

LXXVII.

2ª TORNATA DI MERCOLEDÌ 30 GIUGNO 1909

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARCORA****INDICE.**

Atti vari	<i>Pag.</i> 3405	Personale delle carceri e dei riformatori governativi:	
Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi (<i>Discussione del disegno di legge</i>)	3364-90	FACTA, <i>sottosegretario di Stato</i>	<i>Pag.</i> 3350
CAVAGNARI	3364-87	TESO	3350
CHIESA EUGENIO	3370	Manovre navali nell'Adriatico:	
CICCOTTI	3382	AUBRY, <i>sottosegretario di Stato</i>	3350
MARCELLO	3390	BIANCHINI	3350
PANTANO	3374-84	Linea ferroviaria Napoli-Nola-Baiano:	
SALANDRA	3369	DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	3351-52
SCHANZBER, <i>ministro</i>	3376-86	DE NICOLA	3351
Disegni di legge (Presentazione):		Liquidazione della pensione agli insegnanti elementari:	
Concessione al Governo del Re di poteri speciali in materia di tariffe doganali (LACAVA)	3389	CIUFFELLI, <i>sottosegretario di Stato</i>	3352
Convalidazione di decreti reali coi quali furono autorizzate prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste nell'esercizio 1908-909 dal 13 gennaio al 24 marzo 1909 (<i>Approvazione</i>)	3356	RASTELLI	3353
Convalidazione di decreti reali, coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1908-909 dal 6 aprile al 4 maggio 1909 (<i>Id.</i>)	3359	Malattie del castagno in provincia di Torino:	
Maggiori e nuove assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra (<i>Id.</i>)	3360	RASTELLI	3354
Maggiori assegnazioni per lire 5,000,000 sullo stato di previsione del Ministero dell'interno (<i>Id.</i>)	3362	SANARELLI, <i>sottosegretario di Stato</i>	3353
Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno (<i>Id.</i>)	3362	Divieto dell'affissione di alcuni manifesti in Padova durante cerimonie religiose:	
Disposizioni per la leva sui nati nel 1889 (<i>Id.</i>)	3363	FACTA, <i>sottosegretario di Stato</i>	3354
Giuramento del deputato Cutrufelli	3348	MUSATTI	3354
Interrogazioni:		Linea Viareggio-Pisa (modificazione d'orario):	
Stazione di Apricena:		DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	3355
DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	3348	MONTAUTI	3355
ZACCAGNINO	3348	Relazioni (Presentazione):	
		Domanda di procedere contro il deputato Calda (LUCIFERO)	3389
		Domanda di procedere contro il deputato Cornaggia (GALLINI)	3389
		Rinvio d'interrogazioni	3349
		Verificazione di poteri (Annullamento)	3356-405
		Elezione del collegio di Licata (La Lumia) (<i>Convalidazione</i>)	3348
		Elezione contestata del collegio di Minervino Murge (Jatta)	3356
		Votazione segreta (Risultamento):	
		Modificazioni al regime fiscale degli spiriti	3387
		Assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1908-909	3387

Coordinamento in testo unico delle disposizioni vigenti per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie e le automobili in servizio pubblico	3388
Convenzione con la Società italiana delle ferrovie Meridionali per la liquidazione di crediti dello Stato dipendenti dalla cessazione del contratto di esercizio della rete Adriatica	3388
Disposizioni per la leva sui nati nel 1889	3388
Convalidazione di decreti reali coi quali furono autorizzate prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste nell'esercizio 1908-909, durante il periodo di sosta dei lavori parlamentari dal 13 gennaio al 24 marzo 1909	3403
Convalidazione di decreti reali, coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1908-909, durante il periodo di sosta parlamentare dal 6 aprile al 4 maggio 1909	3403
Maggiori e nuove assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1908-909	3403
Maggiori assegnazioni per lire 5,000,000 allo stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1908-909	3403
Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1908-1909	3403

La seduta comincia alle 14.35.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Campi, di giorni 10 e Micheli, di 3; per ufficio pubblico, l'onorevole Loero, di giorni 5.

(Sono conceduti).

Verificazione di poteri.

PRESIDENTE. La Giunta delle elezioni nella tornata di ieri ha verificato non essere contestabile l'elezione seguente, e concorrendo nell'eletto le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale, ha dichiara-

rato valida la elezione medesima: Licata, eletto Aldisio Ignazio La Lumia.

Do atto alla Giunta di questa comunicazione, e, salvo i casi di incompatibilità preesistenti e non conosciuti sino a questo momento, dichiaro convalidata questa elezione.

Giuramento.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Cutrufelli, lo invito a giurare.

(Legge la formula).

CUTRUFELLI. Giuro!

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Zaccagnino, ai ministri dei lavori pubblici e delle poste e telegrafi, « per sapere quando sarà provveduto agli urgenti lavori ferroviari della stazione di Apricena, che è lo scalo unico della regione Garganica ed anche ai lavori ivi occorrenti al funzionamento dei servizi ferroviari ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. All'onorevole Zaccagnino do una risposta molto semplice e spero anche esauriente.

Nel gennaio scorso, come certamente saprà, un decreto ministeriale approvava il progetto dei lavori urgenti per gli effetti della dichiarazione di pubblica utilità. In seguito a quel decreto si sono tenute le gare di appalto che sono riuscite bene, perchè è stata fatta l'aggiudicazione: e attualmente sono in corso le pratiche per gli espropri, in via amichevole, nella speranza di poter evitare gli atti coattivi: dopo di che sarà immediatamente messo mano ai lavori.

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

ZACCAGNINO. L'onorevole sottosegretario non ha risposto veramente a tutta la mia interrogazione..

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È vero. Parla dell'ufficio postale?

ZACCAGNINO. No.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ad ogni modo completo la risposta su questo punto, perchè vi era una omissione.

Aggiungo che sono in corso e credo a buon punto le trattative tra la nostra amministrazione e quella delle poste per ampliare il casotto postale e farne un vero ufficio postale.

ZACCAGNINO. Io diceva, onorevole sottosegretario, che ella non ha risposto a tutto il complesso della mia interrogazione, perchè ha parlato soltanto di quei lavori ferroviari che interessano le ferrovie; ma ci sono altri lavori che interessano e molto il commercio e la mia regione; ed io non avrei presentato questa malinconica interrogazione se tutte le pratiche fatte dall'Amministrazione comunale di Apricena, prima con le ferrovie dello Stato, poi col Governo e poi con l'Amministrazione delle poste, avessero dato qualche pratico risultato. (*Conversazioni*).

PRESIDENTE. Facciano silenzio, onorevoli colleghi.

ZACCAGNINO. Quando adunque l'Amministrazione comunale di Apricena ha veduto che le sue domande non venivano accolte, ha raccomandato a me di presentare questa interrogazione.

Perchè ella deve sapere, onorevole sottosegretario, che là manca una tettoia per le merci che si spediscono a piccola velocità, sicchè i sacchi rimangono all'aperto esposti alla pioggia, in aperta campagna, senza la responsabilità di nessuno, e perciò soggetti alla infiltrazione delle acque e ai danneggiamenti. Non parliamo poi delle merci a grande velocità, perchè sa lei quale è il magazzino per coteste merci? È un vagone, un carro-merci antico, rotto, sdrucito, che è messo là come magazzino. E questo vagone non è che il ricettacolo dei topi che vanno a corrodere la merce. Perciò continui sono i lamenti e il danno. Occorre adunque una tettoia, occorre un magazzino per le merci.

Non solo, ma occorre una sala d'aspetto. Perchè il municipio di Apricena aveva persino concorso a sue spese alla costruzione di una sala d'aspetto ed avrebbe per lo meno il diritto che i viaggiatori vi potessero andare, invece questa sala d'aspetto è stata adibita a dormitorio, poichè vi sono i letti per i ferrovieri ed essa non serve più per i viaggiatori!

Ed allora, onorevole sottosegretario, se questa stazione di Apricena serve ad una regione che comprende dieci paesi e 100 mila abitanti, mi sa dire lei come devono rimanere, e cosa debbano dire i poveri viaggiatori

quando vengono dal Gargano, dopo 14 ore di carrozza, specie se di notte, e trovano che la sala di aspetto è occupata dai letti dei ferrovieri e non possono nemmeno andarsi a riposare per aspettare il treno?

Ma questo non basta, non solo la stazione è insufficiente e i viaggiatori dopo un così grave disagio non trovano nemmeno il luogo dove rifugiarsi per attendere il treno, ma vi è dell'altro.

Non parliamo del ponte a bilico che non funziona con esattezza, delle banchine che mancano, per cui nei treni che fermano a grande distanza, i passeggeri non possono accedervi, ma vi è ancora il casotto di posta da regolare e sistemare.

Per tutte queste ragioni, onorevole sottosegretario di Stato, spero che ella vorrà far comprendere agli uffici ferroviari che questi lavori occorrono ed urgono: essi sono di una imprescindibile necessità e costituiscono anche un diritto del comune, dal momento che con i suoi danari ha perfino contribuito a fare una sala d'aspetto.

Ma non basta, dicevo. Il Ministero delle poste ha ufficiato le ferrovie dello Stato perchè sia costruito il casotto postale, le ferrovie non vogliono farlo, e non lo fanno e il Ministero delle poste è giunto a dire che lo facciano a sue spese, salvo poi a vedere in quale bilancio deve essere iscritta la spesa, o lo facciano costruir alle poste istesse, ma le ferrovie non lo costruiscono, non solo, ma non lo lasciano neppure costruire.

Vede dunque, onorevole sottosegretario di Stato, che questa del comune di Apricena è una condizione affatto speciale, perchè quella stazione, per l'immensa regione a cui serve, merita da parte sua un'attenzione assolutamente speciale. Mi auguro quindi che ella vorrà far provvedere al più presto, e non costringermi a presentare un'altra interrogazione.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Di Stefano al presidente del Consiglio ed al ministro di agricoltura, industria e commercio.

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Prego l'onorevole Presidente di rimettere a domani questa interrogazione.

PRESIDENTE. Sta bene.

Anche la interrogazione dell'onorevole Eugenio Rossi è rimessa a domani, è vero?

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Sì, anche l'altra.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Teso, al ministro dell'interno, « per sapere quando sarà data applicazione alle disposizioni della legge 30 giugno 1908, n. 904, sul miglioramento economico degli impiegati civili dello Stato, nella parte che riguarda l'istituzione di quattordici posti di archivista nel personale dell'Amministrazione delle carceri e dei riformatori governativi ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere.

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Appena fu pubblicato il regolamento generale relativo alla legge degli impiegati civili, approvato nel 1908, si procedette subito alla compilazione del regolamento speciale delle amministrazioni contemplate nella interrogazione dell'onorevole Teso.

In questo regolamento speciale si fa luogo a quei posti che l'onorevole Teso indica.

Il regolamento è all'esame del Consiglio di Stato, al quale fu trasmesso circa un mese fa; ne credo imminente l'approvazione, dopo la quale immediatamente si procederà all'applicazione del regolamento stesso ed alla istituzione dei quattordici posti indicati dall'onorevole interrogante.

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

TESO. La ragione della interrogazione da me presentata, sta nella data della legge sul miglioramento economico degli impiegati civili dello Stato, che è precisamente di un anno fa, perchè fu promulgata il 30 giugno 1908, e del decreto 12 dicembre successivo, col quale si assegnarono i nuovi archivisti alle varie sedi.

Benchè siano trascorsi parecchi mesi, il provvedimento non ebbe ancora applicazione.

L'onorevole sottosegretario di Stato dice che è imminente l'approvazione d'un regolamento speciale per l'attuazione della legge del 1908.

Confido che esso venga pubblicato sollecitamente; e, prendendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario, sulla immediata applicazione del regolamento stesso, mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue la interrogazione dell'onorevole Bianchini al ministro della marina « per sapere, se non creda utile che, almeno ogni qualche anno, le esercitazioni si svolgano nell'Adriatico ».

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

AUBRY, sottosegretario di Stato per la marina. Tra i mari che bagnano le nostre coste, il Tirreno è quello che indubbiamente meglio si presta per le esercitazioni di squadre e per le manovre navali. Nel Tirreno abbiamo lunghe distese di coste dove il traffico è quasi nullo e dove si possono fare, senza molestare nè i commerci nè le popolazioni, i tiri a bersaglio con le grosse artiglierie. Nel Tirreno abbiamo poi l'opportunità di avvalerci di due sponde opposte, quella delle isole e del continente; così pure la maggiore ampiezza di questo mare, che permette alle odierne navi di alta velocità di risolvere alcuni problemi di ricerca di navi e di squadre.

Tutto questo ho accennato per stabilire il perchè della preferenza che si è data e si dà ordinariamente al Tirreno sugli altri nostri mari. Ma ciò non esclude e non vi è ragione che non si possano fare le manovre e le esercitazioni navali nell'Adriatico e nel mare Jonio. Infatti, come nel 1906 si fecero le manovre nel basso Adriatico e nel Jonio e quest'anno si faranno nel golfo di Taranto e nell'Jonio, io posso assicurare l'onorevole interrogante che in prosieguo si faranno anche nell'Adriatico.

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

BIANCHINI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della sua gentile risposta, della quale peraltro non posso dirmi che parzialmente soddisfatto.

Egli non ha escluso che queste manovre possano aver luogo anche nell'Adriatico; ma a me pare che, per un complesso di ragioni, che è superfluo accennare alla Camera, sia necessario invece richiamare la speciale attenzione della nostra marina appunto sul mare Adriatico.

Non faccio allusioni e incursioni nel campo politico, perchè non è questo il momento di entrare in una discussione di simile natura, specialmente nei limiti angusti di una interrogazione. Ma mi si permetta di osservare che le manovre nell'Adriatico corrisponderebbero a due obiettivi: uno d'indole morale, l'altro d'indole tecnica.

Quello d'indole morale è questo: ho sentito tante volte lamentare che l'azione della nostra marina non fosse popolare in Italia. Ho sentito lamentare che appunto talvolta questa azione e le spese che si riferivano ad un accrescimento di questa azione, non fossero così penetrate nell'opinione pubblica da acquistare quel consentimento generale

che, in un paese retto a forma costituzionale come il nostro è il principale coefficiente della buona riuscita.

Ora a me sembra che, se nella popolazione adriatica può dirsi che vi sia un po' di freddezza per le cose della marina, ciò dipende dal fatto che la costa adriatica difficilmente vede una nave da guerra. Per familiarizzare le nostre popolazioni con la nostra valorosa armata, sarebbe di grande efficacia morale far le manovre su quelle coste.

Dal lato tecnico poi, a me pare che, essendo l'Adriatico un mare militarmente assai difficile per l'Italia, mentre che etnicamente e storicamente è tanto italiano, così bisognerebbe nello stesso tempo rendere familiare la flotta con questo litorale adriatico.

Proprio perchè il litorale Adriatico italiano non ha, specie nella sua parte mediana, alcun porto veramente militare; proprio perchè quel nostro litorale ha caratteristiche singolari, è mia convinzione ed ho sentito dire da ufficiali competentissimi della nostra armata che sarebbe assai utile, forse meno brillante, ma assai pratico, fare nell'Adriatico esercitazioni navali che, per esempio, consistessero nel farvi incrociare per un mese la nostra flotta con ordine di ancorare in costa aperta, di operare i rifornimenti di ogni genere, in mare aperto o a ridosso, di sorvegliare ed intensificare un po' meglio tutto il servizio di vigilanza, quello semaforico, quello radiotelegrafico; cercare, infine, di combinare queste esercitazioni della flotta con le esercitazioni di quei reparti di truppa di terra che io spero e confido saranno già preordinati fin dal tempo di pace, per scongiurare, in caso di una guerra, la rottura di quella grande arteria ferroviaria che è la linea Bologna-Lecce.

Ad ogni modo, mi sia lecito di richiamare tutta l'attenzione del Governo su quanto a me sembra indubbio: ossia che il nostro paese, sì buono in fondo, e sì indulgente verso uomini e cose, non tollererebbe nè perdonerebbe mai che sorprese, minacce, aggressioni e, lasciatemelo dire, nuove delusioni e nuove amarezze gli provenissero proprio dall'Adriatico. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole De Nicola interroga il ministro dei lavori pubblici « sui provvedimenti adottati pel riordinamento della linea ferroviaria Napoli-Nola-Baiano ».

L'onorevole sottosegretario di Stato dei lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi riferisco esattamente alle dichiarazioni che, pochi giorni fa, su questo argomento feci all'onorevole Della Pietra.

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

DE NICOLA. Già prevedevo la risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Era facile prevederla.

DE NICOLA. Ma, appunto perchè sapevo quello che egli aveva detto all'onorevole Della Pietra, ho presentato la mia interrogazione, non potendo dichiararmi soddisfatto di quanto egli aveva detto al nostro collega.

Ben ventuno comuni hanno iniziato una azione di protesta legale e concorde contro il modo come funziona la linea Napoli-Nola-Baiano, la cui società, in meno di venticinque anni, ha potuto reintegrare il capitale versato, corrispondendo agli azionisti il dividendo dell'8 per cento, quantunque non ricevesse nessun sussidio dallo Stato, come erroneamente riteneva l'onorevole Dari.

È evidente che guadagni così cospicui non si possono conseguire, che mercè un disservizio completo. Infatti, la Società corrisponde agli impiegati stipendi meschini, quasi irrisori; per 25 anni, non ha mai sostituito il materiale rotabile, sicchè vi sono vetture antiche, logore, incomode e non sempre popolate soltanto da esseri umani; (*ilarità*) gli orari sono stabiliti a capriccio della Società, con grave danno delle popolazioni e, soprattutto, della classe operaia che si riversa a Napoli dai comuni vicini; ed infine le tariffe sono così alte, da gareggiare con quelle delle ferrovie dello Stato, e sono uguali a quelle del 1886, quando la Società si costituì: quando, cioè, aveva interesse a rendere al più presto redditizio il capitale impiegato.

Ora, se ciò è deplorabile, è molto più deplorabile che l'Ispettorato ferroviario sia rimasto sempre sordo alle proteste di quelle popolazioni; ed è deplorabilissimo che il Ministero dei lavori pubblici, attraverso lunghi anni, non abbia mai esaudito i vari reclami che gli sono pervenuti.

Prego pertanto il sottosegretario di voler non solo dare impulso a quell'azione a cui accennò, nella risposta data all'onorevole Della Pietra, per la dotazione del ma-

teriale rotabile, mercè l'applicazione della legge del 1907; ma di volere anche provvedere per un riordinamento degli orari e delle tariffe, affinchè non si rinnovino tumulti che, se sono condannevoli sempre, sono assai spesso giustificati dalla cupidigia delle Società e, più ancora, della tolleranza delle autorità che dovrebbero vigilare. (*Approvazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole De Nicola ha cominciato a dire che il Governo non ha fatto nulla...

DE NICOLA. Non questo Governo; parlo di 25 anni; d'un quarto di secolo.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Se parla d'altri Governi, io non so che cosa dirgli, perchè non ho studiata la storia antica, mi sono limitato ad indagare la storia contemporanea, ed ho visto che quello che ella chiama Ispettorato e che meglio dovrebbe dirsi il circolo ferroviario, si è occupato sempre e molto attivamente della cosa, fino ad avere la taccia d'esser troppo zelante. Ora, nelle controversie sorte fra la Società che protesta, e le popolazioni, che si agitano e commettono violenze, il Ministero nominò una Commissione che già attende alle sue indagini; sulla relazione che essa farà, il Ministero provvederà, ispirandosi al beninteso vantaggio del pubblico servizio, ma senza venir meno alle ragioni di equità verso la Società esercente. Poichè capisco che ella porti qui l'eco delle lagnanze del pubblico; ma, quando fosse a questo posto e udisse anche le ragioni dell'esercente, lei ispirerebbe le sue parole a maggiore equanimità: a quella che, non iscompagnata dalla giustizia, intende seguire l'amministrazione pubblica.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Rastelli, al ministro dell'istruzione pubblica « per sapere se ad ovviare gli inqualificabili ritardi che si verificano nella liquidazione della pensione agli insegnanti elementari non creda utile, anzi necessario, istituire per ognuno di essi un libretto di servizio nel quale vengano annotate non solo le informazioni generali riguardanti l'insegnante e la sua famiglia, ma ancora i versamenti ch'egli fa, o che per lui si fanno dagli Enti dai quali dipende ».

L'onorevole sottosegretario per la pubblica istruzione ha facoltà di rispondere.

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. L'onorevole Rastelli sa certamente che il servizio per la liquidazione delle pensioni ai maestri elementari, alle loro vedove ed orfani, non dipende dal Ministero dell'istruzione pubblica, ma dipende dalla Direzione generale della Cassa depositi e prestiti, che è amministratrice del Monte pensioni.

Alla cessazione dal servizio i maestri o gli redi aventi diritto a pensione devono documentare il loro servizio utile presso la Cassa depositi e prestiti, che controlla e determina questo servizio coi documenti, ed in base ad essi liquida la quota di pensione. Queste documentazioni e controlli importano verifiche, perdite di tempo e ritardi dolorosi, (sono io il primo a convenirne), nella liquidazione delle pensioni.

L'onorevole Rastelli vorrebbe che si istituisse per ogni maestro un libretto personale, nel quale, oltre lo stato di servizio, oltre cioè i diversi servizi prestati dai maestri nei vari comuni, si notassero pure tutte le quote dei versamenti fatti per conto dello stesso maestro, alla Cassa depositi e prestiti.

Veramente un libretto personale di tal genere esiste già presso il Monte pensioni, ma esso non basta a determinare il servizio e la liquidazione della pensione, la quale viene fatta in base a documenti accertati e controllati.

Io non so se il libretto, completato nel modo che vorrebbe il collega Rastelli, raggiungerebbe lo scopo che egli si propone.

È cosa nella quale, più che il Ministero dell'istruzione, è competente la Cassa depositi e prestiti.

Ad ogni modo, questa proposta, se anche non può valere e non possa avere efficacia che in avvenire, è certamente meritevole di studio e di considerazione per migliorare uno stato di cose che è assai inerescioso.

Il Ministero dell'istruzione anche attualmente sta facendo pratiche presso la Cassa depositi e prestiti affinchè si adottino provvedimenti radicali per far cessare gli indugi nella liquidazione delle pensioni.

Le due Amministrazioni procederanno d'accordo, e faranno i massimi sforzi per raggiungere sollecitamente questo intento umanitario.

Nei provvedimenti che si stanno studiando, e che spero si potranno presto attuare, si terrà certamente conto della pro-

posta dell'onorevole Rastelli, ed io mi auguro che essa pure giovi a migliorare una condizione di cose che non di rado produce conseguenze pietose e deplorabili.

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

RASTELLI. Prendo atto delle cortesi assicurazioni datemi dall'onorevole sottosegretario di Stato e lo ringrazio.

Confido che egli saprà e vorrà con la sua nota energia superare gli scogli d'indole burocratica contro i quali sogliono troppo spesso infrangersi le migliori iniziative, e che impedirono purtroppo sino ad oggi lo accoglimento delle reiterate giustissime domande degli insegnanti.

L'istituzione di un *libretto di servizio* che raccolga le notizie riferentisi alla carriera di costoro come ebbe molto bene a ideare l'illustre professore Miraglia, faciliterebbe la liquidazione delle pensioni ed eviterebbe l'assurdo ed il carico gravosissimo in taluni casi di dover presentare documenti di difficile produzione per circostanze estranee alla volontà degli insegnanti medesimi.

Le difficoltà si fanno anche maggiori nei casi di vedove o di orfani. Del resto non si chiede cosa che non si pratichi in altri casi, come quelli della Cassa Nazionale di previdenza per gli operai.

Lo stato odierno di cose ha prodotto tali deplorabili effetti che basta citarne alcuni per convincersi della necessità di istituire un libretto di servizio che permetta di fare immediatamente le operazioni di riscontro e di calcoli necessari per fissare il corrispettivo della pensione, ed evitare dei ritardi che si prolungano talvolta a più anni.

Ricordo il caso del maestro Buffa, nel circondario di Asti, che non ostante l'aiuto del suo ispettore, dopo avere impiegato molto tempo a raccogliere le prove del servizio compiuto dovette attendere due anni per godere finalmente della pensione.

E ricordo anche questi altri casi:

Bracco Angela, maestra a Traverselle, presentò istanza documentata nel dicembre 1904 e poté liquidare la pensione nell'aprile 1907;

Diemoz Giuseppe, maestro a Gignod, per la semplice indennità presentò istanza nel novembre 1906 e riesci nientemeno che a vedere il sole nel marzo 1908;

Bertola Caterina, maestra a Avigliana, presentò domanda nel febbraio 1905 e ottenne la pensione nel novembre 1906.

Altri parecchi potrei ancora citarne, ma non voglio tediare la Camera. Mi si consenta però di esprimere il mio profondo convincimento che qui, è anche questione di umanità e di cuore.

Ella, onorevole Ciuffelli, che ha saputo acquistarsi tante benemerienze, aggiunga anche questa. Faccia in modo che gli insegnanti elementari - degni della più alta considerazione - dopo di aver dedicato tutte le loro forze fisiche e intellettuali a pro della scuola, nel giorno in cui stanchi si raccoglieranno a meritato riposo, possano liberamente e sollecitamente conseguire ciò che è loro sacrosanto diritto.

PRESIDENTE. Segue ora l'altra interrogazione dell'onorevole Rastelli al ministro di agricoltura, industria e commercio « per sapere quali provvedimenti intenda adottare per impedire la diffusione delle malattie che infestano il castagno in parecchi comuni della provincia di Torino ».

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

SANARELLI, sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. È vero che da molti anni i castagneti piemontesi sono affetti da una malattia, la moria dei castagni, chiamata anche malattia dell'inchiestro, malattia segnalata anche al ministero da vari comuni del circondario di Biella.

Appena il Ministero ebbe notizia di questa gravissima malattia inviò sul luogo un eminente specialista della materia, il professore Briosi, uno dei più valorosi cultori di discipline crittogamiche, affinché studiasse e riferisse sui provvedimenti da adottare.

Ora pare che il professore Briosi insieme al professore Farneti suo assistente sieno sulla buona strada ed abbiano già scoperto l'elemento eziologico della malattia.

Essi con una memoria che hanno presentata in questi giorni hanno segnalato uno speciale parassita che entrerebbe nel castagno per i rami più giovani, attaccherebbe la corteccia, il legno e finirebbe col distruggere la pianta con un processo di cancrena che colpirebbe anche le radici. Il professore Briosi crede di esser sulla buona via non solo nei riguardi dell'elemento eziologico di questa malattia, ma accenna anche a possibili rimedi che, secondo lui, sarebbero da segnalarsi come efficaci per combatterla.

Non appena questi rimedi saranno stati

meglio confortati da esperimenti pratici, il Ministero farà tutto il possibile per introdurli nella pratica degli agricoltori, affinché sieno adottati contro questa malattia del castagno. Nel frattempo il Ministero non è stato inoperoso: in vista della gravità della malattia che si è diffusa nei castagneti, ha iniziati esperimenti di selezione, coltivando castagni provenienti da altre regioni per vedere se non vi sieno alcune specie refrattarie a questa malattia. Gli esperimenti sono in corso, e appena saranno terminati, il Ministero farà in modo di metterli alla portata degli agricoltori.

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

RASTELLI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato, della sua risposta, ma debbo insistere per due ragioni, perchè l'onorevole sottosegretario sa che le malattie sono due, quella del seccume delle foglie e l'altra dell'inchiostro; la prima colpisce le foglie nel luglio e ne produce la caduta prima della metà di agosto, la seconda colpisce le radici e fa disseccare la pianta.

Occorre dunque che sieno presi provvedimenti solleciti, ora appunto che siamo già quasi al mese di luglio e tanto più perchè, per quanto mi risulta da informazioni che ho assunte da persone competenti, non solo il castagno sarebbe infetto da queste malattie, ma anche le piante delle noci comincierebbero ad esserne infette. Dobbiamo prendere ad esempio ciò che si fa in Francia, in Spagna e nel Portogallo, dove non solo si prendono rimedi contro il propagarsi di questo male, ma si fanno degli studi con cui poterne risalire alle cause; quindi lo Stato ha un sacro dovere di sostituirsi all'azione dei singoli proprietari perchè la proprietà in montagna è molto divisa e quei proprietari sono molto miserabili e non sono in grado di procurarsi i mezzi contro queste malattie.

Del resto la mia interrogazione si limita a ciò che avviene nella provincia di Torino; e ricordo che appunto a Torino abbiamo dei valentuomini che si occupano con amore della materia, non solo, ma abbiamo un osservatorio consorziale il quale fa degli studi in proposito.

Dunque il Governo non deve fare altro che aiutare quest'istituto in modo che con un tenue sussidio questi valentuomini possano accorrere là dove il male inferisce e così porre un rimedio ad un pericolo che minaccia l'intera regione. Per ora non ho

che da ringraziare l'onorevole sottosegretario di Stato.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Musatti, al ministro dell'interno, « sul contegno dell'autorità di pubblica sicurezza in Padova, in occasione delle cerimonie religiose del 23 maggio e segnatamente sul divieto di affissione di alcuni manifesti ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere.

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Nel mese di maggio decorso vennero indette a Padova delle grandiose feste religiose che toccarono il massimo della loro importanza il giorno 23 maggio, in cui si celebrò nella cattedrale di Padova una grande messa la quale doveva essere seguita da una processione solenne. A queste funzioni solenni non solo avevano preso parte un gran numero di prelati ma anche una folla enorme di fedeli la quale si era riversata dai paesi vicini in Padova per assistere appunto alle funzioni.

In quell'occasione un gruppo di giovani socialisti pubblicò un manifesto, che intendeva distribuire nella cattedrale o durante la processione, ma l'autorità di pubblica sicurezza ritenendo che il manifesto, che rifletteva i bollenti spiriti di quei giovani, avrebbe potuto provocare qualche disordine (venendo forse interpretato come una provocazione) ed avrebbe eccitato la popolazione la quale in quel giorno era specialmente accesa dai propri sentimenti religiosi, vietò che si distribuissero i proclami, non tanto per il loro contenuto, quanto per il momento in cui dovevano essere distribuiti.

E ciò è tanto vero che più tardi, quando erano già cessate le funzioni religiose e non vi era più grande animazione nella folla, quei manifesti poterono essere distribuiti.

Dunque, vede l'onorevole Musatti, che le autorità di pubblica sicurezza non furono ispirate dal concetto di porre un pretesto ma unicamente dal concetto di evitare che in quel momento la protesta potesse provocare disordini, ed io credo che l'autorità si sia ispirata ad un concetto di prudenza e di opportunità.

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

MUSATTI. L'onorevole sottosegretario di Stato è stato certamente male informato sul modo, come si svolsero i fatti. Non è vero che i giovani socialisti abbiano presentato un manifesto da distribuirsi nella

basilica di Padova, I giovani socialisti del Circolo giovanile socialista *Carlo Marx* di Padova in vista di una grande manifestazione, di carattere non solo religioso, ma anche politico-clericale, avevano limitato la loro richiesta alla affissione di alcune striscie, portanti detti, in prosa e in versi, delle maggiori glorie del pensiero e della civiltà italiana, di Carducci, di Garibaldi, di Mameli, ed anche di Victor Hugo. Il commissario di pubblica sicurezza Guastalla una prima volta ha rimandato questi giovani, e la seconda ha vietato l'affissione dei manifesti ed ha trattato anche inurbaneamente questi giovani, li ha minacciati ed ha detto loro che, se una striscia sola fosse stata affissa, egli li avrebbe fatti arrestare tutti.

È a sapersi che la cittadinanza padovana è così gentile, che in città sono possibili contemporaneamente manifestazioni di vario genere, senza che accada il più piccolo inconveniente. Per esempio, in ottobre il vescovo di Padova aveva organizzata un'altra grandiosa manifestazione clericale, e i popolari di Padova organizzarono una contro dimostrazione, entrambi ebbero luogo senza il più piccolo incidente. Vi sono state processioni, cortei e comizi simultanei senza dar luogo ad alcun inconveniente. Adunque nemmeno sotto il pretesto dell'ordine pubblico l'autorità di pubblica sicurezza poteva fare quello, che ha fatto.

Ma vi è di più; mentre l'autorità di pubblica sicurezza teneva il contegno che dissi con i giovani socialisti, che non chiedevano niente altro, se non ricordare il pensiero dei nostri grandi, contemporaneamente ad una manifestazione clericale, si adoperava in tutti i modi, specialmente lo stesso commissario Guastalla, perchè la manifestazione clericale riuscisse quanto più grandiosa era possibile, tanto è vero che con altro arbitrio il commissario Guastalla ordinava la chiusura dei negozi e delle baracche, posti nelle strade per cui doveva passare la processione. Questo dimostra che l'autorità di pubblica sicurezza, che oggi ha l'approvazione del Governo, ne ha interpretato completamente il pensiero, e dimostra che il Governo anche in queste manifestazioni di non grandissimo conto, dà prova della propria dedizione alla Chiesa. (*Rumori*).

Il che dimostra pure che da questa politica del Governo, vecchi e giovani socialisti debbono trarre maggior lena per una

maggiore e più intensa propaganda anti-clericale. (*Rumori*).

PRESIDENTE. Verrebbero ora le seguenti due interrogazioni:

Fraccacreta e Zaccagnino, al ministro dei lavori pubblici, « sul bisogno imprescindibile di provvedere la stazione ferroviaria di Ripalta (Foggia) di un piano caricatore con relativa tettoia, allo scopo di garantire dalle intemperie le considerevoli quantità di granaglie che, in ogni tempo, ivi si accumulano per le spedizioni »;

Fraccacreta e Zaccagnino, al ministro dei lavori pubblici, « sull'assoluta necessità di costruire una nuova stazione ferroviaria a Chienti-Serracapriola, in vista del relativo importantissimo e sempre crescente sviluppo del traffico ».

Non essendo presente l'onorevole Fraccacreta, queste interrogazioni s'intendono ritirate.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Montauti, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se non creda conveniente fare modificare l'orario nel tratto Viareggio-Pisa per togliere l'attuale inconveniente di lasciare Torre del Lago, frequentata stazione estiva, dalle 9.52 del mattino fino alle 18.26 per 9 ore senza nessuna comunicazione con Pisa ».

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

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. È giusto riconoscere che la lacuna lamentata dall'onorevole Montauti può riuscire di danno, alla stazione di Torre del Lago. L'Amministrazione ferroviaria si sta occupando di rimediare a questa condizione di cose: l'ufficio compartimentale ha già dato parere favorevole, e tra giorni il Consiglio di amministrazione dovrà decidere intorno alla richiesta fermata, specialmente nella imminenza della stagione estiva. Ritenga dunque l'onorevole Montauti che il desiderio da lui manifestato, trovandosi equo e ragionevole, potrà facilmente tra breve essere accolto.

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

MONTAUTI. Se io mi devo dichiarare soddisfatto della risposta datami dall'onorevole sottosegretario di Stato, sento però il dovere di dovermi lagnare della ragione che ha provocato la mia interrogazione.

Lasciare un paese di 4 mila abitanti, stazione balneare molto frequentata, con la

soppressione del treno del tocco e 50, per nove lunghe ore, dalle nove del mattino fino alle sei della sera, senza comunicazioni ferroviarie, mentre i treni passano davanti a quella stazione, e lasciarla in quella condizione proprio di estate, era lo stesso che voler far nascere perturbazioni e vivi lamenti. Era questa una questione di semplice buon senso, di quel buon senso che da noi, in Toscana, non so perchè, si chiama senso comune, appunto per antonomasia, perchè in certi uffici è molto raro.

Spero che presto sarà provveduto, non fosse altro per rimediare al danno che Torre del Lago ha subito fino dal primo di questo mese, perchè quasi tutti i quartieri non sono stati affittati, appunto perchè mancava un orario soddisfacente ai locali bisogni.

PRESIDENTE. È così trascorso il tempo assegnato alle interrogazioni.

Verificazione di poteri.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Verificazione di poteri: Elezione contestata del collegio di Minervino Murge (proclamato Jatta).

La Giunta propone l'annullamento della elezione del collegio di Minervino Murge.

Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito le conclusioni della Giunta.

(Sono approvate).

Dichiaro vacante il collegio di Minervino Murge.

Approvazione del disegno di legge: Convalidazione di decreti reali coi quali furono autorizzate prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste nell'esercizio 1908-1909, durante il periodo di sosta dei lavori parlamentari dal 13 gennaio al 24 marzo 1909.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Convalidazione di decreti reali coi quali furono autorizzate prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste nell'esercizio 1908-1909, durante il periodo di sosta dei lavori parlamentari dal 13 gennaio al 24 marzo 1909 ».

Si dia lettura del disegno di legge.

CAMERINI, segretario, legge: (Vedi Stampato n. 39-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. (Pausa).

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procederemo alla discussione dell'articolo unico di cui do lettura:

Articolo unico.

Sono convalidati i regi decreti coi quali furono autorizzate le prelevazioni descritte nell'annessa tabella dal Fondo di riserva per le spese impreviste, iscritte al capitolo n. 126 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1908-1909.

Si dia lettura dei regi decreti da convalidare.

CAMERINI, segretario, legge :

Decreti reali di prelevazioni dal Fondo di riserva per le spese impreviste.

Data e numero dei decreti	Capitoli del bilancio ai quali vennero iscritte le somme prelevate		Somma prelevata
	Numero	Denominazione	
		Ministero delle finanze.	
14 gennaio 1909, n. 15	16	Indennità di viaggio e di soggiorno, ecc.	20,000. »
Id.	17	Indennità di tramutamento, ecc.	10,000. »
Id.	161	Indennità di viaggio e di soggiorno agli impiegati in missione nell'interesse del servizio doganale	5,000. »
Id.	181	Indennità di trasferimento, ecc. (privative)	2,000. »
Id.	190	Indennità, mercedi al personale, ecc. (lotto)	1,500. »
Id.	240	Indennità di trasferimento, di missione, ecc. (servizi deposito tabacchi)	4,000. »
Id.	241	Indennità di trasferimento, di missione (servizi dei magazzini, ecc.)	1,000. »
		Ministero di grazia e giustizia e dei culti.	
Id.	23	Spese casuali	25,000. »
		Ministero degli affari esteri.	
15 marzo 1909	48 <i>bis</i>	Concorso nelle spese per l'ufficio internazionale di igiene pubblica	2,578. 12
		Ministero della pubblica istruzione.	
14 gennaio 1909, n. 15	14	Sussidi ad impiegati ed insegnanti in attività di servizio, ecc.	40,000. »
Id.	25	Spese casuali	10,000. »
15 marzo 1909	221	Paghe e compensi al personale avventizio, ecc.	20,000. »
28 febbraio 1909, n. 131	221 <i>bis</i>	Spese per la Commissione d'inchiesta sui servizi dipendenti dal Ministero dell'istruzione pubblica, nominata con R. decreto 8 marzo 1908, n. 97	8,000. »
		Ministero dell'interno.	
14 gennaio 1909, n. 15	27	Sussidi ad impiegati, ecc.	30,000. »
Id.	99	Sussidi ai funzionari, agli impiegati ed uscieri di pubblica sicurezza	30,000. »
		<i>Da riportare. . .</i>	209,078. 12

Data e numero dei decreti	Capitoli del bilancio ai quali vennero iscritte le somme prelevate		Somma prelevata
	Num.	Denominazione	
		<i>Riporto. . .</i>	209,078. 12
		Ministero dei lavori pubblici.	
24 gennaio 1909, n. 28	15	Genio civile - Spese per indennità di visite.	120,000. >
Id.	18	Id. - Compensi e sussidi	35,000. >
Id.	20	Id. - Provvista, riparazione e trasporto di mobili, ecc.	12,000. >
Id.	22	Id. - Spese diverse.	10,000. >
Id.	21	Indennità per incarichi e studi al personale di altri Ministeri.	8,000. >
Id.	25	Sussidi ad ex-impiegati ed alle loro famiglie	10,000. >
Id.	86	Genio civile - Personale aggiunto addetto al servizio generale - Indennità, ecc.	25,000. >
		Ministero delle poste e dei telegrafi.	
14 gennaio 1909, n. 15	28	Spese casuali	90,000. >
Id.	115	Spese casuali ed impreviste	10,000. >
		Ministero di agricoltura, industria e commercio.	
Id.	25	Spese casuali	6,000. >
24 gennaio 1909, n. 28	159	Servizio pesi e misure e saggio di metalli preziosi - Indennità, ecc.	10,000. >
			545,078. 12

N.B. In questo disegno di legge non è compresa la prelevazione di lire 25,000 a favore del capitolo n. 15 « Spese casuali » dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra, che fu autorizzata con decreto reale del 14 gennaio 1909, n. 16, perchè di esso è stata chiesta la conversione in legge.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà più tardi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Convalidazione di decreti reali, coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1908-909 durante il periodo di sosta parlamentare dal 6 aprile al 4 maggio 1909.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Convalidazione di decreti reali, coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1908-909 durante il periodo di sosta parlamentare dal 6 aprile al 4 maggio 1909 ».

Si dia lettura del disegno di legge.

CAMERINI, segretario, legge: (V. *Stampato*, n. 101-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. (*Pausa*). Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione dell'articolo unico di cui do lettura:

Articolo unico.

Sono convalidati i regi decreti coi quali furono autorizzate le prelevazioni descritte nell'annessa tabella dal « Fondo di riserva per le spese impreviste » inserito al capitolo 126 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1908-909.

Si dia lettura dei regi decreti da convalidare.

CAMERINI, segretario, legge..

Tabella dei decreti reali di approvazione delle prelevazioni dal Fondo di riserva per le spese impreviste eseguite nel periodo di vacanze parlamentari dal 6 aprile al 4 maggio 1909.

Data e numero dei regi decreti	Capitoli del bilancio ai quali vennero iscritte le somme prelevate		Somma prelevata
	N.	Denominazione	
	Ministero della pubblica istruzione.		
22 aprile 1909 n. 238	227 <i>ter</i>	Università di Bologna - Somma dovuta all'Impresa Morando a saldo di ogni suo credito per la costruzione dei due nuovi edifici ad uso degli istituti di anatomia e di fisica, come da sentenza arbitrale 28 ottobre 1908	53,475.57
	Ministero dell'interno.		
	4	Ministero - Personale straordinario - Indennità di residenza in Roma	5,800. »
	6	Ministero - Assegni, indennità di missione e spese diverse di qualsiasi natura per gli addetti ai gabinetti.	9,800. »
10 aprile 1909 n. 211.	78	Retribuzioni al personale straordinario ed altri assegni e indennità e spese varie per le visite di transito del bestiame per la frontiera e per la visita veterinaria nei porti - Spesa per l'alpeggio del bestiame italiano all'estero - Compensi ai veterinari per lavori straordinari nell'interesse della polizia zoiatrica	12,000. »
	Ministero di agricoltura, industria e commercio.		
3 maggio 1909 n. 246	56	Spese per la entomologia e la crittogamia - Studi sperimentali - Ispezioni - Missioni - Sussidi per distruzioni di cavallette, arvicole, ecc. - Trasporti	10,000. »

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, si procederà poi alla votazione segreta di questo disegno di legge.

Approvazione del disegno di legge: Maggiori e nuove assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1908-909.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Maggiori e nuove assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1908-909.

Si dia lettura del disegno di legge.

CAMERINI, segretario, legge: (V. Stampato, n. 201-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. (Pausa).

Nessuno chiedendo di parlare, procederemo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

Sono approvate le maggiori e nuove assegnazioni di lire 2,708,500 e le diminuzioni di stanziamento per eguale somma sui capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1908-909 indicati nella tabella annessa alla presente legge.

È approvata altresì l'istituzione dei quattro nuovi capitoli 68-*secies*, 79-*bis*, 79-*ter*, 79-*quater* di cui alla tabella medesima.

Si dia lettura della tabella.

CAMERINI, segretario, legge:

Tabella delle maggiori e nuove assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1908-909.

Maggiori assegnazioni.

-Capitolo 2. Ministero - Personale comandato (<i>Spese fisse</i>) L.	35,000
Capitolo 3. Assegni e spese diverse di qualsiasi natura agli addetti ai gabinetti »	840
Capitolo 4. Compensi al personale civile e militare di qualunque categoria che presta servizio nell'amministrazione centrale »	7,000
Capitolo 5. Ministero - Spese d'ufficio »	11,000

Capitolo 9. Spese per le biblioteche militari, per le pubblicazioni di carattere militare ed altre L.	26,500
Capitolo 11. Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria »	2,000
Capitolo 13. Sussidi agli impiegati e al personale inferiore in attività di servizio »	3,000
Capitolo 15. Spese casuali . »	17,000
Capitolo 17. Spese di manutenzione ordinaria del palazzo del Ministero della guerra, e paghe al personale fisso addetto ai lavori ed all'esercizio della luce elettrica »	14,000
Capitolo 21. Stati maggiori (<i>Assegni fissi</i>) »	25,000
Capitolo 23. Corpi di fanteria - Uomini e quadrupedi di truppa (<i>Assegni fissi</i>) »	177,550
Capitolo 25. Corpi di cavalleria - Uomini e quadrupedi di truppa (<i>Assegni fissi</i>) »	10,000
Capitolo 27. Corpi e servizi d'artiglieria - Uomini e quadrupedi di truppa (<i>Assegni fissi</i>) . »	830,000
Capitolo 29. Corpi e servizi del genio - Uomini e quadrupedi di truppa (<i>Assegni fissi</i>) »	345,000
Capitolo 31. Carabinieri reali - Indennità eventuali »	22,500
Capitolo 33. Corpi invalidi e veterani (<i>Assegni fissi</i>) »	55,000
Capitolo 35. Corpo e servizio sanitario - Uomini di truppa delle compagnie di sanità e uomini ricoverati negli stabilimenti sanitari (<i>Assegni fissi</i>) »	100,160
Capitolo 36. Materiale sanitario »	53,000
Capitolo 38. Compagnie di sussistenza - Uomini e quadrupedi di truppa (<i>Assegni fissi</i>) »	215,000
Capitolo 39. Spese di leva ed assegni giornalieri alle reclute e ad altri militari di truppa temporaneamente presso i distretti »	385,000
Capitolo 44. Spese per l'Istituto geografico militare . . . »	25,000
Capitolo 45. Personale della giustizia militare »	10,000
Capitolo 46. Assegni agli ufficiali in aspettativa, in disponibilità, in congedo provvisorio od in posizione ausiliaria (esclusi quelli dei carabinieri reali), (<i>Spese fisse</i>) »	15,000

Capitolo 48. Indennità per servizi e posizioni speciali (escluse quelle per i carabinieri reali, bilanciate ai capitoli n. 30 e 31) L. 20,000

Capitolo 54. Spese per esigenze dei servizi di mobilitazione, rimborsi per trasferte ed incarichi speciali, e spese varie per l'istruzione degli ufficiali e della truppa (Somme a calcolo) » 172,000

Capitolo 59. Spese di giustizia penale militare (*Spesa obbligatoria*). » 8,000

Capitolo 61. Spese per risarcimento di danni (*Spesa obbligatoria*). » 10,000

Capitolo 68 *sexies*. Spese per la coniazione di medaglie commemorative da distribuirsi ai reparti del Regio esercito decorati nelle battaglie dell'indipendenza, sovvenzioni alle masse interne dei corpi, ed altre spese per commemorare la ricorrenza cinquantennaria della campagna del 1859. » 50,000

Saldi di spese residue.

Capitolo 79-bis. Saldo delle contabilità relative al capitolo n. 48 dell'esercizio finanziario 1906-907 « Tiro a segno nazionale - Legge 2 luglio 1882, numero 883 » per liquidazione di spese per lavori, risarcimento di danni, ecc., dipendenti dalla quinta gara generale del tiro a segno. » 25,000

Capitolo 79-ter. Saldo delle contabilità relative alle spese per la distribuzione di stampati ai Regi Agenti consolari pel servizio della leva all'estero, negli esercizi dal 1904-905 al 1907-908 inclusi. » 16,500

Capitolo 79-quater. Saldo delle contabilità relative alla liquidazione delle spese per trasporti militari extraferrovia durante la gestione delle Società ferroviarie già esercenti le reti Mediterranea ed Adriatica, chiusa il 30 giugno 1905 (contratto 20 agosto 1898). » 22,450

Totale . . . L. 2,708,500

Diminuzioni di stanziamento.

Capitolo 22. Corpi di fanteria - Ufficiali e impiegati civili (*Assegni fissi*) L. 325,000

Capitolo 24. Corpi di cavalleria - Ufficiali e impiegati civili (*Assegni fissi*) » 45,000

Capitolo 26. Corpi e servizi d'artiglieria - Ufficiali e impiegati civili (*Assegni fissi*) . . . » 255,000

Capitolo 28. Corpi e servizi del genio - Ufficiali e impiegati civili (*Assegni fissi*) » 115,000

Capitolo 30. Carabinieri reali (*Assegni fissi*) » 22,500

Capitolo 34. Corpo e servizio sanitario - Ufficiali e impiegati civili (*Assegni fissi*) » 110,000

Capitolo 37. Corpo e stabilimenti di commissariato, compagnie di sussistenza e personali contabili per i servizi amministrativi - Ufficiali e impiegati civili (*Assegni fissi*) » 250,000

Capitolo 40. Chiamate di classi dal congedo per istruzione - Uomini di truppa (*Assegni fissi*) » 1,379,000

Capitolo 41. Scuole militari - Spese per il personale (*Assegni fissi*) » 150,000

Capitolo 43. Compagnie di disciplina e stabilimenti militari di pena (*Assegni fissi*) » 57,000

Totale . . . L. 2,708,500

PRESIDENTE. Pongo a partito l'articolo 1 con la tabella annessa di cui è stata data lettura,

(È approvato).

Art. 2.

È autorizzata l'esecuzione delle spese seguenti a carico degli stanziamenti di bilancio dei rispettivi capitoli:

Cap. n. 24. Stipendi a due agenti di 1ª classe (lire 2,400 ciascuno); a quattro agenti di 2ª classe (lire 2,000 ciascuno) e a due sotto-agenti (lire 1,600 ciascuno) dei depositi d'allevamento cavalli e relativi aumenti sessennali, lire 16,200 (a calcolo).

Cap. n. 30. Spesa per l'aumento nell'organico degli ufficiali dei carabinieri reali di un maggiore, un capitano ed un tenente a decorrere dal 14 marzo 1909, lire 6,000 (a calcolo).

Cap. n. 36. Compensi al personale della farmacia centrale militare nei casi di lavori eccezionali, lire 2,200 (a calcolo).

Acquisto di materiale per il servizio sanitario di presidio, lire 5,000.

Cap. n. 48. Assegni per un addetto militare a Madrid, accreditato presso i Governi spagnuolo e portoghese, lire 20,000 (a calcolo).

Cap. n. 51. Soprassoldo ai militari delle compagnie di sussistenza addetti ai forni, lire 8,000 (a calcolo).

Cap. n. 55. Spese varie inerenti all'istruzione degli ufficiali che prendono parte alle corse militari e concorsi ippici (affitto di ippodromi, piste di corse, costruzione di ostacoli, ecc.), lire 2,000 (a calcolo).

Spesa di rappresentanza della Scuola di cavalleria (distaccamento di Tor di Quinto), lire 1,000.

(È approvato).

Anche questo disegno di legge sarà più tardi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni per lire 5,000,000 allo stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1908-909.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Maggiori assegnazioni per lire 5,000,000 allo stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1908-909».

Si dia lettura del disegno di legge.

CAMERINI, segretario, legge: (Vedi Stampato n. 207-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta. (Pausa).

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procederemo ora alla discussione dell'articolo unico di cui do lettura:

Articolo unico.

Sono approvate le seguenti maggiori assegnazioni allo stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1908-909:

a) nella parte ordinaria: lire 3,800,000 in aumento al fondo di lire 2,500,000, inscritto al capitolo 120 «soprassoldo, trasporto ed altre spese per le truppe comandate in servizio speciale di sicurezza pubblica ed indennità ai reali carabinieri»:

b) nella parte straordinaria: 1,200,000 lire, in aumento all'assegnazione di lire 2,000,000 prelevata dal fondo di lire 30,000,000 di cui all'articolo 1 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, ed iscritta all'articolo 5 del capitolo 170-bis per «soprassoldo, trasporto ed altre spese per le truppe comandate in servizio speciale di sicurezza pubblica e indennità ai carabinieri reali».

Nessuno chiedendo di parlare, si procederà più tardi alla votazione segreta di questo disegno di legge.

Approvazione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1908-909.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1908-909».

Si dia lettura del disegno di legge.

CAMERINI, segretario, legge: (V. Stampato n. 208-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta. (Pausa).

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procederemo ora alla discussione dell'articolo unico di cui do lettura:

Articolo unico.

Sono approvate le maggiori assegnazioni di lire 248,050 e le diminuzioni di stanziamento per somma uguale nei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1908-909 indicati nella tabella annessa alla presente legge.

Si dia lettura della tabella.

CAMERINI, segretario, legge:

Tabella di maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio 1908-909.

Maggiori assegnazioni.

Capitolo 61. Dispensari celtici - Spese e concorsi pel funzionamento, concorsi e sussidi ad enti pubblici ed istituti di beneficenza, compensi al personale, locali, arredi, medicinali, ecc. L. 30,000

Capitolo 76. Veterinari provinciali - Indennità di residenza in Roma L.	50
Capitolo 96. Spese per trasferite ai funzionari, agli ufficiali, alle guardie di città ed agli altri agenti di pubblica sicurezza per servizi fuori residenza e per trasferimento alle guardie di città »	100,000
Capitolo 108. Fitto di locali per le guardie di città . . . »	60,000
Capitolo 109. Casermaggio ed altre spese variabili per guardie ed allievi-guardie di città. . »	33,000
Capitolo 132. Armamento e indennità cavallo agli agenti carcerari »	2,000
Capitolo 141. Trasporto dei detenuti ed indennità di trasferite alle guardie »	20,000
Capitolo 152. Manutenzione dei fabbricati carcerari, spese per lo studio e la compilazione dei progetti relativi all' impianto di stabilimenti carcerari, indennità per trasferite e per servizi straordinari »	3,000
Totale . . . L.	248,050

Diminuzioni di stanziamenti.

Capitolo 1. Ministero - Personale (<i>Spese fisse</i>) L.	6,000
Capitolo 10. Consiglio di Stato - Personale (<i>Spese fisse</i>) . . »	10,000
Capitolo 86. Funzionari ed impiegati di P. S. (<i>Spese fisse</i>) «	10,000
Capitolo 92. Corpo delle guardie di città - Stipendi e paghe al personale, indennità di carica e soprassoldi annessi alla medaglia al merito di servizio »	69,050
Capitolo 95. Guardie di città - Premi d'ingaggio, di rafferma e soprassoldo di rafferma . . »	85,000
Capitolo 97. Compensi al personale di P. S., ufficiali guardie di città ed altri agenti di P. S., nonchè uscieri e commessi di questura e di sezione, personale di altre amministrazioni ed a privati cittadini per concorso nell'arresto di malfattori e per altri servizi prestati nell'interesse dell'Amministrazione di P. S. - Premi per arresto di latitanti e per sequestro d'armi »	30,000

Capitolo 121 bis. Compenso per il servizio straordinario che gli ufficiali telegrafici prestano nell'interesse della P. S. a richiesta delle autorità competenti e rimborso di spese accessorie telegrafiche per telegrammi di Stato spediti in espresso per servizi di P. S. L.	15,000
Capitolo 126. Personale di custodia, sanitario, religioso e d'istruzione delle carceri (<i>Spese fisse</i>) »	8,000
Capitolo 127. Personale di custodia - Indennità di alloggio »	15,000
Totale . . . L.	248,050

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, si procederà più tardi alla votazione segreta di questo disegno di legge.

Approvazione del disegno di legge: Disposizioni per la leva sui nati nel 1889.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni per la leva sui nati nel 1889 ».

Si dia lettura del disegno di legge.

CAMERINI, segretario, legge: (V. *Stampato*, n. 172-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

È iscritto a parlare l'onorevole Badaloni.

(Non è presente).

Nessun altro chiedendo di parlare, dichiarato chiusa la discussione generale.

Procederemo ora all'esame degli articoli:

Art. 1.

Gli iscritti che furono rimandati dalle leve precedenti sulle classi 1887 e 1888 come rivedibili, a senso degli articoli 78 ed 80 della legge sul reclutamento, se saranno dichiarati idonei ed arruolati in 1ª categoria nella leva sulla classe 1889, assumeranno, quelli nati nel 1887 la ferma di anni uno, e quelli nati nel 1888 la ferma di anni due.

(È approvato).

Art. 2.

È data facoltà al ministro della guerra di stabilire il numero degli uomini nati nel

1889 arruolati nella 1ª categoria, che dovranno assumere la ferma di anni due prevista dalla legge sul reclutamento.

(È approvato).

Art. 3.

Per gli effetti contemplati dalla legge suddetta, nelle provincie del Veneto ed in quella di Mantova, il distretto amministrativo rappresenta il mandamento.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato poi a scrutinio segreto.

Volazione segreta.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Volazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Modificazioni al regime fiscale degli spiriti;

Assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1908-909.

Si voteranno anche i seguenti disegni di legge, già approvati per alzata e seduta:

Coordinamento in testo unico delle disposizioni vigenti per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie e le automobili in servizio pubblico;

Convenzione con la Società italiana delle ferrovie Meridionali per la liquidazione di crediti dello Stato dipendenti dalla cessazione del contratto di esercizio della Rete Adriatica;

Disposizioni per la leva sui nati nel 1889.

Si faccia la chiama.

CAMERINI, segretario, fa la chiama.

Discussione del disegno di legge: Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi.

PRESIDENTE. Proseguendo nello svolgimento dell'ordine del giorno, segue la discussione del disegno di legge: « Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi ».

Si dia lettura del disegno di legge.

CAMERINI, segretario, legge: (V. Stampato n. 120-A).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per proporre la sospensiva l'onorevole Cavagnari. Ne ha facoltà.

Avverto però l'onorevole Cavagnari, e gli altri oratori che parleranno sulla sospensiva, che essi non devono entrare nei particolari di merito, perchè non potrei permettere che si anticipasse la discussione generale.

CAVAGNARI. Io, come sempre, faccio tesoro delle osservazioni dell'onorevole Presidente e dei suoi consigli: egli però mi consentirà che faccia anch'io, da parte mia, una dichiarazione.

Seguirò quel sistema che ad un elettore consulto, quale ella è, tornerà certo gradito, adopererò quel sistema che si usa in certe procedure speciali.

Ella sa, onorevole Presidente, che nelle cause di possesso...

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari, non perda il tempo nel venirmi a dire che cosa si fa in certe cause. Io le dico che le ho dato facoltà di parlare, a termini dell'articolo 93 del regolamento, che non presuppone le consuetudini dei tribunali ma quelle della Camera, e l'ho pregato di tenersi il più che sia possibile nei limiti generali senza entrare nel merito, perchè altrimenti si anticiperebbe la discussione generale. Dica pure quello che crede; se ella andrà fuori dei limiti prescritti dal regolamento, ve lo richiamerò.

CAVAGNARI. Se la Camera consente, io parlo, altrimenti no, perchè non mi preme molto... (Commenti).

Le mie parole corrispondono ad un mio intimo convincimento, il quale si concreta in questo: a me pare che per un disegno di legge di tale importanza, quale è il presente, il tempo scelto per la discussione non sia davvero il più indovinato.

Una volta, quando ricorrevano questi giorni, la Camera aveva l'abitudine di evocare: « L'ora del tempo e la dolce stagione » (Commenti).

Io vorrei che anche al giorno d'oggi, come nei tempi andati, si tenesse conto di ciò, affinchè le nostre discussioni, che pure sono sempre serie, in questa stagione risultassero più profondamente meditate e potessero corrispondere all'importanza dell'argomento.

Ho detto, onorevoli colleghi, che ci troviamo di fronte ad un disegno di legge nuovo, perchè, se volessi scorrere per un momento, ciò che è consegnato nella legge che accompagna o accompagnar dovrebbe, le sorti della nostra navigazione, io troverei delle disposizioni, che fanno precisamente

al caso presente, e che sono in questi termini: « nel caso di diserzione delle aste, il Governo è autorizzato a cedere a ciascun gruppo a trattative private, senza modificazioni, alle condizioni prescritte dalla presente legge e colla preferenza, a parità di condizioni, di offrire a migliori condizioni di materiale e di servizio ».

E successivamente alla lettera f: « trascorso un mese dalla diserzione degli incanti ed affidate le linee, che si volevano affidare a quella amministrazione ferroviaria, della quale non ci tratteremo a parlare qui oggi, si dice che gli altri gruppi non aggiudicati, verranno attuati a misura che si abbiano concessionari, che ne assumano l'esercizio alle condizioni della presente legge.

Questo era il mandato preciso, tassativo, determinato in modo così chiaro da non permettere dubbi di sorta, che il potere legislativo dava al potere esecutivo.

Or bene ha, e come, ottemperato il potere esecutivo a questo mandato? Sono andate deserte le aste ed il potere esecutivo non si è indirizzato o, se mi è permesso di usare una frase burocratica, non si è incanalato (*Si ride*) per la via che la legge del 5 aprile 1908 gli aveva indicata e, assumendosi una parte *ex novo*, ha *ab imis fundamentis* modificato, ha variato linee, ha sciolto, in nome della legge, nodi che non vorrei che ritornassero al pettine sotto altra forma, e ha anche aumentato le somme corrispondenti sotto forma di sovvenzioni.

Questo vuol dire che noi ci troviamo in presenza di una nuova legge, perchè non potremmo fare assurgere a disposizioni di legge tutti questi considerando dei quali abilmente si va infiorando la relazione e che sono messi là per decorare la materia.

Ora in questa condizione di cose a me pare che la parte più chiara ed esplicita che sarebbe toccata a noi avrebbe dovuto essere questa di dire al Governo: continuate nell'adempimento delle mansioni che vi sono assegnate dalla legge del 1908 e poichè il legislatore non ha voluto che si venisse all'esecuzione di questa legge continuate nella dimostrazione della prova e della riprova finchè, se un giorno non raggiungerete lo scopo, possiate tornare alla Camera e dire: abbiamo fatto del nostro meglio per raggiungere lo scopo che ci era confidato nella legge del 1908; non abbiamo potuto raggiungerlo; attendiamo consigli dalla Camera.

Questa, a mio modo di vedere, poteva

essere la procedura normale che era la conseguenza di quello che abbiamo consegnato nella legge del 1908, intorno alla quale consentite una parentesi.

Avevo fatto anche allora una proposta sospensiva la quale mi fu respinta da principio e poi, lungo la discussione, raggiunse il suo scopo. È questo un preludio che mi fa considerare che, se la mia povera proposta, per la nessuna autorità di chi l'ha fatta e per altre considerazioni che ammetto non raggiungerà la sua finalità, la raggiungerete voi altri con l'autorità vostra, allorchè, dopo esservi intrattenuti alquanto nella discussione, verrete con un ordine del giorno a dimostrare la necessità del rinvio ad un po' più tardi. Dico perciò che, nella procedura, si sarebbe dovuto venire in quest'ordine d'idee, ma ciò non piacque, ripeto, al Governo, il quale si è presentato ponendoci innanzi un nuovo progetto più importante ancora per la responsabilità che impone. Infatti se del primitivo progetto si poteva dire che era una specie di accademia, di vestito collocato là per chi lo voleva indossare, ora invece ci troviamo di fronte ad una convenzione la quale il giorno che abbia avuto il responso favorevole delle due Camere, assurgerà a formale contratto legale con tutti i suoi effetti, con tutte le sue conseguenze e con tutti quegli oneri che vanno in fondo a pesare sul povero taschino del poverissimo contribuente, senza rispecchiarsi nel vantaggio della economia del paese.

Dunque consentitemi che io vi dica come in presenza di questa condizione di cose io giustifichi questa proposta di rinvio, la quale non suona nè fiducia nè sfiducia in quanto non tocca il merito, perchè io sono ossequentissimo ai consigli dell'illustre Presidente e dico: andiamo a novembre, andiamo a tempi più freschi e meditati (*Ilarità*) e se a novembre è tardi, riuniamoci anche un mese prima, in ottobre, e discutiamo di questi gravissimi interessi in tempi più freschi e a mente più serena.

Ora siamo affaticati, e se dovessi parlare per mio conto, dovrei dire che sono qui da due mesi ed in questi giorni ho dovuto ammattire, se ce ne fosse ancora bisogno (*Viva ilarità*) su quei volumi di relazioni, e non sono riuscito a formarmi un criterio esatto per poter con coscienza discutere della materia. (*Si ride*).

E permettetemi ancora brevissime considerazioni. Ho detto che avrei volentieri

desiderato che Governo e Camera entrassero in questo pensiero del rinvio, perchè tutti siamo animati, siamo spinti da un intento comune in questa tesi, che è quello di fare il meglio nell'interesse del nostro paese.

Ma vi è un'altra considerazione per la quale io mi permetterei di insistere sopra questa proposta, me lo consenta l'onorevole relatore, sempre zelante, sempre competente nelle relazioni che ci porta, ed io la desumerei un po' *de domo relationis*. (*Si ride*). Dice il relatore nelle pregevolissime sue considerazioni e a conforto della meraviglia, dirò così, che non poteva non destarsi anche in lui, per quanto benissimo disposto a favore delle nuove convenzioni, dice il relatore che la giustificazione dell'ammontare della sovvenzione, la quale progredisce con un crescendo proprio non giustificato dal movimento che si dovrebbe verificare nella economia nazionale, (perchè se è vero quello che mi hanno insegnato, la sovvenzione alla navigazione dovrebbe rispecchiarsi nel movimento di esportazione, e l'onorevole relatore, che è maestro in materia, mi insegna che a fine di maggio noi eravamo già a 600 milioni di disavanzo, ma vengo all'ovile (*Ilarità*) e ritorno all'argomentazione) dunque il relatore dice che la giustificazione di questo progressivo aumento della sovvenzione, bisogna trovarla nella crisi che attraversa l'industria marittima.

Onorevole relatore, io ho troppo buon concetto dell'illuminato criterio che informa i suoi atti, ma dico il vero che pensando a questa considerazione non me la sono saputa spiegare, perchè mi è parsa un po' in contrasto con il convincimento che mi ero formato; ed io desidererei di avere appunto schiarimenti per illuminare il mio pensiero, che si trova in quella tale penombra che non mi permette di veder abbastanza chiaro, una specie di nebulosa. (*Si ride*).

Ma se il momento per intraprendere una faccenda, per fare una convenzione, è disastroso, economicamente parlando, come mai si sceglie proprio quel momento per concludere?

A me non sembrerebbe opportuno. Io non sono uomo d'affari; ho liquidato quel poco che mi ha lasciato il mio venerando genitore. (*Ilarità*).

Ma questi precetti elementari di economia mi sono rimasti per istinto, non ho nessun merito, non li ho coltivati; e quindi

credo di poter pronunciare il mio giudizio su queste convenzioni.

Non era questo il momento opportuno per fare queste convenzioni, onorevole relatore, perchè il momento è disastroso economicamente parlando.

Debbo inoltre osservare che, studiando io in questi giorni qualche cosa sull'argomento, mi è parso di avere riscontrato che le condizioni tendono a migliorare.

Ecco un altro motivo di rinvio, perchè potrebbe darsi che, in rapporto a quei 17, 18 o 19 milioni a cui siamo saliti dopo la legge del 1908 la quale mi pare che arrivasse a 14 milioni e tanti, noi, se le condizioni della marina mercantile, dell'industria marittima, sono in via di miglioramento, potremo anche profittare di questa condizione di cose.

Ma si dice che vi sono dei termini in rapporto con il Lloyd italiano.

Vi è un secondo termine, che è quello ad un anno data, se mi fosse permesso di parlare in termini cambiari.

Per cui se non erro, la convenzione attuale vigente scade nel mese di giugno dell'anno venturo. Quanto poi al primo termine, se si andasse incontro ad una scadenza riguardo agli impegni assunti col Lloyd italiano, credo di aver letto che non ci sarebbe poi nessun danno, se perdessimo ogni impegno che abbiamo col Lloyd. Parmi che questa sia l'opinione del collega Nitti. Vuol dire che si farà la convenzione con un'altra società.

NITTI. Io vado più in là!

CAVAGNARI. Anzi per essere più preciso ed esatto, volevo dire che non solo il collega Nitti non credeva che ci fosse un gran danno, ma che ne sarebbe venuto un vantaggio, se, invece di un termine, ne fossero scaduti due.

NITTI. Perfettamente!

CAVAGNARI. Dunque vuol dire che anche sotto questo rapporto se noi rinviavamo di qualche mese questa discussione, non ne verrà danno di sorta. Tanto più che anche volendo rispettare i termini, avendo cinque o sei mesi avanti a noi per esaminare questa immensa mole di lavoro, noi ci troveremo così ben preparati da poter ben considerare le nostre idee (parlo sempre per mio conto) e prendere una decisione ponderata.

Ma, onorevoli colleghi, io vorrei ancora, se mi fosse consentito dalla vostra indul-

gente benevolenza, richiamare la vostra attenzione sopra un'altra considerazione.

E questa considerazione, che non è un motivo di merito, in certo qual modo intinge, dirò così, un po' nel merito.

Io mi avvarrò di quella considerazione che volevo fare poc'anzi al principio del mio dire. Prego i colleghi e l'onorevole Presidente di volermi tollerare ancora un po' su questo punto. Si farà appunto come si fa nelle questioni di indole possessoria; per cui è lecito qualche volta deliberare anche il petitorio. (*Si ride*).

Dunque, a me pare che la legge venga aggravandosi con innovazioni le quali rispecchiano un nuovo indirizzo di cose, economicamente parlando, che merita tutta l'attenzione della Camera.

Lascio da parte tutto ciò che si potrebbe dire sull'aumentata sovvenzione; lascio da parte tutte le questioni che si sono fatte in ogni tempo: perchè ognun di voi che andasse a riscontrare le relazioni precedenti, facilmente troverebbe come, in ogni relazione, si vadano delineando i criteri precisi e determinati a cui si debbano informare le sovvenzioni marittime.

E poi, nei disegni di legge, nelle leggi dello Stato, tutto si annega (giacchè siamo in materia liquida) (*Si ride*) per far luogo a disposizioni che urtano contro le precedenti. Io ho letto, e ripetutamente letto, in ottime relazioni (ne cito una delle ultime che è dovuta ad un illustre membro del Governo, l'onorevole Cocco-Ortu) che le nostre sovvenzioni debbono badare a far sì che la nostra marina vada esplorando nuove vie, fuori, se è possibile, anche del Mediterraneo, fuori dei nostri mari interni, per aprire nuovi traffici, nuovi sbocchi alle nostre esportazioni; ebbene i disegni di legge e le leggi finiscono, con tanti articoli sminzuzzi, a perdersi a cercare le ostriche nel nostro Mediterraneo o nei mari vicini. (*ilarità*).

Ma le grandi linee?!... Vedete che cosa si fa in Francia. Oggi stesso, credo che sia il quarto od il quinto mercoledì che si vanno discutendo convenzioni per quelle Messagerie marittime: ma leggete la descrizione delle linee che si impongono a quelle Messagerie!... guardate un po' se là non accada un fenomeno al rovescio del nostro!... guardate se, mentre si diminuiscono le sovvenzioni (mi pare che da 16 milioni si portino a 15), non si aumentino le linee, le percorrenze e la velocità!...

Si tratta di cifre che ho avuto occasione di leggere; ed ora non dico d'essere uomo da capirle così, di primo acchito (perchè ho bisogno di logorarmi molto per capire); (*Viva ilarità*) ma arrivo fino al punto di capire che, nelle discussioni che avvengono nella Camera francese, s'invoca ciò che si fa in Italia, per dire: in Italia, fanno maggiori sacrifici di noi; noi ne usciamo meglio di quel che voi pensiate: perchè i carichi che lo Stato italiano consente sul suo bilancio, noi non li consentiamo.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Ne parleremo del contratto francese.

CAVAGNARI. Spero di dimostrare quel che dico, se avrò la fortuna di parlare: perchè sono giù nella graduatoria degli iscritti. (*ilarità*). Ne parleremo, ed aggiungeremo qualche cosa di più. Aggiungeremo il paragone specifico col quale il relatore francese mette a confronto la linea di Genova...

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Non ha letto il nostro disegno di legge!

CAVAGNARI. Scusi: se lo desidera, le citerò anche le cifre.

PRESIDENTE. Se ne vuol parlare, potrebbe quasi abbandonare la questione sospensiva. Si capisce che non è vero che lei sia affaticato! (*ilarità*).

CAVAGNARI. Faccio un poco di delibazione.

Io trovo qui un confronto. Si tratta di cose copiate su in biblioteca; anche il collega relatore ha attinto con me alla stessa fonte. Ora per il confronto vedete: Genova-Costantinopoli 90 per lega marittima, 12 nodi, 3 mila tonnellate; Marsiglia-Costantinopoli lire 13.13 per lega per 13 nodi e 3,800 tonnellate. Vedete, (*Movimenti del ministro Schanzer*) le cifre non si distruggono.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Ne parleremo nella discussione di merito.

CAVAGNARI. Ma io cito queste cose per dire che noi abbiamo bisogno di studiare questa materia, che non possiamo improvvisare, che dobbiamo andare a controllare. Noi andiamo sempre cercando gli esempi fuori del nostro paese.

È una curiosità quella di vedere come va a finire la discussione in Francia, perchè nonostante che abbiano fatto affari con quelle Messagerie marittime che rappresentano una storia gloriosa pel movimento economico della Francia; nonostante questo,

si sollevano delle questioni ardite e giuste, delle obiezioni serie, ed uno dei sostenitori del servizio unico affidato ad una società sola, lo sapete dove andava ad attingere i suoi criteri per venire a questa determinazione? Diceva che, se si dessero i servizi a più società, bisognerebbe dividere in altrettante città diversi servizi.

Ma questo in Francia non si vuole, perchè in Francia tutti i servizi debbono essere raggruppati in Marsiglia porto principale, si può dire, unico commerciale della Francia. Qui osservo che noi in Italia vogliamo che questo servizio si distribuisca, perchè abbiamo tanti porti e tante città marittime.

Per cui, anche sotto questo rapporto, sarebbe pregio dell'opera che si attendesse un poco per vedere come sia proceduta quella discussione in Francia e a quali conclusioni verranno, perchè ancora non sono venuti a conclusione.

Poco fa opportunamente il collega Sonnino, sempre esatto nelle sue affermazioni, mi faceva notare che non è vero ciò che mi pareva e che era nel mio pensiero, cioè, che le Messaggerie francesi scadessero il 22 luglio prossimo. Ma a me era rimasta quella convinzione. (*Interruzione del deputato Pantano*).

Insomma, il fatto è che in Francia ho visto che si va gridando: come? volete metterci il coltello alla gola? Ed è stata rinviata la discussione ad oggi, ricomincerà oggi e sarà rinviata la discussione a mercoledì venturo, perchè là si fa così e non si discute, come da noi, con due sedute al giorno raffazzonando tutta questa roba, senza avere il tempo sufficiente di farla passare nella nostra mente e di portarla alla discussione con quella maturità che è necessaria.

PRESIDENTE. Ma parli alla Camera, non faccia conversazione coi suoi colleghi!

CAVAGNARI. Onorevole Presidente della Camera, mi scusi, ma sono cose serie.

PRESIDENTE. Lo so che sono cose serie; perciò dico che si rivolga alla Camera e non faccia conversazioni!

CAVAGNARI. Sono cose fatte male, e io le dico come le sento, e il concetto cerco di esprimerlo come posso, poco curandomi della forma. I periodi sono come vengono: anch'io vorrei diventare un bell'uomo (*Si ride*) e non lo sono affatto, ma lascio andare.

Se i periodi non sono belli, non sono torniti, convengono i periodi anche alla figura dell'uomo. (*Si ride*). Io non ho pro-

prio nessun preconcetto, perchè se il mio rinvio non approderà, non solo non me ne avrò a male, ma sentirò anzi i consigli dei miei colleghi. Io sono disposto a tutto e non ci tengo troppo, ma sempre nella speranza dell'interesse del mio paese io parlo, e dico che quello che non si vuol fare oggi, dopo due o tre giorni di discussione si dovrà pur fare. Perchè, non c'è dubbio, queste sono di quelle leggi che affaticano non solo le menti delle Commissioni e del Governo, ma affaticano anche noi deputati.

Una volta, ve lo ricordate, la legge sui porti ci ha affaticato. Ci ha affaticato perchè in ogni punto delle coste si voleva un porto, ed ogni porto reca con sé l'approdo. Ma vi pare che io, mi possa sdebitare? Parlo io che ai miei porti ho visto non toccare nulla, anzi me ne hanno fatto accusa nel periodo elettorale, ed io ho detto agli elettori: cercatevi un altro rappresentante che approdi meglio. (*Si ride*).

Dunque non sono sospetto sotto questo rapporto. Ma si capisce che nascano, sospetti. Come possiamo resistere, se, per esempio, un nucleo di nostri elettori dice: Voi non vi curate dei nostri interessi, non vi curate dei porti, degli approdi?

Ciò che più importa è il richiamo al principio che informa questa legge, principio il quale, secondo me, merita una discussione ben pensata.

Perchè con questa nuova legge che sembra costituita da una serie di articoli messi là alla sfuggita, si inaugurano dei sistemi che potrebbero tornare pericolosi, e quindi hanno bisogno di essere ponderatamente discussi. Articoli, per cui ci avviamo all'esercizio di Stato anche per i servizi marittimi, con questi riscatti, con queste disposizioni, con l'averle disconosciute i punti di vista che dovevano informare la legge delle sovvenzioni in aiuto dei nostri servizi marittimi. Può darsi che questi provvedimenti corrispondano anche alle nostre aspettative e richieste (non parlo per mio conto) cioè alle richieste dei nostri porti. Ma il concetto principale è un errore. Ed io non vorrei che domani dopo l'esperimento che abbiamo fatto in terra dovessimo ancora andare sul liquido elemento a fare un esperimento simile in mare... Ed ecco uno dei motivi che mi determinarono l'anno scorso a chiedere la sospensiva: se non sappiamo andar bene in terra, figuratevi come potremo andare su quell'elemento così mal-fido?

E se già si domanda perchè la marina da noi sia in decadenza; perchè gli emigranti profittano di altri bastimenti, allora vedrete accadere anche di peggio.

Allora non succederà quello che succede in Francia, dove in questi giorni si diceva che sono obbligati ad ingrandire quei piroscafi perchè vengono carichi e stracarichi dall'Oriente, e non sanno come fare per evitare che le altre compagnie di altri Stati vengano a fare loro concorrenza.

E sapete che cosa si risponde da noi? Io leggevo questa mattina due articoli su in biblioteca. In uno di questi articoli si diceva: vorremmo un po' che ci si mostrasse il vantaggio che sulla economia del paese, sulla nostra esportazione i nostri servizi marittimi ci hanno fatto riscontrare: vorrei che ci si dimostrasse un po' il vantaggio, e si citavano le proposte dell'onorevole Bettolo. Volentieri io ho già constatato che si concedono alla navigazione libera tanti sussidii quanti sono i colli di mercanzia che portano dai nostri paesi; quindi quanto più cresce il movimento di esportazione, altrettanto deve crescere il sussidio.

Noi dobbiamo avere un concetto preciso e determinato sulla politica che dobbiamo seguire perchè altrimenti, se è vero quello che si legge nella relazione dell'onorevole Bergamasco, che siamo già arrivati a soli 10 milioni di avanzo, anche questi un bel giorno potranno scomparire come nebbia al sole e così ricadremo nella politica degli espedienti e dei disavanzi donde siamo appena usciti con tanto sacrificio dei contribuenti italiani.

Onorevoli colleghi, non aggiungo altro e vi ringrazio della benevolenza con la quale mi avete ascoltato; che cosa del resto debbo dirvi circa al mantenere o no la mia proposta? Sentirò quello che diranno i miei colleghi e mi vi acconcerò; se vedrò che essa ottiene un certo appoggio, la manterrò; altrimenti, usando ancora di quel po' di criterio che l'età mi consente, la ritirerò. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Salandra ha facoltà di parlare contro la sospensiva.

SALANDRA. La Camera consentirà che io dichiaro con brevissime parole le ragioni per le quali, se la proposta dell'onorevole Cavagnari sarà mantenuta, voterò contro di essa. L'opportunità di questa mia motivazione deriva da una condizione speciale

in cui mi trovo ed in cui si trovano parecchi altri miei colleghi ed amici.

La Camera sa, per la discussione intervenuta negli Uffici, che io ho manifestato parere contrario a questo disegno di legge; i dibattiti posteriori della stampa ed anche l'elaborata relazione della Commissione non mi hanno indotto, almeno finora, a mutare opinione, sebbene riconosca che delle modificazioni, alcune di evidente miglioramento, altre di contestabile miglioramento, siano state apportate al disegno di legge dalla Commissione.

Tuttavia voteremo contro la sospensiva, nonostante che sia opinione volgare che, quando alcuni deputati sono contrari ad un disegno di legge, essi debbano profittare di qualsiasi voto di carattere pregiudiziale o carattere scspensivo, e di qualunque altro mezzo dilatorio, pur che ostacoli o ritardi la deliberazione favorevole.

La ragione di questo nostro atteggiamento è facile a spiegarsi.

Riconosco giuste le considerazioni dell'onorevole Cavagnari, il quale ha osservato che un disegno di legge di questa importanza, che implica un onere gravissimo di circa mezzo miliardo e che impegna il paese e la sua vita economica per un quarto di secolo, sarebbe stato più opportunamente discusso in altra stagione dell'anno.

Tuttavia il nostro dovere c'impone di affrontare l'asprezza della temperatura, se verrà, e di rimanere al nostro posto; perchè oramai le cose sono giunte ad un punto che bisogna che la questione sia trattata largamente alla Camera, che si sentano i fautori e gli avversari del disegno di legge e che con la Camera li senta il paese, al quale certamente, più che gli articoli dei giornali, fanno impressione le discussioni della Camera.

Dopo che noi li avremo uditi, dopo che avremo studiato e deliberato sulle possibili modificazioni, potremo votare a ragion veduta, ognuno secondo la propria coscienza. Non è escluso, e lo dico subito all'onorevole Cavagnari, che, dopo un'ampia discussione, si possa arrivare ad una qualsiasi deliberazione di rinvio. Io non pregiudico da questo punto di vista il mio voto. Ma oggi ciò non è possibile, e il Governo certamente non potrebbe accettare la proposta dell'onorevole Cavagnari. Questi, è vero, ha detto che essa non implica nè fiducia, nè sfiducia; ma la sfiducia è in *re ipsa*, è nella critica assai grave, che l'onorevole Cava-

gnari ha fatto del procedimento seguito dal Governo. Ora, non accettando il Governo la proposta dell'onorevole Cavagnari, la conseguenza sarebbe probabilmente un voto, col quale essa sarebbe respinta. Ora noi non possiamo certamente agevolare la preparazione di un tal voto, cioè di una espressione politica della maggioranza, con la quale fossero recisi i nervi alla opposizione, che su questa legge non è politica, ma tecnica ed economica. Oggi il Governo avrebbe ragione di mettere la questione politica; ed io invece non ho alcuna ragione di aiutarlo a procurarsi una vittoria. Spero anzi che anche dopo questioni politiche su questa legge non se ne mettano, perchè nè i Governi, nè le maggioranze acquistano reputazione se risolvono con criteri politici le questioni tecniche ed economiche.

Dunque eliminiamo le questioni politiche. Nessun voto per ora. Ciascuno assuma la responsabilità propria sopra questioni concrete, sia sulla approvazione del progetto, in complesso, sia sui punti principali, che potranno essere portati alla votazione della Camera. Comprendo che sarebbe più comodo liberarci ciascuno della nostra responsabilità, e, col gesto di un momento, fautori ed avversari della legge, dare un voto accademico, starei per dire coreografico, e poi lasciare andare il rimanente. No, il dovere nostro è di star qui qualunque sia la stagione, di discutere a fondo questo gravissimo disegno di legge, e di deliberare dopo che una discussione ampia sarà stata fatta. Per queste ragioni, se l'onorevole Cavagnari non accetta la preghiera di ritirare la sua proposta sospensiva, preghiera che gli verrà certo da persone più di me autorevoli, io ed i miei amici voteremo contro di essa.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE
FINOCCHIARO-APRILE.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare in favore della sospensiva l'onorevole Eugenio Chiesa.

CHIESA EUGENIO. Onorevoli colleghi, sulla sospensiva dell'onorevole Cavagnari sono a parlare in prima istanza per riservare il diritto a questa parte della Camera di intervenire, quando, eventualmente, la questione della sospensiva si ripresentasse nella discussione generale.

Per noi, onorevoli colleghi, la questione si presenta così. La legge del 5 aprile 1908

si è dimostrata inapplicabile nella pratica, e la confessione dell'errore è qui chiara e palmare, perchè la sovvenzione di 14 milioni cresce fino a diventare di 20. Quale era la via maestra per risolvere l'errore? La via maestra, la via diritta era di venire in questa assemblea a dichiarare, la legge che abbiamo fatta è una legge errata, bisogna compilarne un'altra che abbia altri e diversi criteri informativi.

Ciò non si è fatto, ed ecco la ragione precisa dell'appoggio che noi dobbiamo dare in questo momento alla mozione sospensiva. Perchè il progetto di legge che l'onorevole ministro ci presenta è un progetto di convenzioni già fatte e stipulate, di convenzioni indiscutibili ed irreducibili, e così come sono presentate d'accordo tra contraenti, Ministero e Commissione sarà per noi un soprappiù la discussione, una palestra di bei discorsi per coloro che li faranno, per noi che li staremo a sentire, ma nullo l'altro.

Intanto noi avremmo preferito, ed ecco il dissenso dall'onorevole Salandra, per quello che egli diceva poc'anzi, non già di discutere di questa forma di convenzioni sopra cose già fatte, con date persone e società, noi avremmo voluto discutere la convenzione tipo, impersonale...

SALANDRA. E allora è la legge che c'è.

CHIESA EUGENIO. ...Ma quella è inapplicabile: così dunque non è.

E poi, onorevoli colleghi, perchè non lo diremmo qui nella Camera, mentre nella stampa ed in tutto il paese trapela, che sulle convenzioni oggi presentate c'è un velo di sospetto? Superiori a tutte le ragioni di finanza, stanno ancora più importanti le ragioni di moralità politica ed amministrativa; ora se noi riuscissimo a dimostrare che queste ragioni, quando avessero il sopravvento, non pregiudicano le ragioni della finanza e dell'economia pubblica, pare a noi che avremmo dimostrato anche le ragioni di questa sospensiva.

Ed io vorrei dimostrare che non bisogna neppur pregiudicare con la discussione di queste convenzioni, della principale convenzione soprattutto, quelle eventuali disposizioni di una convenzione tipo possibile che fosse per risultare.

Nè è tanto in questo momento compito della opposizione di respingere le convenzioni proposte, così per respingerle, quanto interessa il non discuterle per rendere libere le mani del Parlamento a fine di af-

frontare quelle forme nuove che fossero reputate le più convenienti, vuoi per una grassa convenzione cumulativa se questa risultasse utile, vuoi per le convenzioni suddivise, per esempio, in tre gruppi, come si è affacciato essere più conveniente per gl'interessi locali e nazionali.

Di fatto, poi, come si presenta la nuova proposta al giudizio della Camera?

Essa si trova a balzar fuori tra due altre che ebbero ripulsa, una anteriore ed una posteriore.

Come e perchè queste due proposte non furono portate alla Camera? Legittimamente? Illegittimamente? Forse perchè una sola convenzione, questa, si voleva fare?

Ecco la indagine a cui ha diritto questa mozione sospensiva.

Onorevoli colleghi, voi lo sapete forse già, ma non è inutile riassumerlo in questo momento, come andarono deserte le aste: gli offerenti che avrebbero potuto assumere i servizi proposti dissero che si voleva addirittura un palazzo di 500 mila franchi per 10 mila: differenza enorme ed insuperabile. Immediatamente dopo deserte le aste, un gruppo finanziario (i componenti dovevano costituire una società di 120 milioni) si presentava al Ministero: era rappresentato dal commendatore Brunelli della Veloce e dal cavalier Cappuccio di Torino: essi entrarono in trattative con l'onorevole Schanzer, il quale non si capacitò dapprima che fosse di impossibile esecuzione la legge che era stata tanto ponzata e vagliata da Commissione d'inchiesta, da Commissione parlamentare, dalla Camera e dal Senato, mentre quei signori dicevano: se ella vuole quel servizio portato da quella legge occorrono 50 milioni.

E quando ella, onorevole ministro, si persuase che non si poteva riuscire diversamente, si riservò di modificare quella legge e di vedere se con parziali modificazioni vi potevano essere migliori offerte.

Ma le sue modificazioni parziali si ridussero, se sono bene informato, alla soppressione della linea del Pacifico ed a qualche altra piccola rettifica.

Sicchè il gruppo finanziario a lei rispose: ma per applicare questa legge, con questa sola variazione, ci vogliono almeno 40 milioni.

Si è poi fatta di tali offerte, che non furono altro che *pourparler*, una storia di pretese economie per parte di quel gruppo

finanziario, facendolo apparire un po' come il lupo che vuol sgozzare l'agnello.

Il fatto sta, onorevoli colleghi, che la questione fu posta, come doveva essere posta.

Che cosa sono le sovvenzioni? Esse sono la differenza che passa tra l'entrata e la spesa di un servizio.

PRESIDENTE. Onorevole Chiesa, non entri nel merito. Si attenga alla sospensiva!

CHIESA EUGENIO. Ci sono esattamente! Dimostro come sono andate queste trattative, appunto per dimostrare che non sono soltanto le proposte attuali quelle che dovevano venire davanti alla Camera.

PRESIDENTE. Ma la prego di non entrare nel merito.

CHIESA EUGENIO. Non vi entro. Dicevo adunque che la discussione preventiva fatta con questo gruppo di finanziari, era basata su un criterio elementare, su questa massima, che le sovvenzioni fossero commisurate alla differenza fra la spesa e l'entrata di questo servizio.

Ora che cosa si è rivelato in queste trattative?

Intanto una incompetenza tecnica dell'ufficio preposto a questo servizio.

E si è rivelato anche, onorevole ministro, che le trattative corsero sopra dati impossibili.

Dicevano, ad esempio, quei finanziari: « I nostri capitani sono pagati 400 lire al mese ». Rispondeva il ministro, o per lui i suoi uffici: « Ma sono 250 su cui si deve calcolare ».

« Ma l'equipaggio dev'essere di 120 uomini ». « Ma è su cento che bisogna commisurare ».

E dicevano: « Le paghe sono crescenti ». E lo Stato si faceva, dietro le spalle di questi finanziari, strozzino delle paghe del personale.

E allora, la valutazione delle entrate non era possibile, come pare pretendesse il Ministero, che col raddoppiare la capacità e la velocità del naviglio, dovessero anche raddoppiare le merci trasportate; e fu allora che venne quindi affacciata da quel gruppo di finanziari, che non si vergognano mai, questa proposta: « Se avete tanta fiducia in queste entrate crescenti dell'Italia vostra, garantiteci il 3.50 di interesse sul nostro capitale ».

E l'onorevole Schanzer rispondeva allora: Mai! Quello che poi invece fu concesso ad altro gruppo di capitalisti.

Fu allora, onorevole ministro, che ridotta la discussione a più verosimili patti, avvenne la presentazione di un piano per parte di quel gruppo finanziario.

Ebbene, onorevoli colleghi, quel piano fu pubblicato il primo giugno; ed il piano di quei finanziari è nè più e nè meno di quello che viene oggi presentato dal ministro alla Camera.

Ci saranno delle variazioni, non dico che lo abbiate precisamente decalcato, ma è il piano stesso, sono quelle date linee diminuite con quei dati servizi, ridotti, con quelle velocità ribassate; cosicchè di fatto, onorevole ministro; le laboriose trattative di cui fu fatto cenno in comunicati ufficiosi si ridussero a servizio del ministro e invece di fronte a quella offerta che domandava una sovvenzione di 23 milioni (di 23 milioni e mezzo per essere esatti) ella non ha fatto controposte di sorta.

Eppure le trattative elementarmente si fanno così: gli uni offrono e gli altri cercano di tirare i prezzi, di farsi fare condizioni migliori.

E vede, l'onorevole ministro, che queste condizioni migliori si sarebbero potuto avere, tanto più se si riflette che in questo periodo di tempo i materiali hanno avuto l'enorme ribasso dal 15 al 20 per cento.

Ora ecco perchè noi ci domandiamo ancora una volta: per quale ragione si son fatte trattative solamente col Lloyd italiano?

Questo è il punto interrogativo determinante della nostra sospensiva: la necessità di guardare anche l'offerta posteriore, quella cioè della ditta Parodi e Peirce.

Davanti alla Commissione il Governo rispose che questa proposta mancava di autentica (ragione questa veramente puerile se non venisse dal Governo) e che non presentava sufficienti garanzie: invece proprio in quel giorno a farlo apposta quella ditta Parodi salvava uno dei grandi personaggi del nostro mondo siciliano con un versamento di 8 milioni e mezzo, il che dimostra quale capacità finanziaria essa avesse.

Rispose poi il Governo che la proposta era tardiva. Ma io mi domando se tale possa qualificarsi una proposta che è venuta e poteva unicamente venire quando si conobbero le nuove forme e i nuovi patti presentati.

In vero la legge del 5 aprile 1908 voleva che il materiale non passasse l'età di 20

anni, mentre ora si è portato il limite a 30; voleva che la velocità media dei piroscafi fosse di 12 miglia e mezzo, ed ora invece si è portata a 10.8, e così per le altre modificazioni sostanziali riguardanti il tonnello medio e parecchie onerose condizioni, che non è il caso di enumerare in questa discussione di sospensiva, ma che certo eran così diverse da quelle stabilite dalla legge del 5 aprile 1908 così da permettere che su nuovi patti venissero nuove proposte.

È poi giustificata la diffidenza del Governo verso questo secondo offerente? Il Governo non si è nemmeno degnato di rispondere verbo alla proposta della ditta Parodi e Peirce, proposta che pure si riassume in un risparmio, per lo Stato, di 50 milioni.

Ma la solidità di questa ditta è ben indiscutibile: essa ha sette piroscafi che il Governo deve conoscere riguardo alla velocità e alla portata, perchè hanno goduto di premi della marina mercantile, è rappresentante di quella navigazione libera, di cui noi tutti auspichiamo lo sviluppo e che oggi fa la concorrenza alle linee sovvenzionate; per le linee intorno all'Italia ha più di 40 agenzie per le merci, mentre il Lloyd italiano ha solo agenzie per l'emigrazione, ha dodici vapori che fanno il servizio Marsiglia-Venezia, Spagna e Portogallo, quelli di Pierce fino al Centro America; complessivamente 19 vapori sia pure piccoli, mentre il Lloyd italiano ha solo sette vapori che fanno il servizio di America e di cui uno tutto al più potrebbe servire per la linea Siracusa-Alessandria, gli altri eccederebbero l'utilizzazione.

Si noti poi che la ditta Parodi e Pierce aveva offerto tutte le garanzie che si fossero richieste, aveva accettato tutti i patti ed aveva altresì aggiunto che avrebbe mantenuta l'offerta anche se, indette le aste, queste fossero andate deserte.

Dopo tutto, questa gente è benemerita dell'erario; ha fatto, se non altro, ribassare le pretese degli altri: a proposito di che non può rimanere senza censura, prima della discussione di questo disegno di legge, se si farà che la società del Lloyd italiano ha domandato 21 e 22 per contentarsi poi di 19.

Onestà di contraenti!

PRÉSIDENTE. Onorevole Chiesa, non entri nel merito del disegno di legge.

CHIESA EUGENIO. Non entrerà...

PRÉSIDENTE. La prego di limitarsi a dimostrare l'opportunità della sospensiva.

CHIESA EUGENIO. Un altro fatto, ed è questo.

PRESIDENTE. Anche l'esame del disegno di legge può condurre alla sospensiva; ma io la prego di limitarsi a parlare dell'opportunità della sospensiva. Altrimenti lei anticipa la discussione.

CHIESA EUGENIO. Siamo d'accordo. Io però debbo osservare che vi sono influenze politiche, le quali hanno impedito che tutti questi contratti venissero alla Camera, ad esempio, il prefetto di Genova, Garroni, che oggi è qui a sorvegliare, forse, i suoi deputati liguri, (*Rumori*) il prefetto di Genova ebbe a chiamare il fratello dell'onorevole Parodi della ditta offerente. Lo chiamò a palazzo; forse, credete voi, onorevoli colleghi, per chiedergli se la ditta di suo fratello fosse sufficientemente solida per trattare col Governo?... Mai no, fu per esortarlo, se era possibile, a influire sulla ditta del fratello perchè non creasse colle sue proposte inciampi al disegno di legge del Governo. (*Rumori*).

PRESIDENTE Onorevole Chiesa, venga alla sospensiva.

CHIESA EUGENIO. Io debbo dimostrare, che qui non è venuta tutta la materia che aveva diritto di essere discussa.

Il bavaglio alla stampa genovese, onorevoli colleghi, è cosa che noi sappiamo, e non vi fu estraneo chi rappresenta il Governo in quella città, si è avuto questo doloroso spettacolo di giornali che sono venuti in difesa immediata della legge ministeriale, e si capiva pel loro abituale ufficio, di altri giornali che ne hanno espresso vivamente parere contrario, e poi ad un tratto si sono taciuti; di altri che, pare, dopo di avere abboccato da un lato, si acconciassero immediatamente ad abboccare dall'altro.

Ora, onorevoli colleghi, perchè in tali condizioni volete che noi abbiamo a trattare unicamente sul sospetto progetto del Lloyd italiano?

Precisiamo: non vi sono compromissioni parlamentari?

Effettivamente gli onorevoli D'Alì, Enrico Arlotto, e Giuseppe Pavoncelli si sono dimessi dal Consiglio del Lloyd italiano, è vero, soltanto nell'ultimo esercizio, quando già erano note queste trattative, ma infine si sono dimessi.

Non so se fra i dimissionari figurino anche l'onorevole Clemente Maraini, il quale apparteneva al Consiglio di amministrazione.

C'è altro: nell'atto di costituzione di questa società, a rogito Giacomo Sciella, 7 novembre 1904, figura Erasmo Piaggio, rappresentante per sé e per Urbano Rattazzi, vicepresidente del Senato, il cui nome qui nella Camera può essere rievocato come mescolato a molti e non tutti puliti affari... (*Rumori*).

PRESIDENTE. Onorevole Chiesa, non parli di persone, che non sono presenti e non le possono rispondere.

CHIESA EUGENIO. Noi dobbiamo discutere di interessi gravi, che sono impersonati in uomini; e bisogna dirli quando essi non presentano le necessarie garanzie che da essi si dovrebbero esigere.

Nemmeno il senatore Erasmo Piaggio, per i suoi portamenti quando dirigeva la Navigazione generale italiana, offre questa giusta garanzia.

E se si pensa che neppure è per noi possibile di discutere con tutta tranquillità finanziaria questa convenzione col Lloyd italiano, perchè le azioni di questa Società, fondata nel 1904, azioni da duecento lire, non hanno dato finora dividendi; che i premi a fine aprile erano di lire 190, e che la quotazione odierna di borsa è intorno a 203... (*Rumori*).

Il Lloyd italiano ha dei vapori, ad esempio il *Mafalda*, che costano molte centinaia di migliaia di lire, quando viaggiano, assai più di quello che non rendano.

Noi non possiamo dunque essere sicuri neppure finanziariamente per questa convenzione: l'onorevole Chimirri ha fatto degli elogi finanziari a questa Compagnia, ma mi permetta di dubitare della sua convinzione circa questi elogi; perchè ella ha preso dei granchi, anche quando si trattava della Banca Romana. (*Rumori*).

CHIMIRRI, *relatore*. Sono cose che non mi toccano; sono pettegolezzi.

CHIESA EUGENIO. È la relazione dei Sette che ha censurato!

PRESIDENTE. Onorevole Chiesa!...

CHIESA EUGENIO. Ho finito. Aggiungo soltanto che non vi è alcun pericolo nel procrastinare la concessione di queste convenzioni.

E lo dimostro con un errore di fatto che si trova nella relazione della Commissione.

Afferma il relatore, per dimostrare che il Lloyd è attrezzato a dovere, che esso ha

pagato alla Navigazione generale italiana il prezzo dei 48 vapori in 19 milioni. Nosignori, non ha pagato e non ha comperato niente; vi è soltanto un compromesso, per il quale il Lloyd s'impegnava, nel caso si discutesse la legge entro maggio e si approvasse entro dicembre, a comprare quel materiale per 19 milioni. Quando si tratta di milioni, bisogna essere un po' più esatti e dire le cose come realmente sono.

Ecco, onorevole ministro, le ragioni della sospensiva. Ma vi sono anche altri fatti che a noi si presentano oscuri, per venire a discutere di questo contratto; ad esempio quello della famosa cessione delle 35 mila azioni, che erano nelle mani della Navigazione generale e che la rendevano arbitra del Lloyd italiano.

Da chi e come furono acquistate quelle azioni? Furono acquistate per pressioni estranee dal Lloyd italiano a 195 lire, mentre alla Navigazione erano costate 240. Ora chi paga la differenza?

Chi paga la perdita della Navigazione di 1,575,000 lire? Evidentemente questo prezzo è compensato in quel compromesso che riflette il prezzo del naviglio, e quella differenza peserà sullo Stato anche dopo una perizia, perchè se differenza risulterà essa dovrà essere ammortizzata durante il periodo della concessione, mediante tante annualità a carico dell'esercizio.

Non basta. Chi si è reso acquirente di quello *stock* di 35 mila azioni che, dopo le convenzioni, saliranno certamente di molto? Rocco Piaggio, Carlo Pastorino, Alessandro Centurini suocero del ministro. (*Rumori*).

PRESIDENTE. Insomma la finisca. Ella deve riconoscere che questo è merito della discussione.

CHIESA EUGENIO. Ma io debbo discutere delle ragioni per le quali chiedo la sospensiva. (*Rumori*).

Se sono necessarie sovvenzioni per esercizio di linee che chiameremo di ordine politico, quelle colle maggiori o minori isole e colle colonie, tutta la Camera sa come vi si può facilmente provvedere. Ma circa l'utilità della marina mercantile in sussidio alla marina da guerra non saranno certo i quaranta vapori nuovi, quando ci saranno, che potranno rendere grandi servizi di tale natura. Nella guerra possono essere di ausilio le navi di otto, dieci, quindicimila tonnellate che fanno le 15 miglia all'ora. Ma questo troverete appunto nella marina libera, quella che vogliamo sviluppata, alla quale devono

essere diretti tutti gli sforzi degli studi della Camera.

Non mai queste convenzioni aiuteranno la economia pubblica del paese.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta, e invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti*).

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, contro la sospensiva, l'onorevole Pantano.

PANTANO. Onorevoli colleghi, dirò brevissimamente le ragioni per le quali mi sono iscritto a parlare contro la sospensiva.

L'articolo 18 delle Convenzioni dà obbligo al Governo di presentarle entro il maggio alla Camera e di renderle obbligatorie entro il dicembre 1909, ove il Parlamento lo consenta, senza di che gli accordi sarebbero come non intervenuti.

Siamo dunque di fronte ad un atto contrattuale solenne, impegnativo da parte dello Stato.

Il Governo, mantenendo lealmente gli impegni contratti, ha presentato entro maggio la Convenzione e chiede al Parlamento che si pronunzi in tempo debito, perchè sarebbe difficile poter stare nel termine prescritto se la discussione si iniziasse al riaprirsi della Camera. Nè le nuove offerte pervenute durante l'esame del disegno di legge in seno alla Commissione possono sciogliere il Governo da questo impegno.

Tutt'al più esse potevano offrirgli l'occasione per ottenere dalle Società contraenti migliori condizioni.

Chi poteva sciogliere il Governo dall'impegno era la Commissione parlamentare, la quale, in prima istanza rappresentava il Parlamento, ed io ebbi a fare in tal senso in seno alla Commissione categoriche proposte.

In una prima proposta io dissi: ritenuto che sulle nuove basi offerte dalle Convenzioni si possono stipulare contratti assai più vantaggiosi per lo Stato, per i commerci,

per la marina e per l'economia nazionale, propongo che, modificato nelle parti più salienti il capitolato, si proceda rapidamente alla gara delle aste, in modo che i contratti possano entrare in vigore alla stessa data del 1° luglio 1910.

La Commissione, che vide in questo una sospensiva, non mi seguì nel mio pensiero. Ma di fronte all'obiezione grave che ogni ritardo avrebbe potuto rendere più necessaria una nuova proroga delle vigenti convenzioni, cui tutti si mostrano contrari, avanzai in seno alla Commissione quest'altra proposta: nel caso cioè di una nuova diserzione dalle aste, affrettare l'approvazione del disegno che sta dinanzi alla Camera, intorno alla requisizione delle navi mercantili, ed in tal modo assumere temporaneamente e direttamente lo Stato, a mezzo di un'azienda autonoma, i servizi delle poche linee economicamente e politicamente indispensabili, lasciando che la marina libera con opportune agevolanze provvedesse intanto alle altre, dando al Governo ed al Parlamento il tempo opportuno per decidere la grave questione, ponderatamente nell'interesse del paese.

È questo metodo direi quasi dilatorio mi era stato suggerito dal senatore Piaggio, di cui tutti riconoscono la competenza, e che, in una quasi identica condizione nel 1906, quando furono proposte le altre Convenzioni, faceva, in una lettera famosa al *Corriere della Sera*, precisamente la stessa proposta, con questa differenza che ora che ci troviamo già in mano le linee fra le isole maggiori e il continente esercite dallo Stato si sarebbe potuto provvedere in modo migliore.

Ma la Commissione, la quale seguiva un ordine d'idee diverso, respinse anche questa proposta dopo che l'onorevole Giolitti, intervenuto in seno alla Commissione, ebbe a dichiarare che della proposta Pierce e Parodi il Consiglio dei ministri aveva alla unanimità deliberato non doversi tener conto.

• Ciò che non fece la Commissione dovrebbe fare ora la Camera pronunziandosi su tutto quanto l'insieme del problema che le è posto innanzi.

La sospensiva, in questo stato di cose, non potrebbe essere che nociva: perchè, al momento in cui siamo, la sospensiva pregiudicherebbe il problema stesso che esaminiamo.

Non potrebbe accettarla il Governo per-

chè è vincolato da impegni, che lealmente deve mantenere, e perchè, se accettasse la sospensiva, la Società avrebbe diritto di richiamarlo al rendiconto dei danni ed interessi.

CAVAGNARI. Ed in forza di che cosa?

PANTANO. Spiego subito il mio pensiero che è molto semplice.

Il Governo ha stipulato col Lloyd un contratto con cui all'articolo 18 si impegna di presentare entro il maggio il contratto stesso all'esame del Parlamento, avvertendo che tale contratto s'intenderebbe decaduto dopo il 31 dicembre, se il Parlamento non l'approvasse.

Quindi il Parlamento può respingerlo, ma il Governo agirebbe slealmente se da un canto si fosse impegnato e dall'altro consentisse ora a sospendere l'esame. (*Interruzioni a sinistra*).

È quindi il Parlamento che deve far ciò e non il Governo. (*Interruzioni*).

Ma noi parliamo sopra un terreno di fatto e non sopra un terreno teorico. E nel momento in cui siamo, con una discussione appena deliberata, il Governo, che non può accettare la sospensiva, se chiedesse su ciò un voto di fiducia sarebbe sicuro di ottenerlo.

Se io fossi al Governo e avessi assunto un impegno di questo genere, pregherei ugualmente la Camera di respingere la sospensiva.

Dunque fermiamoci sul terreno di fatto e non sulle teorie.

E poi non conviene nemmeno alla Camera: che cosa otterremmo noi con la sospensiva? Rinviare il problema a novembre.

Ed intanto tutti siamo d'accordo su questo: che le presenti convenzioni non debbano prorogarsi e che il paese debba provvedere in tempo debito al riguardo.

Ed allora occorre che da una discussione generale ampia, serena, completa, fatta in questa Camera, derivi una deliberazione, la quale o trovi conveniente la convenzione proposta e l'approvi e quindi risolva il problema; oppure indichi le linee di altri provvedimenti e di altre deliberazioni, per una diversa soluzione, senza rimandarlo indefinitivamente.

Nè deve preoccuparci menomamente l'offerta Pierce e Parodi, o qualsiasi altra offerta. Queste non possono essere considerate a parte, ma possono diventare elementi di studio per la discussione, per l'apprezzamento dell'insieme del progetto.

Ma il progetto deve essere esaminato ed affrontato nella sua interezza dalla Camera, nei suoi rapporti con la marina mercantile e con l'economia nazionale.

Soltanto, ripeto, dopo una discussione serena, ampia, lucida, cosciente, che si riverberi anche nella coscienza del Paese (perchè, in deliberazioni che vincolano per un quarto di secolo il Paese nella espansione del suo lavoro e nei suoi commerci, non può nessun Parlamento deliberare senza che una specie di corrente morale si stabilisca tra le popolazioni ed il Parlamento) soltanto, dico, dopo una discussione siffatta si potrà scegliere una soluzione definitiva.

Per queste ragioni, io faccio la più viva istanza al collega Cavagnari ed all'amico Chiesa di non volere insistere nella loro domanda di sospensiva, contro la quale noi qui saremmo costretti a votare, pur facendolo a malincuore in vista degli intendimenti che la ispirano, che sono buoni ma non corrispondono ai veri ed urgenti interessi del Paese.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. (*Segni d'attenzione*). Onorevoli colleghi, la mia prima parola è una parola di sincero e schietto ringraziamento agli onorevoli Salandra e Pantano, i quali sono temporaneamente nostri alleati. Siamo perfettamente d'accordo: tanto l'onorevole Salandra, quanto l'onorevole Pantano, desiderano che questa grave questione delle convenzioni marittime si discuta largamente; e questo è anche il desiderio del Governo. Di modo che, con questo, ho finito di rispondere agli onorevoli Salandra e Pantano.

Dovrò fare più lungo discorso per ciò che hanno detto l'onorevole Cavagnari, proponente della sospensiva, e specialmente l'onorevole Eugenio Chiesa; ma io non risponderò loro con considerazioni generiche, bensì con la precisa storia dei fatti; perchè, in questa questione, sono sopra tutto i precedenti che hanno un valore decisivo.

Ricordiamo rapidamente. Una legge del 1901 stabiliva che un nuovo disegno di legge sulle convenzioni marittime dovesse essere presentato al Parlamento nel 1903; e ciò, perchè ci fosse precisamente un periodo di cinque anni, fino alla scadenza delle convenzioni nel 1908, per la preparazione del nuovo materiale. Difatti fu nominata, nel 1902, la Commissione reale che

ebbe incarico di preparare gli elementi per la nuova legge; Commissione della quale fecero parte, fra gli altri, gli onorevoli colleghi Finocchiaro-Aprile, Ciccotti, Pantano, Carboni-Boj e credo anche qualche altro. La Commissione si mise all'opera, e studiò il problema della marina mercantile con una grande larghezza di criteri, sotto tutti i suoi vari aspetti; visitò i principali porti del Regno e dell'estero; ma tardò a presentare le sue conclusioni, sicchè la relazione dell'onorevole Pantano non fu pronta che nel marzo 1906.

Sulle tracce di quella relazione, l'onorevole Alfredo Baccelli, allora ministro delle poste e dei telegrafi, dovette rapidamente compilare un suo disegno di legge, che venne presentato alla Camera il 5 aprile 1906. Succeduto al Gabinetto Sonnino l'attuale Ministero, io, pochi mesi dopo, presentai una serie di emendamenti, fra cui, principale, quello riguardante il servizio di Stato con la Sardegna e con la Sicilia. E, siccome l'esame di queste nuove proposte avrebbe richiesto un certo tempo ed intanto s'avvicinava la scadenza delle convenzioni, così fu giocoforza sottoscrivere una proroga dei servizi, per due anni; e così, la legge, che si sarebbe dovuta avere nel 1903, non s'ebbe che nel 1908. Nel maggio 1908, furono bandite le gare le quali, come è noto, andarono deserte.

Ora, la situazione risultante da questa diserzione d'aste, che facili profeti avevano preveduto e predetto, ma che pure bisognava si verificasse, perchè il Governo potesse procedere nel suo cammino, era assai difficile ed angustiosa. Non più cinque anni di tempo, per la preparazione del materiale; ma soltanto due anni che necessariamente si sarebbero ridotti ad un anno solo, nelle more d'una nuova ed indispensabile procedura parlamentare.

L'articolo 23 della legge, citato dall'onorevole Cavagnari, disponeva che, in caso di diserzione d'asta, si dovessero fare trattative private, ma alle stesse condizioni della legge. Io, strettamente attenendomi a questo disposto di legge, invitai tutte le società italiane di navigazione a dire se avessero voluto assumere i servizi alle condizioni della legge, ma ebbi da tutte risposta negativa.

Diceva poi quell'articolo che, qualora non si fossero potuti appaltare i servizi a trattativa privata, i servizi dei gruppi locali avrebbero dovuto passare alla azienda

ferroviaria dello Stato; che per gli altri servizi si sarebbe dovute aspettare che si presentassero concessionari disposti ad esercitarli alle condizioni della legge. Ora, per quel che riguarda i servizi locali, anzitutto la Direzione generale delle strade ferrate (e credo che ciò farà piacere all'onorevole Cavagnari) dichiarò che, avendo molti altri compiti, non era in grado di assumere anche questo.

CAVAGNARI. Tanto meglio!

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Di poi il Governo, riesaminando la questione, dovette considerare che quelle ragioni politiche e specialmente economiche, che avevano suggerito l'esercizio di Stato con le grandi isole, non ricorrevano egualmente per le piccole isole. Così la stessa Commissione reale aveva giudicato che, poichè per le piccole isole non si trattava, come per le grandi, di veri e propri raccordi ferroviari, non fosse il caso dell'esercizio di Stato. E siccome, d'altra parte, si fecero avanti delle iniziative locali per assumere questi gruppi, noi li affidammo ad alcune Società con le convenzioni che sono sottoposte all'esame della Camera.

Per quello che riguarda però i grandi gruppi, i grandi servizi, il Governo, esaminata la situazione, dovette convincersi che la legge quando aveva detto: si aspetti che si presentino i concessionari alle stesse condizioni della legge, aveva avuto di mira l'ipotesi di una diserzione parziale di aste, ma non di una diserzione in blocco, poichè è evidente che, applicando rigorosamente questo disposto di legge, si sarebbe lasciato il paese, al 1° luglio 1910, senza servizi marittimi.

Ora, in questa situazione, che cosa si doveva fare? Era possibile, era prudente predisporre un disegno di legge per bandire nuove aste? Il Governo, dopo la prova fatta, esaminata la situazione, fu convinto che questo ad altro non avrebbe condotto che ad una nuova diserzione di aste, e a dover chiedere, chi sa a quali onerose condizioni, una nuova proroga alla Navigazione generale italiana; imperocchè su quali basi si sarebbero bandite queste nuove aste, dal momento che era mancato qualsiasi contraddittorio con coloro che avrebbero potuto assumere i servizi? Noi non lo sapevamo, noi non sapevamo se le aste erano andate deserte unicamente per insufficienza di compensi, oppure per certe disposizioni di ca-

pitolati; a noi mancava qualunque base di questo genere, poichè non bisogna dimenticare che se l'asta pubblica è un sistema che si adatta a molti e molti contratti dello Stato, è innegabile che presenta una grandissima difficoltà per questa specie di contratti, che racchiudono centinaia e centinaia di patti diversi, per cui facilmente l'asta pubblica in questi casi si risolve in un soliloquio dello Stato, di fronte al quale coloro che potrebbero adire i servizi, siccome trovano le condizioni cristallizzate in una legge, e nulla possono mutare, nemmeno un articolo, facilmente si vedono costretti a disertare le gare.

Dunque, fu proprio la logica ineluttabile dei fatti che impose il sistema delle trattative private, perchè il tempo passava, perchè il Governo sentiva tutta la responsabilità del ritardo, il Governo sentiva di dover presentare alla Camera non già un nuovo capitolato, che avrebbe potuto condurre a nuove delusioni, ma una soluzione concreta del problema, una soluzione la quale fosse l'effetto di una discussione fra le parti, la quale avesse un contenuto pratico e potesse essere ulteriormente discussa dalla Camera. Questo era il solo partito razionale e logico ed a questo partito il Governo, nel sentimento della sua responsabilità, si appigliò. E furono iniziate le trattative.

Una prima trattativa fu iniziata con un gruppo finanziario, che è quello di cui ha parlato l'onorevole Chiesa, e del quale furono rappresentanti i commendatori Capuccio e Brunelli. Il gruppo finanziario, presentò un progetto, col quale intendeva dimostrare che per questi servizi contemplati dalla legge si richiedesse una spesa di 151 milioni di lire. Quando io ebbi questi prospetti dichiarai ai negozianti che a quelle condizioni qualunque discussione sarebbe stata inutile... e qui devo leggermente rettificare quello che ha detto l'onorevole Chiesa: allora fu presentata dietro mia domanda una proposta concreta. Non è che questa non fosse una vera proposta, ma era una proposta concreta e formale. E come ben ricordava l'onorevole Chiesa, questa proposta contemplava i servizi della legge del 1908 meno la linea del Pacifico, ed ammetteva poi diverse notevoli riduzioni in fatto di età, di velocità, di tonnellaggio delle navi, e chiedeva una sovvenzione di lire 40,600,000 corrispondente ad una sovven-

zione media di 14 lire e qualche cosa di fronte a lire 3.78 che aveva previsto la legge del 1908.

Naturalmente quindi anche questa proposta non fu accettata. Ed allora il gruppo finanziario presentò una terza proposta che il gruppo medesimo aveva elaborato, e che rappresentava un programma minimo, il quale riduceva di molto le linee contemplate dalla legge, e riproduceva i servizi attuali con un piccolo aumento di percorrenza, aumento di percorrenza che si ragguaglia circa ad un settimo di tutta la percorrenza attuale. E per questo programma si chiedevano 23,600,000 lire, il che corrisponde ad una sovvenzione media per miglio di lire 9.38.

Io ebbi occasione di affermare che questa proposta era incomparabilmente più onerosa della convenzione poi concordata col Lloyd italiano.

Chiedo il permesso alla Camera di dimostrarlo molto brevemente, poichè di questa proposta ha voluto oggi parlare l'onorevole Chiesa. Anzi tutto la convenzione col Lloyd italiano contempla una percorrenza che è maggiore di 190 mila miglia.

Il commendator Brunelli, il quale ha fatto una pubblicazione su questo argomento in un giornale della capitale, ha mosso qualche dubbio su questa maggiore percorrenza, dicendo che non sono 190 mila miglia, ma meno, 159 mila. E poichè è bene di far sempre tutte le possibili ammissioni agli oppositori, io voglio fare anche questa ammissione. Ma calcolando soltanto questa maggiore percorrenza, che il commendator Brunelli ammette, di 159 mila miglia all'anno ed integrando questa cifra colla sovvenzione media per miglio, noi abbiamo per questo solo titolo, raffrontando le due proposte, una maggiore spesa di 1,491,000 lire.

Vi è poi da considerare che la proposta Brunelli non ammetteva nessuna riduzione di tariffe, mentre che le tariffe, secondo la convenzione con il Lloyd italiano, si riducono fino da ora del 10 per cento, il che porta un'altra differenza di un milione e duecentomila lire, che però voglio ridurre ad un milione soltanto. E così l'offerta di 23 milioni e 600 mila lire sale a 26 milioni e 101 mila lire.

Io voglio pure ammettere che da questa somma si debba fare una riduzione per le agevolazioni rappresentate dalla emissione delle obbligazioni. Ma qui mi trovo d'accordo col commendatore Brunelli, perchè

egli stesso valuta questo vantaggio a 750 mila lire, ed ecco che la sovvenzione chiesta dal gruppo per questo programma minimo sarebbe di 25,351,000 lire.

Il che significa che questa sovvenzione annua sarebbe sempre maggiore di oltre 5 milioni, anche se si volesse ammettere (ciò che noi non ammettiamo) che la sovvenzione del Lloyd debba arrivare al limite massimo stabilito di 19 milioni e 900 mila lire. Dunque 5 milioni all'anno in più della sovvenzione del Lloyd. Ed aggiungo che non si ammetteva nessuna riduzione di tariffe per tutta la durata del contratto, che non si accettava il capitolato, non si accettava il controllo del Comitato dei servizi marittimi, non si accettava la compartecipazione dello Stato agli utili.

Ed ella converrà che tra l'una e l'altra proposta ci fosse una differenza enorme.

L'onorevole Chiesa ha detto che l'Ufficio dell'ispettorato dei servizi marittimi era incompetente in questa discussione; ma, onorevole Chiesa, questa è stata l'opinione del commendatore Brunelli, il quale l'ha anche pubblicata, e si capisce, perchè secondo lui non sarebbe stato competente quell'Ufficio se non quando gli avesse dato ragione.

Creda pure che io ho insistito vivamente con quei signori perchè riducessero le loro pretese, ma non fu possibile perchè essi dichiararono che, fino a che l'ispettorato ed io non avessimo dimostrato l'erroneità dei loro dati e dei vari coefficienti che influiscono sull'esercizio, essi non avrebbero potuto fare nessuna riduzione; e siccome su questi dati, dopo ampia discussione, non fu possibile l'accordo, così l'accordo non si poté ottenere sul complesso della proposta.

Ma, onorevole Chiesa, non si venga a parlare qui di incompetenza perchè, se fosse anche incompetente l'ispettorato, non sarebbe incompetente il Ministero della marina; ella comprende che quando si è trattato di discutere, suppongasì, la questione del prezzo del carbone, uno dei punti che fu controverso, naturalmente mi rivolsi al mio collega della marina per avere i dati relativi; e così per la questione degli equipaggi. Ella diceva che noi pretendevamo che l'equipaggio si pagasse meno e quei signori volevano pagarlo di più; ma anche pei ruoli degli equipaggi con le relative paghe, abbiamo chieste informazioni al Ministero della marina.

Io poi dovetti informare di tutta questa situazione il Consiglio dei ministri, il quale,

dopo averla presa attentamente in esame, deliberò il 31 agosto 1908 di rompere le trattative perchè un accordo non era possibile. Poco tempo dopo però fu presentato dal Lloyd italiano uno schema di proposte fondato su un principio completamente diverso, proposta che, opportunamente modificata, divenne la base della convenzione che abbiamo avuto l'onore di presentare al Parlamento.

Mi asterrò scrupolosamente dall'entrare nella discussione di merito; soltanto, poichè si è voluto produrre una certa impressione sulla Camera accennando alle condizioni fatte dalla Società del Lloyd, dico che dalla stessa convenzione risulta nettamente che il capitale sociale e tutta la situazione della Società sarà accertata da una Commissione nominata dal Governo, che questa Società dovrà cominciare il suo esercizio con un capitale netto da qualunque onere di 20 milioni e che la gestione della Società sarà nettamente separata da tutto quello che può riguardare il passato.

Aggiungerò che si è voluto anche gettare una specie di velo di sospetto sopra un compromesso che sarebbe intervenuto tra la Navigazione generale italiana ed il Lloyd; ma debbo dichiarare che questo è argomento che non riguarda il Governo, in quanto che il Governo ha presentato al Parlamento una convenzione col Lloyd italiano.

Il Governo quindi ha l'obbligo di fare che questa convenzione risponda agli interessi del paese, e su questo dovrà giudicare la Camera; quanto ai rapporti tra il Lloyd e la Navigazione italiana noi non ci possiamo entrare, ma possiamo e dobbiamo preoccuparci di questi rapporti in quanto il contratto di cui si parla possa avere una influenza sul nostro esercizio e sul nostro contratto; e questo abbiamo fatto; poichè è stato sostenuto che il materiale della Navigazione sarebbe stato pagato più del valore, il che non è da meravigliare perchè la Navigazione generale si è valsa della posizione di monopolio in cui si trovava, noi abbiamo provveduto a che anche il valore del materiale sia accertato da una Commissione nominata dal Governo; ma è anche vero che questa differenza è molto lontana da quello che si dice e potrà gravare sull'esercizio, ma in modo quasi insensibile, distribuita come è su tutta la durata del contratto.

Ad ogni modo, se questo accade, è colpa

di coloro, i quali hanno ritardato la risoluzione di questo problema, ed hanno reso indispensabile l'acquisto del vecchio materiale della Navigazione generale italiana.

PANTANO. Chiedo di parlare per fatto personale.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Ed ora vengo alla questione dell'offerta Pierce e Parodi, che è stata presentata un mese dopo la presentazione della convenzione alla Camera.

Quantunque questa offerta si presentasse in modo insolitamente sommario, un foglio di carta bollata scritto in due pagine, e quantunque questa offerta fosse molto tardiva, mentre che poi era calcata completamente sulla convenzione del Lloyd, tuttavia il Governo non si rifiutò di esaminarne la consistenza, ma il Consiglio dei ministri dovette anzitutto proporsi una questione.

A prescindere momentaneamente dal valore finanziario dell'offerta, quale era la base di serietà dell'offerta dal punto di vista tecnico, ossia, con altre parole, avevano gli offerenti il materiale necessario per iniziare i servizi col 1° luglio 1910?

CHIESA EUGENIO. Li ha il Lloyd?

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Sì, perchè ha il compromesso con la Navigazione generale.

I signori Pierce and Brothers di Messina sono una ditta privata di armatori, che hanno tre piroscafi di modesto tonnellaggio *Italia, Mongibello* ed un altro, il più grande di 3900 tonnellate e gli altri più piccoli.

Ella, onorevole Chiesa, ha accennato ad altri piroscafi, ma questi appartengono a società straniere, con le quali il Governo non potrebbe certamente trattare per l'esercizio di servizi sovvenzionati. I piroscafi della ditta Pierce sono tre soli. Vi sono i piroscafi del Parodi, undici in tutto, ma piccoli piroscafi, che hanno un tonnellaggio di 400, di 500, di 700 e, il più grande, di 1500 tonnellate, tutti di una età molto rispettabile, che varia da 34 a 39 anni, che sarebbero assolutamente inadatti a servizi postali. (*Commenti*). Ora come provvedevano i signori Pierce e Parodi al materiale? (*Interruzione del deputato Chiesa*).

PRESIDENTE. Onorevole Chiesa, lasci che a difendere le loro proposte pensino da sè questi imprenditori e proponenti! (*Siride*).

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. La cosa era abbastanza misteriosa

e non poteva spiegarsi che con una sola ipotesi, che Pierce e Parodi si fossero assicurato quel medesimo materiale, che la Navigazione generale aveva già contrattualmente ceduto al Lloyd italiano, poichè qui non si tratta di pochi piroscafi, ma di una flotta di 70 piroscafi. Su questo l'opinione dei competenti è concorde, ed è impossibile smentirmi: 70 piroscafi non si improvvisano, e non si possono costruire in un anno, anche ordinandoli tutti in Inghilterra, e non si trovano sul mercato, anche se si volessero racimolare in tutti i mercati del mondo, perchè non si tratta di semplici cargo-boat, ma di piroscafi con adattamenti speciali e di un determinato tonnello e velocità. Dunque l'unica spiegazione è questa, che i signori Pierce e Parodi avrebbero fatto il servizio con quel medesimo materiale, che era stato già compromesso dalla Navigazione generale al Lloyd italiano.

Ma, se questa è l'ipotesi, essa getta una luce poco favorevole su questa offerta, e spiega meglio la linea di condotta, seguita dal Governo.

Voci. Questo non si capisce bene! Perchè poco favorevole? (*Commenti*).

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Come, non si capisce?

Mi pare di avere chiaramente dimostrato che i signori Pierce e Parodi non hanno il materiale necessario per fare questo servizio, a meno che non sia quel medesimo, del quale non possono disporre, perchè vi è un compromesso, la cui condizione risolutiva non dipende assolutamente dalla volontà dei signori Pierce e Parodi. (*Commenti*).

E veniamo alla questione dell'aspetto finanziario della proposta. La proposta Pierce e Parodi ha avuto due edizioni. Nella prima, abbandonandosi il sistema della convenzione del Lloyd, si torna al vecchio sistema della convenzione *à forfait*, e si offre di fare il servizio per 18 milioni, poi ridotti a 17,600,000, per 25 anni senza modificazioni.

Orbene, su questa cifra si sono voluti fare dei calcoli assai strani, per non dire cervellotici, si è detto cioè che così si risparmiavano, rispetto alla convenzione col Lloyd, 50 o 60 milioni. Perchè, di grazia? Se si ritiene senz'altro che la sovvenzione del Lloyd debba necessariamente, malgrado l'esperimento, che secondo noi potrà por-

tare ad una diminuzione e non ad un aumento, che la sovvenzione debba arrivare al massimo, necessariamente, cioè a 19,900,000, e si mette in confronto con la offerta Pierce e Parodi, si viene a questa economia. Ma come si vede, questo ragionamento non regge, perchè noi contrapponiamo che l'esperimento potrebbe diminuire la somma anche al di sotto dei 17 milioni.

E vengo alla seconda edizione, con la quale si cambia idea. Si dice: non più sovvenzione *à forfait*, ma una sovvenzione massima di 17,600,000, ed eventualmente l'esperimento.

Senza dubbio questa proposta sembrerebbe lusinghiera, ma il Governo, che anche di questa si è occupato nel Consiglio dei ministri, ha dovuto considerare che neppure in questa seconda offerta si parla del materiale.

Non se ne dice una sola parola e questo è tanto più grave (*Commenti*) in quanto il presidente del Consiglio aveva espressamente dichiarato in seno alla Commissione parlamentare che era per la non disponibilità, per la mancanza del materiale, che non si prendeva in considerazione tale proposta, e di questo, *ne verbum quidem*, non se ne parla.

Poi in questa domanda non è nemmeno dimostrata la disponibilità del capitale in nessuna maniera.

La convenzione col Lloyd, che i signori Pierce e Parodi dicono di volere accettare, presuppone una società anonima con un capitale di 20 milioni. Ora i signori Pierce e Parodi non sono una società anonima, cosa che è essenziale per la natura di questo contratto, perchè tutto il controllo del Governo è fondato sulla forma pubblica della società anonima; di più nella domanda non si accenna alla disponibilità di un qualsiasi capitale.

In ultimo, il modo con cui fu presentata questa proposta, all'ultima ora e senza il menomo accenno di volerla corredare di un deposito cauzionale, il quale dimostrasse per lo meno la serietà dei proponenti, ha ingenerato nel Governo il fermo convincimento che qui si trattasse di una proposta fatta unicamente allo scopo di impedire la discussione e l'approvazione di questo disegno di legge.

E se i signori Pierce e Parodi, o chi per essi, conseguissero questo risultato essi avrebbero piena vittoria.

Tutto si rinvierebbe un'altra volta e lo

Stato sarebbe di nuovo senza difesa; e non si venga a dire che ad ogni modo noi avremmo come via di soluzione l'offerta Pierce-Parodi, perchè questa offerta è fatta in modo che assolutamente non dà garanzia. *(Interruzione del deputato Eugenio Chiesa).*

PRESIDENTE. Onorevole Chiesa, la finisca una buona volta!

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Eccola la seconda offerta. *(Mostra, un foglio di carta)*. Una paginetta di carta bollata, questa offerta è piena di punti oscuri, come potrei facilmente dimostrare. Basti dire che si fa riferimento all'articolo 13 della convenzione, senza tener conto delle modificazioni apportate dalla Commissione parlamentare. *(Commenti)*.

Sapete quale è l'effetto di questo? Che quando avessimo abbandonato una convenzione lungamente studiata e discussa per mesi, clausola per clausola, parola per parola, quando fossimo stati così ingenui, questi signori, che hanno fatto le loro offerte in questa maniera, potrebbero facilmente trovar modo di sottrarsi a qualunque impegno, sollevando qualsiasi dubbio o cavillo di interpretazione. *(Commenti)*.

Il Governo non deve essere ingenuo! Sarebbe ingenuità, sarebbe leggerezza imperdonabile lo abbandonare una convenzione che è stata largamente studiata, che è sottoposta all'esame del Parlamento, per gettarsi nelle braccia di nuovi offerenti che non dimostrano di avere il materiale, di avere il capitale, e la cui semplice lustra di offerta, per essere trasformata in offerta vera e propria, richiederebbe a sua volta lunghi e minuti negoziati il cui esito è imprevedibile ed incerto. *(Commenti animati)*.

Ora in questa condizione di cose vengono avanti due proposte di cui debbo parlare. Una è quella dell'onorevole Pantano che si riassume in questo: di limitarsi a fare poche linee, di interesse strettamente postale e politico, e di affidare queste linee ad un'azienda autonoma di Stato.

Voci. Entriamo in merito.

PANTANO. Questo è entrare nel merito!

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Scusi, onorevole Pantano, ella ha parlato di questo ed io non dirò più parole delle sue.

RICCIO. Ma così entra nel merito. L'onorevole Pantano ha solo fatto un accenno. *(Rumori)*.

PRESIDENTE. Ma, onorevole Riccio, merito o non merito, ella sa benissimo che

l'onorevole ministro parla quando crede più opportuno; a norma dell'articolo 66 dello Statuto.

RICCIO. Ma parli sulla sospensiva!

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. L'onorevole ministro risponde a chi ha parlato. Ella, onorevole Riccio, non ha mai interrotto coloro che parlarono prima del ministro.

PRESIDENTE. Facciano silenzio! Continui, onorevole ministro.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Stia certo, onorevole Riccio, che non abuserò della pazienza della Camera. Del resto, mi avvio alla fine delle mie considerazioni.

Mi si permetta di rispondere poche parole all'onorevole Pantano, perchè egli ha espressamente toccato questo argomento. Egli propone un servizio limitato di Stato, e vuol fare una discriminazione di linee. Ora io, in massima, non dico che una discriminazione di linee di questo genere, in un momento di suprema necessità, cioè quando non si avesse altra soluzione, non si potrebbe fare; ma certo sarebbe cosa assai grave, e quando si venisse qui a proporre che almeno i due terzi dei servizi contemplati da questa convenzione, dovessero essere cancellati, non so quale accoglienza si potrebbe fare a questa proposta!

E dico anche, senza entrare nel merito, che per quello che riguarda l'esercizio di Stato, il Governo non respinge in modo assoluto, in casi di suprema necessità di dover ricorrere anche a questo. Ma, ripeto, quando altre soluzioni soccorrono, il Governo è di opinione che non sia il caso fare un esercizio di Stato di una certa importanza, che vada molto al di là di quello che sono le due linee con le isole, esercizio di Stato che porterebbe certamente a notevoli inconvenienti finanziari, ed a difficoltà di carattere internazionale.

E su questo punto ho finito, e devo parlare delle nuove aste, perchè qui oggi, e poi in documenti pubblici e nella stampa, molto si è parlato di questo e si è detto: giacchè altre offerte ci sono, perchè non bandite nuove aste?

Ma le aste presuppongono la libera concorrenza. Orbene, sostengo che questa libera concorrenza oggi assolutamente non esiste.

Infatti si possono fare due ipotesi: o il compromesso tra il Lloyd italiano e la Navigazione generale italiana resterebbe in

pieci, nonostante la legge che indicasse nuove aste, ed allora evidentemente non potrebbe concorrere che il solo Lloyd italiano; oppure potrebbe anche astenersene, nel qual caso si avrebbe la diserzione dalle aste.

Oppure si ritiene che la legge, che indice le nuove aste, renda senz'altro caduco il compromesso tra la Navigazione generale italiana e il Lloyd italiano, e allora evidentemente alle aste non potrebbe concorrere che la Navigazione generale italiana, la quale ha già dichiarato di non volersi presentare, o quella Ditta alla quale la Navigazione fosse disposta a cedere il suo naviglio.

PANTANO. Delle carcasse se ne comprano in tutto il mondo. (*Rumori*).

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Ad ogni modo dunque il concorrente sarebbe sempre uno solo. Dunque allo stato attuale delle cose, con la vicinanza del termine che non permette di provvedere se non con quel materiale provvisorio, le aste sono cosa assolutamente impossibile.

E dico di più. Su quale capitolato le nuove aste si dovrebbero bandire? Non su quello della legge del 1908 perchè si è dimostrato inattuabile, non sul capitolo col Lloyd italiano poichè coloro stessi che fanno le nuove proposte di aste combattono quel capitolato, e quindi se le aste le bandissimo su di esso, si direbbe che si è fatto espressamente per favorire il Lloyd italiano.

Bisognerebbe quindi predisporre un nuovo capitolato e si comprende bene che questo non è possibile oggi, si andrebbe dopo le vacanze e la legge, dovendo esser sottoposta all'esame dei due rami del Parlamento, non potrebbe essere approvata che nei primi mesi dell'anno prossimo e le aste, nella migliore delle ipotesi, non si potrebbero allora fare che due o tre mesi prima della scadenza dei termini.

Ora è questo serio e possibile? Certamente no. E poi la diserzione delle aste si verificherebbe di nuovo perchè nessuno si potrebbe prendere l'impegno, a due mesi prima della scadenza, di prepararsi per iniziare il servizio.

E non aggiungo altro.

Dico solo questo. Il ritardo nella risoluzione del problema dei servizi marittimi ha già portato al Paese perniciose conseguenze; senza quel ritardo non avremmo avuto bi-

sogno di sottoscrivere una proroga di due anni, non avremmo avuto la necessità di ammettere l'uso di materiale vecchio per quattro o cinque anni, senza quel ritardo il Paese avrebbe già oggi i nuovi servizi così urgentemente reclamati; ma qualunque ritardo ulteriore sarebbe colpa perchè metterebbe lo Stato in una condizione insostenibile ed esporrebbe il Paese al pericolo di vedersi privato a breve scadenza dei più importanti e necessari servizi marittimi.

Abbiamo lottato energicamente fin qui perchè lo Stato non abbia a piegare dinanzi a qualsiasi coalizione e continueremo a fare il nostro dovere fino in fondo.

Dopo l'accurato e completo studio del problema, che è stato fatto, noi diciamo che qualunque ulteriore rinvio sarebbe dannoso, pericoloso e affatto ingiustificato e perciò il Governo, conscio della responsabilità che gli incombe, prega l'onorevole Cavagnari di voler ritirare la proposta sospensiva e, nel caso la mantenesse, prega la Camera di non volerla accogliere e di procedere innanzi nell'esame del disegno di legge. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Pantano ha chiesto di parlare per fatto personale. Favorisca indicarlo.

CICCOTTI. Onorevole Presidente, ho chiesto io di parlare.

PRESIDENTE. Ora ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano ed ella, onorevole Ciccotti, non interrompa.

CICCOTTI. Onorevole Presidente, ho chiesto anch'io di parlare, me ne appello ai segretari.

PRESIDENTE. Onorevole Ciccotti, io non ho detto che ella non abbia chiesto di parlare. Ora però ne ha facoltà l'onorevole Pantano.

Onorevole Pantano, favorisca indicare il suo fatto personale.

PANTANO. Parlerò dopo l'onorevole Ciccotti.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Ciccotti favorisca indicare il suo fatto personale.

CICCOTTI. L'onorevole ministro ha nominato me...

PRESIDENTE. Ma ciò non basterebbe.

CICCOTTI. Onorevole Presidente, attenda che io finisca.

Dicevo che sono stato nominato dal ministro come membro di quella Commissione a cui egli ha attribuito la responsabilità del ritardo nella stipulazione delle convenzioni marittime.

Ora mi rincresce di dover parlare per fatto personale, per una menzione inutile del mio nome, che l'onorevole ministro delle poste avrebbe ben potuto risparmiare. Di quella Commissione non facevano parte soltanto l'onorevole Finocchiaro-Aprile, l'onorevole Pantano e Ciccotti, di cui egli ha parlato, ma anche gli onorevoli Maggiorino Ferraris, Fortis...

Voci. Fasce.

CICCOTTI. Fasce, membro del Governo, Carboni-Boj, che milita nella parte ministeriale. Io non so perchè l'onorevole ministro abbia voluto dare indebita preferenza proprio a me, (*Rumori*) che facevo parte della minoranza spesso dissenziente della Commissione.

E come membro della minoranza dissenziente non toccherebbe forse a me di fare una giustificazione, che del resto non sarebbe necessaria, ma io posso farla per la verità delle cose.

Comincerò dal citare un piccolo precedente, che viene dall'Austria, paese che l'onorevole ministro delle poste ben conosce, ed in cui, egli sa che i dati e la preparazione per questi studi sono anche maggiori, che non in Italia.

Ora, in una relazione sugli studi fatti dal Sottocomitato del Consiglio dell'industria per la revisione delle condizioni delle polizze di carico, del regolamento delle condizioni del porto di Trieste, della revisione della legge generale del 1893, riguardante i sussidi alla marina mercantile libera e de' contratti col Lloyd, si dice questo: che l'incarico era stato dato il 13 gennaio 1902. E nel 1905, data della pubblicazione, si aggiunge: da allora sono trascorsi tre anni. In questo tempo è riuscito di poter risolvere, in maniera soddisfacente, le due prime questioni, mentre per la legge nuova, che si doveva fare a pro della marina libera e per il contratto col Lloyd non si è ancora venuto a conclusione, e tre anni sono scorsi. Ciò in Austria, dove, come accennavo, il compito era assai più facile. (*Rumori*).

Ma quando, noi nominati a far parte della Commissione, iniziammo i nostri lavori, trovammo negli uffici del Ministero delle poste e telegrafi la massima incompetenza ed impreparazione. Non solo non vi erano i dati per risolvere le questioni, ma non vi erano nemmeno i dati per studiarle. Non si aveva e non si conosceva nemmeno l'inchiesta fatta sui sussidi alla marina e presentata al Parlamento dalla Gran Breta-

gna, che costituisce elemento di studi molto importanti per questo argomento, anzi un materiale indispensabile... (*Rumori*).

In mancanza di notizie già raccolte, dovemmo rivolgerci ai Consolati, alle Camere di commercio, ed avemmo la triste soddisfazione, talvolta di non aver risposta, tal'altra di averne inadeguate e insignificanti.

Degli undici Ministeri, che erano stati interrogati, quattro soltanto risposero... (*Rumori prolungati*).

Voci. Ma tutto ciò è inutile!

CICCOTTI. Questo non è inutile, onorevoli colleghi; perchè si tratta di vedere in quali condizioni fu studiato l'argomento, e quali elementi avete voi stessi per prendere le vostre risoluzioni.

Cito a memoria.

Di 71 Associazioni italiane non risposero che 27: posso ingannarmi sulle cifre precise, ma presso a poco questa è la proporzione. Di 75 Camere di commercio risposero soltanto 52.

Ed allora è evidente che il nostro lavoro divenne abbastanza malagevole, di maniera che dovemmo attendere a raccogliere questi dati che spesso risultarono anche insufficienti ed inesatti... (*Rumori*).

Ma abbiamo qualche cosa d'altro di cui si può fare appunto al Ministero. Quella era una Commissione semplicemente consultiva: tanto era una Commissione consultiva che nella relazione presentata alla Camera, non si è tenuto, quasi, nessun conto delle sue conclusioni. E il Governo non poteva perciò, in niun modo o caso, vedersi impedito ne' suoi atti di amministrazione e di governo dagli eventuali ritardi del lavoro di una tale Commissione. (*Vivi rumori*).

Ma vi è un'altra inesattezza di fatto. (*Ooh!*)

Già a voi piacerebbe meglio che facessi l'apologia di Piaggio. Voi della maggioranza siete capaci di ingoiare tutto. (*Rumori*).

PRESIDENTE. Vada avanti, onorevole Ciccotti! Onorevoli deputati stiano quieti. L'onorevole Ciccotti è nei limiti del fatto personale, perchè intende giustificare la Commissione, la quale, secondo il ministro, avrebbe di troppo ritardato i suoi lavori. Soltanto raccomando all'onorevole Ciccotti di abbreviare la sua dichiarazione.

CICCOTTI. L'altra inesattezza di fatto detta dal ministro è questa. La Commissione, già mentre attendeva ai suoi lavori, dispose che al Ministero venissero comuni-

cati i verbali delle sedute; anzi accadde un incidente per cui nel maggio o nel giugno 1905 (ne deve restare traccia negli atti della Commissione) noi facemmo rilevare al Ministero che, con la comunicazione dei dati e dei verbali portati a sua notizia, avevamo fatto tutto ciò che era nostro compito di fare.

La relazione dell'onorevole Pantano venne, è vero, pubblicata qualche tempo dopo; ma, come il ministro sa o deve sapere, in fondo non era che l'esposizione, il riassunto, il coordinamento dei dati già comunicati. Ora da quell'epoca sono passati circa cinque anni e, se vi può essere responsabilità di una Commissione consultiva di cui una parte almeno lavorò fortemente e lungamente — senza alcuna indennità, è bene aggiungere — molto maggiore è la responsabilità del Governo che ha lasciato passare tanto tempo senza provvedere per poi venire a dire che siamo ridotti alle strette.

Alle strette per modo di dire; perchè, a quella Commissione, si deve anche un altro beneficio.

Fu quella Commissione che propose e tenne a che i servizi di comunicazione con le isole fossero esercitati dallo Stato.

La Commissione prevede che, se i servizi postali di comunicazione con le isole non fossero assunti dallo Stato, allora si sarebbe avuto, forse, un modo per stringere alla gola lo Stato alla scadenza delle convenzioni, mentre invece ora nulla è compromesso.

La sospensione di certe linee della quale l'onorevole ministro parla come di una iattura, (e che del resto possono mantenersi, dove sono utili, e si manterranno anche senza sovvenzione) non presenterebbe alcuno di quei pericoli che si vogliono immaginare, come apparirà anche nel corso della discussione. Non attribuisca, in ogni modo, il signor ministro, ad altri la responsabilità che può solo gravare su lui e su coloro che facevano o fanno parte della sua maggioranza e del Governo a cui egli appartiene.

PRESIDENTE. L'onorevole Pantano ha facoltà di parlare per fatto personale e per la stessa questione.

PANTANO. Molto personale, perchè il ministro ha attribuito, e con parola vibrata, le conseguenze dell'ora presente, ai ritardi della Commissione, della quale io fui tanta parte. Mi duole, onorevole ministro, mi duole profondamente che, in questo preludio di

discussione, che io sperava si svolgesse con molta serenità, con quella serenità della quale io avevo dato per primo l'esempio, ella abbia voluto portare una nota molto rude, alla quale devo una risposta chiara e precisa.

È vero che la Commissione Reale della quale io fui relatore finì i suoi lavori con ritardo, al di là del termine previsto dal decreto di nomina. Ma le ragioni di quel ritardo sono così note che è ingeneroso farcene un addebito. Noi volemmo anche oltre al pensiero o, meglio, alle modalità di quel decreto, allargare le nostre indagini.

Mentre avremmo potuto compiere comodamente quel lavoro a furia di circolari e di informazioni, noi volemmo invece visitare tutta l'Italia marinara, per ascoltare a viva voce i bisogni delle nostre popolazioni, per raccoglierne i palpiti, i desideri e le speranze. (*Commenti a destra — Approvazioni all'estrema sinistra*).

E quindi io che ero parte della Commissione indagatrice, avendo avuto dall'onorevole presidente del Consiglio quasi contemporaneamente anche l'incarico e l'onore di essere fra i negoziatori dei trattati di commercio, in quel periodo io ho compiuto un lavoro, non dirò degno di encomio, ma che altri forse difficilmente avrebbe compiuto, perchè, malgrado l'enorme lavoro, nella qualche settimana che mi era concessa di riposo, anche nei mesi estivi... (*Rumori a destra e al centro*).

Ma che cosa è? Se qualcuno vuole fare delle osservazioni le faccia, ma a voce alta e chiara. Noi siamo di fronte ad una battaglia nella quale debbono sparire le ombre. (*Approvazioni all'estrema sinistra*).

Orbene in quell'epoca, nelle poche vacanze che avrei dovuto prendermi per riposo, io andava invece in una coi colleghi Tecchio e Carboni-Boj a visitare tutti gli angoli del paese, a raccoglierne le voci; e a Vallombrosa, dove si facevano le trattative commerciali con l'Austria, io feci venire una parte del limitato ufficio a ciò delegato dal Ministero delle poste, perchè nelle ore lasciatemi disponibili dalle trattative commerciali mi fosse dato di proseguire alacremente il lavoro per le convenzioni marittime, sentendo tutta la responsabilità dell'ora che incalzava.

Ma che colpa è la nostra, se indugiammo alquanto nelle indagini, quando dappertutto noi trovammo tracce miserande dei servizi sovvenzionati; se a Tripoli, presente uno

dei nostri migliori rappresentanti consolari, sventuratamente morto, il Medana, presente il rappresentante della Navigazione generale, dovemmo raccogliere dalla popolazione italiana ivi ospitata, il vivo lamento che il vapore che fa servizio fra Bengasi e Malta, sovvenzionato dallo Stato italiano, sopra cinque o sei approdi appena ne faceva uno?

Fu raccolto e messo in atti, corroborato dalla viva voce stessa del console, che quel vapore non approdava a Tripoli, sol perchè aveva fatta una convenzione col Governo britannico di approvvigionare l'armata navale britannica, da Bengasi a Malta; ed i grandi negozianti e fornitori di buoi a Bengasi imponevano alla compagnia di non toccare Tripoli perchè dal soverchio indugio nella traversata non ne soffrisse il bestiame.

E lo Stato italiano dava la sovvenzione per approvvigionare a più buon mercato l'armata navale britannica! (*Approvazioni — Commenti*).

Di simili inconvenienti noi raccogliemmo a dozzine, e quando, raccolti in pubblici comizi, nelle case comunali, nelle case commerciali, noi volemmo ascoltare la viva voce dei marinai, del popolo, tutti ci dicevano: noi non abbiamo fede nelle Commissioni d'inchiesta; sarà una delle tante canzonature: ne abbiamo viste tante!

E noi affidavamo quelle popolazioni dicendo: questa volta il paese è deciso a rinnovare la sua marina, a ravvivare i suoi commerci, abbiate fiducia in noi. Ed ora lasciate che da questa Camera io mandi, di fronte ad una convenzione che lacera tutto ciò che noi proponemmo, una parola che chieda perdono e scusa a quelle popolazioni che ebbero fede in noi e che sono ora tradite. (*Approvazioni all'estrema sinistra — Mormorio a destra e al centro*).

E poichè ella ha detto, onorevole ministro, che fino al marzo 1906 la Commissione non presentò la sua relazione, devo pur ricordarle questa lettera del senatore Codronchi nel marzo 1905 al ministro delle poste:

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Non ero io!

PANTANO. « Eccellenza, — Mi onoro di trasmettere a Vostra Eccellenza le deliberazioni prese dalla Commissione reale per i servizi marittimi sulle questioni principali sottoposte allo studio della Commissione stessa.

« Queste deliberazioni sono accompa-

gnate da alcune relazioni illustrative e particolareggiate.

« La sua relazione complessiva con gli allegati dimostrativi sarà consegnata più tardi all'Eccellenza Vostra insieme alle proposte di minore importanza.

« Dal lavoro compiuto sinora l'Eccellenza Vostra potrà essere in grado di far preparare le linee generali dei disegni di legge da presentare al Parlamento. (*Interruzioni*).

« È necessario che la Commissione rimanga costituita perchè essa possa continuare nei suoi lavori ».

E poi mi duole di doverle dire un particolare, ma ella mi forza a dirlo.

La ragione per la quale si è trovata una qualche lacuna nei risultati delle indagini della Commissione, la ragione per la quale noi dovemmo ritardare la presentazione delle nostre conclusioni fu la deficienza o la mancanza di uno dei coefficienti indispensabili a calcoli precisi: di sapere, cioè, l'introito delle varie linee finora esercite.

Ci rivolgemmo lealmente alla Navigazione generale presieduta allora dal Piaggio, che ce li negò. (*Oh! oh!*)

Ed oggi di questo segreto (perchè egli conosce ciò che rendono le linee sovvenzionate e lo Stato non lo sa) si fa un'arma per gettare il capestro al collo dello Stato e costringerlo a capitolare.

E voi avete il coraggio di venire a rimproverare a noi di essere la causa indiretta, che questo vecchio materiale, che per l'onore d'Italia dovrebbe essere distrutto a cannonate per rialzare il prestigio della sua bandiera, invece venga ora imposto allo Stato?

Ma avremmo potuto comprendere fino ad un certo punto l'ammissione di questo vecchio materiale, l'avremmo potuto comprendere in linea di prova. Ma voi una gran parte di quel materiale lo appioppate allo Stato per trenta anni e per trenta anni voi condannate la marina italiana a veleggiare per tutto il mondo, portando in mostra in rappresentanza del nostro mondo marinaro le proprie miserie, per non dire le proprie vergogne!

Ella è venuto poi a dirci che avete preso tutte le precauzioni, perchè questo materiale, che è stato conteggiato molto di più di quello che vale, sia periziato. No, onorevole ministro, al primo quesito che io feci muovere dalla Commissione, la vostra risposta fu che il materiale del Lloyd sa-

rebbe stato calcolato per perizia e quello della Navigazione generale in base all'atto di acquisto.

Fu in seguito ad un secondo quesito incalzante, nel quale rilevai che correva differenza tra il valore di acquisto ed il valore reale, che il contraente, d'accordo col Governo, consentì che sarebbe stato periziato.

Dunque, voi avevate prima accettato di prenderlo al prezzo di acquisto di 19 milioni; perchè, naturalmente, siccome lo Stato deve garantire le obbligazioni sul materiale...

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. E di questo parleremo nella discussione di merito, onorevole Pantano.

PANTANO. Io la invitai a non entrare nel merito; ella c'è voluto entrare in modo offensivo (*Oh! oh!*) ed io ho il diritto della difesa.

PRESIDENTE. Ma, onorevole Pantano!... Venga al fatto personale.

PANTANO. Concludo. Sa, onorevole ministro, il ritardo donde è venuto? Glielo dico subito. Il ritardo non si ebbe in quel primo periodo in cui abbiamo consegnato le deliberazioni della Commissione ai ministri, mano mano, appunto perchè potessero preparare il materiale, e nel quale periodo sono andato io stesso, coll'onorevole Codronchi, prima dall'onorevole Marsengo-Bastia e poi dall'onorevole Morelli-Gualtierotti a portare i documenti allegati ed a sollecitare; mentre io andavo preparando la relazione, la quale, badate, fu ritardata perchè i nostri servizi statistici dei vari Ministeri sono tali che mi davano i risultati arretrati di quattro anni, e dovetti lavorare per aggiornarli e presentare al Parlamento i risultati di tutto il movimento marinaro del mondo, in modo non indegno dello studio del Parlamento.

Ma il ritardo vero sa quando si è avuto? Dopo la diserzione delle aste.

Onorevole ministro, ella sa con quale sentimento di amichevole condiscendenza io risposi al suo appello quando si trattò di modificare il primo disegno di legge; mi posi a sua disposizione per coadiuvarlo, quando ella con parole cortesi volle consultarmi sull'argomento. Ed infatti ella mi consultò più volte ed io le sono gratissimo. Ella sa ancora che, quando, in vista del *trust* di cui avevamo parlato in questa Camera, si prevedeva la possibilità che le gare andassero deserte, ella mi espresse il dubbio che probabilmente qualche correzione fosse necessario introdurre nella legge, sia per eccesso di talune pretese, sia per qualche calcolo insufficiente

nella valutazione del fabbisogno finanziario delle linee. Ed io le dissi: anche me tormenta questo dubbio.

E mi tormentava il dubbio, anche perchè, essendoci mancati quei coefficienti che avevamo indarno chiesto, ci eravamo potuti nei nostri calcoli facilmente sbagliare.

Dubbio, specialmente legittimo in me che personalmente non avevo preso parte alle deliberazioni della Sottocommissione che aveva studiato quest'argomento. È verissimo che io le dissi: se ella crede, affinchè le gare possano aver esito favorevole, ove vadano la prima volta fallite, che convenga modificare i capitoli ed aumentare le sovvenzioni, qualunque sia la cifra, purchè risponda all'interesse del paese, sono disposto a darle appoggio nella Camera. Ora perchè, appena diserte le aste, non cominciò subito uno studio dei capitoli, uno studio per l'aumento delle sovvenzioni, per aprir le gare sopra nuove basi? Perchè, da allora, onorevole ministro, ella non m'ha più detto una sola parola sull'argomento? Ed invece, ad un tratto, vedo comparire, come *deus ex machina*, questo disegno di legge, portato in trionfo sol perchè il Lloyd è momentaneamente arbitro di un vecchio materiale che si può comprare a minor prezzo, in tutti i porti del mondo? Perchè in qualunque paese del mondo si radiano dalle flotte mercantili attive vecchie carcasse assai men canute di queste che la Navigazione generale ha ceduto al Lloyd e di cui alcune contano perfino 48 anni di vita!

Ma noi ci ribelliamo al pensiero di sottomettere la marina mercantile alla imposizione di questi canuti del mare! Noi non sopportiamo che ci venga messo il capestro da nessuno: nè dalla Navigazione generale, nè dal signor Piaggio che si è preso quei 48 tarlati vapori come strumenti per soggiogare lo Stato.

In nome dunque degli interessi più vitali del paese, respingo sdegnosamente le sue insinuazioni, e spero che la Camera vorrà rendermi giustizia. (*Vivissime approvazioni e vivi applausi dall'estrema sinistra — Commenti*).

PRESIDENTE. Nessuno ha fatto insinuazioni contro di lei.

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

PRESIDENTE. Parli.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Risponderò brevissime parole all'onorevole Pantano, per dire che io non

ho fatto insinuazioni di sorta. Ho esposto storicamente gli avvenimenti; e nulla, proprio nulla, di quello che ho detto, l'onorevole Pantano ha potuto negare.

PANTANO. Ho negato tutto! (*Interruzioni e proteste dall'estrema sinistra, specialmente da parte del deputato Eugenio Chiesa*).

PRESIDENTE. Ma la finisca, onorevole Chiesa! Ella non c'entra proprio nulla! Faccia il favore di star tranquillo.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Onorevole Pantano, io non mi erigo a giudice di nessuno e non vado accertando le responsabilità di nessuno; anzi mi meraviglio che l'onorevole Ciccotti m'abbia rivolto una specie d'atto d'accusa, pel fatto semplicissimo ed innocentissimo che io abbia nominato anche lui fra i membri della Commissione d'inchiesta. Io ho nominato anche l'onorevole Finocchiaro-Aprile; quindi comprenderà che non c'era proprio nessuna intenzione maligna in questo ricordo. Ho ricordato soltanto i fatti; ed ho ricordato che la grave situazione odierna è sopra tutto determinata dal fatto che gli studi della Commissione reale, prima, e, poi, gli eventi successivi hanno ritardato la risoluzione del problema.

E, giacchè mi trovo a parlare, tengo a far presente alla Camera che io non mi trovavo al Ministero, quando la Commissione reale, prima di presentare la sua relazione, presentò relazioni parziali.

Appena venuti al Governo, immediatamente compiemmo i doveri di presentare alla Camera gli emendamenti al disegno di legge dei nostri predecessori.

Quindi nessun ritardo, di nessuna specie, ci è imputabile.

Non credo assolutamente, per tanto, di meritare le aspre invettive che l'onorevole Pantano m'ha lanciato.

L'onorevole Pantano ha anche fatto accenno ad un colloquio cortese che abbiamo avuto circa l'attuabilità della legge, quale era stata approvata allora. Ma io non ricordo punto (assolutamente non lo ricordo) che l'onorevole Pantano m'abbia suggerito di presentare nuovi capitolati. Io ho esposto alla Camera le ragioni per cui noi, pel sentimento delle responsabilità che abbiamo, non credevamo, questa estate, che fosse più tempo di nuove gare e di nuovi capitolati, perchè noi eravamo certi che, anche presentando nuovi capitolati alla Camera, non essendoci più che un anno di tempo, noi saremmo arrivati alla scadenza

delle convenzioni con un'altra amara delusione, con una nuova proroga, ed abbiamo avuto il coraggio di fare una trattativa per presentare alla Camera una soluzione completa ed aspettiamo su questa soluzione, che noi abbiamo onestamente negoziato e studiato, il giudizio della Camera. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari, insiste nella sua proposta sospensiva? Parli, onorevole Cavagnari. (*Conversazioni generali*).

CAVAGNARI. Non posso parlare se parlano tutti.

PRESIDENTE. Ma ella comincia a voltarsi a sinistra e a destra! (*Si ride*).

Favorisca dirmi dunque se insiste nella sua proposta sospensiva.

CAVAGNARI. Io non ho che a ripetere le parole, colle quali ho chiuso il mio dire poc'anzi, cioè, che non tenevo affatto ad insistere sulla sospensiva, a meno che non avessi dalla discussione raccolto la convinzione che questo fosse il pensiero della grande maggioranza della Camera. Invece mi sono persuaso del contrario, perchè mi pare che la Camera propenda per iniziare ora la discussione. Quindi, riservandomi, se e quando lo crederò opportuno, di ripresentare la proposta sospensiva durante la discussione, per ora la ritiro. (*Bene!*)

Risultamento della votazione segreta.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultamento della prima votazione fatta, perchè adesso ne faremo un'altra.

Modificazione al regime fiscale degli spiriti:

Presenti e votanti . . .	273
Maggioranza	137
Voti favorevoli	182
Voti contrari	91

(*La Camera approva*).

Assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1908-909:

Presenti e votanti . . .	273
Maggioranza	137
Voti favorevoli	220
Voti contrari	53

(*La Camera approva*).

Convenzione con la Società italiana delle ferrovie Meridionali per la liquidazione di

crediti dello Stato dipendenti dalla cessazione del contratto di esercizio della Rete Adriatica:

Presenti e votanti . . . 273
Maggioranza 137
Voti favorevoli . . . 222
Voti contrari 51

(La Camera approva).

Coordinamento in testo unico delle disposizioni vigenti per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie e le automobili in servizio pubblico:

Presenti e votanti . . . 273
Maggioranza 137
Voti favorevoli . . . 224
Voti contrari 49

(La Camera approva).

Disposizioni per la leva sui nati del 1889:

Presenti e votanti . . . 237
Maggioranza 137
Voti favorevoli . . . 232
Voti contrari 41

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbruzzese — Abignente — Agnesi — Agnetti — Agnini — Aguglia — Albasini — Alessio Giovanni — Alessio Giulio — Amici — Ancona — Angiolini — Angiulli — Aprile — Are — Artom — Astengo — Aubry — Auteri-Berretta.

Baccelli Alfredo — Baccelli Guido — Baldoni — Baldi — Baslini — Battaglieri — Beltrami — Bentini — Berenga — Bergamasco — Bertarelli — Bertolini — Bettolo — Bianchi Leonardo — Bissolati — Bizzozero — Bolognese — Bonopera — Brandolin — Bricito — Brizzolesi — Brunialti — Buonanno — Buonvino.

Cabrini — Caetani — Calisse — Calleri — Camera — Camerini — Campostrini — Canavina — Cantarano — Cao-Pinna — Caputi — Carcano — Cardani — Casolini Antonio — Cassuto — Castellino — Castoldi — Cavagnari — Celesia — Cermenati — Cerulli — Cesaroni — Chiaradia — Chimienti — Chimirri — Ciacci Gaspare — Ciartoso — Ciccarelli — Ciccarone — Cimati — Cimorelli — Ciochi — Cipriani-Marinelli — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Colonna Di Cesarò — Colosimo — Congiu — Coris — Corniani — Costa Andrea — Cottafavi — Credaro — Curreno.

Da Como — Dagosto — Dal Verme — Daneo — Dari — De Amicis — De Bellis — De Gennaro — Degli Occhi — Del Balzo — Dell'Acqua — Dell'Arenella — Della Pietra — De Marinis — De Michetti — De Nicola — De Seta — De Tilla — Di Cambiano — Di Lorenzo — Di Marzo — Di Palma — Di Robilant — Di Rovasenda — Di Saluzzo — Di Sant'Onofrio — Di Scalea — Di Stefano — Di Trabia.

Ellero.

Facta — Faelli — Fasce — Faustini — Ferrarini — Ferraris Carlo — Ferraris Maggiorino — Ferri Giacomo — Finocchiaro-Aprile — Foscarini — Francica-Nava — Frugoni — Fusco — Fusinato.

Gallini Carlo — Gallino Natale — Gallo — Gangitano — Giaccone — Giolitti — Giovanelli Alberto — Giovanelli Edoardo — Giuliani — Goglio — Graffagni — Greppi — Guarracino.

Hirschel.

Incontri — Indri.

Lacava — Landucci — Leali — Lembo — Leonardini — Leone — Libertini Gesualdo — Libertini Pasquale — Lucernari — Luzzatti Luigi — Luzzatto Arturo.

Malcangi — Mancini Camillo — Manfredi Giuseppe — Manfredi Manfredo — Manna — Maraini — Marazzi — Marcello — Margaria — Marsaglia — Marsengo-Bastia — Marzotto — Masi — Matera — Maury — Mazza — Medici — Mendaja — Mezzanotte — Miari — Miliani — Modica — Molina — Montagna — Montauti — Montesor — Montù — Morpurgo — Mosca Tommaso — Moschini — Muratori — Murri — Musatti.

Nava — Negri de Salvi — Nitti — Nofri — Nunziante.

Odorico — Orlando Vittorio Emanuele. Pacetti — Pantano — Papadopoli — Parratore — Pavia — Pecoraro — Pellecchi — Pellegrino — Perron — Pini — Pipitone — Pistoja — Podestà — Podrecca — Pompilj — Pozzi Domenico — Pozzo Marco.

Rasponi — Rastelli — Rattone — Rava — Rebaudengo — Ricci Paolo — Riccio Vincenzo — Ridola — Rienzi — Rizza — Rizzone — Roberti — Rochira — Romeo — Ronchetti — Rossi Eugenio — Rossi Gaetano — Rossi Luigi — Rossi Teofilo — Roth — Rubini — Ruspoli.

Sacchi — Salandra — Samoggia — Sanarelli — Santoliquido — Saporito — Scaglione — Scano — Scellingo — Schanzer — Scorciarini-Coppola — Solidati-Tiburzi —

Sonnino — Soulier — Speranza — Squitti —
Staglianò — Stoppato — Suardi.

Talamo — Targioni — Taverna — Te-
desco — Teso — Testasecca — Torlonia —
Torre — Toscano — Trapanese — Treves.

Vaccaro — Valeri — Valli Eugenio —
Vicini — Visocchi.

Zaccagnino.

Sono in congedo:

Barnabei — Benaglio — Bettoni — Boni-
celli — Borsarelli.

Cameroni — Campi.

Fani — Fraccacreta.

Galli — Gazelli.

Mango — Micheli.

Raggio — Raineri — Rampoldi — Roma-
nin-Jacur.

Spirito Beniamino.

Toscanelli.

Ventura — Venzi.

Sono ammalati:

Abbate — Abozzi.

Bonomi.

Fradeletto.

Martini — Matteucci.

Ottavi.

Pastore.

Assenti per ufficio pubblico:

Boselli.

Di Bagno.

Giannantoni.

Loero — Longinotti.

Morando.

Rota Attilio.

Scalori.

Tovini.

Presentazione di relazioni e di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Lu-
cifero e Gallini a recarsi alla tribuna per
presentare delle relazioni.

LUCIFERO. A nome dell'onorevole Be-
renini, presento alla Camera la relazione
sulla domanda di autorizzazione a proce-
dere in giudizio contro il deputato Calda
per calunnia, diffamazione e ingiurie a mezzo
della stampa.

GALLINI. Mi onoro di presentare alla
Camera la relazione sulla domanda di au-

torizzazione a procedere in giudizio contro
il deputato Cornaggia per contravvenzione.

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno
stampate e distribuite.

L'onorevole ministro delle finanze ha fa-
coltà di presentare un disegno di legge.

LACAVA, *ministro delle finanze*. Mi ono-
ro di presentare alla Camera un disegno di
legge: Concessione al Governo del Re di
poteri speciali in materia di tariffe dogana-
nali.

Chiedo che ne sia dichiarata l'urgenza e
deferito l'esame alla Commissione perma-
nente dei trattati.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole
ministro delle finanze della presentazione
di un disegno di legge: Concessione al Go-
verno del Re di poteri speciali in materia
di tariffe doganali.

L'onorevole ministro delle finanze chiede
che questo disegno di legge sia dichiarato
d'urgenza e deferito, per ragion di materia,
all'esame della Commissione permanente dei
trattati.

Se non vi sono osservazioni in contra-
rio, così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Prima di iniziare la di-
scussione sulle convenzioni marittime, stimo
opportuno procedere alla votazione segreta
sopra questi altri disegni di legge approvati
già per alzata e seduta:

Convalidazione dei decreti reali coi
quali furono autorizzate prelevazioni dal
fondo di riserva per le spese impreviste
nell'esercizio 1908-909, durante il periodo di
sosta dei lavori parlamentari dal 13 gennaio
al 24 marzo 1909;

Convalidazione dei decreti reali, coi
quali furono autorizzate prelevazioni di som-
me dal fondo di riserva per le spese impre-
viste dell'esercizio finanziario 1908-909 du-
rante il periodo di sosta parlamentare dal
6 aprile al 4 maggio 1909;

Maggiori e nuove assegnazioni e di-
minuzioni di stanziamento su alcuni capi-
toli dello stato di previsione della spesa del
Ministero della guerra per l'esercizio finan-
ziario 1908-909;

Maggiori assegnazioni per lire 5,000,000
allo stato di previsione della spesa del Mi-
nistero dell'interno per l'esercizio finanziario
1908-909;

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'Interno per l'esercizio finanziario 1908-909.

Si faccia la chiama.

CAMERINI, segretario, fa la chiama.

Discussione del disegno di legge: Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi.

PRESIDENTE. Lascieremo le urne aperte. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi.

Essendo stata ritirata la proposta sospensiva, procederemo alla discussione generale su questo disegno di legge. Primo iscritto a parlare è l'onorevole Marcello.

MARCELLO. È con vero dispiacere che mi sento costretto a presentare alcune critiche al disegno di legge in esame, e lo faccio tanto più malvolentieri in quanto ch'è conosco l'amore che vi ha, posto l'onorevole ministro delle poste e telegrafi, e so come e quanto il Governo tutto, i membri della Commissione parlamentare ed in ispecie il presidente di essa abbiano con ogni cura studiato di fare il meglio per lo Stato e per la nazione.

Ma poichè noi siamo tenuti, per quanto modesti (ed io mi sento modestissimo fra tutti) a portare qui dentro il nostro pensiero ed i nostri sentimenti, così spero che, ora che mi accingo a persuadere, pronto a lasciarmi persuadere, potrò contare anche questa volta sul benevolo compatimento dei colleghi, siedano essi ovunque su questi banchi, o siedano su quello del Governo, perchè è uno stesso cuore che palpita in noi, ed è uno stesso desiderio di bene che ci anima, per quanto diverse possano essere le vie per le quali crediamo poterlo conseguire.

Si trovano oggi dinanzi al Parlamento due disegni di legge, uno per i provvedimenti a favore della marina mercantile, ed un altro riguardante le convenzioni postali e commerciali marittime, entrambi aventi le stesse finalità, perchè entrambi mirano ad accrescere la nostra influenza politica, a rendere sempre più vasto il campo della nostra attività economica e più rigogliosa l'industria delle costruzioni navali e quella dei trasporti marittimi. E ciò ha inteso anche il Governo, il quale

ha presentato insieme i due disegni di legge e per questo gliene va data lode.

Però è spiacevole che questi due disegni di legge non siano stati presentati quando ancora non esisteva alcuna compromissione, anzi è spiacevole che prima d'ora non sia stato posto innanzi alla Camera tutto intero il problema marittimo, perchè, avendo dinanzi a sè tutto intero il complesso e tutta insieme la somma disponibile, sarebbe stato più facile addivenire ad una soluzione organica, cioè tale da poter assicurare il massimo rendimento entro un determinato limite di spesa.

Ad ogni modo a me sembra che la logica avrebbe imposto che prima fosse stata disciplinata la materia nei riguardi della marina mercantile in genere e che poi si fosse pensato ai casi particolari.

Nè di questo intendo di fare appunto agli uomini egregi che stanno al Governo, ma sì bene agli ordinamenti; poichè non è da ieri che da ogni parte di questa Camera si reclama la riunione in un solo dicastero di tutto quanto ha attinenza alla marina mercantile.

L'Italia, per nostra fortuna, si trova ora all'inizio di un periodo di crescente prosperità; superata facilmente la crisi che ha pervaso il mondo civile, essa riprenderà più rapida la sua ascensione alla ricchezza, mentre già oggi sono di tanto cresciute presso di noi le industrie e di tanto si sono allargati gli scambi internazionali e l'agricoltura stessa tende a prendere il posto che le compete.

Ogni legge, per quanto è possibile, deve mirare ad integrare questo felice stato di cose e non a creare degli inciampi alla libera esplicazione delle attività individuali. Essa non deve limitarsi a considerare isolatamente un caso particolare, ma deve considerarlo posto a suo luogo nel quadro delle aspirazioni e dei bisogni. A questo modo ogni spesa potrà dare il massimo di utilità, eccitare le energie latenti e quelle palesi, mirare al maggior bene dei singoli, al progresso economico della nazione ad aggiungere ad essa forza e prestigio, forza e prestigio che, alla lor volta, sono elemento indispensabile per la conquista di qualsiasi progresso civile ed economico.

Detto questo, ne viene come naturale conseguenza, che non si possa approvare il sistema di provvedimenti staccati, specialmente quando, come in questo caso, il nesso è così evidentemente intimo. Quanto ciò sia

vero si rileva anche dall'esame dei due progetti di legge, che sono davanti alla Camera, poichè essi in alcune parti appaiono contrastanti fra loro. Questo perchè si è posto il privilegio in opposizione alla libertà, ed io credo che l'inconveniente sarebbe stato facile evitarlo ove (e chiedo venia se mi ripeto) si fossero prima stabilite le modalità, secondo le quali si intendeva di venire in aiuto alla marina mercantile in genere, e poi si fosse pensato ad incoraggiare quelle linee postali e commerciali, che si ritenevano necessarie per lo sviluppo economico del paese, e che la libera marina non si fosse trovata in grado di esercitare, o non avesse potuto esercitare nel modo giudicato conveniente.

E l'aiuto non è che si debba sempre dare sotto forma di sovvenzioni, perchè le sovvenzioni hanno questo grande difetto, di incoraggiare i viaggi senza alcuno stimolo a sviluppare la esportazione dei prodotti nazionali, senza alcuno stimolo a far carico, senza alcuno stimolo a sollecitare noli da e per l'Italia.

Per le stesse ragioni non mi piace il sistema dei premi di navigazione, il quale ha dato in Francia quei bei risultati, che a tutti sono noti. Neppure mi piacciono i premi di armamento, perchè a noi non preme che le navi siano armate e corrano i mari, ma soprattutto preme che viaggino cariche di merci da e per i porti italiani.

Io credo poi che anche in questa materia si debba aver fede nella libertà, poichè io penso che molte intelligenze e molte energie, sollecitate dall'interesse personale, siano per riuscire più feconde di poche, specialmente quando queste abbiano ad incontrare ad ogni passo degli organismi statali ingombranti e ritardatori. Credo pure che soltanto la libertà possa salvare presso di noi l'industria delle costruzioni navali, anche perchè credo che mai sarà possibile un così equo riparto di compensi, come si può ottenere con un identico alleviamento di pesi.

Fortunatamente non sono solo a considerare il problema da questo punto di vista, come conferma a pagine 7 e 8 la relazione ministeriale al progetto di legge sui provvedimenti a favore della marina mercantile, e come confermano anche i discorsi e gli scritti degli onorevoli Bettolo e Salvatore Orlando, dai quali ho molto appreso.

Ciò premesso, credo che assai meglio risponderebbe ai bisogni del momento un

ordinamento, il quale si basasse sui seguenti criteri fondamentali.

Amnesso, come è nel fatto, che l'industria dei trasporti come quella delle costruzioni navali si esercitano nei loro mezzi e nei loro fini fuori del territorio dello Stato, queste industrie dovrebbero essere, per quanto è possibile, esenti da imposte, perchè a questo modo, senza venir meno a giusti criteri di equità, noi metteremmo queste industrie in grado di lottare in buone condizioni nel più libero campo delle competizioni internazionali. Di conseguenza i cantieri dovrebbero essere considerati zone franche, e, per dare il giusto incoraggiamento alle industrie nazionali affini, dovrebbero assicurarsi ad esse un compenso di esportazione tanto forte da metterle in grado di servire i cantieri nazionali a preferenza delle industrie similari dell'estero.

Nè credo che potrebbe venirne grave danno al bilancio dello Stato; ad ogni modo il carico reale sarà certamente assai minore del carico apparente, e questo carico tenderà sicuramente a diminuire col tempo, poichè provvedimenti come quelli proposti non potranno a meno di fare rapidamente e considerevolmente sviluppare le industrie così efficacemente protette, e queste, per le loro molteplici ripercussioni sulla economia nazionale e per gl'infiniti rivoli delle tassazioni, non mancheranno di contribuire largamente a rafforzare il bilancio dello Stato, sia pure indirettamente.

Assai meglio dei premi di navigazione e dei premi di armamento, credo che possano supplire ai bisogni della marina mercantile, del commercio e delle industrie nazionali, dei premi di trasporto per ogni tonnellata-miglio di merce esportata e dei minori premi per tonnellata-miglio di merce importata.

Analogamente bisognerebbe fissare dei premi per passeggero-miglio, e l'importanza di questi premi dovrebbe variare in relazione con la classe.

I premi in parola dovrebbero poi essere accresciuti in relazione alla velocità ed alla bontà delle caratteristiche, e diminuiti invece in ragione inversa dell'età delle navi. A questo modo si spingerebbero gli armatori a meglio esercitare le linee, con vantaggio del decoro e dell'influenza nazionale.

I premi dovrebbero inoltre essere aumentati per la merce nazionale esportata, ed invece notevolmente ridotti per le navi costruite all'estero.

Per ciascuno dei nostri porti, bisognerebbe determinare, in base alla distanza virtuale, una particolare zona d'influenza, comprendendo, e per taluni riguardi, le zone d'influenza dei porti minori nelle zone d'influenza dei porti maggiori. Nell'ambito di queste zone, dovrebbero essere stabilite delle speciali tariffe di afflusso e di deflusso dai porti, in modo da mettere le industrie poste all'interno in condizioni meno diverse da quelle che si trovano in vicinanza dei porti, e queste tariffe dovrebbero essere riservate alla bandiera nazionale.

A meglio proteggere la bandiera nazionale nel traffico lungo le coste del Regno, si dovrebbero dare ad essa privilegi per quel tanto che consentono i trattati internazionali, e, ove questo non bastasse, non potendosi a queste navi assegnare dei premi di importazione e di esportazione, che per loro natura debbono essere riservati alle navi dedite al traffico internazionale, si potrebbero assegnare dei particolari premi per tonnellata-miglio di merce comunque trasportata.

Stabiliti così come sono stati enunciati, i criteri fondamentali, volendo passare alla pratica attuazione, sarebbe necessario di studiare le modalità e la misura, facendo tesoro di quanto ci ha insegnato l'esperienza presso di noi e all'estero. E gli elementi non ci mancano.

Ad esempio, volendo regolare la materia nei riguardi dei cantieri, si potrebbe prendere le mosse da quanto oggi si fa in Germania, ove i cantieri sono considerati zone franche ed ove è accordata efficace protezione alle industrie nazionali.

Così anche dalla Germania potremmo trarre utili ammaestramenti per quanto riguarda le tariffe di afflusso e deflusso dai porti.

Un elemento poi per determinare il premio per tonnellata-miglio, secondo i criteri, che ho enunciato, noi lo potremmo prendere da quanto oggi si sta facendo nell'Austria e nell'Ungheria.

Come si legge anche a pagina 9 della relazione ministeriale, in questi Stati (escluso il piccolo cabotaggio in Austria, e limitatamente al lungo corso in Ungheria) è stabilito un premio di 10 centesimi per ogni cento miglia e per ogni tonnellata di stazza netta, a condizione che il carico esportato od importato in un porto austriaco od ungherese sia pari ad un terzo della capacità netta della nave. Ciò che significa che in quei paesi si accorda un premio di un decimo di

centesimo per tonnellata di stazza netta per miglio, ovvero tre decimi di centesimo per miglio di tonnellata merce importata od esportata.

Per non tediare i colleghi e per non abusare della loro benevolenza, non voglio scendere ad altri particolari, contento di avere dimostrato la verità di quanto ho affermato, cioè che elementi di studio non mancano e che il sistema è praticamente attuabile.

Quando fossero regolate secondo i criteri suesposti le condizioni di vita della marina mercantile libera per un determinato numero di anni non sarebbe difficile di provvedere ai casi particolari per un uguale periodo di tempo.

Così, ad esempio, ove si volesse concorrere ad assicurare alla nostra bandiera il trasporto degli emigranti ed ove non fosse sufficiente il premio stabilito per passeggero-miglio, basterebbe aumentare questo premio per quei piroscafi che trasportano gli emigranti e più o meno per ciascuna linea, a seconda del bisogno.

Analogamente, aumentando il compenso per tonnellata-miglio, si potrebbe ottenere che fossero servite alcune linee commerciali internazionali che altrimenti non lo sarebbero o non lo sarebbero in modo conveniente e con la necessaria regolarità. Regolarità, del resto, che, per le linee commerciali, non deve essere in quello stretto senso come va intesa quando trattasi di linee postali.

A questo punto si affacciano come punti interrogativi: il carico insopportabile che potrebbe gravare sul bilancio dello Stato per un impreveduto sviluppo del traffico marittimo nazionale; e la incertezza della spesa per lo Stato e della sovvenzione per l'assuntore di quelle linee commerciali internazionali il cui esercizio si vuole particolarmente assicurato.

Al primo pericolo è facile ovviare, perchè basterà nella stessa legge fissare la somma insuperabile, con la naturale conseguenza della eventuale riduzione *pro rata* dei compensi di trasporto, ciò che non vuole dire che una nuova legge non possa aumentare la somma fissata, quando questo apparisse vantaggioso per l'economia nazionale e tollerabile pel pubblico erario.

Anche alla seconda obiezione è facile rispondere e per maggior chiarezza mi servirò d'un esempio.

Supponiamo che per assicurare l'esercizio d'una data linea commerciale internazionale con determinate caratteristiche sia

riconosciuta indispensabile la sovvenzione d'un milione; per determinare il compenso iniziale per tonnellata-miglio basterà ripartire questa somma per le tonnellate-miglio in importazione ed in esportazione che si presumono trasportabili su quella linea, e ripetere il riparto ogni tre anni sulla base dei risultati del triennio precedente, fermo restando che in ogni caso il compenso totale non possa mai superare del 10 o del 15 per cento quello che è stato assunto per base.

A questo modo nè l'assuntore, nè lo Stato correrranno verso l'ignoto, col vantaggio che l'armatore avrà tutto l'interesse a sviluppare il commercio nazionale.

Detto del modo come, secondo il mio modesto avviso, si potrebbe efficacemente incoraggiare l'industria della costruzione e dei trasporti marittimi, assicurare alla bandiera nazionale il traffico lungo le coste del Regno, provvedere alle linee commerciali internazionali e concorrere ad assicurare alla nostra bandiera il trasporto degli emigranti, restano a considerare le linee postali, le quali debbono supplire ai bisogni imprescindibili della nazione e debbono valere a soddisfare la sua aspirazione ad una maggiore espansione economica e politica. Per queste linee, non v'è dubbio, bisogna ricorrere all'esercizio di Stato, oppure alle sovvenzioni, così come s'è fatto finora. Si dovrà solo tenere conto maggiore dell'esperienza e mirare a promuovere la costruzione di quelle navi, che meglio si possono prestare a servire quali ausiliari della marina militare. In questo modo si combinerà insieme il maggior decoro dei servizi con la preparazione a quei pericolosi eventi, che debbono essere sempre presenti alla mente di chi ha a cuore la libertà e l'indipendenza del Paese.

Io sento di avere svolto un programma, il quale è oramai sorpassato dai fatti, poichè il progetto di legge che ci sta innanzi si ispira a criteri diversi, ma spero ciò nullameno di potere contare sulla benevolenza dei miei colleghi, i quali riconosceranno che, esponendo intero il mio pensiero e sottoponendolo al loro apprezzamento, io ho inteso di assolvere un preciso dovere. (*Approvazioni*).

Spero anche che fra quanto ho detto si possa pur trovare un qualche buon seme, che col tempo possa germogliare.

Certo contro di me stanno i fatti, poichè la Commissione reale, due ministri e due

Commissioni parlamentari hanno preferito dei criteri diversi da quelli, che io ho enunciati. Ciò non pertanto non mi vien meno la fede.

Il progetto, che è stato presentato alla Camera dall'onorevole Baccelli, a parte il metodo, aveva molti pregi, poichè esso teneva conto di buona parte dei nuovi bisogni del commercio italiano e mirava a rompere il monopolio che isterilisce ed a rinvigorire la concorrenza vivificante.

Per questo, in quel progetto, le linee erano state riunite in gruppi di limitata importanza per permettere anche alle società secondarie di potervi aspirare, nel giusto intento di eccitare la concorrenza tra gli armatori, di diffondere l'attività marinara lungo le coste del regno, richiamando al mare non solo maggiori capitali, ma anche un maggior numero di intelligenze e di fatiche energie.

L'attuale ministro migliorò considerevolmente il disegno di legge del suo predecessore, ed assecondò, in tutto quanto poteva, la Commissione parlamentare nella sua opera perfezionatrice. Accettò, anzi fece sua, la proposta dell'assunzione da parte dello Stato dei servizi principali, colleganti il continente con le isole e meglio distinse in gruppi nettamente diversi i servizi dell'Adriatico da quelli del Tirreno, nel giusto intento che le linee dei due mari fossero esercitate da armatori diversi; poichè, evidentemente, quando fossero in una stessa mano, tolto l'assillo della concorrenza e della rivalità, ne verrebbe danno sicuro a tutto intero il commercio nazionale e, specialmente, ne sarebbe danneggiato quello del versante, ove gli interessi sono meno prevalenti e, nel caso, sarebbero maggiormente feriti gli interessi del commercio marittimo dell'Adriatico, appunto quello che ha contro di sè la concorrenza prepotente di un grande Stato, il quale non ha altro mare ove espandersi.

A dimostrare la situazione fatta alla nostra bandiera nell'Adriatico, chiedo di allegare al mio discorso questi due specchi. Il primo (allegato A) che mostra le linee oltre Adriatico, esercitate dalla bandiera austriaca, secondo il contratto quindicennale del Lloyd austriaco del primo gennaio 1907, poste a confronto colle linee corrispondenti italiane, in base al disegno di legge in discussione. Il secondo (allegato B) mette in evidenza i nostri servizi adriatici e quelli esercitati nello stesso mare dalla bandiera del vicino Impero.

Allegato A.

**Contratto del Lloyd austriaco per 15 anni
dal 1° gennaio 1907.**

Art. 1.

La Società di navigazione a vapore del Lloyd austriaco si obbliga, per la durata del presente trattato, di mantenere ogni anno regolarmente, verso il corrispettivo fissato nell'articolo 2, le seguenti linee di piroscafi di andata e ritorno:

1. Trieste-Costantinopoli, 52 corse di 2,542 miglia marittime con una velocità di almeno 12 miglia marittime;
2. Trieste-Salonicco-Costantinopoli, 52 corse di 3,414 miglia marittime con una velocità di almeno 10 miglia marittime;
3. Trieste-Smirne-Costantinopoli, 52 corse di 3,534 miglia marittime con una velocità di almeno 10 miglia marittime;
4. Trieste-Berutti-Mersina, 26 corse di 3,700 miglia marittime, 26 corse di 3,898 miglia marittime (via Alessandria) con una velocità di almeno 10 miglia marittime;
5. Trieste-Alessandria, 52 corse di 2,424 miglia marittime con una velocità di almeno 14 miglia marittime;
6. Costantinopoli-Braila, 20 corse di 777 miglia marittime, 20 corse di 828 miglia marittime con una velocità di almeno 10 miglia marittime;
7. Costantinopoli-Odessa, 26 corse di 849 miglia marittime con una velocità di almeno 10 miglia marittime;
8. Costantinopoli-Batum, 52 corse di 1,262 miglia marittime con una velocità di almeno 10 miglia marittime;
9. Trieste-Bombay, 12 corse di 8,686 miglia marittime con una velocità di almeno 13 miglia marittime;
10. Trieste-Bombay, 6 corse di 8,686 miglia marittime con una velocità di almeno 10 miglia marittime;
11. Trieste-Calcutta, 12 corse di 14,244 miglia marittime con una velocità di almeno 10 miglia marittime;
12. Trieste-Kobe, 12 corse di 19,643 miglia marittime con una velocità di almeno 10 miglia marittime.

**Servizi per l'Adriatico
secondo il disegno di legge n. 120
dell'8 maggio 1909.**

15. 26 viaggi Venezia-Alessandria a 12 miglia, 3,000 tonnellate;
16. 13 viaggi Venezia-Alessandria-Soria-Costantinopoli a 10 miglia, 2,500 tonnellate;
- 17-21. 13 viaggi Venezia-Alessandria-Tripoli a 10 miglia, 2,500 tonnellate;
- 18-22. 13 viaggi Venezia-Alessandria-Tripoli a 10 miglia, 2,500 tonnellate;
19. 52 viaggi Venezia-Smirne-Costantinopoli (Braila) a 12 miglia, 3,000 tonnellate, 26 prolungamenti a Braila od Odessa;
29. 13 viaggi Venezia-Bombay-Hong Kong a 11 miglia, 5,000 tonnellate;
41. 13 viaggi Venezia-Calcutta a 10 miglia, 4,500 tonnellate.

Allegato B.

Servizi italiani dell'Adriatico.

« PUGLIA » — secondo il progetto di legge 5 maggio 1909. — Sovvenzione L. 1,650,000.

Venezia—Zara—Cattaro—Antivari—Bari—Brindisi—Santi Quaranta—Corfù—Patrasso.

Linea settimanale postale commerciale.

Velocità: 13 miglia.

Tonnellaggio: 1,000 tonn.

Venezia—Fiume—Ancona—Spalato—Gravosa—Cattaro—Risano—Antivari—Bari (facoltà prolungamento fino a Trieste).

Linea settimanale postale commerciale.

Velocità: 10 miglia.

Tonnellaggio: 1,000 tonn.

Venezia—Zara—Ancona—Pescara—Ortona—Tremi—Barletta—Bari—S. Giovanni di Medua—Durazzo—Vallona—Brindisi (facoltà prolungamento fino a Trieste).

Linea settimanale postale commerciale.

Velocità: 10 miglia.

Tonnellaggio: 600 tonn.

Venezia—Ancona—Barletta—Bari—Brindisi—Vallona—Santi Quaranta—Corfù (Sajada—Parga facoltativi)—Santa Maura—Prevesa—Salahora (facoltà prolungamento fino a Trieste).

Linea settimanale postale commerciale.

Velocità: 10 miglia.

Tonnellaggio: 600 tonn.

S. Giovanni di Medua pel fiume Bojana fino a Scutari.

Linea postale commerciale — 208 viaggi annui.

Velocità: 8.5 miglia.

Tonnellaggio: 100 tonn.

Venezia—Chioggia—Ravenna—Ancona—Metkovic—Ortona—Pescara—Rodi—Peschici—Viesti—Manfredonia—Barletta—Trani—Bisceglie—Molfetta—Bari (facoltà di prolungamento fino a Taranto).

Linea commerciale.

Velocità: 9 miglia.

Tonnellaggio: 400 tonn.

Servizi austriaci dell'Adriatico.

« LLOYD AUSTRIACO » — Sovvenzione Corone 1,200,000.

Trieste—Cattaro: 3 linee settimanali celeri.

Velocità: 15 miglia.

Tonnellaggio: 960 tonn.

1ª linea: Trieste—Pola—Lussinpiccolo—Zara—Spalato—Lesina—Gravosa—Castelnuovo—Cattaro.

2ª linea: Trieste—Pola—Lussinpiccolo—Zara—Spalato—Macarsca—Curzola—Gravosa—Cattaro.

3ª linea: Trieste—Pola—Lussinpiccolo—Zara—Spalato—Lesina—Gravosa—Castelnuovo—Cattaro.

Trieste—Cattaro: linea commerciale settimanale.

Velocità: 10 miglia.

Tonnellaggio: 880 tonn.

Dalmato-Albanese: linea postale settimanale.

Velocità: 9 miglia.

Tonnellaggio: 750 tonn.

Itinerario: Trieste—Rovigno—Pola—Lussinpiccolo—Zara—Sebenico—Spalato—Milna—Lissa—Comisa—Gravosa—Cattaro—Antivari—Dulcigno—Medua—Durazzo—Valona—Santi Quaranta—Sajada—Corfù—Parga—Prevesa—S. Maura.

Trieste—Spizza: linea postale settimanale.

Velocità: 9 miglia.

Tonnellaggio: 800 tonn.

Itinerario: Trieste—Rovigno—Pola—Lussinpiccolo—Selve—Zara—Sebenico—Traù—Spalato—Macarsca—Cittavecchia—Lessina—Lissa—Comisa—Lissa—Vallegrande—Curzola—Orebich—Terstenik—Meleda—Gravosa—Ragusavecchia—Castelnuovo—Teodo—Risano—Perasto—Cattaro—Rudua—Spizza.

Venezia—Trieste: tre volte per settimana nei mesi invernali; tutti i giorni d'estate.

Segue Allegato B.

« DALMATIA » — Sovvenzione Corone 900,000.

Trieste-Metkovic: 3 linee settimanali I, II, III.

Velocità: 10 miglia.

Tonnellaggio: 700 tonn.

Itinerario: Trieste-Pola-Lussino-Zara-Sebenico-Spalato-Metkovic.

Le tre linee toccano poi anche vari piccoli porti intermedi.

Trieste-Metkovic: linea *commerciale* settimanale.

Velocità: 10 miglia.

Tonnellaggio: 700 tonn.

Itinerario: Trieste-Zara-Sebenico-Spalato-Metkovic toccando inoltre: Traù-S. Cajo-S. Pietro Krilo-Malirat-Almissa-Pucischie-Rascavada e Macarsca.

Trieste-Cuzzola: linea settimanale.

Velocità: 10 miglia.

Tonnellaggio: 400 tonn.

Itinerario: Trieste-Pola-Lussino-Zara-Sebenico-Spalato-Curzola toccando inoltre: Traù-Bol-Gelsa-Cittavecchia-Lesina-Lissa-Comisa-Vallegrande-Lagosta-Prigradica.

Trieste-Spalato: linea settimanale.

Velocità: 10 miglia.

Tonnellaggio: 400 tonn.

Itinerario: Trieste-Pola-Cherso-Veglia-Arbe-Novaglia-Valcassione-Zara-Sebenico-Spalato toccando anche: Pirano-Rovigno-Rabac-Malinsca-Caisole-Lussingrande-Melada-Traù e Castelli.

Trieste-Lissa: linea *commerciale* settimanale.

Velocità: 10 miglia.

Tonnellaggio: 2-300 tonn.

Itinerario: Trieste-Pola-Spalato-Gelsa-Lessina-Lissa-Comisa toccando inoltre: Itala-Pirano-Rovigno-Zaravecchia-Castelli-S. Cajo-Milnà-Bol-Verbosca-Cittavecchia ed eventualmente vari altri porti intermedi e seguenti.

Trieste-Sebenico: linea *commerciale* settimanale.

Velocità: 10 miglia.

Tonnellaggio: 2-300 tonn.

Itinerario: Trieste-Lussino-Zara-Sebenico-Scardona-Sebenico-Rogosnizza toccando inoltre parecchi altri porti.

La Società « Dalmatia » esercita inoltre parecchie linee locali lungo il litorale ed isole dalmate.

« RAGUSEA » — Sovvenzione Corone 480,000.

Trieste-Cattaro: 2 linee settimanali *postali*, merci e passeggeri.

Velocità: 10 miglia.

Tonnellaggio: 800 tonn.

Linea A: Trieste-Zara-Sebenico-Spalato-Curzola-Ragusa-Gravosa-Castelnuovo-Cattaro eventualmente San Sabba nel viaggio di ritorno.

Linea B: Trieste-Pola-Lussinpiccolo-Zara-Spalato-Lesina-Curzola-Giuppana-Brozze-Slano-Ragusa o Gravosa-Castelnuovo-Risano-Cattaro, eventualmente San Sabba nel ritorno.

Trieste-Spizza: linea *postale* settimanale, merci e passeggeri.

Velocità: 10 miglia.

Tonnellaggio: 800 tonn.

Itinerario: Trieste-Pola-Lussinpiccolo-Zara-Traù-Spalato-Curzola-Terstenik-Ragusa o Gravosa-Ragusavecchia-Castelnuovo-Perzagno-Cattaro-Kamenari-Teodo-Budua-Spiza.

Ragusa-Obotti-Scutari: linea *postale* bisettimanale, merci e passeggeri, I e III cl.

Velocità: 8 miglia e mezzo.

Tonnellaggio: 200 tonn.

Gravosa-Bari: linea *postale* settimanale, merci e passeggeri II e III cl.

Velocità 8 miglia e mezzo.

Tonnellaggio: 4-500 tonn.

I servizi dal 1° aprile 1909 vennero in parte assunti dal Lloyd Austriaco con la sovvenzione di Cor. 320,000.

Segue Allegato B.

« **UNGARO-CROATA** » — Sovvenzione corone 1,030,000.

Fiume-Cattaro: linea *celere* - partenze quattro volte per settimana.

Velocità: 14 miglia.

Tonnellaggio: 700 tonn.

Itinerario: Fiume-Zara-Spalato-Curzola-Gravosa-Castelnuovo o Meljine-Cattaro.

Fiume-Cattaro n. 1: linea *postale* settimanale.

Velocità: 10 miglia.

Tonnellaggio: 4-500 tonn.

Itinerario: Fiume-Zara-Sebenico-Traù-Spalato-Milnà - Bol-Gelsa-Cittavecchia-Lesina-Lissa-Curzola-Ragusa (Gravosa-Castelnuovo)-Meljine-Teodo-Risano-Perasto-Perzegno-Cattaro.

Fiume-Cattaro n. 2: linea settimanale (per passeggeri soltanto II e III classe).

Velocità: 10 miglia.

Tonnellaggio: 4-500 tonn.

Itinerario: Fiume-Zara-Vodice-Sebenico-Traù-Castelvecchio-Spalato-Povje-S. Martino di Brazza-Gradac-Fortopus-Metkovic-Fortopus-Drace-Crkovic-Prigradica-Curzola (Orobic-Terstenik-Stagnogrande)-Broce-Janska-Slano-Malfi-Gravosa-Malfi-Ragusa-Breno (Ragusavecchia-Castelnuovo)-Meljine-Zelenika-Kamenari-Risano-Cattaro.

Fiume-Metkovich A: linea *postale* settimanale.

Velocità: 10 miglia.

Tonnellaggio: 2-500 tonn.

Itinerario: Fiume-Zara-Sebenico-Spalato-Macarsca-Metkovic.

Fiume-Metkovic B: linea settimanale.

Velocità: 10 miglia.

Tonnellaggio: 2-500 miglia.

Itinerario: Fiume-Zara-Zlarin-Sebenico-Traù (facoltativo nell'andata)-Castelvecchio (facoltativo nell'andata)-Spalato-Macarsca-Trapano-Metkovic.

Fiume-Vallegrande: linea settimanale (per passeggeri soltanto II e III classe).

Velocità: 8 miglia e mezzo.

Tonnellaggio: 2-500 tonn.

Itinerario: Fiume-Zara-Zaravecchia-Sebenico-Cruica-Rogoznica-Porto Carober-Salona-Spalato-Lissa-Comisa-Lagosta-Vallegrande toccando eventualmente anche Milnà, Bol, Gelsa, Cittavecchia e Lesina.

Fiume-Lussino-Brazza: linea settimanale.

Velocità: 10 miglia.

Tonnellaggio: 2-500 tonn.

Itinerario: Fiume-Lussinpiccolo-Seloc-Zara-Sebenico-Traù-Castelvecchio-Spalato-S. Pietro di Brazza-Postire-almazza-Pucisce.

Fiume-Lussingrande-Zara: linea settimanale.

Velocità: 10 miglia.

Tonnellaggio: 2-500 tonn.

Itinerario: Fiume-Smergo-Veglia-Arbe-Lussingrande-Novaglia-Valcassione-Zara.

Fiume-Segna-Zara: linea settimanale.

Velocità: 10 miglia.

Tonnellaggio: 2-500 tonn.

Itinerario: Fiume-Cirkvenica-Verbenico-Novi-Segna-Bosca-nuova-Loparo-Arbe-Novaglia-Valcassione-Zara.

Fiume-Dalmazia-Albania: 3 partenze al mese.

Velocità: 10 miglia.

Tonnellaggio: 2-500 tonn.

Itinerario: Fiume-Gravosa-Budua-Antivari-Dulcigno-Obotti.

Venezia-Fiume: linea *celere*, sei volte per settimana.

Ancona-Fiume: linea *celere*, tre volte per settimana.

La Società Ungaro-Croata esercita inoltre delle linee per l'Istria col litorale fiumano.

N. B. I tonnelli a velocità indicate sono quelle che risultano dagli attuali itinerari, però la *Dalmazia* ha già fatto costruire due battelli nuovi da 750 tonnellate che fecero alle prove 13 miglia e mezzo « Trieste » e « Split ») e molti altri minori, così pure il *Lloyd* Non si possiedono - finora - i contratti per conoscere le velocità contrattuali per il seguito.

Prendendo in considerazione il primo specchio, rileviamo, prima di tutto, che i viaggi da Costantinopoli alle coste settentrionali e meridionali del Mar Nero sono oltre cento, contro i nostri 26 prolungamenti della linea Venezia-Costantinopoli, alternativamente ai porti di Braila e di Odessa; che sono 260 i viaggi all'Oriente mediterraneo, contro i nostri 117 e non si debbono dimenticare le comunicazioni danubiane e le ferrovie, che mettono il vicino Impero in diretta comunicazione con la Russia e gli Stati della penisola balcanica.

Da tale specchio si vede anche che i viaggi oltre Suez sono 42, dei quali 12 sino a Kobe, contro i nostri 26, dei quali soltanto 13 a Hong-Kong ed a cominciare dal 1912.

Nel secondo specchio, anche lasciando di prendere in considerazione le linee che sono rese necessarie dalla natura frastagliata della costa dalmata e dai bisogni delle numerose isole che la contornano, dobbiamo, in modo particolare, rilevare i servizi coll'Albania e le linee coll'Italia. Tra queste, la linea Venezia-Trieste, esercitata dal Lloyd, con tre viaggi per settimana nell'inverno e con una corsa giornaliera nei mesi estivi; la linea rapida Venezia-Fiume della Società Ungaro-Croata con sei viaggi per settimana; la linea rapida Ancona-Fiume, pure dell'Ungaro-Croata, con tre viaggi per settimana, ed infine il viaggio settimanale Ragusa-Bari, esercitato dalla Società Ragusea.

Certo si è che questo complesso di ser-

vizi austriaci ci ha posto in questa condizione, così come si può rilevare dalla relazione pubblicata recentemente (1907) dal Ministero delle finanze sul movimento della navigazione nei porti nazionali, che, sopra 63 mila passeggeri, sbarcati od imbarcati a Venezia, 60 mila arrivano o partono con la bandiera austriaca e soltanto tremila sono ripartiti fra le altre bandiere, compresa l'italiana. (*Commenti*).

Mi si voglia perdonare questa digressione e ritorno alla legge del 1908.

Come si prevedeva e come tutti sappiamo, le aste andarono deserte sia per la scarsa preparazione marittima del paese, sia, e più specialmente, per la scarsezza delle sovvenzioni in relazione ai servizi richiesti.

Questo aveva già rilevato la precedente Commissione parlamentare, ma, vedendo l'onorevole ministro così sicuro del contrario, non credette d'insistere, tanto più che non spetta al Parlamento proporre maggiori spese.

Il progetto che abbiamo ora dinanzi è la migliore dimostrazione della fondatezza delle preoccupazioni della Commissione parlamentare.

A migliore e più particolareggiata dimostrazione chiedo di allegare un terzo specchio che ho fatto sulla base del disegno di legge e che non ho avuto il tempo di correggere secondo la relazione della Commissione: del resto le varianti non sono molte. Da questo specchio, gruppo per gruppo, emergono le peggiorate caratteristiche delle linee e l'aumento della spesa.

A legato C.

	Viaggi	Piroscafi	Tonnellate	Sovvenzione Lire	
1° Gruppo	182	18	41,000	420,000	Legge 5 aprile 1908.
»	208	17	37,200	1,490,000	Prog. min. 8 maggio 1909.
	+ 16	— 1	— 3,800	+ 1,070,000	
2° Gruppo	807	16	25,000	950,000	Legge 5 aprile 1908.
»	729	15	24,700	2,197,000	Prog. min. 8 maggio 1909.
	— 79	— 1	— 300	+ 1,247,000	
3° Gruppo	520	13	8,500	1,200,000	Legge 5 aprile 1908.
»	520	13	8,500	1,600,000	Prog. min. 8 maggio 1909.
	»	»	»	+ 400,000	
4° Gruppo	52	2	800	85,000	Legge 5 aprile 1908.
»	26	2	800	100,000	Prog. min. 8 maggio 1909.
	— 26	»	»	+ 15,000	
5° Gruppo	104	5	25,000	1,900,000	Legge 5 aprile 1908.
»	117	7	24,000	2,220,000	Prog. min. 8 maggio 1909.
	+ 13	+ 2	— 1,000	+ 320,000	
6° Gruppo	91	10	25,000	1,100,000	Legge 5 aprile 1908.
»	91	8	22,000	1,925,000	Prog. min. 8 maggio 1909.
	»	— 2	— 3,000	+ 825,000	
7° Gruppo	208	19	52,000	2,100,000	Legge 5 aprile 1908.
»	195	15	38,300	2,980,000	Prog. min. 8 maggio 1909.
	— 13	— 4	— 13,700	+ 880,000	

Segue Allegato C.

	Viaggi	Piroscafi	Tonnellate	Sovvenzione Lire	
8° Gruppo	13	2	12,000	1,000,000	Legge 8 aprile 1908.
»	13	2	12,000	1,675,000	Prog. min. 8 maggio 1909.
»	»	»	»	+ 675,000	
9° Gruppo	39	6	13,300	1,300,000	Legge 8 aprile 1908.
»	39	5	8,200	1,945,000	Prog. min. 8 maggio 1909.
»	»	— 1	— 5,100	+ 645,000	
10° Gruppo	13	4	18,000	1,000,000	Legge 8 aprile 1908.
»	13	4	18,000	1,000,000	Prog. min. 8 maggio 1909.
»	»	»	»	»	
11° Gruppo	13	6	30,000	1,800,000	Legge 8 aprile 1908.
»	13	4	20,000	1,850,000	Prog. min. 8 maggio 1909.
»	»	— 2	— 10,000	+ 50,000	
12° Gruppo	12	3	15,000	550,000	Legge 8 aprile 1908.
»	12	2	8,000	425,000	Prog. min. 8 maggio 1909.
»	»	— 1	— 7,000	— 125,000	
13° Gruppo	13	5	15,000	350,000	Legge 8 aprile 1908.
»	»	»	»	»	Prog. min. 8 maggio 1909.
»	»	»	»	»	
14° Gruppo	1,407	6	2150	310,000	Legge 8 aprile 1908.
»	1,407	5	1200-400	410,000	Prog. min. 8 maggio 1909.
»	»	— 1	— 950-750	+ 100,000	

Seque Allegato C.

	Viaggi	Piroscafi	Tonnellate	Sovvenzione Lire	
15° Gruppo	729	4	1,400	175,000	Legge 8 aprile 1908.
»	677	3	700	250,000	Prog. min. 8 maggio 1909.
	— 52	— 1	— 700	+ 75,000	
16° Gruppo	520	7	4,160	430,000	Legge 8 aprile 1908.
»	468	5	2,800	615,000	Prog. min. 8 maggio 1909.
	— 52	— 2	— 1,360	+ 185,000	
17° Gruppo	2,580	7	2,350	155,000	Legge 8 aprile 1908.
»	2,580	7	2,350	200,000	Prog. min. 8 maggio 1909.
	»	»	»	45,000	

	Linee	Piroscafi	Sovvenzione	
Linee di concentramento	6	8	»	Legge 8 aprile 1908.
» »	3	5	285,000	Progetto min. 8 maggio 1909.
	— 3	— 3	+ 285,000	

N. B. — Eccettuata la linea Genova-Bombay, per la quale la velocità è stata aumentata, per tutte le altre linee la velocità è stata mantenuta e spesso più o meno ridotta.

Ma io non credo che ci dobbiamo preoccupare eccessivamente dell'aumento della spesa, perchè, trattandosi di un'impresa di carattere prevalentemente economico, dobbiamo considerarla alla stregua di un qualsiasi affare, e si sa che alle volte affari cattivi o mediocri diventano buoni con l'aumento del capitale d'impianto e di quello di andamento.

Ma ci dobbiamo più particolarmente preoccupare del modo come il danaro è speso e dell'utile che se ne trae.

Apparece a prima vista che il Governo ha creduto di fare getto ora dei criteri in-

formatori della legge del 1908, legge che pure esso allora aveva sostenuto. Allora non si voleva il monopolio ed ora mi pare che siamo avviati ad un monopolio assai peggiore di quello che ci ha deliziati sino ad oggi. Non più diffusione di attività marittima lungo le coste del Regno, non più le rivalità e concorrenza tra gli armatori, non più la netta distinzione tra i servizi dell'Adriatico e quelli del Tirreno!

Ora, poichè dovevano essere buoni i criteri informatori, dai quali è derivata la legge del 5 aprile 1908, ne viene per naturale conseguenza che dobbiamo ritenere che non

sia buono il progetto attualmente in discussione e che tanto meno lo sia quanto più esso si discosta dai criteri informativi della legge precedente.

Ed il male è tanto più grave in quanto che la convenzione che apparisce più esiziale per l'avvenire marittimo dell'Italia è appunto quella per la quale è assegnata una maggior durata, una durata che non si è mai vista prima nè presso noi nè presso le altre nazioni e che, se oggi pare voluta dal Governo francese, lo stato miserando di quella marina mercantile, ad onta degli ingentissimi sacrifici fatti, ci dovrebbe consigliare di evitare gli esempi che ci vengono dalla vicina repubblica.

Respingendo il disegno di legge che è innanzi a noi, si affaccia alla Camera il pericolo di trovarci al 1° luglio dell'anno venturo con buona parte delle linee prive di assuntori. A questo rispondo che, prima di tutto, è stato appunto per armare lo Stato contro questa eventualità che Parlamento e Governo hanno voluto che le principali comunicazioni fra il continente e le isole fossero affidate ad un'azienda di Stato. (*Bravo!*) D'altra parte si deve considerare che a quest'ora sono state strette delle convenzioni minori, le quali assicurano i servizi locali di tutta la penisola ed anche il servizio di qualche altra linea. Io credo che queste minori convenzioni, a parte qualche menda, potrebbero essere accettate dal Parlamento anche ora, senza alcun inconveniente.

In secondo luogo credo che si debba considerare che da oggi al primo luglio dell'anno venturo verranno certamente delle altre offerte in aggiunta a quelle che sono venute fino ad ora; offerte che sarebbero venute anche prima e sarebbero state più numerose, se si fosse anche lontanamente supposto che il Governo sarebbe sceso a condizioni tanto diversamente vantaggiose da quelle che erano state fissate dalla legge.

D'altra parte, il vedere che le linee si vanno man mano assegnando, sarà uno stimolo perchè gli armatori siano più facili a concludere.

Per questo, d'accordo anche con quanto scriveva nel 1906 il senatore Piaggio, io credo che il Parlamento ed il Governo possano serenamente affrontare la situazione; chè, facendosi altrimenti, vorrebbe dire condannare l'Italia per altri venticinque anni allo sterilimento della propria attività marit-

tima; vorrebbe dire precludere ad essa ogni più prospero avvenire.

Nè mi acqueta l'affacciato riscatto. Io credo che fra 15 anni le idee al riguardo saranno assai mutate; tanto più perchè credo che l'Italia liberale non vorrà continuare ad allargare i servizi di Stato, correndo così a capofitto verso l'impero onnipotente della burocrazia.

Venendo ora a discorrere delle linee, dichiaro subito che io non ho alcuna simpatia per le linee di cabottaggio lungo le coste del regno; linee le quali, salvo qualche piccola eccezione, non hanno bisogno di una eccessiva regolarità; e che io credo possano essere esercitate assai più vantaggiosamente dalla marina libera, quando questa fosse opportunamente difesa dalla concorrenza della bandiera estera.

Le sovvenzioni ed i maggiori compensi dovrebbero essere riservati per le linee internazionali.

Per le linee di carattere commerciale si deve mirare, come ho già accennato, a non stringerle soverchiamente, e perciò gli itinerari e gli orari per queste linee debbono essere fatti con una ragionevole larghezza, altrimenti si eleverebbero ostacoli appunto a quel traffico che si intende di favorire.

Anche oggi accade spesso che delle navi, per la schiavitù dell'orario, siano obbligate ad abbandonare dei pontoni carichi, che si trovano già lungo il bordo, in attesa di un nuovo viaggio.

Quanto alle linee di carattere postale, deve essere prevalente la preoccupazione del comodo, della rapidità e della regolarità. Ed è per questo, che, per queste linee, sono da evitarsi le troppe toccate, le quali sono dannose al servizio postale, ed al traffico dei passeggeri, ai quali conviene assai meglio raggiungere a mezzo della ferrovia il porto d'imbarco al punto dove la linea si stacca.

Inoltre, come ho già più volte ripetuto (in pieno accordo, su questo, come su altri punti, con tutti i colleghi della regione adriatica), credo sia necessaria la netta separazione dei servizi adriatici dai servizi tirreni, perchè, senza concorrenza, non vi è possibilità di progresso.

Circa poi le caratteristiche di alcune linee serventi l'Adriatico, credo che la linea Venezia-Zara-Dalmazia, dovrebbe essere percorsa, nel primo tratto, Venezia-Zara, con una velocità di quattordici miglia; e che le linee Venezia-Costantinopoli e Venezia-

Alessandria dovrebbero esser tali, da reggere al confronto delle linee corrispondenti austriache, sia per le caratteristiche dei piroscafi, che per la durata del percorso fra i porti estremi.

Forse, quando, finite le ferrovie balcaniche, il Pireo sarà diventato il porto dell'Europa centrale verso l'Oriente, l'itinerario della linea colere Venezia-Alessandria, potrebbe mutarsi in quello Venezia-Brindisi-Pireo-Alessandria.

Vorrei dire dell'altro; ma ho finito.

Ed ora, come concludere? Con una speranza: quella cioè che il Governo e la Commissione, nel loro illuminato patriottismo, come conclusione di questa discussione generale, vogliano essi proporre il ritorno del disegno di legge alla Commissione, per uno studio ulteriore. (*Vive approvazioni — Applausi — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

PRESIDENTE. Onorevole Marcello, la prego di trasmettere con sollecitudine all'Ufficio di revisione i quadri statistici che debbono essere allegati al suo discorso. Così, ancor prima della pubblicazione del testo definitivo, che normalmente avviene entro tre giorni, potranno essere comunicati, specialmente il terzo, di cui ella ha parlato testè, all'onorevole relatore, che ha mostrato desiderio di possederlo come documento utile per la discussione.

MARCELLO. Non dubiti, onorevole Presidente; sarà fatto.

Resultato della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta ed invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti.*)

Comunico alla Camera il risultato della votazione segreta.

Convalidazione di decreti reali coi quali furono autorizzate prelevazioni dal Fondo di riserva per le spese impreviste nell'esercizio 1908-909, durante il periodo di sosta dei lavori parlamentari dal 13 gennaio al 24 marzo 1909:

Presenti e votanti . . . 247
Maggioranza 124
Voti favorevoli . . . 210
Voti contrari 37

(*La Camera approva.*)

Convalidazione di decreti reali, coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1908-909 durante il periodo di sosta parlamentare dal 6 aprile al 4 maggio 1909:

Presenti e votanti . . . 246
Maggioranza 124
Voti favorevoli . . . 209
Voti contrari 37

(*La Camera approva.*)

Maggiori e nuove assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1908-909:

Presenti e votanti . . . 248
Maggioranza 125
Voti favorevoli . . . 204
Voti contrari 44

(*La Camera approva.*)

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1908-909:

Presenti e votanti . . . 244
Maggioranza 124
Voti favorevoli . . . 201
Voti contrari 45

(*La Camera approva.*)

Maggiori assegnazioni per lire 5,000,000 allo stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1908-1909:

Presenti e votanti . . . 243
Maggioranza 122
Voti favorevoli . . . 199
Voti contrari 44

(*La Camera approva.*)

Hanno preso parte alla votazione:

Abbruzzese — Agnesi — Agnetti — Auguglia — Albasini — Alessio Giovanni — Alessio Giulio — Amici — Ancona — Angiulli — Are — Artom — Astengo — Auteri-Berretta.

Baccelli Alfredo — Barnabei — Barzilai — Baslini — Battaglieri — Beltrami — Berenga — Bergamasco — Bertarelli — Bettolo — Bianchi Leonardo — Bianchini — Bizzozero — Bolognese — Brandolin — Bri-

cito — Brizzolesi — Brunialti — Buonanno — Buonvino.

Cabrini — Caetani — Calleri — Camera — Camerini — Campostrini — Canevari — Cantarano — Cao-Pinna — Carcano — Cardani — Casalini Giulio — Casolini Antonio — Cassuto — Castellino — Castoldi — Cavagnari — Celli — Cermenati — Cerulli — Chiaradia — Chiesa Eugenio — Chimirri — Ciacci Gaspare — Ciappi Anselmo — Ciartoso — Cimati — Cimorelli — Ciocchi — Cipriani-Marinelli — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Colonna Di Cesarò — Colosimo — Congiù — Coris — Corniani — Cosentini — Costa Andrea — Cottafavi — Crespi Silvio — Currenò — Cutrufelli.

Da Como — Dagosto — Dal Verme — Daneo — De Bellis — De Gennaro — Degli Occhi — Del Balzo — Dell'Acqua — Della Pietra — De Michetti — De Nava — De Seta — De Tilla — Di Bagno — Di Cambiano — Di Lorenzo — Di Marzo — Di Palma — Di Robilant — Di Rovasenda — Di Stefano.

Ellero.

Facta — Faelli — Falletti — Fasce — Ferrarini — Ferraris Carlo — Ferri Giacomo — Finocchiaro-Aprile — Foscari — Francica-Nava — Frugoni — Fusco.

Gallini Carlo — Gallino Natale — Gallo — Gangitano — Giaccone — Giolitti — Giovanelli Alberto — Giovanelli Edoardo — Girardi — Giuliani — Goglio — Graffagni — Greppi.

Hierschel.

Incontri — Indri.

Lacava — Landucci — Leali — Leonardi — Leone — Lucernari — Lucifero — Luzzatti Luigi — Luzzatto Arturo.

Macaggi — Manfredi Manfredo — Manna — Maraini — Marazzi — Margaria — Marsaglia — Marsengo-Bastia — Marzotto — Masciantonio — Masi — Materi — Maury — Mazza — Medici — Mendaia — Mezzanotte — Miari — Miliani — Modica — Molina — Montauti — Montrésor — Montù — Morelli Enrico — Morpurgo — Mosca Tommaso — Moschini — Muratori — Musatti.

Nava — Negri de Salvi — Negrotto — Nitti.

Odorico — Orlando Vittorio Emanuele.

Pacetti — Pais-Serra — Pala — Pantano — Papadopoli — Paratore — Pavia — Pecoraro — Pellecchi — Pellegrino — Pelligano — Perron — Pietravalle — Pini — Podestà — Podrecca — Pompilj — Pozzi Domenico — Pozzo Marco.

Raineri — Rastelli — Rattone — Rava — Rebaudengo — Ricci Paolo — Riccio Vincenzo — Ridola — Rienzi — Rizza — Rizzone — Roberti — Rocco — Rochira — Romeo — Ronchetti — Rossi Eugenio — Rossi Gaetano — Rossi Luigi — Rota Francesco — Roth — Rubini.

Sacchi — Salandra — Samoggia — Sanarelli — Saporito — Scaglione — Scalori — Scano — Scellingo — Schanzer — Scorticarini-Coppola — Solidati-Tiburzi — Sonnino — Soulier — Speranza — Squitti — Staglianò — Strigari — Suardi.

Targioni — Taverna — Tedesco — Teso — Testasecca — Torre — Toscano — Trapanese.

Vaccaro — Valeri — Valli Eugenio. Zaccagnino.

Sono in congedo:

Barnabei — Benaglio — Bettoni — Bonicelli — Borsarelli.

Cameroni — Campi.

Fani — Fraccacreta.

Galli — Gazelli.

Mango — Micheli.

Raggio — Raineri — Rampoldi — Romanin-Jacur.

Spirito Beniamino,

Toscanelli.

Ventura — Venzi.

Sono ammalati:

Abbate — Abozzi.

Bonomi.

Fradeletto.

Martini — Matteucci.

Ottavi.

Pastore.

Assenti per ufficio pubblico:

Boselli.

Di Bagno.

Giaunantoni.

Loero — Longinotti.

Morando.

Rota Attilio.

Scalori.

Tovini.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni presentate oggi.

PAVIA, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi, per sapere quali cause ritardino ancora il paga-

mento ai ricevitori postali-telegrafici degli arretrati provenienti dalla liquidazione dello stipendio 1908, decorrenti dal 1° luglio dell'anno medesimo.

« Turati ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se e quando pubblicherà la relazione della Commissione reale sulla riforma della scuola media, relazione che fu già annunciata essere in bozze di stampa.

« Riccio ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere quando pensi a sollevare il commercio nel porto di Genova da una ingiusta spesa, riducendo ad onesta misura la tariffa virtuale per il trasporto delle merci nel porto stesso, fissata in base a 9 chilometri, mentre in realtà non si tratta che di circa 3 chilometri in media.

« Graffagni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze per conoscere se e come intenda provvedere ai legittimi interessi dei diurnisti anziani delle agenzie delle imposte dirette ingiustamente dimenticati ed iniquamente danneggiati dalla legge 8 luglio 1904 e dal regolamento 13 febbraio 1908.

« Battelli ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi per conoscere a quali cause si debbano attribuire i troppo frequenti ritardi nella trasmissione telegrafica da Roma a Torino e quali provvedimenti abbia preso per rimediarvi definitivamente.

« Giulio Casalini, Nofri ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica per sapere se intenda di sussidiare equamente i maestri elementari non ancora sussidiati — malgrado non pochi più bisognosi dei già sussidiati — nei comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908.

« Giovanni Alessio ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e dei lavori pubblici, per sapere se non credano di provvedere sollecitamente al pagamento dei sussidii già deliberati, dopo il terremoto del 1907, per le riparazioni alle chiese dalla Commissione centrale, e per le case private dal Comitato presso la prefettura di Reggio Calabria.

« Giovanni Alessio ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi per sapere se sia convinto della necessità di rendere possibili le comunicazioni tra gli amministrati e gli uffici pubblici di Messina, se voglia quindi disporre lo impianto di un servizio pubblico di automobili tra la città ed i villaggi, tra Giostra e Moselle.

« Cutrufelli ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro degli affari esteri se sia vero che un alto funzionario del nostro Corpo diplomatico sia stato nominato impiegato dell'Istituto internazionale di agricoltura, pur conservando il suo posto nell'organico del Corpo diplomatico e percependo in tal modo doppio stipendio.

« Patrizi, Lembo, Scalori, Morgari ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sui miglioramenti da apportarsi al servizio ferroviario sulla Santhià-Biella.

« Rondani ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere per quali ragioni non fu ancora applicata la legge contro le frodi nel commercio dell'olio di oliva.

« Giulio Casalini ».

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

Verificazione dei poteri.

PRESIDENTE. La Giunta delle elezioni ha presentato le relazioni sulle elezioni contestate del collegio di Cittadella e del collegio di Popoli. Saranno stampate e distribuite e iscritte all'ordine del giorno della seduta di sabato 3 luglio.

La seduta termina alle 19.35.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle 9.30.

1. *Seguito della discussione sul disegno di legge:*

Modificazione alla legge 12 luglio 1908, n. 444 (28-B).

2. *Discussione del disegno di legge:*

Riscatto di alcune linee ferroviarie concesse all'industria privata (205).

3. *Seguito della discussione sul disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910 (26).

Alle 14.

1. Interrògazioni.
2. Verificazione di poteri — Elezione contestata del collegio di Napoli XI (proclamato Angiulli).

3. *Svolgimento delle seguenti proposte di legge:*

del deputato Celesia per l'aggregazione al mandamento di Albenga dei comuni di Casanova, Lerone e di due frazioni del comune di Vellago;

del deputato De Michetti per l'aggregazione di Fano Adriano al mandamento di Montorio al Vomano.

Discussione dei disegni di legge:

4. Approvazione di maggiori assegnazioni in lire 136,940.29 per provvedere al saldo delle spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1907-908 (17).

5. Spesa straordinaria per la esecuzione di opere di ampliamento e sistemazione degli stabili demaniali in servizio delle manifatture dei tabacchi (178).

6. Sul trattamento di pensione al personale di truppa della regia guardia di finanza (203).

7. Costituzione in comune della frazione di Marcellina (175).

8. *Seguito della discussione sul disegno di legge:*

Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi (120).

Discussione dei disegni di legge:

9. Provvedimenti per l'istruzione superiore (67).

10. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910 (24).

11. Miglioramento economico dei professori delle scuole speciali e pratiche di agricoltura (56).

12. Istituzione di una scuola tecnica in Pavullo (137).

13. Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910 (27).

14. Organico della Direzione generale dei telefoni (41).

15. Facoltà al Governo di modificare la circoscrizione giudiziaria dei mandamenti e dei circondari (138).

16. Stati di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1909-10 (74).

17. Assestamento degli stati di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1908-1909 (75).

18. Istituzione di una scuola normale femminile a Reggio Calabria e di una scuola normale maschile a Catanzaro (62).

19. Sull'insegnamento e sugli'insegnanti di educazione fisica (82).

20. Provvedimenti per le scuole superiori d'agricoltura di Milano, Portici e Perugia (63).

21. Conversione in legge del regio decreto 27 dicembre 1908, n. 810, che costituisce in un ufficio distaccato alle dipendenze del servizio centrale di navigazione delle ferrovie dello Stato, la sezione speciale di Messina pel servizio dello Stretto (189).

22. Modificazioni alla tariffa dei dazi doganali (191).

23. Provvedimenti per combattere le frodi nel commercio del formaggio (58).

24. Adozione del « carato metrico » del peso di 200 milligrammi come unità di massa nel commercio delle perle fine e delle pietre preziose (127).

25. Modificazioni ed aggiunte alla legge 14 luglio 1898, n. 335, per il trattamento di riposo dei medici condotti e degli altri sanitari (151).

26. Spese occorrenti alla sistemazione del fabbricato dell'Istituto di belle arti di Lucca (183).

27. Modificazioni all'articolo 8 della legge 15 luglio 1906, n. 383, portante provvedimenti per le provincie meridionali, per la Sicilia e per la Sardegna (65).

28. Tombola telegrafica a favore degli ospedali della città di Comiso, Vittoria, Santa Croce Camerina e Biscari (164).

29. Sulla navigazione interna (2).

30. Modificazioni al testo unico delle leggi d'ordinamento del regio esercito e dei servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra. (Straleio per la cavalleria, l'artiglieria da montagna ed alpini (47).

31. Modificazioni alla legge 10 dicembre 1905, n. 582, relativa alle tasse sui velocipedi, sui motocicli e sugli automobili (92).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1909 — Tip. della Camera dei Deputati.