi sono contentato di questo: ho voluto fare tutti i calcoli, di cui posso presentare alla Camera il risultato. E il risultato è questo. Il servizio italiano fa 17 nodi; il percorso promiscuo marittimo e ferroviario nel servizio italiano per Parigi ha la durata di 97 ore, invece il servizio del

Lloyd Germanico per Parigi via Napoli ha la durata di 110 ore, il servizio dell'*Hamburg Amerika* di 105 ore e solo la *Egyptian Mail* ha un vantaggio sul servizio nostro.

Così pure per Londra il servizio italiano ha la durata di 105 ore, il servizio tedesco Lloyd Germanico di 123 ore, e il servizio tedesco dell'*Hamburg-Amerika* di 113 ore.

Per la destinazione di Berlino il servizio italiano ha la durata di 107 ore, il servizio del Lloyd Germanico di 138 ore, il servizio dell'*Hamburg-Amerika* di 115 ore.

Dunque come vedono gli onorevoli colleghi, il nostro servizio colla velocità di 17 nodi può fronteggiare perfettamente la concorrenza estera.

Appunto per questo, perchè si tratta di servizio celere, prego vivamente l'onorevole proponente e anche l'onorevole Miliani di fare questo sacrificio, affinchè la nostra linea possa raggiungere lo scopo che il Governo e la Commissione si sono proposti.

PRESIDENTE. Veniamo ai voti. Non abbiamo più che l'emendamento dell'onorevole Carnazza che è lo stesso di quello dell'onorevole De Felice-Giuffrida.

Per la linea 23 gli onorevoli Carnazza e De Felice-Giuffrida propongono che dopo la parola Messina, nella linea 23, si aggiunga Catania. La Camera ha udito le ragioni per cui la Commissione è d'accordo col ministro nel non accettarlo.

Metto a partito l'emendamento Carnazza-De Felice-Giuffrida il quale vuole che nella linea 23 dopo la parola Messina sia aggiunto Catania.

(Non è approvato).

Allora non è il caso di mettere ai voti l'altro emendamento per il ritorno.

Pongo a partito il gruppo quinto, nel testo concordato.

(È approvato).

Do lettura del gruppo sesto:

**Gruppo 6.^o — Linee dell'Adriatico per la Cirenaica, per l'Egitto,
per la Soria e pel Mar Nero.**

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni	
						Unitario	Complessivo		
25	21	Venezia - Ancona - Barletta - Bari - Brindisi - Canea - Alessandria - Giaffa - Beirut - Alessandria - Mersina - Rodi - Smirne - Costantinopoli - Salonicco - Pireo - Calamata - Brindisi - Bari - Barletta - Ancona - Venezia	C	ogni 4 settimane	10	2	2.500	5.000	200.000
26	22	Venezia - Ancona - Barletta - Bari - Brindisi - Malta - Tripoli - Misurata - Bengasi - Derna - Alessandria - Brindisi - Bari - Barletta - Ancona - Venezia	C	1. ^o viaggio ogni 4 sett.	10	3	2.500	7.500	270.000
27	23	Venezia - Ancona - Bari - Brindisi - Canea - Alessandria - Derna - Bengasi - Misurata - Tripoli - Malta - Brindisi - Bari - Ancona - Venezia	C	2. ^o viaggio ogni 4 sett.	10				
28	24	Venezia - Ancona - Bari - Brindisi - S. Quaranta - Corfù - Patrasso - Pireo - Costantinopoli, con prolungamenti alternati ai porti del Danubio e ad Odessa e ritorno (1).	BC	settimanale	12	5	2.500	12.500	630.000
								25.000	1.100.000

(1) Con facoltà di approdare a Trieste.

S'intende, come vedono, che queste linee ai numeri 21, 22, 23 e 24, dopo le modificazioni, vengono a passare ai numeri 25, 26, 27 e 28.

L'onorevole ministro ha facoltà di dichiarare quali degli emendamenti proposti siano accettati.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. L'emendamento Pansini al numero 21, che dopo Barletta propone di aggiungere Molfetta, si respinge perchè i voti di Molfetta sono stati esauditi con l'annotazione 4 al gruppo 3.

L'emendamento Malcangi al numero 21, che dopo Bari vorrebbe aggiungere Trani, e alle parole ogni quattro settimane sostituire: bisettimanale, si respinge per la considerazione che non è possibile in queste linee di carattere internazionale dare un numero sempre maggiore di approdi. Noi abbiamo accettato volentieri una parte degli emendamenti presentati dall'onorevole Malcangi; ma qui si tratta di linee che mettono in comunicazione l'Italia con l'estero, e quindi lo preghiamo di non volere insistere su questo emendamento.

Lo stesso si dica per l'emendamento Pansini al numero 22, che dopo Barletta vorrebbe aggiunto Molfetta, e così pure per l'emendamento Malcangi che dopo Barletta vorrebbe aggiunto Trani.

L'onorevole De Felice propone al numero 22 che dopo Brindisi si aggiunga Catania. Ora, me lo consentirà l'onorevole De Felice, non è possibile accogliere questo emendamento, dal momento che noi abbiamo diviso in due gruppi le linee del Tirreno e quelle dell'Adriatico verso l'Egitto, la Cirenaica e la Tripolitania, dal momento che il gruppo settimo è quello che lega il Tirreno a tutte le linee le quali toccano Catania. Non sarebbe ragionevole, dico, dal punto di vista della navigazione e dell'economia di queste linee che anche le linee Adriatiche approdassero a Catania.

L'emendamento Pansini al numero 23, che dopo Ancona vorrebbe aggiunto Molfetta, non possiamo accettarlo e così non possiamo accettare l'emendamento Malcangi allo stesso numero 23 che dopo Ancona vuole aggiungere Trani. E ugualmente non possiamo accettare l'emendamento De Felice-Giuffrida, che dopo Malta vuole aggiungere Catania e ritorno sulla stessa linea.

L'onorevole Bolognese al numero 24, ora 28, tra Ancona e Bari vorrebbe aggiungere

Barletta. Non possiamo accettare questo emendamento perchè si tratta di linea celere. Per le stesse ragioni dobbiamo respingere l'emendamento Pansini che dopo Ancona vorrebbe aggiungere Molfetta e lo emendamento Malcangi che dopo Ancona vorrebbe aggiungere Trani.

Invece accettiamo parzialmente l'emendamento Marcello, ed altri, al numero 24.

Noi consentiamo che la velocità della linea sia portata a miglia 14 ed accettiamo poi l'itinerario proposto dagli onorevoli Marcello, Loero, Fradeletto, Tecchio, G. Rossi, Magni, Wollemborg, Papadopoli, Brandolin, Chimienti, Moschini, Odorico e Teso:

« Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Santi Quaranta-Corfù-Patrasso-Pireo-Costantinopoli, con prolungamenti alternati ai porti del Danubio, ad *Odessa*, a *Novorossisk* ed a *Batum* ».

PRESIDENTE. Ora interrogherò i proponenti dei diversi emendamenti.

L'onorevole Pansini non è presente; si intende quindi ritirato il suo emendamento.

Onorevole Malcangi, mantiene o ritira i suoi emendamenti?

MALCANGI. Onorevole ministro, non insisto in tutti gli emendamenti da me presentati: debbo però insistere semplicemente su di uno e pregarla vivamente di porre attenzione alle mie raccomandazioni, che cioè alla linea 22, attualmente 26, dopo Barletta sia aggiunto Trani.

Trani ha un duplice commercio: commercio floridissimo per il trasporto dei vini e commercio per il trasporto delle pietre da costruzione che vanno a Malta.

Ora, mentre per Venezia si disse ieri dal ministro, ed io ho accettato, che provvedevano le linee di concentramento, per quanto riguarda Malta non c'è mai modo di provvedere. Ripeto che il commercio di Trani è fiorentissimo; e invece per il trasporto delle pietre per le costruzioni che si fanno a Malta non c'è via di uscita.

Voglio quindi che si riconosca il bisogno del porto di Trani, e prego vivamente il ministro di concedere semplicemente che alla linea 26 sia aggiunto Trani.

PRESIDENTE. Onorevole De Felice, mantiene o ritira i suoi emendamenti?

DE FELICE-GIUFFRIDA. Comincio a disperare prima di parlare, perchè quando chiesi al ministro il favore di comprendere Catania nella linea Genova-Alessandria di Egitto, egli mi rispose che era una linea rapida alla quale non poteva togliersi la

ragione principale per cui era stata istituita, cioè la rapidità.

Adesso v'è un'altra ragione opposta: quella che è una linea la quale fa tutti i porti dell'Adriatico, passa poi da Catania, anzi per il golfo di Catania, per arrivare a Malta; per cui non è possibile la fermata a Catania perchè bisogna distinguere i vari gruppi. Io non vedo quale sia la ragione per cui questi gruppi non possano poi trovare un punto comune che li leghi tutti; tanto più poi quando questo punto comune è un porto che si trova in attuali rapporti di affari, e che può aumentarli, con Malta.

L'onorevole ministro ha sentito, quando io ho parlato durante la discussione generale, quali sono i grandi interessi che legano il nostro commercio a quello di Malta, e come io avessi proposto di estendere la linea di Stato Napoli-Messina-Catania fino a Malta, appunto perchè il bisogno è vivo e sentito. Non si tratta di una linea che si invoca, come già dissi quando parlavo degli altri gruppi, al solo scopo di fare approdare un vapore a Catania, ma per promuovere lo sviluppo del commercio.

Quindi voglio sperare, che per questa linea, la quale non sposta l'economia degli interessi internazionali e serve a riallacciare con sempre più intimi rapporti l'isola di Malta all'isola di Sicilia, l'onorevole ministro voglia permettere l'approdo a Catania. L'approdo a Catania non potrebbe che far tardare di un'ora il viaggio.

Dichiaro quindi che per queste ragioni mantengo il mio emendamento.

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole De Felice insiste nei suoi emendamenti.

Onorevole Bolognese, l'onorevole ministro non accetta il suo. Lo mantiene o lo ritira?

BOLOGNESE. Sono costretto ad insistere perchè nella linea 24, ora 28, fra Ancona e Bari, sia aggiunta Barletta, la quale ha uno sviluppato commerciale col Pireo ed altri porti, ed è importantissima per il trasporto dei grani dal Mar Nero. È questo un commercio importante, non per la sola città di Barletta, ma per tutta la nostra regione. Di guisa che al porto di Barletta deve darsi la stessa importanza che si dà a Bari. Molto giustamente ha detto il ministro, che trattandosi di una linea celere devono prevalere gli interessi generali, e non quelli particolari di una città, e che le molte fermate nuocciono alla idealità di conseguire un bene per tutte le linee, ossia la brevità e

celerità del percorso. Ma intendiamoci bene, questo lo capisco per i porti di minima importanza, ma non quando si tratta di porti così importanti come quello di Barletta che ha forse, importanza uguale se non maggiore di quello di Bari, di Brindisi e dello stesso porto di Ancona per la sua grande produzione agricola, industriale e manifatturiera. (*Interruzione dell'onorevole ministro*).

Barletta, ripeto, ha un rilevantissimo commercio col Mar Nero, col Pireo, con Patraso. Barletta è lo scalo di due provincie importantissime, quali sono la Basilicata e la Capitanata. Per una linea celere non conviene fare molte fermate (ella dice benissimo) ma non bisogna confondere Barletta con altri porti dell'importanza di quello di Giovinazzo, di Molfetta e, me lo permetta il collega Malcangi, anche di Trani.

Domando dunque che, in omaggio a quel principio di conciliazione e di vera equità, del quale il ministro ha dato tanta prova, egli voglia avere la cortesia, anzi voglia usare la giustizia di dare al porto di Barletta quell'importanza che si merita, e voglia accettare il mio emendamento, perchè vi sia una fermata a Barletta. Capisco che vi è già un'altra linea che fa una toccata a Barletta, ma questa linea è quadrisettimanale. Io desidero che Barletta abbia una toccata da questa linea settimanale, attesa la sua rilevante importanza, come dianzi ho avuto l'onore di far rilevare. Ecco perchè insisto.

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

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Riconosceranno gli onorevoli Malcangi e Bolognese che ci siamo mostrati molto arrendevoli quando ieri, discutendosi il gruppo dell'Adriatico, abbiamo concesso non pochi approdi. Ma trattandosi di un traffico che si limita all'Adriatico, abbiamo creduto di poter far questo; mentre, ripeto, la stessa concessione non si potrebbe fare trattandosi di linee di carattere internazionale, senza snaturare completamente queste linee.

Io non posso che far osservare che l'istituto delle linee di concentramento, che è stato generalmente lodato, sarebbe inutile quando tutte le grandi linee dovessero fare i piccoli approdi, come fanno le linee di concentramento.

Nè certo gli onorevoli Bolognese e Malcangi vorrebbero rinunciare alle linee di

concentramento, nè d'altra parte possiamo fare delle duplicazioni.

Diceva l'onorevole Malcangi che Trani ha commerci con Malta e quindi è necessario avere questa linea. Ma se Trani ha bisogno d'imbarcare per Malta, imbarchi a Barletta. E io dico all'onorevole Bolognese che se Barletta ha bisogno di comunicare con Malta, imbarchi a Bari.

Non è possibile di far toccare a tutte le linee tutti i porti.

L'onorevole De Felice cercava di mettermi in contraddizione con me stesso e diceva che io ho negato nella linea celere di Egitto la toccata di Catania, e che adesso nego la toccata di Catania anche nella linea che proviene dall'Adriatico. Ma la toccata di Catania è compresa in un'altra linea nel gruppo settimo, ossia del Tirreno. Di più Catania si trova in comunicazione diretta, si può dire, con Malta per effetto delle linee 31 e 32 del gruppo settimo senza dire della linea di Tripoli.

Che cosa si vuole di più? Sarebbe assolutamente irrazionale fare andare una linea, che proviene dall'Adriatico, fino a Catania per poi scendere a Malta. Ciò non toglie che si possa in avvenire vedere se non sia possibile dare a Catania qualche altra comunicazione con Malta.

Per queste ragioni io prego i singoli proponenti di non insistere nei loro emendamenti.

PRESIDENTE. Interrogherò un'altra volta i proponenti che hanno detto di insistere nei loro emendamenti.

L'onorevole Malcangi insiste nel suo?

MALCANGI. Sono obbligato ad insistere.

PRESIDENTE. L'onorevole De Felice? DE FELICE-GIUFFRIDA. Io raccolgo la dichiarazione fatta dal ministro che molto probabilmente si potrà prolungare la linea di Stato Catania-Siracusa sino a Malta, o un'altra linea che faccia lo stesso servizio, e non insisto.

PRESIDENTE. L'onorevole Bolognese insiste?

BOLOGNESE. Insisto.

PRESIDENTE. L'onorevole Marcello sarà soddisfatto!

MARCELLO. Ringrazio.

PRESIDENTE. Pongo dunque a partito la proposta dell'onorevole Malcangi perchè alla linea 26 dopo la parola *Barletta* si aggiunga *Trani*.

Il ministro ha dichiarato ripetutamente che non l'accetta. La Commissione?

CHIMIRRI, *relatore*. È d'accordo col ministro.

PRESIDENTE. Pongo dunque a partito la proposta dell'onorevole Malcangi, non accettata nè dal ministro, nè dalla Commissione.

(*Non è approvata*).

Pongo ora a partito la proposta dell'onorevole Bolognese perchè alla linea 28 si aggiunga anche *Barletta*.

Questa proposta pure non è accettata nè dal ministro, nè dalla Commissione.

(*Non è approvata*).

Pongo a partito il sesto gruppo nel testo concordato.

(*È approvato*).

Passiamo al gruppo settimo.

DE NOVELLIS, *segretario*, legge:

Gruppo 7.° — Linee del Tirreno per la Cirenaica, per l'Egitto (*), per la Soria, pel Mar Nero e Tunisi.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni	
						Unitario	Com-plessivo		
29	25	Genova-Livorno - Napoli-Palermo - Messina-Catania-Alessandria-Giaffa-Beirouth-Tripoli-Larnaca-Rodi-Smirne-Salonicco - Pireo-Catania - Messina - Palermo - Napoli-Livorno-Genova (3)	C	un viaggio ogni 4 sett.	10	7	2.500	17.500	640.000
30	26	Genova-Livorno - Napoli - Messina - Catania-Canea - Pireo - Salonicco - Smirne - Rodi-Morsina - Alessandretta - Latachia - Beirouth-Alessandria-Canea-Catania - Messina-Napoli-Livorno-Genova (2) (3)	C	id.					
31	27	Genova-Livorno - Napoli - Palermo-Messina-Catania-Siracusa-Malta-Tripol-Misurata-Bengasi-Derna-Alessandria-Siracusa-Catania-Messina-Palermo-Napoli-Civitavecchia-Livorno-Genova(3)	C	id.					
32	28	Genova - Livorno-Civitavecchia-Napoli-Messina - Catania - Siracusa - Canea - Alessandria - Derna - Bengasi - Misurata - Tripoli-Malta-Siracusa-Catania - Messina-Napoli-Livorno-Genova (2) (3)	C	d.					
33	29	Genova - Livorno - Napoli - Messina-Catania Pireo-Costantinopoli e ritorno (1)	P C	settimanale	15	3	3.000	9.000	600.000
34	30	Genova-Livorno - Napoli - Palermo-Messina-Catania - Pireo-Salonicco-Costantinopoli-Odessa o Braila, alternati e ritorno (2)(3).	C	ogni 2 settimane	10	4	3.000	12.000	660.000
35	31	Genova-Livorno-Napoli - Palermo - Messina-Catania-Pireo-Smirne-Costantinopoli-Novorossick-Batum col ritorno per gli scali dell'Anatolia (3).	C	id.	10	4	3.000	12.000	
36	11	Napoli-Palermo-Tunisi e ritorno	P	settimanale	15	1	1.500	1.500	200.000
								52.000	2.100.000

(1) Con facoltà di spingersi al Danubio o ad Odessa.

(2) Con obbligo di toccare Savona in andata e in ritorno, prima o dopo Genova.

(3) I piroscafi di questa linea hanno obbligo soltanto di avere un locale sopra coperta pel trasporto dei passeggeri di classe unica corrispondente alla seconda.

(*) Questo gruppo con il 1° ed il 15° formano un solo gruppo agli effetti della aggiudicazione.

PRESIDENTE. Devo avvertire che nel gruppo 6° alla linea 24 l'emendamento, che era stato accettato dal Ministero, portava questo: che, dopo la parola Odessa, deve mettersi anche Novorossick e Batum.

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. E la velocità a 14, invece che a 12.

PRESIDENTE. E la velocità a 14, invece che a 12.

Onorevole ministro, quali emendamenti accetta in questo gruppo 7° ?

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Nel gruppo settimo si propone l'approdo a Savona delle linee 25, 26, 27 e 28. La richiesta è stata soddisfatta e l'approdo è stato concesso nelle linee 30, 32 e 34. Quindi l'emendamento così come è formulato non è accettato.

Si propone dagli onorevoli Giovagnoli e Santini, alla linea 32, dopo Livorno, di aggiungere Civitavecchia; e la stessa aggiunta si propone dopo Napoli al ritorno. Si accetta la toccata di Civitavecchia per la sola andata.

L'emendamento Placido ed altri alla linea 29, ora 33, nel senso di modificare l'itinerario e la velocità a 18 miglia, non è accettato. Invece accettiamo l'altro emendamento degli onorevoli Salvia, Arlotta, Placido ed altri con cui si propone di portare la velocità della linea da 12 a 15 miglia.

L'emendamento Arigò alla linea 33, Genova - Livorno - Napoli - Messina - Catania - Pireo - Costantinopoli e ritorno, si respinge perchè gli approdi a Smirne e a Salonicco sono inseriti nelle linee 34 e 35.

L'emendamento dell'onorevole Carnazza ed altri alla linea 30, ora 34: Genova - Livorno - Napoli - Palermo - Messina - Catania - Pireo - Salonicco - Costantinopoli - Odessa - Braila alternati e ritorno, viene accettato e si accetta anche l'emendamento conforme dell'onorevole De Felice-Giuffrida.

Si accetta l'emendamento dell'onorevole Carnazza ed altri alla linea 31, ora 35, che stabilisce il seguente itinerario: Genova - Livorno - Napoli - Palermo - Messina - Catania - Pireo - Smirne - Costantinopoli - Novorossick - Batum col ritorno per gli scali dell'Anatolia. E finalmente si accetta l'emendamento conforme dell'onorevole De Felice-Giuffrida.

PRESIDENTE. Allora sono accettati tutti gli emendamenti, meno quello dell'onorevole Arigò ?

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Meno quello dell'onorevole Arigò e

meno quello degli onorevoli Salvia, Placido ed altri, che si riferisce al numero 29.

PRESIDENTE. Dunque sono accettati tutti gli emendamenti, meno quello dell'onorevole Placido e quello dell'onorevole Arigò.

L'onorevole Placido ha facoltà di parlare.

(Non è presente).

ARLOTTA. Se l'onorevole Presidente mi permette, parlerò io invece dell'onorevole Placido.

PRESIDENTE. Dica pure.

ARLOTTA. Prima di tutto debbo ringraziare l'onorevole ministro per avere accettata la velocità di 14 miglia per la linea tirrena che parte da Genova per Costantinopoli: è questo un grandissimo progresso sulla velocità di 10 miglia proposta primitivamente. Debbo però osservare che questa linea deve essere soprattutto celere, perchè per fare la concorrenza alle altre linee che per il Tirreno vanno a Costantinopoli non deve impiegare tempo maggiore di quello che esse impiegano, cioè quattro giorni. Nella nostra proposta primitiva erano inclusi gli approdi di Genova, Napoli, Catania, Pireo e Costantinopoli: ma nella proposta attuale vengono modificati gli approdi così: Napoli, Catania, Messina, Pireo, Costantinopoli. Noi non abbiamo nessuna difficoltà a che i piroscafi tocchino Messina e Catania, benchè siano due porti estremamente vicini l'uno all'altro, ma facciamo una raccomandazione; ed è che si facciano fermate brevissime, salvo che non si preferisca un altro sistema, cioè che il piroscafo tocchi una settimana Messina ed un'altra Catania. (*Interruzione del deputato De Felice-Giuffrida*).

Se però questo dispiacesse all'onorevole De Felice, allora raccomanderemmo che le fermate di Catania e di Messina si riducessero ad un tempo brevissimo, perchè altro è una fermata di due o tre ore ed altro è una fermata di una giornata o di 15 ore, come spesso succede nei nostri porti: in questo caso sarebbe inutile prescrivere la velocità di 14 miglia qualora si perdesse tutto il tempo nelle fermate.

Un'altra raccomandazione dobbiamo fare, non un emendamento, dal momento che vediamo che l'emendamento dell'onorevole Arigò, che diceva su per giù la stessa cosa, non è stato accettato.

La raccomandazione riflette le fermate

di Salonico e di Smirne, che sono due porti della massima importanza, dove tutta l'industria italiana, specialmente l'industria cotoniera, può avere un grandissimo sfogo. Io credo che sarebbe utilissimo l'alternare quindicinalmente le fermate di Salonico e di Smirne come fanno i vapori francesi e tedeschi: e benchè l'emendamento dell'onorevole Arigò, che conteneva questo concetto, non sia stato accettato, tuttavia io lo raccomando ancora all'attenzione dell'onorevole ministro, tanto più che, in caso diverso, il beneficio della linea andrebbe totalmente perduto: spero che egli vorrà tener conto della mia raccomandazione.

PRESIDENTE. Dunque concludendo, onorevole Arlotta, il suo emendamento è stato accettato; rimarrebbe l'emendamento dell'onorevole Placido e quello dell'onorevole Arigò.

L'onorevole Arigò ha facoltà di parlare.

ARIGÒ. Io non saprei che cosa dire, se non si insiste su questa linea; e perciò dovrei ritirare il mio emendamento. È intuitivo. Però, a questo proposito, io mi permetto di osservare (non so se parli opportunamente) che tutto questo gruppo è ascritto al compartimento di Palermo. Ora credo che si dovrebbe fare una eccezione per le linee 26 e 28...

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Ne discuteremo all'articolo 16.

ARIGÒ. Perciò domando se io parli opportunamente. Il Presidente potrà dirmi se io parli opportunamente, o no.

PRESIDENTE. Non mi pare. (*ilarità*).

ARIGÒ. Allora ne parlerò all'articolo 16.

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

PRESIDENTE. Parli.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Mi compiacio anzitutto che l'onorevole Salvia e gli altri sottoscrittori del suo emendamento abbiano rinunciato alla

velocità di 18 miglia; e posso, nello stesso tempo, assicurare la Camera che, con la velocità accettata dal Governo e dalla Commissione, noi avremo una linea celere che potrà sostenere vittoriosamente la concorrenza con le compagnie estere. Infatti abbiamo, come linee concorrenti, le *Messageries Maritimes* ed il *Lloyd Germanico*. Le *Messageries Maritimes* fanno 13 miglia, e da Napoli a Costantinopoli impiegano 5 giorni; il *Lloyd Germanico* fa soltanto 12 miglia, e da Napoli a Costantinopoli impiega 5 o 6 giorni. Noi, dunque, avremo una linea a 15 miglia, la quale senza dubbio rappresenterà la comunicazione più celere fra il Tirreno e Costantinopoli.

Dato questo carattere della celerità della linea, alla quale celerità soprattutto tengono gli onorevoli deputati che della linea hanno parlato, non vedo perchè l'onorevole Arlotta voglia insistere, come l'onorevole Arigò, sulle toccate di Salonico e di Smirne. Evidentemente, queste toccate, per quanto abbiano un'importanza commerciale, rallenterebbero la corsa della linea. E tanto più prego l'onorevole Arigò, che ha presentato un formale emendamento, di non insistere sull'emendamento stesso, perchè abbiamo inserito nel gruppo settimo (appunto per tener conto soprattutto del commercio della Sicilia) due altre linee che toccano Smirne e Salonico; e sono le linee 34 e 35: e cioè, la linea Genova-Livorno-Napoli-Palermo-Messina-Catania-Pireo-Salonico-Costantinopoli, e la linea Genova-Livorno-Napoli-Palermo-Messina-Catania-Pireo-Smirne-Costantinopoli. Quindi mi pare che il voto dell'onorevole Arigò, per un altro verso, sia stato soddisfatto.

ARIGÒ. Allora non insisto.

PRESIDENTE. Quindi, pongo a partito il gruppo settimo, con le modificazioni che sono state accettate dal Governo.

(*E' approvato*).

Passeremo ora al gruppo 8 che leggo:

Gruppo 8.º — Linea di Bombay.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Complessivo	
37	32 Genova-Livorno-Napoli-Messina-Catania-Porto Said-Suez-Aden - Bombay e ritorno (*)	PC	ogni 4 settimane	14	2	6.000	12.000	1.000.000

(*) Il concessionario di questa linea ha l'obbligo di stabilire un servizio cumulativo speciale con il concessionario della linea 41 per modo, che rimanendo a suo carico le spese di trasbordo, le merci scambiate fra Calcutta ed i porti italiani del Tirreno (Genova-Livorno-Civitavecchia-Napoli) paghino lo stesso nolo di quelle provenienti o a destinazione dei porti italiani dell'Adriatico (Venezia-Ancona-Bari e Brindisi).

A questo gruppo sono stati proposti i due emendamenti seguenti:

« *Sopprimere la nota con asterisco.*

Capece Minutolo.

« N. 32. *Conservare la linea: Genova-Livorno-Napoli-Messina-Catania-Bombay con prolungamento a Jokohama, con par-tenza mensile da Genova.*

« Reggio, Celesia, Salvia, Guar-racino, Brizzolesi, Botteri, De Tilla, Astengo, Guastavino, Rossi Teofilo, Bettòlo, Costa Zenoglio, Rebaudengo, Gallino Natale ».

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Il primo emendamento non ha più ragione d'essere, perchè la nota è stata sop-pressa; quanto al secondo, esso è stato im-plicitamente accettato con la linea, così come è stata proposta.

Quindi credo che non vi sarà luogo a discussione.

REGGIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

REGGIO. Nelle modificazioni concordate fra Ministero e Commissione trovo, in gran parte, accolto l'emendamento che avevo avuto l'onore di presentare. Perciò ringrazio il ministro e mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Dunque l'emendamento accettato dall'onorevole ministro è il se-guente: Genova, Catania, Messina con pro-lungamento...

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Come è nel testo concordato tra Governo e Commissione, testo che l'onore-vole Reggio accetta, cioè Genova, Livorno, Napoli, Messina, Catania, Porto Said, Suez, ecc.

PRESIDENTE. Allora rimane come è?

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

CHIMIRRI, *relatore*. Gruppo 8, pagina 63.

CAVAGNARI. I due emendamenti fu-rono fusi.

PRESIDENTE. Pongo a partito il grup-po 8 come nel testo concordato.

(È approvato).

Allora passiamo al gruppo 9.

Gruppo 9.^o — Linee pel Mar Rosso, per la Somalia e pel Zanzibar.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni		
						Unitario	Complessivo			
38	33		Venezia-Ancona-Bari-Brindisi - Porto Said-Suez - Porto Sudan-Massaua-Assab-Aden-Gibuti-Zeila-Mogadiscio - Merka - Brava-Kisimayo-Mombasa-Zanzibar (1)	PC	ogni 8 settimane	12				
39	34		Genova-Livorno-Napoli - Messina - Catania - Porto Said-Suez-Porto Sudan - Massaua - Assab-Aden-Gibuti-Zeila-Mogadiscio-Merka - Brava - Kisimayo-Mombasa - Zanzibar (2)	PC	ogni 8 settimane	12	5	2.500	12,500	900.000
40	35		Suez-Porto Sudan-Massaua-Assab-Aden (3)	PC	ogni 2 settimane	13	1	800	800	400.000
						6			13,300	1.300.000

(1) Con facoltà di approdare ad Alessandria ed a Yedda e di spingersi dopo Venezia a Fiume ed a Trieste.

(2) Con facoltà di toccare da un lato Alessandria e dall'altro Marsiglia e con obbligo di toccare Savona durante la sosta a Genova.

(3) Uno dei piroscafi delle linee 38 e 39 costituirà la riserva di questa linea.

A questo gruppo è accettato l'emendamento Astengo ed altri deputati per l'approdo a Savona nell'annotazione.

È presente l'onorevole Astengo?

ASTENGO. Ringrazio.

PRESIDENTE. Allora pongo a partito il gruppo 9, come è stato letto.

(È approvato).

Passeremo al gruppo 10:

Gruppo 10.° — Linea di Calcutta.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Complessivo	
41	Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Messina-Catania-Porto Said-Suez-Massaua-Aden-Colombo-Calcutta e ritorno (*)	C	ogni 4 settimane	10	4	4.500	18.000	1.000.000

(*) Il Concessionario di questa linea ha l'obbligo di stabilire un servizio cumulativo speciale con il concessionario della linea 37 per modo, che rimanendo a suo carico le spese di trasbordo, le merci scambiate fra Bombay ed i porti italiani dell'Adriatico (Venezia-Ancona-Bari-Brindisi) paghino lo stesso nolo di quelle provenienti o a destinazione dei porti italiani del Tirreno (Genova-Livorno-Civitavecchia-Napoli).

A questo gruppo non c'è nessun emendamento. Lo pongo a partito.
(È approvato).
Passeremo ora al gruppo 10-bis.

Gruppo 10-bis. — Linee per l'Estremo Oriente.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Complessivo	
42	» Genova-Livorno-Napoli-Palermo-Messina-Catania-Porto Said-Massaua-Aden-Colombo-Singapore-Hong Kong-Shanghai-Jokoama e ritorno	C	ogni 8 settimane	12	3	5.000	15.000	900.000
43	» Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Porto Said-Suez-Massaua-Aden-Colombo-Singapore-Hong Kong-Shanghai-Yokoama e ritorno	C	ogni 8 settimane	12	3	5.000	15.000	900.000
					6		30.000	1.800.000

Anche qui non ci sono emendamenti. CHIMIRRI, *relatore*. Ci sono, ma vi sono stati compresi.

PRESIDENTE. Lo pongo a partito.

(È approvato).

ARIGO'. Domando di parlare per uno schiarimento.

PRESIDENTE. Il gruppo è già stato approvato; perchè non ha domandato prima di parlare? Per uno schiarimento, parli.

ARIGO'. Io desidererei uno schiarimento: nel primo progetto il ministro aveva progettata una linea 27 che aveva comunicazione con le Indie con piroscafi di 15 miglia e di 6 mila tonnellate che facevano un itinerario così: Genova-Livorno-Napoli-Messina-Catania-Porto Said-Suez-Aden-Bombay e ritorno; e poi c'era una linea 29-bis che cominciava da Bombay per l'Estremo Oriente ed andava a Yokoama. Poi la Commissione, d'accordo col Governo, riunì queste due linee con una spesa di 3 milioni e 900 mila lire e con piroscafi di 7 mila tonnellate e si componeva la linea in questo modo: Genova-Messina-Catania-Siracusa-Porto Said-Bombay-Sciangai-Yokoama e ritorno.

Ora questa linea pareva ledesse l'interesse del versante adriatico, non si può dire neppure a vantaggio del versante tirreno, perchè mentre il commercio con l'Estremo Oriente è assai più forte per il Tirreno, è meno forte pel versante adriatico.

Ora queste linee sono scomposte, ed io non so intendere se sia eliminato l'inconveniente a cui si andava incontro prima.

Adesso c'è una linea 32 Genova-Livorno-Napoli-Messina-Catania-Porto Said-Suez-Aden-Bombay e ritorno. Queste linee sono tra di loro combinate in modo che le merci del versante tirreno, dai porti del Tirreno possono facilmente andare nell'Estremo Oriente ed anche fino a Yokoama senza trasbordo...

PRESIDENTE. Ma senta, onorevole Arigò, il gruppo 10-bis è approvato. Era stato distribuito il testo della Commissione e del Ministero e tutti avevano tempo di esaminarlo e s'ella voleva degli schiarimenti poteva domandarli a suo tempo. Ella domanda ora uno schiarimento al ministro ed io non so se il ministro glielo vuol dare adesso, oppure nel suo gabinetto un'altra volta. (Si ride).

CARNAZZA. Domando di parlare.

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

PRESIDENTE. Parli pure.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Posso dare all'onorevole Arigò lo schiarimento che ha domandato.

Originariamente vi erano due gruppi: un gruppo da Genova a Bombay e poi sei volte all'anno un viaggio da Genova all'Estremo Oriente; un altro gruppo da Venezia a Calcutta e poi sei volte all'anno un viaggio da Venezia all'Estremo Oriente.

Sembrava più logico e più conveniente di riunire in un solo gruppo e quindi in una sola azienda le due linee dell'Estremo Oriente e quindi si è fatto un solo gruppo 10-bis, che comprende queste linee, e si sono fatti poi due gruppi per le Indie, uno dal Tirreno e l'altro dall'Adriatico.

Quello che pare preoccupi l'onorevole Arigò è la questione dell'uguale trattamento delle merci per le Indie dai porti dell'Adriatico e del Tirreno, e siccome questa è una considerazione giustissima, ce ne siamo dati carico appunto con la nota apposta in calce ai due gruppi 8 e 10, che certamente non sarà sfuggita all'onorevole Arigò, perchè con questa nota si obbligano i concessionari dei due gruppi a stabilire dei servizi cumulativi con gli altri gruppi, in modo che le condizioni dei porti dell'Adriatico e del Tirreno restino perfettamente pareggiate.

Credo che questi schiarimenti saranno sufficienti per l'onorevole Arigò.

PRESIDENTE. L'onorevole Carnazza ha facoltà di parlare.

CARNAZZA. Non so se si tratti di un errore di stampa, ma mi pare che anche per quest'ultima osservazione fatta dal ministro sia necessario che quella stessa nota con asterisco che è sotto ai gruppi 8 e 10 sia apposta anche al gruppo 10-bis.

Le due linee che compongono il gruppo 10-bis si trovano precisamente nella stessa condizione rispettiva delle linee dei gruppi 8 e 10. Quindi la nota con asterisco a piè di pagina dovrebbe andare anche sotto il gruppo 10-bis, appunto per le considerazioni fatte un momento fa dall'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Onorevole ministro?

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Io non potrei qui improvvisare una soluzione, ma credo si possa tener conto a titolo di raccomandazione di ciò che dice l'onorevole Carnazza.

Non posso prendere un impegno formale, ma studierò la questione.

PRESIDENTE. Propongo una cosa. Poichè non si finirà oggi, e dovremo discutere il capitolato prima di venire alla votazione della legge, potranno la Commissione e

il ministro esaminare se sia il caso di tornare sulla opportunità di inserire l'asterisco.

Passiamo dunque al gruppo undecimo, di cui do lettura:

Gruppo 11° — Linee pel Messico e per le Repubbliche dell'America Centrale.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Complessivo	
44	37							
	Genova-Napoli-Messina-Palermo-New Orleans-Galveston-Vera Cruz-Avana-Porto Limon-Colon-Sabanilla-Puerto Cabello-La Guayra-Trinidad-Teneriffa-Palermo-Napoli-Genova (1)	C	ogni 2 mesi					
45	—							
	Genova-Napoli-Messina-Palermo-Teneriffa-Trinidad-La Guayra-Puerto Cabello-Sabanilla-Colon-Porto Limon-Avana-Vera Cruz-Galveston-New Orleans-Palermo-Napoli-Genova (2)	C	id.	12	3	5.000	15.000	550.000
					3		15.000	550.000

(1) Il piroscafo di riserva potrà essere di portata non inferiore alla metà del tonnellaggio prescritto.
 (2) Con approdo facoltativo a Mobile.

A questo gruppo vi sono due emendamenti, uno dell'onorevole Di Sant'Onofrio, e l'altro degli onorevoli Carnazza, Di Rudinì Antonio e altri.

Però sono stati accettati dal Governo nelle ultime modificazioni concordate con la Commissione.

Onorevole Di Sant'Onofrio, vuol parlare ?

DI SANT'ONOFRIO. Dal momento che il Ministero ha accettato il mio emendamento non ho nulla da dire.

PRESIDENTE. Allora pongo a partito il gruppo undecimo.

(È approvato).

Passiamo al gruppo duodecimo di cui do lettura:

Gruppo 12.° — Linea pel Sud-America e Pacifico.

Numero d'ordine	ITINERARI DE LEE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Complessivo	
46 38	Genova-Buenos Ayres-Punta Arenas-Talcahuano-Valparaíso-Callao e ritorno (1).	C	ogni 4 settimane	12	5	3,000	15,000	350,000

(1) Con facoltà di prolungarla a S. Francisco e toccare Bahia Blanca. Se il prolungamento è ordinato dal Governo il concessionario avrà diritto alla sovvenzione proporzionale al maggior percorso.

Su questo gruppo duodecimo vi sono tre emendamenti: uno degli onorevoli Salvia, Celesia e Carnazza, l'altro dell'onorevole Celesia ed altri, e il terzo dell'onorevole Gallino Natale ed altri. Questi ultimi due sono stati accettati dal Governo.

Onorevole ministro, vuol esprimere il suo avviso sull'emendamento dell'onorevole Salvia?

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Gli onorevoli Salvia, Celesia e Carnazza, domandano che la linea 46 segua il seguente itinerario: Genova-Napoli-Palermo-Buenos Ayres-Punta Arenas-Talcahuano-Valparaiso-Callao e ritorno.

Ora questo emendamento non potrebbe essere accettato, perchè si domanderebbe che la linea da Genova andasse a Napoli e poi all'America meridionale. Ma questa linea si trova in condizioni speciali. Noi avevamo proposto una sovvenzione di lire 350,000 per fare il servizio da Buenos Ayres a Callao nel Pacifico. In seguito nella discussione generale si è parlato di questa linea, ed allora fu osservato che da Genova all'America meridionale vi sono servizi liberi, e quindi conveniva di far partire questa linea da Genova, senza però sovvenzionarla da Genova fino all'America meridionale.

Ora si domanda che nella linea si inserisca anche l'approdo di Napoli. Questo non può essere consentito, perchè evidentemente siccome le linee che esistono e che fanno il servizio dell'America meridionale (e che per questo non hanno bisogno di sovvenzione) vanno direttamente da Genova all'America meridionale, se noi facessimo andare la linea invece da Genova a Napoli anzichè nella America meridionale, verrebbe meno il presupposto della linea e bisognerebbe naturalmente aumentare considerevolmente la sovvenzione. Ciò non è possibile. Quindi questo emendamento non può essere accettato.

Invece si è accettato, nel tenore proposto, l'emendamento Celesia, Reggio ed altri.

Vi è infine un emendamento degli onorevoli Gallino Natale, Reggio ed altri, con cui si chiede che la linea da Callao sia prolungata fino a San Francisco di California e ritorno.

Noi non possiamo accettarlo come imposizione di obbligo, ma accettiamo che si dica con una nota che il concessionario ha facoltà di prolungare il viaggio fino a San Francisco.

PRESIDENTE. C'è una aggiunta, proposta dall'onorevole Gallino.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Non la vedo stampata.

PRESIDENTE. È la seguente: « Se il prolungamento è ordinato dal Governo, il concessionario avrà diritto alla sovvenzione proporzionale al maggior percorso ». Questa aggiunta però non può essere messa in votazione.

Su questo gruppo 12 abbiamo innanzi tutto...

CAVAGNARI. Ho presentato un emendamento...

PRESIDENTE. Ma io non le ho dato facoltà di parlare!

CAVAGNARI. Ed io non parlo. (*Si ride*).

PRESIDENTE. Abbiamo l'emendamento Salvia, accettato per Genova e respinto per Napoli, e l'emendamento dell'onorevole Celesia accettato. Per l'emendamento dell'onorevole Gallino Natale il ministro ha dichiarato di accettare che con nota si indichi il prolungamento fino a S. Francisco facoltativo.

L'onorevole Cavnari ha presentato il seguente emendamento: « Propongo che al primo emendamento del gruppo 12, dopo Buenos Ayres e prima di Punta Arenas, sia collocata Bahia Blanca ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavnari per svolgere questo suo emendamento.

CAVAGNARI. Onorevole ministro... (*Il ministro parla col relatore*).

PRESIDENTE. Parli, onorevole Cavnari...!

CAVAGNARI. Attendevo che il ministro mi potesse sentire, onorevole Presidente, perchè confabulava col relatore. (*Si ride*).

L'onorevole ministro, e l'onorevole relatore credo che vorranno consentire su questo mio emendamento, il quale, a mio modo di vedere, è tanto importante, che mi fa mancare alla riserva, che mi ero imposto, del più assoluto silenzio. (*Il ministro delle poste e dei telegrafi parla con alcuni deputati*). Onorevole ministro, mi sia benevolo della sua cortese attenzione! (*Si ride*). Io non ho bisogno di dimostrare a voi, onorevoli colleghi, quali siano le condizioni di Baia Blanca, di questa città nuova, che si può dire sorta proprio in modo meraviglioso per l'attività della sua popolazione, la quale, composta di quasi venticinque-

mila abitanti, conta dodicimila argentini e quasi ottomila italiani. È la voce della patria lontana, che mi spinge a parlare, rappresentata da questi nostri connazionali, onorevoli colleghi, di ogni parte di Italia. Io vedo in un pregevolissimo volume, stampato dalla Commissione, che si è occupata dell'Esposizione di Milano, che tutte le parti d'Italia in quella regione sono rappresentate. In esso si loda, e meritamente, l'attività dei nostri connazionali e si descrivono dettagliatamente le varie industrie, alle quali essi si sono dedicati. (*Il ministro delle poste e dei telegrafi conversa con alcuni deputati*). Onorevole ministro, se me lo consente, io desidero parlare con un certo profitto! (*Siride*). Vorrei da lei un po' di attenzione.

A me pare di interpretare la voce di quella regione, dove il porto ha una importanza eccezionale per il suo movimento; ed io qui non starò a leggere, per non tormentare la Camera, la statistica di quel porto che ha dato dei risultati veramente confortevoli.

Noi dobbiamo ancora tener conto che oltre a un porto commerciale abbiamo là un porto militare, che è dovuto ad un eletto ingegno nostro, il quale ha riportato là (proprio si può dire) un trionfo nell'arte della costruzione dei porti, trionfo che avrebbe bisogno di essere portato alto nel nostro paese!

La nazione Argentina ha speso cinquanta e più milioni per quel porto, e sapete cosa ha fatto? In pochi anni, in sei anni, ha trovato il modo di procedere agli studi, agli appalti e a completare il lavoro.

Questo è un altro esempio che meriterebbe di varcare l'Oceano e di venire in Italia per servirci di ammaestramento.

Sicchè io non credo di dover spendere altre parole per questo...

Voci. No, no...

CAVAGNARI ...perchè ho viva fiducia che questa voce collettiva di tanti nostri connazionali sarà ascoltata e si concederà quest'approdo, perchè non possiamo nemmeno tener conto di quello di Buenos Ayres, inquantochè voi sapete meglio di me che Bahia Blanca dista da Buenos Ayres circa 680 chilometri, e voi sapete ancora meglio di me cosa costino i trasbordi.

E poi, abbiamo un insegnamento che ci viene dalla nostra vicina d'oltr'Alpi (e questo mi riferivano appunto coloro che in quelle regioni hanno speso la miglior parte

della loro attività, la miglior parte dei loro anni giovanili, e sono venuti in Italia con qualche risparmio), la quale ha iniziato delle linee che lavorano, e lavorano assai attivamente.

Da Marsiglia credo che vi siano parecchie linee per Bahia Blanca. Ora, col conforto e col sussidio di queste argomentazioni, tenuto conto del vantaggio che se ne avrebbe là, perchè là abbiamo realmente un pezzo d'Italia, io credo che l'onorevole ministro e la Commissione vorranno consentire alla concessione di questo approdo, il quale sarà di gran vantaggio per quei nostri connazionali e di conforto per loro non solo morale ma anche e certamente di conforto economico, perchè in questo volume pregevolissimo (che io designo all'attenzione del ministro) io ho trovato sotto le più varie forme, sotto molteplici forme esplicita l'attività dei nostri connazionali, i quali hanno portato là di tutta la nostra produzione un campione, cominciando dai vini andando ai tessuti, andando insomma a tutte le manifestazioni della nostra produzione nazionale. Ora, se non merita incoraggiamento tutta questa iniziativa, io devo pur dire (e non sono sempre stato, anzi non fui mai troppo fortunato), che sono assolutamente disgraziato nelle mie tesi, onorevole ministro.

Questa volta io spero di poter contare sopra un'eccezione: me lo lasci sperare!

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

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Questo emendamento veramente si presenta un poco improvviso; ma io tengo il massimo conto delle considerazioni certamente importanti che sono state fatte dall'onorevole Cavagnari. Tuttavia egli deve considerare che questa linea ha un presupposto dal quale non possiamo prescindere, vale a dire che è possibile in quanto possa essere aggiudicata a chi già fa un servizio di questo genere fra l'America meridionale e l'Italia.

Ed è per questo che se noi mettessimo la condizione di toccare Bahia Blanca, forse renderemmo impossibile la aggiudicazione della linea.

Io credo quindi che si possa tenere conto delle ragioni esposte dall'onorevole Cavagnari, mettendo la facoltà di toccare Bahia Blanca, così come abbiamo ammesso la facoltà del prolungamento della linea fino a San Francisco.

In questo senso sarei disposto ad accogliere l'emendamento dell'onorevole Cavagnari.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

CHIMIRRI, *relatore*. In questo senso la Commissione accetta la proposta dell'onorevole Cavagnari. E poichè l'onorevole Gallino ha presentato anche una proposta, prego l'onorevole ministro di prendere in considerazione anche questa, che consiste nel formulare la nota numero uno di questa pagina come è formulata la nota numero uno di pagina 58. Ivi è detto: « con facoltà di prolungarla al Pireo. Se il prolungamento è ordinato dal Governo, il concessionario avrà diritto ad una sovvenzione proporzionale al maggiore percorso ». Quindi non si fa altro che ripetere la stessa nota: il Governo non è obbligato, ma volendo ordinare il prolungamento, qui si fissa la norma per commisurare le sovvenzioni che deve dare. A questo si riduce la proposta dell'onorevole Gallino, e, in questo senso, io dichiaro da parte mia di non avere nulla in contrario.

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

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Dopo la proposta della Commissione riguardo l'emendamento dell'onorevole Gallino, non ho difficoltà ad accettare la proposta stessa.

PRESIDENTE. Allora la nota a pagina 58 sarà tenuta in considerazione anche qui.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Si metterà: « con facoltà di toccare Bahia Blanca, e di prolungare la linea sino a San Francisco »; e poi verremo all'aggiunta dell'onorevole Gallino.

PRESIDENTE. L'onorevole Salvia mantiene, dopo la dichiarazione dell'onorevole ministro, il suo emendamento?

SALVIA. Io sono costretto a mantenere il mio emendamento. Evidentemente l'onorevole ministro non ha posto mente alla grande importanza di una linea diretta tra il Mezzogiorno d'Italia e l'America del Sud. Un terzo circa dei nostri emigranti al Sud-America partono dalla Sicilia, mentre due terzi partono dal resto d'Italia.

Nell'attuale condizione non vi sono che delle partenze da Genova per Buenos Ayres. Ora io credo di insistere per evitare trasporti penosi tra Palermo, Napoli e Ge-

nova per i nostri emigranti, che si recano all'America del Sud; credo che si potrebbero indurre le compagnie sovvenzionate a fare dei servizi diretti da Napoli e da Palermo.

Non ci pare che abbiano piena efficacia le ragioni del ministro che la partenza da Genova per Buenos Ayres resti giustificata dal fatto che da Genova a Buenos Ayres vi sieno dei voli senza sovvenzioni, poichè altre linee non sovvenzionate, come il Lloyd italiano, hanno avuto interesse a fare delle toccate a Napoli, appunto in vista della grande quantità di emigranti che vanno all'America del Sud.

Io ritengo quindi che se l'onorevole ministro vorrà, con la sua benevolenza, esaminare le condizioni speciali per cui noi abbiamo proposto questo emendamento dell'approdo a Napoli e a Palermo, egli non potrà non fare buon viso a questa proposta.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Non posso fare che ripetere le ragioni precedentemente esposte. Qui si tratta di una linea che ha già sovvenzioni molto limitate in paragone del lunghissimo percorso, di una linea che si spinge a Genova, solo perchè esistono effettivamente servizi diretti da Genova all'America meridionale, mentre non esistono servizi i quali facciano il percorso che ho indicato toccando anche Napoli.

Una voce. Esistono.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Insomma non è possibile fare ciò con questa sovvenzione. Bisognerebbe aumentare la sovvenzione, e siccome questo non si può, devo insistere nel pregare i proponenti a voler ritirare il loro emendamento.

PRESIDENTE. Allora quale è la formula che l'onorevole ministro accetterebbe?

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Questa della tabella Genova e Buenos Ayres così come è stampata, con la nota modificata.

PRESIDENTE. La nota sarebbe questa: « con facoltà di prolungarla a S. Francisco e toccare Bahia Blanca; se il prolungamento è ordinato dal Governo, il concessionario avrà diritto alla sovvenzione proporzionale al maggior percorso ».

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

PRESIDENTE. Allora con queste mo-

dificazioni il Governo e la Commissione accettano la proposta.

L'onorevole Celesia mantiene il suo emendamento ?

(Non è presente).

E l'onorevole Gallino dopo le dichiarazioni del ministro mantiene o ritira il suo emendamento ?

GALLINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Una voce. Ma se è stato accettato!

GALLINO. Veramente non è stato accettato il mio emendamento, ma una correzione che viene solo a disciplinare e stabilire a quali condizioni potrebbe funzionare quella linea.

Speravo invece che si potesse anche accettare l'emendamento da me proposto, perchè con questo si veniva proprio a dare vita florida e prospera alla istituenda linea del Pacifico.

Lungo quelle coste americane sono distribuite da Callao a San Francisco di California moltissime colonie italiane, importanti e rigogliose, dove si potrebbero svolgere grandi commerci.

Ne citerò una.

Nella Repubblica dell'Equatore havvi a Guayaquil una colonia italiana fiorentissima, colonia la più numerosa, la più laboriosa, la più ricca di tutte le colonie straniere che sono colà stabilite.

Il commercio grande e piccolo è tutto in mano agli italiani, e specialmente ai liguri, ma pur troppo il movimento di esportazione e di importazione coll'Italia occupa l'ultimo posto nella graduatoria, perchè non si hanno comunicazioni dirette ed è mestieri ricorrere a quelle estere, tanto che sopra 85 milioni di lire di movimento da o per l'estero della Repubblica, solo due milioni appartengono all'Italia, mentre la Spagna ne ha ben quattro.

E per non parlare delle altre numerose colonie, vengo ora a quella della California. Questo paese una volta dell'oro, ora è anche quello dell'agricoltura: fertile di suolo, mite di clima, poco popolato, suscettibile di una popolazione tre volte decupla, non può mancargli un lusinghiero sviluppo sociale, agricolo, commerciale. In sostanza la California è l'Italia degli americani, e colà noi abbiamo una colonia di oltre 60 mila italiani, colonia che fa veramente onore alla Patria.

Perchè non cerchiamo di riunire questa Colonia, di conservarla sempre alla madre

patria facendovi giungere una linea sovvenzionata che faccia sventolare in quelle lontane plaghe il vessillo nazionale?

Aggiungerò di più: questa linea marittima di San Francisco di California servirebbe anche di centro di collegamento alla linea istituenda dell'Estremo Oriente e dell'Australia e potrebbe anche facilitare il ritorno in Europa dei nostri connazionali attraverso la stessa America del Nord.

Ancora: la linea di San Francisco verrebbe ad integrare la linea del Centro America la quale è gravemente in perdita ed è dubbio possa continuare con le attuali sovvenzioni.

Facendo capo a Porto Limon e a Colon, la Società concessionaria deve ivi depositare i prodotti trasportati, mandarli per ferrovia sulle coste del Pacifico, e poi servendosi di Compagnie estere imbarcarli per inviarli alla loro destinazione. Ma queste Compagnie estere, appunto per ostacolare la concorrenza italiana, impongono noli proibitivi così alti da diventare impossibile la penetrazione commerciale italiana là, ove invece giungendo, troverebbe fautori numerosi in quelle popolazioni italiane, le quali, naturalizzate americane, amano di pari intensità la patria adottiva e quella natia, della quale conservano gli usi e le abitudini, e sono sempre orgogliose del progresso della loro Italia.

Credevo che per tutte queste considerazioni il ministro avrebbe accettato il prolungamento della linea del Pacifico da Callao sino a San Francisco, per avviluppare le due Americhe con reti di navigazione su entrambi gli oceani e intensificare così veramente le nostre reti di penetrazione commerciale.

Comunque, poichè egli non ha voluto accettarlo, bisogna che io mi acquieti: ritiro il mio emendamento e ringrazio il ministro per avere almeno accettata la correzione della nota che lascia adito, secondo determinate condizioni, di iniziare il prolungamento da Callao a San Francisco da me propugnato.

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

LUCIFERO ALFREDO. Ho domandato di parlare per chiedere al ministro uno schiarimento.

L'itinerario di questa linea del gruppo 12 è di una importanza eccezionale; sia che serva a congiungere la linea già esistente da Buenos Ayres fino a San Francisco (per-

chè mi pare che sia stata prolungata fino a San Francisco) sia che si consideri che, partendo da Genova, pur non toccando Napoli e Palermo, è stata concessa in parte in modo obbligatorio, in parte in modo facoltativo.

Una sola osservazione. È una linea che deve funzionare o che è scritta semplicemente a scopo di desiderio e di studio? Se mettiamo a confronto la sovvenzione data a questa linea e il percorso in miglia che essa deve eseguire, vediamo che questa linea è assolutamente impossibile.

Quindi noi, anche limitandola fino al punto dove è segnata nel gruppo, cioè fino a Callao, abbiamo che da Genova a Callao vi è un percorso di quasi 11 mila miglia: ora è mai possibile che con tale percorso e con la sovvenzione accordata, che è di lire 350 mila, si trovi un concessionario che possa far partire ogni quattro settimane un piroscafo; è mai possibile, o signori, che, con una velocità di dodici miglia, che si traduce poi in una velocità inferiore sopra un percorso molto lungo, si trovi un individuo che debba avere una flotta di dieci o dodici vapori per poter eseguire quanto è stabilito? Quando dopo il primo piroscafo partiranno dal porto di partenza il secondo ed il terzo, il primo piroscafo non sarà ancora arrivato al porto di Callao.

Queste sono le condizioni in cui cresce e si sviluppa una linea importantissima!

Ma non basta questa ragione: abbiamo visto, per le ragioni addotte dall'onorevole Gallino, che questa linea ha facoltativo lo approdo a Bahia Blanca. Giustissimo: chi non riconosce l'importanza di questo porto? Per raccorderla ad altre linee, che già ottengono per altre vie altre sovvenzioni, l'onorevole Gallino ha chiesto che si prolunghi la linea del gruppo 12 fino a San Francisco.

Onorevole Gallino, quante miglia ci sono da San Francisco di California a Callao? Questa è la linea che fa il giro del mondo, onorevoli colleghi, e lo fa con 350 mila lire. Se mi si dice che vi è un armatore il quale per favorire il nostro commercio e i nostri interessi avrà l'abnegazione di accettare le condizioni proposte, sarò il primo a votarle, altrimenti io dico: facciamo qualche cosa di più serio, aumentiamo la sovvenzione e lasciamo allora che la linea faccia pure il giro del mondo. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

CHIMIRRI, *relatore*. L'onorevole Lucifero Alfredo ha detto cose savie, ma non rispondenti allo stato di fatto. Egli non è informato del modo come questa linea deve essere esercitata. La sovvenzione di lire 350,000 era proposta per una linea tra Buenos Ayres e Callao e non già per la percorrenza lunghissima da Genova a Buenos Ayres.

Ma quando il disegno di legge fu noto ci fu dato affidamento che fra le società che già esercitano la linea fra Genova e Buenos Ayres ve ne ha di quelle che sarebbero disposte ad assumere il prolungamento Valparaiso-Callao con la sovvenzione di lire 350,000 purchè la linea muovesse da Genova, giacchè per percorso Genova-Buenos Ayres non si ha bisogno nè del nostro beneplacito nè delle nostre sovvenzioni.

Noi quindi abbiamo creduto di accettare questa condizione per assicurare agli italiani la partenza da Genova. Quindi le 350 mila lire non sono date per tutto il percorso, ma per il percorso tra Buenos Ayres e Callao.

Se poi bisognerà prolungarlo fino a San Francisco, allora il ministro dovrà provvedere anche alla sovvenzione...

DI STEFANO. Ma diteci quale è la Società che è disposta ad esercire questa linea.

CHIMIRRI, *relatore*. Ce ne sono parecchie che fanno quel viaggio e si mostrano disposte a esercitare l'intera linea senza aumento di sovvenzione, quindi la probabilità c'è, e noi l'abbiamo accettata; se voi credete di farne getto, fatelo, ma la Commissione ed il Governo credono di aver fatta cosa utile agli interessi dei nostri traffici col Sud-America.

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

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. L'onorevole Lucifero è venuto in mio aiuto per rispondere all'onorevole Gallino il quale voleva, di questa linea, fare una linea di circumnavigazione del mondo. Se rendessimo obbligatorio il percorso fino a San Francisco, non basterebbe la sovvenzione e soprattutto il numero dei piroscafi indicato nella tabella. Imperocchè l'onorevole Lucifero, che è tanto competente, in questa materia, ha dubitato che cinque piroscafi possano essere sufficienti. Ma il numero dei piroscafi indicato in queste tabelle rappresenta sempre un numero minimo e, come numero minimo, secondo i calcoli fatti, cinque piroscafi bastano, ma bastano se la

linea, come noi abbiamo proposto, va sino a Callao e non sino a San Francisco.

D'altra parte, d'accordo con la Commissione, ho accettato la raccomandazione dell'onorevole Gallino, perchè se il traffico ci sarà, allora sarà il caso che il Ministero delle poste, quando abbia i fondi necessari in bilancio, autorizzi la prosecuzione della linea fino a San Francisco. Quindi con questa formula facoltativa abbiamo creduto di accettare la raccomandazione o emendamento che sia.

L'onorevole Lucifero dice che questa linea è in qualche modo poetica e fantastica perchè non troverà assuntori. Su questo punto non mi dilungo altrimenti dopo quanto ha detto il relatore. Ella mi insegna, onorevole Lucifero, che il traffico tra Genova e l'America meridionale è molto denso, ha molte linee di navigazione e quindi non è difficile che, essendo già questo traffico avviato, vi sia chi consenta a spingere i piroscafi da Buenos Ayres fino a Callao,

nella speranza di trovare merci e con una sovvenzione che, benchè modesta, forse non sarà insufficiente per l'attuazione della linea.

Confido che l'onorevole Lucifero vorrà contentarsi di queste mie dichiarazioni.

PRESIDENTE. Mi pare dunque che non sia il caso di procedere a votazioni speciali circa i vari emendamenti.

La formula del gruppo 12 diventa dunque questa: « Genova-Buenos Ayres-Punta Arenas-Talcahuano-Valparaiso-Callao e ritorno » con la nota così modificata: « con facoltà di prolungarla a San Francisco e toccare Baja Blanca; se il prolungamento è ordinato dal Governo, il concessionario avrà diritto alla sovvenzione proporzionale al maggior percorso ».

Pongo a partito questo gruppo 12 nei termini testè letti.

(È approvato).

Veniamo al gruppo 13. Ne do lettura.

Gruppo 13.° — Linee dell'Arcipelago Toscano.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Tota e sovvenzioni
						Unitario	Complessivo	
47	39 Livorno-Gorgona-Capraia-Marciana-Portoferraio-Piombino-Rio Marina - Portolongone-Marina di Campo-Pianosa-Talamone-Porto Santo Stefano e ritorno con obbligo di prolungamento settimanale a Civitavecchia	PC	bisettiman.	10	3	500	1.500	200.000
48	40 Portoferraio-Cavo-Piombino o Portovecchio o Baratti e ritorno (1).	PC	bigiornaliera	10	1	400	400	50.000
49	41 Rio Marina-Portolongone-Piombino (deviazione della linea 43).	PC	settimanale					
50	42 Porto Santo Stefano-Giglio e ritorno . . .	PC	giornaliera	10	1	100	100	30.000
51	43 Porto Santo Stefano-Talamone e ritorno .	PC	bisettiman.					
52	» Servizio circolare intorno all'isola d'Elba andata e ritorno	PC	settimanale	8	1	150	150	30.000
					6		2.150	310.000

(1) Migliorate che si ano le condizioni dei punti di approdo nel continente il Ministero delle poste potrà richiedere senza aumento di spesa che la linea sia eseguita tre volte al giorno.

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

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Governo e Commissione non possono accettare il primo emendamento Cassuto al numero 39 ora 47, col quale si chiede di sopprimere il percorso Talamone-Porto S. Stefano e Civitavecchia, perchè danneggerebbe alcuni scali dell'Elba.

Vi è poi un secondo emendamento dell'onorevole Cassuto, per aggiungere al numero 40 Portovecchio ed elevare la velocità a 12 miglia.

Di questo si accetta la parola Portovecchio e si respinge l'elevazione della velocità a 12 miglia.

Il terzo emendamento dell'onorevole Cassuto è di aggiungere in nota: « migliorate che siano le condizioni di Portovecchio di Piombino il servizio sarà eseguito tre volte al giorno con un piroscafo di almeno 400 tonnellate e velocità di 12 miglia »; si accetta pure, meno che per la velocità di 12 miglia, la quale rimane invece di 10 come è proposta.

Vi è poi un altro emendamento dell'onorevole Cassuto al numero 41 ora 49 col quale si chiede di « istituire una linea settimanale Portolongone, Rio Marina, Piombino e ritorno in luogo della deviazione della linea 40. Aumento di un piroscafo di 200 tonnellate, velocità 12 miglia ».

Questo è respinto, essendosi in altro modo accolto il desiderio in esso contenuto con la istituzione di un servizio circolare settimanale intorno all'isola, mediante la linea numero 52.

Infine vi sono anche i seguenti tre emendamenti dell'onorevole Cassuto:

Dopo il n. 43 aggiungere:

43-bis. Portoferraio-Enfola-Procchio-Bagno-Marciana-S. Andrea-La Guardia-Campo alle Serre-Chiessi - Pomonte - Fetovaia - Seccheto-Campo-Acona-Lido - Innamorata - Calamita-Portolongone-Terranera-Ortano-Rio Marina-Capo Pero-Cavo-Portoferraio, settimanale.

43-ter. Portoferraio-Cavo Pero-Rio Marina-Ortano-Terranera-Portolongone-Calamita-Immacolata-Lido-Acona-Campo - Seccheto-Fetovaia-Pomonte - Chiessi - Campo alle Serre-La Guardia-S. Andrea-Marciana-Bagno-Procchio-Enfola-Portoferraio, settimanale.

43-quater. Portoferraio-Pomonte-Campo-Pianosa e ritorno settimanale.

Servizio da farsi con un piroscafo di 150 tonnellate, velocità 9 miglia.

Questi tre emendamenti sono respinti essendosi istituita la linea settimanale circolare intorno all'isola.

PRESIDENTE. Insiste l'onorevole Cassuto nelle sue proposte?

CASSUTO. Io debbo ringraziare tanto il ministro quanto la Commissione per avere in gran parte accettato i miei emendamenti, e ritenendo che il servizio circolare intorno all'Isola d'Elba, di andata e ritorno, che si farà naturalmente due volte la settimana, possa servire anche eventualmente agli altri servizi che io aveva domandato ritiro tutti gli emendamenti ed aderisco all'ultimo testo concordato tra l'onorevole ministro e la Commissione.

PRESIDENTE. Pongo a partito il gruppo 13°.

(È approvato).

Passiamo al gruppo 14°.

Ne do lettura:

53	44	Milazzo-Lipari-S. Marina con approdo alter- nato a Malfa e Rinella e ritorno e con breve sosta a Canneto.	P C	giornaliera	13	1	250	250	65,000
54	45	Messina-Lipari-S. Marina-Rinella e Malta- Panarea-Stromboli e ritorno con obbligo di prolungarla a Napoli ogni settimana e con facoltà di spingersi fino a Napoli nell'altra e di approdare a Pollara ed a Lingua	P C	bisettiman.	10	2	500	1,000	90,000
55	46	Messina - Lipari - Canneto - Lipari-Milazzo - Messina con approdo facoltativo ad Ac- quacalda	P C	settimanale	10	1	150	150	20,000
56	47	Lipari-Salina-Malfa o Kinella-Filicudi Porto e Filicudi Pecorini-Alicudi e ritorno con approdi facoltativi a Pollara ed a Lingua	P C	bisettiman.	10	1	150	150	20,000
57	48	Lipari-Vulcano e ritorno	P C	id.	10	1	150	150	20,000
						4		1,400	175,000

L'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi ha facoltà di dichiarare quali emendamenti accetta.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Si accetta l'emendamento dell'onorevole Di Sant'Onofrio ed altri col quale si propone che il numero 44, ora 53, sia così modificato:

N. 44. Milazzo-Lipari-Santa Marina ritorno con approdo alternato a Malfa e Rinella-Santa Marina-Lipari Milazzo con breve sosta a Canneto, velocità miglia 13.

Così pure è accettato l'emendamento dell'onorevole Di Sant'Onofrio alla linea 54, già 45, ed è anche accettato l'emendamento alla linea 55 per Canneto e per l'approdo facoltativo ad Acquacalda.

Si respinge invece per Stromboli, perchè si allungerebbe di troppo il percorso della linea.

E finalmente si accetta pure quello dell'onorevole Di Sant'Onofrio ed altri alla linea 56, già 47.

Sicchè l'itinerario della prima linea, per effetto dell'accettazione di questi emendamenti, deve subire una correzione.

Al numero 53 si deve dire come segue: Milazzo-Lipari-Santa Marina, con approdo

alternato a Malfa e Rinella e ritorno e con breve sosta a Canneto.

Insomma devono spostarsi le parole: e ritorno.

Poi alla linea 54 bisogna togliere la lettera o e mettere invece una lineetta; di guisa che si dirà: Messina-Lipari-Santa Marina-Rinella-Malfa-Panarea-Stromboli e ritorno, ecc.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Sant'Onofrio.

DI SANT'ONOFRIO. Io non posso che ringraziare il Governo di avere accettato i miei emendamenti.

PRESIDENTE. Allora il gruppo 54 viene modificato nel senso accennato dall'onorevole ministro, cioè spostando le parole: e ritorno, dopo la parola Rinella; mettendo una lineetta, invece di o, nella linea 54 tra le parole Rinella e Malfa; e poi mettendo la velocità di 13, invece che 12.

Metto a partito il gruppo 14 con queste modificazioni.

(È approvato).

Passiamo al gruppo 15.

Ne dò lettura.

Gruppo 15.º (*) — Linee dalla Sicilia per Tunisi e per le isole minori intorno alla Sicilia.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni	
						Unitario	Com-plessivo		
58	49	Palermo-Castellammare-Trapani-Marsala-Mazzara-Sciaccia-Pantelleria-Tunisi e ritorno	PC	settimanale	10	1	800	800	70.000
59	50	Palermo-Castellammare-Trapani - Favignana-Marsala -Mazzara-Porto Palo-Sciaccia-Pantelleria-Lampedusa - Linosa-Porto Empedocle e ritorno	PC	d.	12	3	800	2.400	200.000
60	51	Napoli-Trapani-Marsala-Tunisi e ritorno	PC	id.					
61	52	Trapani-Marsala-Pantelleria e ritorno.	PC	id.	10	1	320	320	40.000
62	53	Trapani-Marsala-Favignana - Levanzo - Marrettimo e ritorno	PC	bisettiman.	10	1	320	320	70.000
63	54	Porto Empedocle-Linosa-Lampedusa e ritorno.	PC	id.					
64	55	Palermo-Ustica e ritorno.	PC	id.	10	1	320	320	50.000
						7		4.160	430.000

(*) Questo gruppo con il 1º ed il 7º formano un sol gruppo agli effetti della aggiudicazione

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

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. L'onorevole D'Alì propone al n. 49, ora 58, l'aumento di velocità a 12 miglia e l'aumento del tonnello unitario a 1,000 tonnellate. Non si può accettare l'aumento della velocità, ma si accetta invece l'aumento del tonnello fino ad 800 tonnellate.

L'onorevole D'Alì propone al n. 50, ora 59, il prolungamento a Lampedusa e la fermata a Castellammare del Golfo, dopo Palermo. Si accetta questo itinerario e si eleva il tonnello ad 800 tonnellate.

L'onorevole Carnazza ed altri propongono al n. 50, ora 59, che si aggiunga, dopo Porto Empedocle, Lampedusa. Si accetta l'emendamento.

Finalmente l'onorevole Carnazza ed altri deputati propongono alla linea 51, ora 60, che dopo « Napoli » si aggiunga « Palermo ». Non è possibile accettare questo emendamento perchè l'approdo a Palermo porterebbe una forte deviazione con danno delle comunicazioni fra Napoli e Trapani.

L'onorevole D'Alì propone per la stessa linea che si elevi la portata unitaria a 1,000 tonnellate; egli poi alla linea 52, ora 61,

propone l'itinerario Trapani-Lampedusa-Linosa-Porto Empedocle e ritorno. Questo emendamento non si può accettare perchè si è già accettata la linea 59 per Lampedusa e Porto Empedocle.

L'onorevole Carnazza ed altri propongono per la linea 53 l'itinerario Trapani-Marsala-Favignana, ecc.; questo emendamento è accettato.

PRESIDENTE. È presente l'onorevole D'Alì.

(Il deputato D'Alì non è presente).

Vuol dire allora che per i suoi emendamenti accettati sta bene; per quello non accettato, si intende che egli vi abbia rinunciato.

Onorevole Carnazza mantiene il suo emendamento che non è stato accettato?

CARNAZZA. In considerazione che sono stati accettati altri due miei emendamenti ritiro il terzo.

PRESIDENTE. Allora pongo a partito il gruppo 15° con le modificazioni ed emendamenti accettati dall'onorevole ministro delle poste e telegrafi e dalla Commissione.

(È approvato).

Veniamo ora al gruppo 16. Ne dò lettura:

Gruppo 16.º — Linee per le Isole del Golfo di Napoli e Pontine.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni	
						Unitario	Com- plessivo		
65	56	Napoli scali della penisola sorrentina-Sorrento-Massa-Capri e ritorno	PC	giornaliera	12	1	500	500	15.000
66	57	Napoli-Capri e ritorno	PC	id.	12	1	500	500	15.000
67	58	Napoli-Procida-Ischia-Casamicciola-Forio e ritorno (1).	PC	547 viaggi all'anno (bigiornaliera dall'aprile al settembre)	12	2	300	600	15.000
68	59	Napoli-Procida-Ischia-Casamicciola - Forio-S. Stefano-Veutotene-Ponza e ritorno (1).	PC	3 volte la settimana	12	2	300	600	80.000
>	>	Prolungamento della linea ad Anzio . . .	—	52 volte all'anno					
69	>	Torregaveta-Procida-Ischia-Casamicciola e ritorno (2).	PC	3 volte al giorno	12	1	150	150	30.000
						7	2.350	155.000	

(1) Con obbligo di approdare al porto d'Ischia ed a Lacco Ameno nella stagione balneare.

(2) Con obbligo di approdare almeno in una corsa giornaliera a Porto d'Ischia, Lacco Ameno e Forio

A questo gruppo 16 sono proposti i seguenti emendamenti:

Ai nn. 58 e 59. Aggiungere gli scali di Porto d'Ischia e Lacco Ameno sopprimendo S. Stefano e stabilire la velocità di miglia 12 ed il tonnellaggio di 320.

Strigari.

Al n. 59 sostituire: Napoli, Procida, Ischia, Porto di Ischia, Casamicciola, Lacco Ameno, Forio, S. Stefano, Ventotene, Ponza e ritorno, bisettimanale.

Napoli, Procida, Ischia, S. Angelo, Forio, S. Stefano, Ventotene, Ponza e ritorno, settimanale.

Strigari.

N. 59. Dopo Ponza, aggiungere Anzio e sopprimere prolungamento della linea ad Anzio. Modificando in questo modo il n. 59:

Napoli-Procida-Ischia-Casamicciola-Forio Santo Stefano Ventotene-Ponza-Anzio e ritorno.

Cantarano.

Aggiungere:

N. 59 bis. Torregaveta, Procida, Porto di Ischia, Casamicciola, Lacco Ameno, Forio d'Ischia e ritorno.

Corsa Trigiornaliera. Percorrenza per viaggio 18.6. Per anno 20367. Velocità in miglia 12. Numero dei piroscafi 1. Tonnellaggio unitario 250. Complessivo 250.

Strigari.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Dichiaro che si concede l'approdo a Porto d'Ischia e a Lacco Ameno durante la stagione balneare, chiesto dall'onorevole Strigari; che si aumenta la portata dei piroscafi fino a 300 tonnellate; e che si accetta anche il secondo emendamento dall'onorevole Strigari.

PRESIDENTE. Dunque non si muta nulla nella linea; si muta soltanto nella nota.

STRIGARI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

STRIGARI. Ringrazio vivamente l'onorevole ministro e la Commissione per avere accettato in massima i miei emendamenti; però mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su due piccoli particolari che forse saranno sfuggiti alla sua oculatezza, e sono questi.

Fino ad ora, noi abbiamo sempre avuto a Porto d'Ischia una fermata con

tutte quante le corse anche per la linea Torre Gaveta-Procida-Ischia che non era sovvenzionata; il sopprimere ora questa fermata o il limitarla all'epoca estiva per una volta al giorno mi sembra che sia un peggiorare le condizioni di quella cittadinanza.

D'altra parte se la velocità antica era di otto miglia all'ora e la fermata poteva farsi senza inceppare il servizio, a fortiori, oggi che la velocità è accresciuta a 12 miglia, non può esservi inceppamento nel servizio; cosicchè la preghiera che io rivolgo all'onorevole ministro di determinare una fermata costante a Porto d'Ischia non importa nè aumento di spesa, nè aumento di velocità, nè aumento di piroscafi.

È unicamente una fermata richiesta per conservare lo *statu quo* e per rendere realmente utile a quelle popolazioni il novello esercizio della linea.

Veda, onorevole ministro: noi oggi abbiamo la fermata in tutte le corse. Che cosa diranno quelle popolazioni, se la vedranno tolta? Quale ragione vi è per mutare una condizione di cose, che è stata, dirò, pacificamente serbata per tanti anni, mentre i miglioramenti che voi apportate alla linea rendono possibile, con maggiore comodità, questa fermata? E non c'è nessuna ragione per toglierla: nè onere per lo Stato, nè turbamento della linea.

Ma dunque, mentre ora, con la velocità di otto miglia, la fermata poteva sempre seguire a Porto d'Ischia, senza inceppare la corsa; aumentata la velocità a dodici miglia, dovrà il piroscafo fermarsi nel punto estremo della linea, togliendo così a quelle popolazioni un vantaggio che già godevano?

Prego quindi il ministro di permettere che, sotto forma di semplice inciso, rimanga stabilita la fermata a Porto d'Ischia.

L'altra preghiera che gli rivolgo e che non importa nè oneri pel bilancio, nè spostamento di tracciato, nè aumento di piroscafi, implica una questione d'alta giustizia distributiva.

L'isola d'Ischia ha un lato orientale ed uno occidentale. Noi domandiamo che una soltanto delle corse settimanali, segnate nel numero 68, batta il lato orientale dell'isola d'Ischia, rimanendo le altre due corse settimanali pel lato occidentale.

Con la nostra domanda tendiamo a mettere in valore una contrada vastissima, che oggi non ha modo di esportare i suoi prodotti.

Questo si otterrebbe con la fermata a Sant'Angelo, una sola volta la settimana, nell'andata e nel ritorno.

Non si tratta di un emendamento che possa turbare l'economia della legge o che possa importare onere alcuno. E pertanto non accogliere questo emendamento significherebbe andare contro il desiderio vero delle popolazioni.

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

PRESIDENTE. Onorevole ministro, mi pare che gli emendamenti dell'onorevole Strigari siano stati accettati nella nota.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Ma l'onorevole Strigari ha fatto nuove domande.

Egli deve convenire che molto, moltissimo si è fatto per l'isola d'Ischia; e comprenderà la mia sorpresa nel sentire che egli proponga altri due emendamenti che non sono nemmeno compresi nello stampato.

Ora dichiaro che non posso assolutamente accettare il primo di questi emendamenti suppletivi di cui ha parlato; accetterò il secondo, nella nota: vale a dire, lo approdo a Sant'Angelo, una volta la settimana.

E quindi, restando fermi gli emendamenti di cui prima ho parlato, conformemente alla tabella, si tratterebbe di aggiungere qui, nella prima nota, dopo le parole: *stagione balneare*, le altre parole: *ed una volta alla settimana, a Sant'Angelo*.

STRIGARI. Ringrazio vivamente l'onorevole ministro. Sarei stato più lieto, se avesse accettato tutti e due gli emendamenti. (*Mormorii*).

PRESIDENTE. Dunque, resta approvato il numero 16, solo aggiungendo alla nota numero (1), dopo le parole: *stagione balneare*, le altre: *ed una volta alla settimana, a Sant'Angelo*.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cantarano.

CANTARANO. Io dissi ieri che non avrei ripreso la parola, se con la linea Cagliari-Gaeta-Napoli si fosse dato un approdo a Ponza, ma questo non potè essere accettato dal ministro ed io non insistetti in quella parte dello emendamento, riserbandomi di sostenere in altro modo gl'interessi dell'isola di Ponza quando sarebbe venuta in discussione questa linea 59 con la quale si danno 52 approdi annui ad Anzio.

Ora io ringrazio il Governo che ha tenuto presente le diverse insistenze fatte da me qui alla Camera per ottenere un terzo approdo settimanale a Ponza e sono anche grato pel miglioramento della velocità che è stato concesso. Ma non basta all'isola di Ponza la terza corsa per Napoli, poichè essa ha bisogno, per i suoi commerci, per i suoi traffici e per la mitezza dell'aria, che la farebbe stazione climatica ricercata, di essere più frequentemente e più stabilmente unita ad Anzio che l'avvicina alla capitale.

L'onorevole ministro, che rappresenta tanto autorevolmente uno dei collegi della provincia alla quale Ponza appartiene, e conosce di sicuro la importanza commerciale ed i bisogni della popolosa isola, non può non accogliere il mio emendamento, che cioè: la linea bisettimanale Napoli-Procida-Ischia-S. Stefano-Ventotene-Ponza faccia sempre scalo ad Anzio. Questa mia proposta è anche determinata dalla incertezza con la quale i 52 approdi annui ad Anzio sono proposti. Parrebbe che rimanesse in arbitrio dei concessionari di prolungare le corse ad Anzio quando loro piacesse. Ora l'onorevole ministro comprende che quando un servizio di trasporti non è a data fissa, ma saltuario non si determinano quelle correnti di traffici e di passeggeri sulle quali Ponza ha diritto di fare assegnamento. Il prolungamento ad Anzio di questa linea, dunque così come è scritto nella legge, costerà allo Stato ma non arrecherà quel beneficio che la popolazione di quell'isola, sinora troppo abbandonata si aspettava dal Governo.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Per quanto grande sia il mio affetto per la provincia di Caserta, non è possibile di aumentare le concessioni che già sono state fatte e che lo stesso onorevole Cantarano ha constatato, appunto perchè l'isola di Ponza è già stata tenuta nel debito conto, perchè l'abbiamo raccordata con Anzio 52 volte all'anno...

CANTARANO. L'aveva pure prima...

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Certamente io capisco che possa essere nei desideri dell'onorevole Cantarano, così diligente rappresentante di quelle popolazioni, ciò che egli domanda, ma d'altra parte si aumenterebbe la spesa di questa linea e debbo pregarlo quindi di non insistere.

PRESIDENTE. Onorevole Cantarano insiste ?

CANTARANO. Insisto almeno per uno schiarimento che domando all'onorevole ministro : la dizione 52 approdi all'anno dà facoltà al concessionario di farli nelle stagioni e giorni che crederà opportuni per i suoi interessi ? Se ciò fosse questi potrebbero non essere paralleli agli interessi di coloro che vorranno o dovranno servirsi della linea.

PRESIDENTE. Dica se insiste o no.

CANTARANO. Aspetto prima la risposta del ministro.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro l'ha già data.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Forse io non ho risposto al riguardo. L'onorevole Cantarano proporrebbe che si dicesse settimanale ; ma anche per altre linee si è usata questa formula e la

ragione è questa, perchè vi sono dei periodi dell'anno in cui certi viaggi possono diventare perfettamente inutili, ed allora è appunto nell'interesse delle popolazioni che, invece di stabilire l'approdo settimanale, si dica 26 o 52 viaggi. Dipende poi naturalmente dalle autorità che vigilano l'esecuzione dei contratti di regolare questi viaggi, in maniera che rispondano alle esigenze del traffico e delle popolazioni. Ecco perchè si è detto 52 volte l'anno.

CANTARANO. Intesi gli schiarimenti sopra l'incertezza della legge ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Allora pongo a partito anche questo gruppo 16.

(È approvato).

Do lettura del gruppo 17.°

Gruppo 17.°

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni	
						Unitario	Complessivo		
70	60	Ravenna-Fiume e ritorno	PC	settimanale	10	1	320	320	30.000
71	61	Ravenna-Trieste e ritorno	PC	id.	10	1	320	320	30.000
						2		640	60,000

Non essendovi emendamenti, pongo a partito il gruppo 17.°
(È approvato).

Ora passiamo all'allegato B bis. Ne do lettura.

Gruppo B bis — Linee di Concentramento.

Lettere distintive	ITINERARI DELLE LINEE	Periodicità	Minimo dei piroscalfi occorrenti	Assuntori che devono concorrere all'esercizio delle linee
A	A Genova-Savona-Vado-Finalmarina-Loano-Pietraligure-Albenga-Diano Marina-Alassio-Oneglia-Porto Maurizio-Taggia-S. Remo-Ventimiglia e ritorno	Almeno 52 viaggi all'anno	1	Quelli delle linee 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 23, 24, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 37, 38, 40, 44, 45, 46.
B	B Napoli-Torre Annunziata-Castellammare-Amalfi-Salerno-Pisciotta-Scario-Maratea-Praia-Scalea Diamante-Belvedere-Cetraro-Fuscaldo-Paioia-Amantea-S. Eufemia-Pizzo-S. Venere-Tropea-Nicotera-Gioia Tauro-Villa S. Giovanni-Reggio-Messina e ritorno.	Id.	2	Quelli delle linee 1, 2, 3, 10, 12, 13, 23, 24, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 40, 44, 45, 60.
C	C Palermo-Termini-Cefalù-Santo Stefano-S. Agata-Capo d'Orlando-Patti-Milazzo-Messina e ritorno.	Id.	1	Quelli delle linee 1, 2, 3, 4, 12, 13, 23, 24, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 40, 44, 45.
D	D Messina-Reggio-Siderno-Roccella-Ionica-Monasterace-Soverato-Catanzaro-M. Cotrone-Rossano-Trebisacce-Taranto-Gallipoli-Tricase-Otranto-Brindisi e ritorno (1)	Id.	2	Quelli delle linee 1, 2, 3, 12, 13, 16, 18, 19, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 45.
E	E Brindisi-Monopoli-Mola-Bari-Molfetta-Bisceglie-Trani-Barletta e ritorno (1).	Id.	1	Quelli delle linee 1, 2, 3, 16, 18, 19, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 39, 42, 43.
F	F Porto Empedocle-Palma-Licata-Terranova-Scoglitti-Mazzarelli-Pozzallo - Marzamemi-Siracusa-Augusta-Catania.	Id.	1	Quelli delle linee 1, 2, 3, 12, 13, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 40.

1 Il concessionario sarà tenuto a toccare i porti di Manfredonia, Vieste, Peschici, San Menaio, Rodi Ortona e Pescara (Castellammare Adriatico) sempre che vi sia carico da e per detti porti.

Sull'allegato B-bis sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Per la linea A:

Alla linea A sostituire come segue:

Genova-Savona-Finalmarina-Albenga-Alassio-Porto Maurizio-San Remo e ritorno. Celesia, Rebaudengo.

Aggiungere: l'approdo a Vado nella linea A.

Paniè, Albertini, Cuzzi, Borsarelli, Medici, Brizzolesi, Astengo, Farinet Francesco, Farinet Alfonso, Daneo, Colosimo, Teofilo Rossi, Falletti, Celesia, Rebaudengo.

Questi sono accettati.

È invece respinto l'emendamento Nuvoioni, Agnesi, con il quale si propone di *modificare il percorso della linea A così:* Genova-Savona-Oneglia-Portomaurizio-Sanremo-Nizza-Marsiglia e ritorno, perchè la linea, toccando porti esteri, perderebbe il carattere di linea di concentramento.

Alla linea B è accettato l'emendamento De Nava per aggiungere dopo Gioia Tauro, Villa San Giovanni; anche l'emendamento degli onorevoli Di Rudinì Antonio, Marinuzzi ed altri alla linea C per aggiungere dopo la linea C: « C-bis. Porto Empedocle-Palma-Licata-Terranova-Scoglitti-Pozzallo-Marzameni-Siracusa-Augusta-Catania-Riposto-Messina » è accettato.

Alla linea D l'emendamento dell'onorevole Lucifero Alfonso col quale si chiede di sostituire alla linea D: « Napoli-Torre Annunziata-Castellammare di Stabia-Salerno-Palermo-Messina, ecc. » è respinto, perchè la linea perderebbe il carattere di linea di concentramento.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucifero Alfonso.

LUCIFERO ALFONSO. Ieri, quando io citava alcuni dati di fatto, il ministro e il relatore mi fecero notare che ero caduto in errore. Ora io non avevo davanti a me che la deliberazione della Camera di commercio di Catanzaro che mi era servita per citare quella cifra.

Leggendo però il primo progetto presentato dall'onorevole ministro, n. 409, prima edizione, a pagina 66, ho trovato appunto che la linea della quale io mi occupavo, e che allora portava il n. 2 dell'intero gruppo, essendo riunita al n. 1 del primo gruppo stesso, ed aveva appunto i 12 battelli, o piroscafi, dei quali io dicevo, che

dovessero avere la velocità di 10 nodi all'ora.

Come vede l'onorevole ministro, io avrei potuto non seguire tutte le diverse edizioni che questo disegno di legge ha avuto da quando è stato presentato da lui fino a quest'oggi, ma io non ho campato assolutamente in aria quella mia affermazione, perchè i 12 piroscafi infatti esistevano per una linea doppia, sia pure, ma esistevano.

Questo ho voluto osservare anche per un senso di rispetto verso la Camera. Poichè reputo che un deputato quando cita fatti deve conoscerli, e non citare a vanvera leggermente.

E, venendo direttamente all'emendamento del quale adesso dobbiamo discorrere, io sono dolente di non poter unire la mia voce al coro dei ringraziamenti che da tutte le parti sono giunti al banco dei ministri e a quello della Commissione, tanto che essi debbono nuotare nella gratitudine dei colleghi.

Infatti i miei emendamenti, che riguardano una regione che è certamente una delle meno fortunate, per quel tale destino che ordinariamente incombe ai meno fortunati, non sono stati accolti. Io desideravo che la linea D, invece di far capo a Messina, potesse far capo a Napoli.

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Quale?

LUCIFERO ALFONSO. La linea per la quale ho presentato il mio emendamento: la linea D per la quale ho proposto che prima di Messina si dica: Napoli.

E la ragione di questa mia proposta è elementare. La Camera di commercio di Catanzaro l'ha già fatto conoscere del resto al ministro e alla Commissione.

Infatti la maggior parte dei nostri traffici di Calabria fanno capo a Napoli, a Castellammare e a Torre Annunziata. Ora costringere questi traffici a dover subire l'accordo con l'altra linea che passa per la linea Tirrena, non fa che rendere questa meno efficace: senza aiutare la linea Jonica si viene a danneggiare la linea Tirrena.

Io penso quindi che i desideri di quel commercio avrebbero potuto essere soddisfatti, come sono stati soddisfatti i desideri di tante altre regioni d'Italia.

Sono dolente che ministro e Commissione di questa necessità non si sieno persuasi. E che in quella regione persistano a ritenere che questi loro desideri non sieno stati soddisfatti, lo proverebbe anche quello

che proprio stamane un delegato della Camera di commercio di Catanzaro è venuto a dirmi.

Quindi anche dopo le ultime modificazioni credo che da questo disegno di legge il commercio calabrese non trarrà giovamento. Io mi faccio interprete di questa convinzione davanti alla Camera, e però ho presentato il mio emendamento, che non esporrò al voto, all'inane tentativo di un voto, ma che desidero resti come la manifestazione di un legittimo desiderio che sventuratamente non si vede appagato.

CHIMIRRI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli, onorevole relatore.

CHIMIRRI, *relatore*. Io debbo una risposta all'onorevole Luciferò. Egli ha qui ripetuto lamenti che non hanno ragione di essere e che hanno una sola giustificazione, quella che chi li fa non ha completa notizia delle modificazioni apportate al testo ministeriale, e una nozione chiara dei vantaggi del servizio di concentramento.

L'onorevole Luciferò ha tenuto a giustificare quello, che egli disse ieri, e non aveva bisogno di farlo. Le cifre, che ha citato oggi, le ho ricordate ieri: l'equivoco non sta nelle cifre, ma nelle conseguenze che se ne traggono. Se per servire 56 porti ci vogliono 12 piroscafi, per servirne 16 ne bastano 6.

Ciò che desiderava la Camera di commercio di Catanzaro, era di avere comunicazioni celeri coi porti del Tirreno e dell'Adriatico, e questo voto fu esaudito col nuovo itinerario della linea 3.

Essa poi non ha tenuto affatto conto del servizio di concentramento, nè come esso sia fatto. Il servizio è fatto così: si raccolgono le merci in tutti i porti e si fa capo ad un porto principale. Ecco come il servizio è congegnato: una linea comincia da Napoli, Torre Annunziata e Castellammare e mette capo a Messina: un'altra da Messina segue il versante Ionico ed Adriatico e va a Brindisi. I raccoglitori prendono le merci di rada in rada e le trasportano ai grandi porti dando la preferenza alle merci che vanno all'estero. Come si può immaginare una linea, servita da piccoli battelli, che, cominciando da Napoli, vada a Messina e poi da Messina segua il litorale jonico e adriatico fino a Brindisi? Sarebbe una passeggiata inutile, perchè quei battelli non potrebbero raccogliere le merci dell'uno e dell'altro versante. Le linee B e D s'incontrano a Messina ove faranno i reciproci

trasbordi e il corso delle merci seguirà la sua via.

Nè di questi trasbordi si debbono dolere i caricatori, perchè, pagato il prezzo della prima zona, la spesa di carico e scarico è sostenuta dagli assuntori. La continuità del servizio c'è, ma è continuità razionale; un diverso ordinamento come lo desiderava l'onorevole Luciferò, sarebbe in pratica inattuabile.

PRESIDENTE. L'onorevole Luciferò ha dichiarato che voleva soltanto che il suo emendamento rimanesse come memoria, quindi non vi ha insistito.

L'onorevole De Riseis ha proposto alla linea D un emendamento, che non è stato accettato nè dal Governo, nè dalla Commissione.

Ha facoltà di parlare.

DE RISEIS. Dopo che nella tornata di ieri il ministro e la Commissione accettarono gli emendamenti presentati da me e dai miei colleghi, e che furono votati dalla Camera, sento anche una volta il dovere di esprimerne la più viva riconoscenza; e comprendo che non dovrei insistere per l'accoglimento di questo ultimo emendamento alle lettere D e E dell'allegato B-bis.

Debbo però osservare che l'applicazione di questa legge, che auguro vedere integralmente attuata, durerà un ventennio; e noi non possiamo a cuor leggero rinunziare per così lungo tratto di tempo ai benefici che reca in questa parte così importante del suo contesto.

Poichè fu giustamente affermato, da molti oratori, che questa innovazione delle linee di concentramento, apportata ai nostri ordinamenti marittimi, è una delle parti più preziose e provvide della legge che discutiamo, ed è di immenso vantaggio alle rade e ai porti minori che non possono essere compresi nei servizi delle grandi linee di traffico dei principali porti del Regno e dell'estero.

Ora, onorevole ministro, ella non ignorerà che in quella parte centrale del versante adriatico che si stende oltre la penisola garganica e specialmente nelle provincie dell'Abruzzo, si va da qualche tempo manifestando un prodigioso e progressivo sviluppo di energie produttive, non solo nell'agricoltura, che dà sempre maggiori e pregiati prodotti alla esportazione, ma più specialmente nelle industrie estrattive e manifatturiere, che nelle vallate del Vomano, del Salino e del Pescara, e specialmente

in quest'ultima, vanno assumendo una importanza notevolissima e portano sempre più largo contributo alla prosperità di quella regione.

Ora, mentre andiamo lieti di questo incremento delle forze produttrici di quella parte del regno, non possiamo per un così lungo periodo di tempo rinunciare alla speranza che l'accresciuta produzione possa godere dei benefici di queste linee, che sono appunto così provvidamente destinate a concentrare sulle grandi linee del commercio nazionale e internazionale quelle produzioni dell'agricoltura e dell'industria che non possono profittare direttamente delle grandi comunicazioni.

Adunque, anche a nome dei miei colleghi, io non insisto nel mantenere questo emendamento, ma rivolgo una viva preghiera al ministro e alla Commissione. E la preghiera è questa: di aggiungere una nota nella quale si faccia obbligo al concessionario delle linee *D* e *E* dell'allegato *Bbis* di toccare i porti di Ortona e Pescara (Castellammare Adriatico) quando vi sia carico da e per i detti porti.

Confido che il ministro e la Commissione vorranno accogliere questa proposta, che fo anche in nome dei miei colleghi firmatari dell'emendamento, che ritiriamo.

Ci conforta la speranza che queste agevolazioni nei trasporti marittimi daranno nuovo e vigoroso impulso allo sviluppo della produzione agricola ed industriale di quella parte d'Abruzzo e alla espansione dei suoi commerci, perchè sia in grado di portare così sempre più largo contributo alla prosperità economica della patria. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. In conclusione, l'onorevole De Riseis converte il suo emendamento in una nota, tanto per la linea *D* quanto per la linea *E*...

DE RISEIS. ...con facoltà di protrarre la linea a Ortona, Pescara (Castellammare Adriatico) e viceversa.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Accetto, e accetto anche l'ultimo emendamento, quello degli onorevoli Zaccagnino e Leone pel quale ieri parlò l'onorevole Giusso, nel senso di aggiungere alla linea *E* una nota che dica: « i concessionari sono tenuti a toccare Vieste, Peschici, S. Menajo e Rodi, semprechè vi sia carico da e per detti porti ».

PRESIDENTE. Questa è la nota alla lettera *E* che sodisferebbe l'emendamento Zaccagnino e Leone, che è stato svolto dall'onorevole Giusso. Quanto all'altra nota ella, onorevole ministro, in quali termini l'accetta?

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Io non ho termini; ho sentito dire: « che si consenta ai concessionari la facoltà di toccare i porti di Ortona e Pescara (Castellammare Adriatico) » e in questa forma accetto.

PRESIDENTE. Ma, la lettera *E* diceva che prima di Brindisi si mettesse...

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Si potrebbero fondere i due emendamenti e dire: « Il concessionario sarà tenuto a toccare i porti di Pescara, Ortona, Vieste, Peschici, San Menajo, Rodi, Ortona, Pescara, sempre che vi sia carico da e per detti porti ».

Voci. Va bene così... Meglio! meglio.

PRESIDENTE. Allora ha facoltà di parlare l'onorevole Giusso.

GIUSSO. Io ringrazio l'onorevole ministro di aver avuto la cortesia di accettare l'ordine del giorno Zaccagnino e Leone, per il quale io mi ero iscritto a parlare; ma poichè egli si è mostrato così cortese, permetta che io dica ancora qualche parola. Dopo i due ultimi emendamenti accettati con quella riserva che l'onorevole ministro ha indicato, non resta pregiudicato su tutta la linea da Brindisi a Ortona che un solo porto, quello di Manfredonia. Io desidererei che vi si rimediasse, anche in considerazione del fatto che il porto di Manfredonia è il porto più importante della Capitanata. Basterebbe che si accettassero per esso le stesse condizioni da porsi al concessionario.

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

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Poichè l'onorevole Giusso si contenta che l'approdo si faccia solo quando c'è il carico o lo scarico, io non avrei difficoltà di accettare questo emendamento perchè queste linee servono appunto per raccogliere il carico...

GIUSSO. Precisamente; e ringrazio vivamente.

PRESIDENTE. Dunque il concessionario sarà tenuto a toccare i porti di Ortona, Pescara (Castellammare Adriatico) Vieste...

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Questi altri porti vengono dopo Barletta...

PRESIDENTE. Allora dopo Rodi...

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. ...Barletta, Manfredonia, Vieste, Peschici, S. Menajo, Rodi, Ortona, Pescara (Castellammare Adriatico).

PRESIDENTE. Sta bene.

Veniamo ora agli emendamenti sugli articoli e prima di tutto agli emendamenti all'articolo 1.

L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Vi sono emendamenti all'articolo 1. Quello dell'onorevole Di Sant'Onofrio ed altri: al comma 2, dopo le parole: « la lettera D » aggiungere: « ed il gruppo 14 ».

La Commissione ed il Governo non accettano questo emendamento per il quale si estenderebbe sin d'ora l'esercizio di Stato al gruppo 14.

L'onorevole Cassuto fa proposta di aggiungere al 2° comma la lettera E di cui all'emendamento proposto all'allegato B.

Il Governo e la Commissione non possono accettare neppure questo emendamento.

E non possono neppure accettare l'emendamento dell'onorevole Zaccagnino ed altri, di aggiungere al 3° comma, dopo le parole: « per disciplinare l'eventuale esercizio di Stato » della linea 17 del gruppo 3°.

Invece il Governo e la Commissione accettano l'emendamento dell'onorevole Di Sant'Onofrio ed altri: nel 3° comma, alla parola: « occorrendo » sostituire: « fra sei mesi dalla diserzione delle aste ».

Non vi sono altre osservazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Sant'Onofrio ha facoltà di parlare.

DI SANT'ONOFRIO. Dal momento che il mio emendamento è stato accettato non ho che da ringraziare il Governo.

PRESIDENTE. Ma ne è stato accettato uno, l'altro no.

DI SANT'ONOFRIO. Va bene.

PRESIDENTE. Allora metto a partito l'articolo primo, del quale do lettura come è proposto adesso nel testo nuovo concordato tra il Governo e la Commissione:

Art. 1.

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

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

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

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2 di cui do lettura, come è nel nuovo testo concordato:

Linee da esercitarsi dall'Azienda ferroviaria dello Stato.

Art. 2.

Sono esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, con le norme e disposizioni stabilite dalla legge 7 luglio 1907, n. 429, in quanto non sia altrimenti disposto dalla presente legge, le linee di navigazione:

tra Civitavecchia e Golfo Aranci, con prolungamento a Terranova e ritorno, giornaliera;

tra Golfo Aranci e Maddalena e ritorno, giornaliera;

tra Napoli e Palermo e ritorno, giornaliera;

tra Napoli, Messina, Reggio Calabria, Catania, Riposto, Siracusa e ritorno, bisettimanale.

I piroscafi adibiti alle linee esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato avranno per porto di armamento Palermo.

Il ministro del tesoro corrisponderà alla predetta amministrazione per le linee A, B, C e D dell'allegato B la sovvenzione annua di lire 2,700,000.

Le spese e gli introiti relativi al servizio di navigazione, formeranno capitoli speciali del bilancio ferroviario.

Alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei galleggianti ed al loro rinnovamento si provvede come pel materiale rotabile.

I materiali di scorta e di consumo sono forniti dal magazzino delle ferrovie dello Stato.

Il Ministero e la Commissione avrebbero accettato l'emendamento De Nava, cioè

che il quinto capoverso fosse così modificato: « tra Napoli, Messina, Reggio Calabria, Catania e ritorno, bisettimanale ».

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Durante una mia momentanea assenza dall'Aula fu modificato l'itinerario della linea D dell'allegato B, ossia anzichè Napoli-Messina-Catania, la linea è diventata Napoli-Messina-Reggio-Riposto-Catania-Siracusa e ritorno, mettendosi la velocità di 18 miglia ed un piroscalo per esercitarla. Ora in queste condizioni non è possibile materialmente esercitare tale linea. Per esercitarla con velocità di 18 miglia, bisettimanalmente, e con tutti quegli approdi, anzichè un solo piroscalo, ne occorrerebbero praticamente tre, e quindi astraendo da altre spese minori, occorrerebbe una maggior spesa di 360 mila lire all'anno, maggiore spesa che il mio collega del tesoro dichiara di non essere in grado di consentire.

D'altra parte bisogna riflettere che, così ridotta, la linea ha più che altro interesse per le merci anzichè per i viaggiatori, e pertanto appare ingiustificata la velocità di 18 miglia all'ora.

La Camera dovrà anche tener presente che in quanto questa linea abbia da sopprimere ad un servizio di merci, le località tra Siracusa, Catania, Riposto, Reggio, Messina sono servite dalla linea n. 1, tra Catania, Riposto, Messina dalla linea n. 2, tra Catania, Riposto, Reggio, Napoli dalla linea n. 3, tra Siracusa, Catania, Riposto, Reggio, Messina, Napoli dalle linee 12 e 13, tra Catania, Messina e tra Catania, Messina, Napoli anche dalla linea n. 33.

La disposizione transitoria, che io propongo, è necessaria perchè altrimenti coi mezzi che la Camera ha posto a disposizione dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, non sarebbe possibile fare il servizio. Ora, siccome votata la legge, dovere dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato è quello di acquistare immediatamente i piroscali per essere in grado di assumere il servizio alla scadenza delle convenzioni, così bisogna che essa possa praticamente assumere ed adempiere questo servizio.

PRESIDENTE. È un'aggiunta all'articolo 2 che ella propone?

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Sì, e dovrebbe essere inserita dopo il

comma « tra Napoli, Messina, Reggio Calabria, Catania, Riposto, Siracusa e ritorno, bisettimanale ».

Credo opportuno aggiungere che nella stessa relazione generale della Commissione reale si proponeva la soppressione della linea settimanale celere Napoli-Messina-Reggio e che l'opportunità di questa linea è diminuita, perchè ora vi sono due coppie di treni diretti ferroviari fra Napoli e Messina e la velocità di corsa verrà notevolmente migliorata appena siano terminati i lavori di restauro di parecchie gallerie e verranno rinforzati i ponti di ferro.

Ora, data questa condizione di cose, credo che la Camera troverà giustificato l'emendamento da me proposto.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Pantano; ne ha facoltà.

PANTANO. Mi sorprende che in una questione di così alta importanza, dopo la lunga discussione avvenuta in seno alla Commissione ed al Parlamento, proprio all'ultim'ora, dopo che già fu votato l'articolo, il ministro dei lavori pubblici venga a proporre un emendamento che viene a modificare completamente e capovolgere la parte della legge già votata.

Non è ammesso questo, me lo permetta il ministro, perchè il Governo è un ente collettivo, e non sono consentite divagazioni da un ministro all'altro in questioni di tal genere che importano tanto alle popolazioni. Perchè, dopo che nella giornata di ieri quelle linee sono state votate, quelle popolazioni le hanno acquisite.

Sia concesso a me di dire questo: il ministro dei lavori pubblici si è riferito alle conclusioni della Commissione Reale, la quale aveva esclusa questa linea nel concetto che il servizio ferroviario potesse supplire alla deficienza del servizio marittimo.

Ma se la Commissione parlamentare avesse seguito in tutto e per tutto la Commissione Reale, l'argomento addotto dal ministro sarebbe stato forte; ma purtroppo il Governo da un lato e la Commissione dall'altro hanno modificate o sopprresse una quantità di cose che aveva proposte la Commissione Reale, e si sono messi sopra un'altra via che implica alla sua volta altre necessarie modificazioni.

Non dimenticate ciò che era essenziale nel programma della Commissione Reale sui servizi marittimi, cioè la riforma che doveva provvedere non solo alle sovvenzioni marittime, bensì a tutta la marina

mercantile, a tutto il problema del credito navale, dell'emigrazione, ecc. Il disegno di legge presentato dal collega Baccelli, per rispondere a necessità urgenti e improrogabili, rimandava a sei mesi la presentazione di quelle disposizioni integrali di capitale importanza per lo sviluppo di tutta la marina mercantile. E quando voi da una parte falciate queste risorse, per cui la marina libera poteva anche supplire alla marina sovvenzionata ed alla marina di Stato in tutte le nostre coste, e quando contemporaneamente contentate una quantità di località alle quali, secondo lo studio della Commissione Reale, non erano strettamente necessari i provvedimenti ora adottati, non venite all'ultima ora a dirci che, perchè non vi siete messi d'accordo col ministro del tesoro, perchè c'è uno spostamento di 300 o 400 mila lire all'anno nelle previsioni, voi dovete falciare a tutta la parte orientale dell'Isola un provvedimento di Stato che è della massima importanza per lo sviluppo della sua vita economica.

Voi ci dite che, fino a quando non sarà dimostrato lo sviluppo di quel traffico, le ferrovie dello Stato possono subordinatamente sopperire con un servizio settimanale a 15 nodi.

Ora io dico: come e in qual maniera potete fare questa constatazione? Il servizio marittimo come si sviluppa? Si sviluppa a misura dei mezzi che voi gli date. Chi sarà il giudice della misura e del tempo?

Il traffico di quella costa è già importantissimo e non ha bisogno di ulteriori constatazioni; ed io sono sicuro che, non appena avrete istituito questa linea con un vapore a 15 nodi, sarete costretti a constatarne la insufficienza e a provvedere. Io avrei capito che il ministro dei lavori pubblici fosse venuto a sostenere questo concetto e dire: 18 nodi sono troppi per l'indole di quel traffico, diminuiamoli, ma non potete dire: riduciamo questa linea da bisettimanale a settimanale, soltanto perchè non abbiamo fatto in regola le previsioni, e questo, dopo una votazione solenne, dopo gli affidamenti dati alle popolazioni, dopo aver soddisfatto, con larghezza che non intendo di rimproverare, a tutti i bisogni di ogni parte d'Italia. Nè giova il dire che la parte orientale dell'isola è servita dalle ferrovie, poichè ciò starebbe se l'onorevole ministro dei lavori pubblici prendesse impegno con me di spendere tutti i milioni che occorrono per quelle linee, per renderle di

potenzialità uguali a quelle tra Roma ed il Settentrione, mentre invece noi abbiamo un servizio sotto ogni riguardo impari; per modo che il transito terrestre non potrà mai supplire completamente al transito marittimo. Dico quindi che la deliberazione del Ministero potrà passare alla Camera, ma che suona offesa per quelle popolazioni, menoma la dignità ed il prestigio del Parlamento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Felice.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Dopo le parole calde sentite del collega Pantano non avrei nulla da aggiungere. Debbo solo osservare che la constatazione che vuol fare il ministro dei lavori pubblici, per sostituire una linea settimanale a quella che la legge ha già stabilito, può farsi fin da ora.

Se l'onorevole ministro vuol mantenere la linea così come è stata consacrata nella legge, poichè questa parte è stata già votata ieri e le popolazioni siciliane e specialmente quelle della parte orientale ritengono ciò come un diritto acquisito, l'onorevole ministro deve esaminare oggi quelle statistiche che egli invece vorrebbe esaminare dopo.

Infatti, sebbene egli sia venuto qui all'improvviso, pure riportandosi alle cifre, che furono esposte nella discussione generale della legge, egli dovrà ben ricordare che, mentre la parte occidentale dell'Isola, che è servita da una linea quotidiana, non ha che una esportazione di 800 mila tonnellate all'anno, la parte orientale ha un movimento di importazione ed esportazione che supera di molto il milione.

Ora, se noi dobbiamo prendere a base della giustizia che si deve rendere all'Isola, che è stata lunga pezza dimenticata, il movimento di esportazione ed importazione, onorevole ministro dei lavori pubblici, ella non ha bisogno di attendere ancora.

Le statistiche sono là che parlano e parlano molto eloquentemente. Se poi ella vuole considerare l'importanza delle due parti dell'Isola, servite l'una quotidianamente, l'altra bisettimanalmente, e che ella ora vorrebbe fosse servita soltanto settimanalmente, io le faccio osservare che, anche per importanza numerica di popolazione, la parte orientale della Sicilia è non meno importante della parte occidentale, che è servita quotidianamente.

Da qualunque punto di vista adunque si consideri la questione, è necessario che

la legge sia eseguita come è già stata votata. L'articolo della legge è già entrato nella coscienza non solo della Camera, ma del Paese, e quell'articolo deve essere rispettato.

Nè venga l'onorevole ministro dei lavori pubblici, come bene osservava l'onorevole Pantano, a dire che noi possiamo essere serviti dalla linea ferroviaria in concorrenza con la linea marittima, giacchè i nostri prodotti richiedono essenzialmente la linea marittima. Le linee marittime sono quelle che possono consentire uno sviluppo di commercio pei nostri prodotti specialmente agricoli, giacchè i prezzi poco remunerativi dei nostri prodotti non possono tollerare la spesa di un trasporto per ferrovia. Essi hanno bisogno di una linea di navigazione. Ed io di questo mi debbo dolere: che quello che oggi si fa, domani si pensi a non osservare. Ed ancora di più mi debbo dolere che il Governo, nell'esame di queste questioni gravissime, non interroghi soprattutto il ministro di agricoltura, il quale potrebbe dire come questi servizi marittimi siano assolutamente necessari allo sviluppo dei nostri traffici. Ed è strano che, mentre noi andiamo creando nuove sorgenti di produzione e di ricchezza, e pensiamo a rendere più alte ed elevate le condizioni del Mezzogiorno, voi con un provvedimento di quella fatta, lo schiacciate di un tratto!

Io quindi altamente protesto. La Camera non potrà offendere sè stessa accettando quell'emendamento, ed io credo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici se in esso insisterà, darà luogo a gravi agitazioni. (*Mormorio — Rumori*).

No, la Camera non mormori, perchè domani non abbia a dire che si è ingannata. Le popolazioni della Sicilia, da lunga pezza si sono sentite trascurate. Adesso vedevano che qualcuno dei bisogni più urgenti aveva discreta soddisfazione. Ora vedono che questi bisogni ad uno ad uno rimangono insoddisfatti. Ed allora permettetemi di dire che voi commettete un errore, se mormorate quando io affermo che questo provvedimento potrebbe essere cagione di gravi agitazioni. (*Interruzioni*).

Io lo dico nell'interesse della pace, della tranquillità e soprattutto dello sviluppo economico e morale della nostra Isola.

Onorevole ministro, ci pensi! Forse 300 mila lire potranno essere un aggravio per il bilancio dello Stato. Forse ella già coi

suggerimenti datile dall'onorevole Pantano potrebbe diminuire la cifra del passivo, ma intanto ella non diminuirà con la nuova proposta il sentimento che ora è grandissimo presso le nostre popolazioni, che il Parlamento voglia occuparsi della soddisfazione dei loro bisogni?

PRESIDENTE. Ora spetta di parlare all'onorevole Arigò. Io volevo però osservare, soltanto per ragioni di equità, che l'articolo 1 è stato approvato assieme con l'allegato B; ma naturalmente siamo sempre in discussione della legge.

PANTANO. Votato il primo articolo, non si può andare indietro.

PRESIDENTE. Vuol dire che lei voterà contro. Farà quello che vuole; ma il ministro ha il diritto di presentare degli emendamenti.

Onorevole Arigò, ha facoltà di parlare.

ARIGO'. Signor Presidente, io non metto affatto in dubbio che l'onorevole ministro abbia il diritto di presentare degli emendamenti; mi si consenta soltanto di dire che questo emendamento reca a me, come a molti altri colleghi, una dolorosissima sorpresa. Io apprendo ora che la Camera, per un emendamento presentato dal ministro, verrebbe ad annullare un voto precedentemente dato. Noi abbiamo votato l'allegato B con l'istituzione della linea bisettimanale; oggi l'onorevole ministro viene a dirci che la linea non può essere bisettimanale, ma deve essere settimanale. Tutto questo è semplicemente sorprendente.

L'onorevole ministro si arresta davanti ad una difficoltà di 200, o 300 mila lire, o di 400 mila lire al massimo. Ma io domando: la Camera che ha votato non ha forse pensato che a quel servizio era necessario sopperire con mezzi anche rilevanti? Quando l'onorevole ministro delle poste ha accolto l'approdo a Reggio, a Riposto, a Siracusa, non sapeva forse che di una linea celere per viaggiatori si faceva una linea mercantile? Non sapeva forse che per approdare in tutti questi porti era necessario perdere del tempo? Non sapeva egli forse che il vapore non era certamente un treno diretto e che, se per la sua velocità si poteva paragonare ad un treno diretto, entrando in un porto non ci si poteva fermare tanto tempo quanto un treno si ferma in una stazione? Evidentemente doveva fare il servizio dei viaggiatori e il servizio delle merci.

Ma io dico ancora di più: Il Governo, il

quale assisteva alla votazione della Camera e l'accettava, doveva fin d'allora preoccuparsi dei mezzi necessari per esaudire i voti delle popolazioni, perchè fin da allora prendeva impegno di sopprimerli con i mezzi necessari all'attuazione di questo voto, che accettava.

Mi si consenta ancora di dire un'altra cosa semplicissima, naturalmente senza la vivacità adoperata dai miei predecessori, ma con tutta la deferenza. Questo fatto è semplicemente sorprendente e non può essere accettato da noi. Ed io spero che qualcuno domanderà la votazione nominale, perchè vi sia la constatazione che noi abbiamo votato contro l'emendamento.

Sullo stesso articolo poi io mi preparo a vedere tolto un altro velo e forse anche a qualche altra sorpresa. Io avevo chiesto di parlare precisamente con questo scopo, perchè non sapevo dell'emendamento che avrebbe presentato l'onorevole ministro. Io avevo chiesto di parlare per pregare il Governo di correggere la tabella in quella finca in cui è designato un solo piroscavo per questo servizio; perchè io già capivo, e lo capivano molti altri ed avrebbe dovuto capirlo prima di me l'onorevole ministro delle poste, che un solo piroscavo non poteva bastare a quel servizio.

Ma c'è un'altra sorpresa a cui bisogna prepararci. L'articolo 2 dice che i piroscavi adibiti...

Voci. Non è ora di parlare di ciò.

ARIGO'. Allora mi fermo a questa parte. Vuol dire che io spero che i miei colleghi e quelli soprattutto della Sicilia i quali hanno concordato con me gli emendamenti, saranno solidali nel votar contro una proposta che lede non solo gli interessi, ma anche l'amor proprio di noi siciliani.

PRESIDENTE. Spetterebbe di parlare all'onorevole Orioles, ma io, per l'ordine della discussione, comincierei a sottoporre alla Camera anche gli altri emendamenti: così la discussione procederebbe più spedita e poi si voterebbe.

Qui abbiamo per primo l'emendamento dell'onorevole De Nava, che è stato accettato; è stato respinto invece l'emendamento dell'onorevole Di Stefano... (*Interruzioni*).

Diceva che bisognerebbe cominciare a togliere di mezzo le questioni contemplate dai primi emendamenti che sono stati proposti: risolveremo dopo la questione ora presentata dal ministro dei lavori pubblici,

perchè si tratta di un'aggiunta all'articolo.

Consideriamo prima l'articolo come è.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare per dare una immediata risposta agli argomenti testè svolti...

PRESIDENTE. Ma allora è meglio che lasci parlare anche l'onorevole Orioles sullo stesso argomento.

Onorevole Orioles, ha facoltà di parlare.

ORIOLES. Prima di manifestare il mio sentimento di meraviglia, come hanno fatto altri miei colleghi, desidererei rivolgere una viva preghiera tanto all'onorevole ministro del tesoro quanto all'onorevole presidente del Consiglio affinchè ci vengano in aiuto in questa questione...

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ho esaminato anch'io la questione e la proposta è stata fatta dall'onorevole Bertolini d'accordo con me; quindi ella predica inutilmente a me; predichi piuttosto alla Camera.

ORIOLES. ... e recedano da una proposta che non trovo ragionevole per tutte le ragioni che hanno dette i miei colleghi e per quelle che avrò l'onore anch'io di sottomettere loro.

Si tratta solamente di un onere per ottenere questa linea...

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Di un onere di otto milioni e più di capitale.

ORIOLES. Ma, illustre presidente del Consiglio, lasciamo da parte il capitale e guardiamo piuttosto all'onere annuale che è un fatto più positivo.

Quando questa benedetta Isola (lo noti l'onorevole presidente del Consiglio) si trova nella dolorosa condizione di non aver strade interne per portare dai luoghi di produzione agli sbocchi di consumo i suoi prodotti, quando le si è fatto sapere che con nuovi disegni di legge si sarebbe venuti in suo aiuto per non lasciarla nella condizione deplorevolissima nella quale si trova (poichè alcune sue regioni interne possono essere equiparate a quelle delle nostre colonie africane), perchè questa linea, la quale deve venire ad aiutare lo svolgimento commerciale ed industriale suo, deve essere modificata ed anche, debbo aggiungere, con una certa incoerenza?

E dico con una certa incoerenza perchè ho letto nella relazione della Commissione che questa doveva essere una linea di rac-

cordamento con le ferrovie, ed è certo una incoerenza quella di farla approdare a Reggio sul continente e farla poi ritornare in Sicilia per ottenere questo raccordo.

Avrei creduto che l'onorevole ministro, una volta presentata la sua proposta, avesse posto mente alla spesa; ed era intuitivo, direi quasi, che un solo piroscalo non potesse bastare. Ciò che noi diciamo oggi era stato immediatamente segnalato dalle nostre Camere di commercio, e noi credevamo logicamente che chi voleva il fine volesse anche i mezzi e che quando il ministro aveva accettato le modificazioni proposte, avesse anche accettata la relativa spesa.

Ma se così è stata istituita la linea, io che rappresento Messina dovrei dire (benchè mi ripugni la parola perchè io parlo nell'interesse collettivo della Sicilia) dire che la conseguenza logica non è quella della proposta nuova del ministro, bensì sarebbe quella di ritornare alla proposta primitiva del Ministero.

Ma io non potrei sostenere questo, perchè lederei altri interessi siciliani; e quindi devo insistere nello stesso ordine di idee dei miei colleghi, e dire: il ministro del tesoro ceda 300 mila lire all'anno a questa isola che veramente non è stata mai considerata come aveva diritto d'essere considerata. E la mia preghiera al ministro del tesoro (preghiera che è rivolta anche al presidente del Consiglio) presuppone che non fallirebbe l'Italia col dare 300 mila lire all'anno alla Sicilia.

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

PRESIDENTE. Parli.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Devo dare una risposta alla domanda fattami dagli onorevoli Pantano e De Felice, i quali mi chiesero di recedere dal proposito manifestato con la presentazione dell'emendamento.

Da quell'emendamento non posso assolutamente recedere; e prego l'uno e l'altro di considerare freddamente i termini della questione.

Una linea di navigazione la quale abbia da toccare tutti i porti che sono indicati alla lettera d dell'allegato B, non è una linea che faccia servizio soltanto per passeggeri; ma è una linea destinata a fare, soprattutto, un servizio di merci, ed è quindi assurdo che sia una linea con una velocità di 18 miglia. Abbiamo i colleghi la bontà di

riflettere che l'attuale linea fra Napoli e Palermo, la quale è considerata una linea delle più veloci, non ha che una velocità di 15 miglia; ed abbiano anche la bontà di considerare che un piroscalo il quale abbia una velocità di 18 miglia, è un piroscalo che può portare molti viaggiatori, ma pochissime merci. Sicchè noi veniamo a dare a questa linea tutte le condizioni per non essere in grado di fare il servizio di merci e le condizioni per essere in grado, invece, di fare il servizio di passeggeri.

L'onorevole Pantano dice: sì, è vero che la Commissione centrale aveva proposto non di fare una linea settimanale, anzichè bisettimanale; ma di venire alla soppressione di questa linea, giudicandola una assoluta inutilità.

PANTANO. No!...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Questo risulta dal testo delle proposte fatte dalla Commissione.

Ma egli ci viene a dire: la Commissione faceva tutto questo, supponendo che voi aveste approvato i provvedimenti sulla emigrazione, sul credito navale e quelle altre riforme che avrebbero portato (secondo lui, ma io non credo) alla immediata costituzione di linee libere di navigazione, che avrebbero fatto questo servizio.

No, onorevole Pantano: non avrebbero potuto in nessun modo portare alla costituzione di tale linea libera di navigazione, per quanto credito navale ella avesse sviluppato e per quanta emigrazione avesse disciplinato, perchè si tratta di una linea enormemente passiva: perchè si troverà in concorrenza con tutte le comodità e le agevolezze del trasporto ferroviario, specialmente ora che, attraversandosi lo Stretto di Messina coi *ferry-boats*, si è provveduto anche al regolare trasporto delle merci.

D'altra parte, ho già fatto presente all'onorevole De Felice, che accusa me di non avere studiato l'argomento (ma io credo che questa accusa, se volessi non essere cortese con lui, la dovrei rivolgere a lui), che fra le linee che sono state votate dalla Camera nei vari gruppi, ci sono ben cinque linee che servono gli stessi approdi.

Ora, in aggiunta a queste linee, che hanno carattere di linee per trasporto di merci, vogliamo aggiungere un'altra linea con prevalente carattere di trasporto di merci, ma con velocità di diciotto miglia all'ora?

Questa è cosa che nessun paese del mondo, per quanto ricco, si è mai permessa.

Si dice che 300 o 350 mila lire all'anno sono poca cosa. Ma, quando io volgo gli occhi intorno, nella Camera, vedo parecchi colleghi i quali vengono giornalmente a domandar soccorsi per certi villaggi che vanno dirupando dall'Appennino, le cui pendici, pei diboscamenti, si stanno sfaldando; vedo molti colleghi che si preoccupano perchè molte strade delle loro provincie sono diventate addirittura impraticabili; e conosco la loro ansietà perchè una quantità di bisogni indilazionabili delle popolazioni non hanno pronta soddisfazione...

DE FELICE-GIUFFRIDA. Questo lo vedremo quando discuteremo del Benadir.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. ...e siccome io non conosco alcuno di voi il quale sia disposto a votare nuove imposte, evidentemente per soddisfare a questi bisogni, veramente indilazionabili per l'economia nazionale, io affermo che bisogna essere severi nel non fare delle spese assolutamente di lusso. (*Commenti*).

Non è la rettorica che possa giustificarle: è inutile venire qui a dichiarare che non si vogliono tenere in giusto conto i bisogni dell'Isola. (*Interruzioni*).

Ed ella, onorevole De Felice, faccia opera di pacificazione nel dimostrare invece che, rispetto alle linee di navigazione, sono ampiamente soddisfatti tutti i bisogni dell'Isola...

DE FELICE-GIUFFRIDA. Con la linea che ha accennato?

PRESIDENTE. Onorevole De Felice, non interrompa.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Del resto il Ministero non ha fatto che una proposta di carattere transitorio e cioè: fino a tanto che le condizioni del traffico non giustifichino l'impiego anche di due o tre piroscafi, fino a quel giorno il servizio sia settimanale: il giorno in cui le condizioni del traffico lo renderanno necessario, sarà dovere nostro o dei nostri successori di domandare alla Camera i mezzi necessari per aumentare 2 o 3 piroscafi e così metterci in condizione di fare un servizio bisettimanale sulla linea; perchè qui non si scappa: o si stabilisce l'aumento dei piroscafi con tutte le spese relative, od altrimenti il servizio della linea nelle condizioni votate non si può assolutamente fare.

Ora io non intendo assumere alcuna responsabilità nella istituzione di un servizio, da parte delle ferrovie dello Stato, per questa linea di navigazione, il quale con-

duca alle delusioni a cui siamo arrivati, per altra parte del problema dei trasporti.

Io ho dichiarato alla Camera come stanno le cose: alla Camera spetta di decidere.

CARNAZZA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa?

CARNAZZA. Sulla proposta del Governo.

PRESIDENTE. Parli pure.

CARNAZZA. Ho domandato di parlare perchè una gran parte delle osservazioni fatte ora dall'onorevole ministro furono da me sollevate, pur facendo opera antipatica, quando si discusse degli emendamenti a questa linea di navigazione.

Nel concetto del Ministero che presentò questo disegno di legge c'era di voler riunire con una linea di navigazione celere tanto la Sicilia orientale quanto quella occidentale e si diceva che si voleva rendere questo servizio di Stato, appunto perchè le comunicazioni non avessero mai a mancare, nemmeno in caso di sciopero: era dunque una linea per passeggeri che s'intendeva fare e ad essa si provvedeva colla spesa che era stata indicata. Io riconosco perfettamente tutta l'importanza delle considerazioni finanziarie fatte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici; ma queste stesse considerazioni, se non è andato perduto tutto ciò che si è detto in riguardo alle ragioni che consigliavano il servizio di Stato, queste stesse ragioni devono consigliare di ridurre la linea come era stata proposta dal Ministero nel momento in cui il disegno di legge veniva presentato alla Camera.

Se si trattava di assicurare un servizio rapido e sicuro fra il Continente e l'Isola; se questo servizio si doveva dare tanto alla parte occidentale quanto alla parte orientale dell'Isola; se le condizioni finanziarie a cui l'onorevole ministro ha fatto cenno devono avere un gran peso, noi c'è che una sola via: ritornare all'antico disegno di legge. (*No, no!*) Altrimenti non dobbiamo discutere di quella parte che già è stata approvata. (*Interruzioni*).

Non si può più votare nemmeno l'emendamento. (*Interruzioni*).

Una voce. Questa è un'aggiunta.

CARNAZZA. Da questo dilemma non si esce: o l'articolo 1 è stato votato, ed allora non è possibile proporre un emendamento all'articolo stesso; o non è stato votato, ed allora io insisto perchè si ritorni alla prima dizione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Procediamo regolar-

mente: l'aggiunta si riferisce al quinto comma. All'articolo 2 c'è un emendamento dell'onorevole De Nava che...

CARNAZZA. Onorevole Presidente, ella non ha compreso la questione.

PRESIDENTE. Ho compreso perfettamente; ma l'onorevole ministro ha proposto un'aggiunta al capoverso quinto.

L'articolo 1° ha approvato l'elenco, come sta, ed io non ho niente da dire. Ma l'articolo 2 indica le linee assunte dall'esercizio di Stato.

L'aggiunta proposta sarà accettata o respinta, ma non può non essere oggetto dell'esame e del voto della Camera.

Intanto io comincio a mettere ai voti i commi che non danno luogo a discussione.

L'emendamento dell'onorevole De Nava è accettato.

Non è accettato invece quello dell'onorevole Di Stefano che è al comma sesto e che viene dopo. Quindi riserveremo la parola all'onorevole Di Stefano dopo che sarà risolta la questione in corso.

DI STEFANO. Benissimo!

PRESIDENTE. Al comma quinto abbiamo un emendamento dell'onorevole Carnazza, che ha proposto si aggiunga *Siracusa*, e questo è stato accettato.

Abbiamo invece l'emendamento dell'onorevole De Felice, sul quale credo che egli non insisterà, perchè si è fatta la questione adesso.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Certo, se non si accorda quello che si è chiesto, immaginiamoci se si accorda di fare giornaliera questa linea.

Anzi devo esprimere la mia meraviglia in quanto che questa mattina l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi mi aveva fatto sperare, in un momento di lirismo ministeriale (*Si ride*), che la linea sarebbe arrivata anche fino a Malta.

Adesso per noi è una grande delusione questa, e quindi io non insisto sicuramente perchè sarebbe inutile. Soltanto fo domanda di appello nominale.

PRESIDENTE. La dovrei far votare prima, se ella insistesse, perchè ella propone *giornaliera*, mentre, interpretando il suo discorso, mi pare che si contenti anche di averla settimanale.

La prima parte dell'articolo dunque, cioè il primo comma, si intende approvata. Sull'aggiunta proposta dall'onorevole ministro si è chiesta la votazione nominale.

PANTANO. Domando di parlare per una pregiudiziale.

PRESIDENTE. L'aggiunta proposta è la seguente:

« Fino a che lo sviluppo del traffico non giustifichi... »

DE FELICE-GIUFFRIDA. Ma se è il doppio di quello delle altre linee lo sviluppo del traffico! Questo io voleva dire.

PRESIDENTE. Mi lasci finire.

« Fino a che lo sviluppo del traffico non giustifichi la convenienza di adibire a questa ultima linea più di un piroscalo, l'amministrazione delle ferrovie di Stato è autorizzata a farne il servizio settimanale con la velocità di quindici miglia ».

L'onorevole Pantano ha facoltà di parlare per una pregiudiziale.

PANTANO. Sollevo, onorevole presidente, la pregiudiziale e la sollevo proprio a lei, perchè vi sono delle questioni formali che diventano sostanziali per il Parlamento.

Le consuetudini parlamentari ed il nostro regolamento non mi danno il diritto di controreplicare all'onorevole Bertolini per dimostrargli come egli non si apponga al vero nel criticare le mie osservazioni. Soltanto devo rilevare questo fatto strano: da due giorni si discute in questa Aula, presenta anche il ministro dei lavori pubblici, di tutta questa complessa materia e si mettono, attraverso le linee già proposte, nuovi e numerosi approdi, e si votano delle linee di una importanza estrema internazionale, che la Commissione Reale non propose, e che porteranno, per consenso di tutti, nuovi aggravii finanziari. Quando saranno fatte le aste, vi troverete ad avere già votate linee molto problematiche commercialmente di fronte a quel che non sia il commercio accertato della zona orientale dell'Isola. Ebbene, mentre sono passate nel grande calderone delle novità, che importeranno milioni e milioni ancora allo Stato, linee ipotetiche e di povero sviluppo, si viene a mettere in contestazione lo sviluppo economico di una linea perfettamente conosciuta nella sua crescita economica. Ma, a parte tutto questo, onorevole presidente, più di una volta mi è occorso, nella lunga carriera passata in questa Camera, di non poter sollevare la menoma obiezione dopo che un articolo era stato votato. È bene intenderci, perchè se dobbiamo noi creare un precedente parlamentare, io avrei il diritto di invocarlo forse durante questa stessa

legge. Noi abbiamo discusso e votato l'articolo 1 con l'allegato B, e tutto ciò importa la linea bisettimanale Napoli-Messina-Reggio-Riposto-Catania-Siracusa. E questo presente il ministro dei lavori pubblici: egli non sollevò (e poteva farlo in tempo) l'obbiezione sollevata oggi.

Non conosceva egli, e tutto ad un tratto ha avuto uno sprazzo di luce per conoscerle, le condizioni economiche dell'Isola, che ieri sconosceva ed oggi conosce nella sua sapienza? Ebbene, si ha il diritto di venire in linea incidentale a falcidiare la prima disposizione? Poichè è inutile dire: è una riserva, limitandosi cioè l'esercizio fino a quando lo sviluppo della linea non sarà conosciuto.

È invece una modificazione essenziale.

Ora io domando al Presidente se è concesso di usare questo procedimento.

Poichè, nel caso affermativo è facile che io stesso me ne avvalga proprio durante questa discussione. Se tanto è concesso al Governo, egualmente deve essere concesso ai deputati.

Non creiamo precedenti molto pericolosi in questa materia, circa la quale io ho visto sempre le tradizioni della Presidenza opporsi a questi metodi, opporsi cioè alle modifiche dopo la votazione di un articolo.

Può venire la modifica in altra discussione, in altra legge, ma in questo modo no. In ogni modo, se è ben fatto e si vuole ammetterlo come un precedente, io per primo lo invocherò nell'uso del diritto parlamentare come lo invoca oggi l'onorevole Bertolini.

Se poi questo non può farsi (per me non si può fare perchè c'è una vera e propria lesione del diritto parlamentare, del diritto della Camera) noi naturalmente voteremo contro l'emendamento dell'onorevole ministro, e come offesa al diritto parlamentare, e come offesa a quelle popolazioni, che ingiustamente vengono ad essere colpite e falcidiate di un grande beneficio, mentre si è stati larghi e generosi con tutti gli altri.

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

PRESIDENTE. Ecco, onorevole presidente del Consiglio: prima di tutto, poichè è proposta una pregiudiziale dall'onorevole Pantano, ed egli, come uno degli autori del regolamento, sa che la pregiudiziale, quando la discussione è in corso, deve essere sottoscritta da quindici deputati...

PANTANO. Io ho sollevato a lei il quesito della pregiudiziale.

PRESIDENTE. Ma io non sono qui per fare dei dialoghi.

PANTANO. Lei deve interpretare il regolamento.

PRESIDENTE. Stia tranquillo che ci penso io!

Ma lei deve pure ricordarsi che in giugno, ad esempio, si è con un articolo aggiuntivo provveduto precisamente a rendere applicabile una legge, che altrimenti non avrebbe potuto essere applicata. Molte volte nella Camera si è proceduto così; e quindi nel caso concreto l'onorevole ministro non mette in discussione che sia stato approvato l'allegato B, ma dice: avverto la Camera che vi è qualche cosa, che potrebbe rendere impossibile di applicare la legge. Ora la Camera approverà, o respingerà la proposta del ministro, farà quello che crede, ma essa non lede il diritto di nessuno.

PANTANO. Noi prendiamo nota del precedente.

PRESIDENTE. Il precedente lo noti pure: ne ho degli altri e glieli potrò indicare.

Desidera parlare, onorevole presidente del Consiglio?

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Siccome è stato sollevato un dubbio di procedura parlamentare, mi credo in dovere di fare una osservazione molto semplice all'onorevole Pantano.

Con l'emendamento proposto non si viene a disconoscere che la norma secondo la quale dovranno essere esercitate queste linee, sia quella che è stata già votata, ma con esso, quale disposizione transitoria, ciò che del resto si usa fare in tutte le leggi, si viene a stabilire che « fino a che lo sviluppo del traffico non giustifichi la convenienza di adibire a quest'ultima linea più di un piroscalo, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a fare il servizio settimanale con la velocità di 15 miglia ». E questo si dice per la prima volta, in cui si viene ad affidarne lo esercizio alle ferrovie dello Stato. È una disposizione transitoria, ripeto, che in definitiva suona così: « quando il traffico abbia raggiunto lo sviluppo, che prevediamo, si farà il servizio completo; ma intanto, e fino a che il servizio non lo richieda, non è opportuno che lo Stato faccia una spesa di molti milioni per costruire piroscali, che sarebbero assolutamente inutili ». Conseguentemente questa disposizione transitoria avrà vigore finchè lo stato di fatto non sia tale, da richiedere quell'esercizio più completo, che è previsto dalla

tabella. Quindi non v'è revoca, ma soltanto un completamento delle disposizioni, che sono state già votate.

PRESIDENTE. Verremo ai voti.

Debbo avvertire la Camera che l'onorevole De Felice aveva presentato un emendamento a questo comma quinto, emendamento che non è firmato da dieci deputati. Proponeva un viaggio tra Napoli-Messina-Catania e ritorno bisettimanale.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio ministro dell'interno*. La proposta dell'onorevole De Felice costituirebbe la revoca di una deliberazione già presa, mentre la proposta del Governo, come ho già dichiarato, non ne è che un completamento; è, cioè, un provvedimento transitorio per poter fare il servizio nelle proporzioni, in cui lo richieda il traffico.

DE FELICE GIUFFRIDA. Noi, piuttosto che perdere tutto, ci contenteremo anche di quello.

PRESIDENTE. Sulla proposta del Governo, della quale è stata data lettura si chiede la votazione nominale dagli onorevoli Pantano, De Felice, Montemartini, Chiesa, Ferri Giacomo, Di Stefano, Carnazza, Finocchiaro-Aprile, Orioles, Fera, Di Scalea, Cirmeni, Arigò e Romussi.

CHIMIRRI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CHIMIRRI, *relatore*. Il ministro dei lavori pubblici propone un'aggiunta di indole transitoria, ed è nel suo diritto. La proposta ha suscitato vive discussioni; la Commissione parlamentare, che ha pure la sua parte di responsabilità, ha il dovere di dire il suo parere. Prego perciò la Camera di sospendere la votazione su questo articolo, per hè io possa riunire domani la Commissione per sentire il suo avviso sulla proposta del Governo (*Approvazioni*).

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Il Ministero consente pienamente nella proposta della Commissione.

PRESIDENTE. Sta bene; allora il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Interrogazioni e interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle domande di interrogazione e di interpellanza.

DE NOVELLIS, *segretario, legge*:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici sulla necessità

di istituire il servizio delle merci a piccola velocità nella stazione di Santaluce e nella fermata di Vicarello sulla linea ferroviaria Pisa-Roma.

« Bianchi Emilio ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi sulla necessità di non ostacolare ulteriormente la costruzione della rete telefonica toscana ai comuni delle colline pisane che da tanto tempo e con tanta insistenza la richiedono.

« Bianchi Emilio ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia sulle urgenti necessità di profonde riforme del procedimento civile dirette a rendere più pronta, più efficace, meno dispendiosa l'amministrazione della giustizia.

« Bianchi Emilio ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se e quando la Direzione generale delle ferrovie, come già fu fatto a favore di alcune categorie di agenti, intenda estendere la provvida disposizione del riposo periodico per turno anche agli agenti delle altre categorie che ne sono ancora privi.

« Lucca ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'interno per sapere se creda interporre utili uffici onde abbia a cessare nella vallata ligure orientale della Fontanabuona lo sciopero dei cavatori di ardesie, che rende inoperosi oltre a 700 operai con gravissimo danno nei rapporti economici della regione.

« Cavagnari ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il ministro della istruzione pubblica per sapere come e quando si deciderà intorno alla demolizione della Croce di Lucca in Napoli.

« Capece-Minutolo ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare gli onorevoli ministri del tesoro e dei lavori pubblici sulla necessità di provvedere urgentemente agli opportuni stanziamenti per la costruzione delle ferrovie Grumo-Toritto-Altamura-Matera-Ferrandina sino all'innesco con la Licignano-Lagonegro; e Gravina-Valle del Bradano-Acerenza-Avigliano, in esecuzione delle leggi 31 marzo 1904 e 9 luglio 1905.

« Pascale ».

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

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Leali.

LEALI. Chiedo di poter svolgere sabato una proposta di legge pel distacco del comune di Cellere dal mandamento di Toscanella e sua aggregazione a quello di Valentano.

(Così rimane stabilito).

Comunicazioni della Presidenza.

PRESIDENTE. La Giunta delle elezioni ha presentato la relazione sull'elezione contestata del collegio di Girgenti.

Sarà stampata e distribuita e messa all'ordine del giorno di venerdì prossimo.

L'onorevole Di Sant'Onofrio ha presentato una proposta di legge che sarà trasmessa agli Uffici perchè ne autorizzino, se credono, la lettura.

La seduta termina alle ore 18.20.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

2. Seguito della discussione del disegno di legge:

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

3. Discussione del disegno 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, rimboschimento 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 private 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).

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

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

38. Separazione del comune di Ateleta dal mandamento di Pescocostanzo e sua aggregazione a quello di Castel di Sangro (785).

39. Approvazione del piano generale regolatore e di ampliamento per la città di Torino (867).

40. Approvazione del piano regolatore di ampliamento della città di Spezia (868).

41. Disposizioni sul personale del Casellario centrale penale presso il Ministero di grazia e giustizia (902).

42. Provvedimenti per combattere le frodi nel commercio dell'olio d'oliva (858).

43. Corpo nazionale dei volontari ciclisti ed automobilisti (866) (*Già approvato dal Senato*).

44. Istituzione di una Cassa di maternità (191).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1908 — Tip. della Camera dei Deputati.

