

LXXXVIII.

2ª TORNATA DI MERCOLEDÌ 7 LUGLIO 1909

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA

INDICE.

Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi (<i>Seguito della discussione del disegno di legge</i>)	Pag. 3871
CAVAGNARI	3879
COLAJANNI	3895
FERRI ENRICO	3882
FORTIS	3887
GIOLITTI, <i>presidente del Consiglio</i>	3894
LUCIFERO	3881
PRESIDENTE	3888-91
SONNINO	3888
SCHANZER, <i>ministro</i>	3888
STRIGARI	3875
ZACCAGNINO	3871
Domanda di procedere contro il deputato Calda (<i>Approvata</i>)	3871
Interrogazioni:	
Stazioni di Giardini e di S. Alessio:	
COLONNA DI CESARÒ	3862
DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	3861
Fornitura di viveri al manicomio privato di Messina (responsabilità del prefetto Trinchieri):	
COLONNA DI CESARÒ	3863
FACTA, <i>sottosegretario di Stato</i>	3862-63
Edifici scolastici:	
CIUFFELLI, <i>sottosegretario di Stato</i>	3864
NUVOLONI	3864
Disservizio ferroviario della linea Sicignano-Lagonegro e stazioni di Montesano e Sicignano:	
DAGOSTO	3865
CAMERA	3866
DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	3865
Linea Santhià-Biella:	
CASALINI	3867
DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	3867
Linea Treviglio-Rovato (passaggi a livello):	
BENAGLIO	3868
DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	3868

Sospensione della seduta	Pag. 3896
PRESIDENTE	3896
Verificazione di poteri (<i>annullamento e convalidazione</i>)	3868
Elezione contestata del collegio di Trapani (Nasi)	3868
Elezione contestata del collegio di Codogno (Bignami)	3868
CELESIA, <i>relatore</i>	3870
STOPPATO	3868

La seduta comincia alle 14.15.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Manna, di giorni 2; Alfredo Baccelli, di 8; Degli Occhi, di 5; e per motivi di salute, l'onorevole Modestino, di 8.

(Sono conceduti).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Colonna Di Cesarò al ministro dei lavori pubblici, « sulla continuata mancanza di vagoni nelle stazioni di Giardini e di Sant'Alessio, con gravissimo danno delle locali industrie ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È innegabile il fatto di alcune deficienze di carri alle stazioni di Giardini e Sant'Alessio: e constatato il fatto, le dirò,

onorevole Di Cesarò, le cause che le determinarono, ed i rimedi che proponiamo.

Le cause di carattere generale, le conosco al pari di me. Sono quelle che sottrassero al parco di Sicilia circa 500 carri adibiti per gli alloggi, ed altri 150 carri al mese per le riparazioni rese impossibili dalla distruzione di officine.

A queste cause di carattere generale se ne è aggiunta una del tutto speciale; ed è l'aumento dei dazi d'importazione in America, il quale, come risulta dalle statistiche, ha spinto ed avviato i prodotti agrumari verso i mercati dell'Europa centrale. Tanto che i carri, i quali prima facevano il breve percorso dai centri di produzione ai prossimi porti, hanno dovuto invece servire alle spedizioni all'estero, facendo così un ciclo molto più prolungato. Alla stazione poi di Sant'Alessio, come ella saprà, sono ora in corso lavori improrogabili per il prolungamento dei binari.

Orbene, l'aumento di questi impianti e le migliorate condizioni delle due linee che portano in Sicilia, la Jonica e la Tirrena, permettono l'aumento della dotazione di carri per la Sicilia, essendo ormai reso più facile il passaggio dei carri dal continente all'isola: e con l'aumento della dotazione dei carri, io credo si potranno soddisfare in miglior misura le richieste del pubblico.

PRESIDENTE. L'onorevole Colonna Di Cesarò ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

COLONNA DI CESARÒ. Mi rendo perfettamente conto delle difficoltà, che l'onorevole sottosegretario ci ha esposte. Però faccio notare che oltre che per la deficienza dei carri, dovuta al disastro del terremoto, l'inconveniente si verifica anche in parte, direi quasi, per l'insipienza del personale dirigente, in quanto che il turno non è regolato bene, e succede che alle volte i binari morti si trovano completamente vuoti, mentre invece altre volte sono occupati totalmente, cosicchè i carri non vi si possono fermare.

Comprendo anche che le difficoltà accennate dall'onorevole sottosegretario vanno eliminandosi; però il bisogno dei carri è urgente, perchè, per esempio, a Sant'Alessio le fornaci da calce che alimentano l'industria di quel paese hanno già dovuto licenziare gli operai non potendo esportare la merce prodotta. Perciò io prego vivamente l'onorevole Dari di voler fare in modo che i lavori di prolungamento dei binari siano

effettuati al più presto, e di voler provvedere perchè tutti quei carri che vengono adibiti ora ad alloggio dei ferrovieri, siano invece adibiti al trasporto delle merci, procurando ai ferrovieri baracche ed abitazioni possibili.

Perchè, diciamo la verità, il farli alloggiare in questi carri è ormai veramente vergognoso. Quindi, sia per il bene della popolazione, sia per il bene del commercio e sia anche per il bene dei ferrovieri, prego l'onorevole sottosegretario di Stato di prendere, e con molta sollecitudine, i provvedimenti invocati.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Colonna di Cesarò, al ministro dell'interno, « sulla responsabilità del commendatore Trinchieri, già prefetto di Messina, nella questione della doppia fornitura di viveri al manicomio privato di Messina, e sui provvedimenti che intenda adottare per reintegrare il fondo di soccorso per i danneggiati del terremoto del danno subito ».

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

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Il giorno in cui avvenne il terremoto di Messina, nel manicomio privato di quella città, erano trecento ricoverati e altre cento persone addette al servizio. Nella disgrazia avvenuta, rimasero morti il direttore, e il proprietario, credo, o il vice direttore, cosicchè si verificò un gravissimo turbamento che proveniva sia dalla gravità del disastro, sia dalla improvvisa mancanza del personale di direzione del manicomio.

Dovendosi mantenere le persone che vi erano rinchiusi e che fortunatamente rimasero quasi tutte incolumi, si dovette provvedere lì per lì e si ricorse all'autorità militare onde provvedesse le razioni necessarie.

Naturalmente, dato il momento di confusione, si prendevano le forniture anche dal Comitato milanese di soccorso. Così avvenne la doppia fornitura.

Posso però assicurare che ciò si deve attribuire esclusivamente alla confusione del momento e che nulla di scorretto o di doloso si può rilevare nell'opera del prefetto. Tanto è vero che il prefetto di Messina mi telegrafa che constatato l'errore, venne invitata l'autorità militare a presentare la nota di rimborso, che sale a circa otto mila lire.

E in questo momento si sta attendendo

al rimborso di questa somma. Il fatto è imputabile al tafferuglio di quel momento; ma ora si sono ricostituiti i conti e tra poco il rimborso sarà fatto.

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

COLONNA DI CESARÒ. Il fatto è parzialmente come l'onorevole sottosegretario di Stato ha esposto; dico parzialmente, perchè con tutta la confusione dovuta al disastro, l'errore, chiamiamolo così, del prefetto commendatore Trinchieri, esiste.

Infatti il manicomio privato ottenne dall'amministrazione militare 350 buoni al giorno. Questi buoni erano vistati dal prefetto, perchè ci volle l'intervento del prefetto per farli ottenere dalla amministrazione militare.

Viceversa poi, sempre col visto del prefetto, fu presentato il conto alla amministrazione provinciale per farsi pagare gli stessi viveri.

Ventimila lire furono date come anticipo, e probabilmente il conto porterà altre ventimila lire.

Ora l'onorevole sottosegretario di Stato dice che questa duplicazione di spese è stata rettificata.

Mi auguro che lo sia, anzi ne sono certo, dacchè egli lo assicura; e ne sono lieto, anche perchè osservo che è stata l'interrogazione mia che l'ha provocata. Altrimenti, infatti, le 40 mila lire dei fondi del terremoto sarebbero andate a beneficio di singoli cittadini, come vi sono andate tante altre somme, perchè nessuno vi avrebbe pensato più.

È noto che il prefetto ha firmato sia gli uni che gli altri conti del manicomio.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Io non ho contestato che possa essere avvenuta questa confusione, e non contesto che appunto nella confusione il prefetto abbia potuto firmare le due forniture. Ma chiedo alla Camera, come possa ritenersi in dolo o in negligenza questo prefetto, che, in quei giorni di suprema confusione, e pure turbato dal dolore di sventure domestiche, doveva provvedere a tante cose.

La sua presenza era richiesta dappertutto, in ogni parte della città; ed egli giorno e notte appunto attendeva ai lavori più urgenti.

Ammetto che anche il prefetto abbia potuto commettere sbagli, ma l'errore venne immediatamente riconosciuto.

Voglio poi togliere all'onorevole Di Cesarò la illusione che sia stata la sua interrogazione a promuovere questa verifica e questo controllo, perchè ho qui un telegramma del nipote del signor Mandalari, il quale appunto afferma che subito dopo, cioè al terzo giorno, si era accorto dell'errore.

Sul momento esso non si potè spiegare, ma poi il prefetto in base al reclamo, ha fatto quanto gli era possibile per porvi riparo.

COLONNA DI CESARÒ. I giornali lo hanno accusato di questo, ed egli non ha saputo dir nulla.

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Il voler trovare qui un atto odioso, che sarebbe assolutamente contrario non solo ad ogni sentimento umano, ma alla verità e dignità stessa del funzionario è cosa che non si può tollerare.

Il prefetto ha potuto cadere in un equivoco sottoscrivendo le due note, ma nella confusione del momento tale errore avrebbe potuto esser commesso da qualsiasi altra persona, e quindi non si può certo per questo fatto attaccare la responsabilità del prefetto di Messina.

COLONNA DI CESARÒ. Ognuno resta nella sua opinione!

PRESIDENTE. Le seguenti interrogazioni dell'onorevole De Tilla s'intendono ritirate, non essendo presente l'interrogante:

Al ministro delle finanze « per sapere com'è che l'estratto di tabacco manifatturato dallo Stato per la disinfezione dei meteli sia diventato di tale deficiente qualità da non avere più alcuna efficacia »;

Al ministro delle finanze « per sapere quando intenda presentare un progetto di legge pel ribasso del sale refrigerante, giusta anche il parere del Consiglio tecnico superiore ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Nuvoloni al ministro dell'istruzione pubblica « per conoscere se intenda presentare sollecitamente un disegno di legge per estendere a tutte le provincie d'Italia, e segnatamente ai paesi montani, i benefici che colla legge 15 luglio 1906, n. 383, furono concessi per la costruzione degli edifici per scuole ed asili infantili alle provincie meridionali ed insulari ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per

la pubblica istruzione ha facoltà di rispondere.

CIUFFELLI, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. In una delle recenti sedute ho avuto occasione di rispondere al collega Margaria che aveva presentato una interrogazione simile a quella del collega Nuvoloni.

Dissi allora al collega Margaria ed ora ripeto all'onorevole Nuvoloni, che le condizioni che avevano determinato le disposizioni della legge del luglio 1906 per le provincie meridionali ed insulari riguardo ai mutui e sussidi per la costruzione di nuovi fabbricati scolastici, eran diverse, sia dal punto di vista economico, sia dal punto di vista amministrativo, dalle condizioni delle provincie del centro e del nord d'Italia; e quindi non si potevano estendere a tutte le provincie del settentrione e del centro le disposizioni di eccezionale favore emanate a vantaggio del Mezzogiorno e delle isole poichè diverse sono le condizioni dei comuni e degli istituti di credito, diversa è la media di alfabetismo e diversa è l'agiatezza delle popolazioni.

Non di meno, se ciò non è possibile, siccome al ministro della pubblica istruzione preme soprattutto di facilitare la costruzione di edifici scolastici, in modo che ogni comune abbia una scuola decorosa ed igienica, io soggiunsi all'onorevole Margaria e ripeto oggi che il nostro Ministero sta trattando col Ministero del tesoro per ottenere che nel provvedere alla proroga della legge che sta per scadere sia possibile rendere più agevole la costruzione di nuovi edifici scolastici, con nuove concessioni.

Questo confermo all'onorevole Nuvoloni aggiungendo che il Ministero del tesoro finora ha acconsentito solo ad un più lungo periodo della durata di questi prestiti, in modo da gravare di meno i bilanci comunali rendendo più bassa la quota annuale di ammortamento.

Però il Ministero della pubblica istruzione insiste per nuove concessioni, perchè, ripeto, è sua intenzione di facilitare in ogni modo la costruzione di nuovi edifici scolastici in tutta Italia, e particolarmente nei comuni più piccoli e più bisognosi.

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

NUVOLONI. Sono lieto che il Ministero dell'istruzione pubblica cerchi di avvantaggiare, per quanto può, anche i paesi dell'Alta e della media Italia.

Certo le buone intenzioni valgono qualche cosa, ma non bastano.

Io debbo fare osservare all'onorevole sottosegretario di Stato che le condizioni dei paesi montani o dell'Appennino non sono migliori di quelle dei paesi a cui vantaggio fu da tutti noi votata con entusiasmo la legge 15 luglio 1906, n. 383.

Non ho bisogno di rammentare che con quella legge lo Stato s'impegnò non solo a contribuire per un terzo nella spesa, ma altresì a far mutuare dalla Cassa depositi e prestiti gli altri due terzi della spesa occorrente, per edifici scolastici, mediante corresponsione d'un interesse dell'1 per cento ai comuni aventi popolazione inferiore ai 5,000 abitanti. In tal modo i comuni potranno provvedersi di locali sufficienti ed igienici.

Encomiabili sono le disposizioni contenute agli articoli 61 e 62 di quella legge. Ma soprattutto non posso trattenermi dal far notare che noi pure nell'Alta Italia abbiamo piccoli comuni e frazioni o borgate importanti in cui non esistono scuole elementari. Perchè non istituirle a spese dello Stato? Perchè non facilitarle con sussidi ai maestri? Perchè non facilitare anche presso di noi l'assistenza scolastica e cioè la refezione, la distribuzione d'indumenti, di libri, ecc., come giustamente si fa in base a detta legge nei paesi del Mezzogiorno?

Noi non possiamo dimenticare che vi sono dei paesi montani, che si trovano nella impossibilità di provvedere non solo alla costruzione dei fabbricati per scuole ed asili d'infanzia, ma si trovano anche nella impossibilità assoluta di far impartire l'istruzione, segnatamente nelle frazioni.

E vi sono delle frazioni, le quali sono più popolose degli stessi capoluoghi dei comuni e che hanno più di quaranta ragazzi obbligati all'istruzione elementare. È ingiusto imporre degli obblighi come è quello di frequentare la scuola e non istituire le scuole. Coll'articolo 77 le disposizioni di detta legge 15 luglio 1906 furono estese ad alcune provincie. L'onorevole Landucci ed altri deputati reclamano parità di trattamento. Ed hanno ragione, ed io pure chiedo quanto essi chiedono, e lo domando nei comuni montani che hanno molti oneri e non hanno alcuna risorsa e vivono eccedendo enormemente le imposte al punto da farle diventare vere spogliazioni.

Onorevole sottosegretario di Stato, io penso che quando le condizioni di fatto sono

identiche, le disposizioni della legge non debbono essere diverse, e confido che l'onorevole ministro per l'istruzione, accogliendo l'istanza, che non parte soltanto da chi parla adesso, ma anche da altri colleghi che appartengono ai diversi settori della Camera ed a diverse provincie d'Italia, vorrà sollecitamente, al riaprirsi del Parlamento, presentare alla nostra approvazione tali disposizioni che permettano ai comuni, che sono in condizioni disagiate, di costruire pur essi degli edifici o palazzi per le scuole e per gli asili infantili corrispondenti ai dettami dell'igiene, e di poter aprire scuole nelle frazioni e favorire l'assistenza scolastica. Solo estendendo i benefici della legge 1906, si potrà favorire ed impartire quell'istruzione popolare che tutti vogliamo e che è uno dei precipui obblighi dello Stato democratico moderno. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Dagosto, al ministro dei lavori pubblici « per sapere quali provvedimenti intenda adottare per far cessare il disservizio sulla linea Sicignano-Lagonegro; e quando avranno inizio i lavori, da molto tempo riconosciuti indispensabili ed urgenti, per mettere la stazione di Montesano su la Marcellana in condizione di poter rispondere ai bisogni ed alle esigenze dei 40 paesi che di essa si servono ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze potrebbe rispondere anche alla seguente interrogazione connessa a quella sullo stesso argomento dell'onorevole Camera al ministro dei lavori pubblici « per sapere quali provvedimenti abbia presi od intenda prendere per rendere il servizio ferroviario sulla linea Sicignano-Lagonegro proporzionato allo sviluppo del traffico e della circolazione specialmente nelle stazioni di Sicignano e Montesano sulla Marcellana ».

Prima di questa ultima interrogazione ve ne è una dell'onorevole Casalini, la quale potrà essere svolta subito dopo.

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

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Il disservizio su questa linea dipende, come deve essere noto agli onorevoli interroganti, dai molti lavori che sono in corso, e che sono causa di rallentamenti e di ritardi, come un mese fa ebbi occasione di rispondere per iscritto ad uno degli stessi interroganti, l'onorevole Camera. Man mano che i lavori si avvicineranno al loro compimento, andranno scomparendo queste cause

straordinarie di disservizio. Quanto poi alla stazione di Montesano, occorrono lavori di ampliamento per mettere quella stazione in grado di meglio smaltire il servizio delle merci, così è provato dal fatto, accennato nella stessa interrogazione, che vennero già iniziati degli studi tecnici per questo ampliamento, studi che subirono un ritardo per l'urgenza maggiore di altri progetti, a cui si dovette dare la precedenza.

Tali studi sono oramai quasi compiuti; e l'esecuzione dei lavori verrà quando, compiuti ed approvati i progetti, verrà anche la loro volta nella graduatoria dei lavori urgenti, secondo la disponibilità dei fondi stanziati per l'assetto patrimoniale delle linee di Stato. Ciò per la stazione di Montesano.

Quanto poi all'altra stazione, indicata dall'onorevole Camera, egli sa che in questi giorni stanno per essere compiuti i lavori di ampliamento, che ivi si stanno eseguendo per oltre 80 mila lire. Ciò deve bastare ai bisogni attuali costatati veramente d'urgenza. Se in seguito l'efficacia di questi provvedimenti si mostrerà insufficiente, solo allora sarà il caso di ricorrere a nuovi provvedimenti.

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

DAGOSTO. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della cortese risposta datami. Ma, come testimonia oculare e per dirette informazioni attinte su quella linea, mi permetterò di aggiungere alla mia volta, qualche cosa. Il vero è che il materiale di trazione e rotabile è di rispettabile anzianità quanto di grande incomodità.

Per quanto poi riguarda le soste alla stazione di Sicignano, queste sono un vero tormento. Ivi bisogna attendere il treno di Metaponto, e poichè su quella benedetta linea, quando non si verificano i sinistri di cui si è occupata la stampa, si verificano i ritardi, così a Sicignano, invece di una sosta di 10, 15 o 20 minuti, se ne deve fare una di cento, centoventi o 150 minuti. Spero che l'onorevole sottosegretario di Stato vorrà portare sopra questi fatti la sua benevola attenzione, perchè frequentemente, come accennava ieri l'amico mio personale Ciccotti, si perdono le coincidenze per Roma ed altre città.

Ma l'inconveniente più grave, per il quale non posso dichiararmi soddisfatto, è quello che riguarda la stazione di Montesano che serve a più di 40 comuni e che si trova fa-

sciata o imbottigliata, dirò così, in mezzo ad una quantità di merci e di legnami. La conseguenza è che i carrettieri che si recano in quella stazione per consegnare o ritirare le merci, invece di un solo giorno, devono spesso trattenersi due o tre giorni.

Questo danneggia gli speditori e i commercianti per i noli maggiori.

E non basta: spesso, come nella settimana scorsa, avviene la chiusura della piccola velocità. Aggiungete a tutto questo ben di Dio, le frequenti perdite delle merci che danno luogo a continui litigi.

Mi sarei atteso quindi una risposta più concreta, un affidamento di porre finalmente mano all'ampliamento di quella stazione.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non è facile.

DAGOSTO. So che il progetto è pronto da un pezzo; che in questo senso sono state fatte sollecitazioni dal collega Camera, e però non mi attendevo la risposta che si provvederà in tempo imprecisato. Vorrei essere cortese, ma non sarei sincero dichiarandomi soddisfatto. Torno perciò a pregare l'onorevole sottosegretario di Stato di provvedere al più presto e di non obbligarci di rivenire ancora sull'increscioso argomento.

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

CAMERA. Poco ho da aggiungere a ciò che hanno detto l'onorevole sottosegretario di Stato e l'onorevole Dagosto. Non avrei presentato questa interrogazione, perchè mi sono sempre personalmente diretto all'onorevole sottosegretario di Stato ed al direttore generale delle ferrovie; ma poichè il mio amico Dagosto, per suo interesse, ha creduto di presentare una interrogazione su questo argomento, ho dovuto presentarla anche io, perchè la questione riguarda il collegio che ho l'onore di rappresentare.

Dichiaro che, per la compilazione di un progetto per l'ampliamento della stazione di Montesano, ho trovato la massima buona volontà nell'amministrazione, ed ho constatato *de visu*, da due anni a questa parte, che tutto ciò che si poteva fare è stato regolarmente fatto. Ma purtroppo, a causa dei nostri regolamenti, c'è bisogno di molti gradi di giurisdizione per arrivare alla approvazione di un progetto.

Ma due mesi fa, finalmente, ho saputo che tutte le pratiche procedurali sono state compiute.

Quindi per questa parte non abbiamo bisogno di insistere con l'onorevole sottosegretario di Stato, perchè già l'amministrazione ha riconosciuto che tutti quegli inconvenienti vi sono, tanto è vero che un progetto è stato fatto. Naturalmente non potevamo pretendere, col terremoto che ha creato quella situazione speciale, che si traducessero in atto i lavori che debbono essere compiuti. Però adesso, ed in questo mi associo al collega Dagosto, possiamo pregare il sottosegretario di Stato che, provveduto in un certo modo a quello stato di anomalia, si provveda anche all'interesse di una stazione cui occorre quasi tutta la Basilicata.

Raccomando però all'onorevole sottosegretario di Stato la stazione di Sicignano, la quale è collocata tra il fiume e i monti e fra due gallerie. Qualunque lavoro di ampliamento non solo è difficile, ma non risponde alle esigenze di quell'importante punto in cui due linee importanti dovranno incontrarsi, e cioè l'Eboli-Reggio e la Sicignano-Lagonegro che dovrà poi prolungarsi sino a Cosenza.

Da molto tempo vi è un progetto, quello di costruire la stazione al di là della galleria. Io so che l'onorevole sottosegretario di Stato, pregato da me, di ciò si è preoccupato. Anche il direttore generale delle ferrovie sta esaminando la questione. Lo faccia, onorevole sottosegretario di Stato, questo studio col suo acume e con la sua solita equanimità. Metta l'amministrazione nella condizione di considerare che la vita dei cittadini ed i treni sono in tali condizioni di pericolo che un giorno o l'altro potremmo avere notizie molto dolorose sull'argomento.

Io aveva lavorato continuamente per la soluzione di questo grave problema, e continuerò a compiere li dover mio.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Giulio Casalini, Nofri e Rondani, al ministro dei lavori pubblici « per sapere quale azione intenda esercitare perchè, nell'occasione dell'assunzione in esercizio diretto della linea Santhià-Biella da parte della Società per la strada ferrata di Biella, detta linea sia messa finalmente in condizioni di servire alle esigenze del traffico del Biellese e dei centri che hanno maggiori rapporti di affari con quella industriosa regione ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Alla nostra amministrazione non consta che sia esatto l'annuncio che ci dà l'onorevole Casalini della ripresa dell'esercizio diretto di questa linea da parte della ditta concessionaria. A noi non risulta nulla. Però, sia vero o no questo fatto che egli annunzia come prossimo, esso non può avere nessuna influenza sull'azione del Governo; perchè, qualunque sia la persona dell'esercente, sempre uguali restano i diritti e i doveri della nostra Amministrazione.

E per esercitare questi doveri, come egli sa, alcuni mesi addietro abbiamo eseguita una rigorosa ispezione della linea. Ed i risultati rilevarono alcuni inconvenienti di arredamento, di manutenzione ed anche di impianto. Vari provvedimenti sono ancora in corso, e alcune deficienze sono state riparate, ed è stata impiantata un'altra corsa di treni. Questo per il momento. Abbiamo però richiamato tutta l'attenzione del circolo ferroviario di Torino, perchè sorvegli accuratamente l'esercizio di questa linea importante, e se occorreranno altre ispezioni o provvedimenti, il Governo non sarà alieno nè tardo a prenderli.

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

CASALINI. Ho provato una certa sorpresa nell'ascoltare la risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato, e mi ha meravigliato che la notizia della trasformazione nell'esercizio della Santhià-Biella non sia giunta all'orecchio della Direzione delle ferrovie e quindi del Ministero competente.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La Direzione non c'entra.

CASALINI. Sta in fatto che la Società proprietaria della linea ha deliberato di recedere di liberarsi dalla concessione che aveva fatto in precedenza e di esercire in modo diretto la linea Santhià-Biella.

La notizia fu pubblicata da tutti quanti i giornali ed io credevo che essa fosse giunta a conoscenza della Direzione generale delle ferrovie. Ed appunto perchè si veniva così a creare un nuovo stato di cose, io avevo creduto importante di richiamare sopra questo mutamento l'attenzione del Ministero, sperando che fosse giunto il momento opportuno per ottenere dei miglioramenti nella linea Santhià-Biella, anche perchè la Società proprietaria, nell'assumere l'esercizio diretto, deliberò di presentare modificazioni importanti nel servizio.

L'onorevole sottosegretario di Stato per

i lavori pubblici, assumendo maggiori informazioni, verrà a conoscere che il mutamento è realmente accaduto e che quindi sarà possibile portare a questa linea i miglioramenti che alla regione biellese ed alle regioni che hanno rapporto con questa sono assolutamente indispensabili.

Prego l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici di considerare che la regione biellese è una delle più intensamente industriali del nostro paese, e che fino ad ora non ebbe soddisfazione alcuna nel problema ferroviario e si trova in condizioni d'inferiorità, di fronte ad altre regioni certamente assai meno industrie.

Orbene, è assolutamente necessario che a questo stato di cose venga posto un rimedio, e non solo nell'interesse del Biellese, di Torino e delle altre regioni che hanno rapporto di affari col Biellese, ma anche nell'interesse dell'azienda ferroviaria complessiva, nell'interesse dello Stato: perchè, evidentemente, non correggendo i gravi inconvenienti che si sono riscontrati e si riscontrano nell'esercizio della Santhià-Biella, verrà resa necessaria la costruzione di altre linee che porteranno al bilancio dello Stato un aggravio molto maggiore di quello che non possa portare l'esaudire questi limitati desideri delle popolazioni interessate.

L'azione dell'onorevole sottosegretario di Stato deve essenzialmente volgersi a che, d'accordo con la ditta proprietaria, venga migliorato il materiale, vengano migliorati gli orari e, se è possibile, venga sostituita l'attuale trazione a vapore con la trazione elettrica.

In questo modo potrà essere, per il momento, migliorato il servizio sopra questa linea, migliorando le comunicazioni del Biellese con gli altri centri di affari; e il problema ferroviario biellese sarà avviato verso una migliore soluzione, in attesa che maturino altre soluzioni più larghe.

Io spero che a collega, in questo soddisfacimento di legittimi interessi, avrò l'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia, che conosce così bene i problemi del Biellese e, in particolare, i problemi ferroviari di quella industriosa regione.

POZZO *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia e per i culti*. Per l'uno e per l'altro.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Benaglio al ministro dei lavori pubblici « sui recenti provvedimenti della Direzione generale delle ferrovie di

Stato in merito alla chiusura dei passaggi a livello sulla linea ferroviaria Treviglio-Rovato ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. I provvedimenti recenti, come li chiama l'onorevole interrogante, sono molto semplici. Si esamina la convenienza di provvedere all'impianto di sbarre monovrabili a distanza, e nel frattempo si è sospeso l'ordine di chiusura notturna che provvisoriamente erasi dato per riorganizzare il servizio della linea dove sono ben 75 passaggi a livello. L'onorevole interrogante può star tranquillo che, mentre si provvederà all'impianto delle sbarre fisse che permetterà maggior passaggio ai veicoli, nel frattempo sarà rimosso l'inconveniente da lui lamentato della chiusura notturna dei passaggi a livello.

PRESIDENTE. L'onorevole Benaglio ha facoltà di dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

BENAGLIO. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici della risposta, della quale mi dichiaro pienamente soddisfatto. La ringrazio non solo delle parole, ma anche dei fatti, ossia del suo sollecito intervento, in base al quale la Direzione ha dovuto revocare un provvedimento che costituiva una aperta violazione alla libertà della circolazione ed alla proprietà.

PRESIDENTE. È così esaurito il tempo assegnato alle interrogazioni.

Verificazione di poteri.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Verificazione di poteri — Elezione contestata del collegio di Trapani (proclamato Nasi). La Giunta delle elezioni propone alla Camera che sia annullata l'elezione avvenuta il 7 marzo, nel collegio di Trapani.

Non essendovi oratori iscritti su queste conclusioni della Giunta, e nessuno chiedendo di parlare, le pongo a partito.

(Sono approvate).

Dichiaro vacante il collegio di Trapani.

L'ordine del giorno reca: Elezione contestata del collegio di Codogno (proclamato Bignami).

La Giunta delle elezioni propone la convalidazione dell'onorevole Paolo Bignami a deputato di quel collegio.

Su questa conclusione della Giunta ha

chiesto di parlare l'onorevole Stoppato, il quale propone il seguente ordine del giorno: « La Camera, sospesa ogni altra decisione, rinvia gli atti alla Giunta delle elezioni, perchè proceda ad un nuovo accertamento del numero dei votanti, a norma dell'articolo 74, capoverso primo, in relazione agli articoli 63 e 69 della legge elettorale ».

L'onorevole Stoppato ha facoltà di parlare.

STOPPATO. La Giunta delle elezioni, con perfetta e leale chiarezza, dichiara che nell'elezione di Codogno... (*Clamori dall'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Facciano silenzio!

(Continuano i clamori dall'estrema sinistra).

Ma facciano silenzio, e lascino parlare!

CALISSANO. Ma la libertà di discussione dove va a finire?

PRESIDENTE. Onorevole Stoppato, parli.

STOPPATO. (*Rivolto all'estrema sinistra*). Se me lo permettete, dico poche parole; se non me lo permettete voi, spero che me lo permetterà...

Voci da destra e dal centro. Parli! parli!

PRESIDENTE. Onorevole Stoppato, ella non ha bisogno di domandare il permesso a nessuno! Ma, se ci fosse qualcuno che impedisse di parlare in un Parlamento, vorrebbe dire che quel Parlamento non esisterebbe più. (*Vive approvazioni*).

STOPPATO. La Giunta delle elezioni, dicevo, con chiarezza perfetta e leale, ha dichiarato che, nel collegio di Codogno una « voluminosa e precisa documentazione (leggo le parole dell'onorevole relatore) sopra denunziate corruzioni esisteva; tanto che, trattandosi d'una riconosciuta maggioranza di soltanto 45 voti per l'onorevole Bignami, versò in dubbio e rimase perplessa se dovesse addivenire all'annullamento d'un comitato inquirente, data la quantità dei casi denunciati e la tenue differenza di voti tra i due candidati.

Ma la stessa onorevole Giunta, con dieci voti contro sei, concluse di non venire all'annullamento del Comitato inquirente.

Veramente, se m'è lecito di esprimere con franchezza il mio pensiero, mi pare che le premesse della relazione non siano in perfetta corrispondenza logica con la conclusione; e che, di fronte ad una voluminosa e documentata denuncia di corruzioni, fosse proprio il caso di far luogo al Comitato inquirente.

Tuttavia non intendo di sollevare tale questione, perchè credo che, nell'elezione di Codogno, esista invece un'altra questione di carattere pregiudiziale, sulla quale prego la cortesia della Camera e della Giunta delle elezioni di prestare brevissima attenzione.

I votanti nel collegio di Codogno, erano 3,749, perciò il quoziente della nomina era di 1875 voti.

La Giunta delle elezioni accertò che l'ex deputato Mauri ottenne a primo scrutinio 1,785 voti, per ciò che riflette la constatazione dei seggi, ma che però si dovevano aggiungere al Mauri 60 nuove schede che la Giunta delle elezioni stessa trovò di dovergli attribuire. Perciò i voti del Mauri a primo scrutinio salgono a 1,845.

Mancavano al Mauri ancora 30 voti, secondo il computo della Giunta, per potere essere eletto a primo scrutinio.

Ma qui è avvenuto un fatto stranissimo, che si è ripetuto anche nella votazione di ballottaggio, sul quale fatto richiamo l'attenzione della Giunta e della Camera.

Il fatto è questo. Nella seconda sezione di Codogno si sono trovate 80 schede, le quali non portavano la firma dello scrutatore eletto dalla sorte, ai sensi dell'articolo 63 della legge elettorale, ma bensì di un altro scrutatore, la cui delegazione non risultava in alcun modo. Questo è accertato dalla Giunta delle elezioni.

Il verbale assevera che tutte le schede di quella sezione erano state firmate da un solo scrutatore, cioè da quello sorteggiato.

Ora io m'appello non solamente alla legge, ma anche all'opinione dell'onorevole Turati, il quale nella elezione di San Daniele del Friuli, nella sua relazione, onestamente constatava esser gravissima l'irregolarità del cambiamento di scrutatore, come quella che può dar luogo alla più facile ed alla più insidiosa maniera di brogli elettorali. (*Rumori a sinistra — Bene! a destra*).

E concludeva l'onorevole Turati che, mentre si può cangiare facilmente il timbro, non si può altrettanto facilmente cambiare la firma; e quindi la massima, eminentemente garanzia che la legge consente per la libertà del voto e per la verità delle schede è precisamente la firma dello scrutatore eletto dalla sorte.

La Giunta delle elezioni non si è nasosta la gravità straordinaria di questa ecce-

zione, e l'onorevole Celesia nella sua relazione avverte come appunto la Giunta fosse convinta che questa garanzia stabilita dalla legge era diretta ad impedire la sostituzione delle schede.

Sorge quindi ragionevole il dubbio, esso dice, della nullità delle schede che portano la firma dello scrutatore non eletto. Ma la Giunta credè di superare questa eccezione, ritenendo che il mancato accenno in verbale alla sostituzione dello scrutatore sia dovuta ad una materiale omissione.

E qui è il punto gravissimo, come quello, su cui s'impenna tutta la legalità dell'elezione.

Io chiedo alla Camera, chiedo alla lealtà ed al sapere dello stesso onorevole relatore, se in materia di nullità, le quali sono tassativamente stabilite dalla legge, si possa supplire con apprezzamenti, con equipollenti, con dei sostitutivi. Io credo di no, assolutamente. La nullità è obiettiva.

Quando la legge stabilisce una nullità, questa nullità è superiore ad ogni apprezzamento, ad ogni convenienza, non dico di carattere politico, ma perfino di indole logica se fosse del caso.

E poi, onorevoli colleghi della Giunta delle elezioni, voi avete ricordato che il verbale dell'elezione stabilisce che nella sezione del collegio di Codogno ci furono 412 schede che, a' sensi del verbale, figurano tutte firmate dallo scrutatore Marchesi, mentre invece ottanta schede sono firmate da un altro scrutatore.

Dunque o il verbale è falso, o c'è broglio. Di qui non si scappa, perchè il verbale accerta la firma di tutte le 412 schede per parte dello scrutatore Marchesi.

Non ho bisogno di ricordare alla Camera le disposizioni della legge.

La legge è ricordata già da tutti e specialmente è ricordata nella relazione dell'onorevole Celesia. Essa stabilisce tassativamente che le schede nulle, in quanto manchino del timbro e della firma dello scrutatore non si computano nel determinare il numero dei votanti. Così gli articoli 63, 69 e 74 della legge vogliono.

Ora è certo, onorevoli colleghi, che in questa elezione per una innocente dimenticanza, per un equivoco della Giunta delle elezioni (perchè io naturalmente credo si tratti di un equivoco innocentissimo) il numero delle 80 schede nulle non è stato sottratto per determinare il numero dei votanti. L'articolo 74 della legge, stabilisce

che il numero delle schede che non portano la firma dello scrutatore si deve detrarre.

È una questione semplicissima.

Io so che siete tutti animati dal sentimento, dal desiderio di rendere giustizia a qualsiasi eletto dal voto popolare. Dunque se i votanti furono 3749, tolti 80, si riducono a 3669, e la metà più uno è di 1835: l'onorevole Mauri ebbe 1845 voti, dunque egli sarebbe Peletto del collegio di Codogno... (*Rumori*).

Se insistete nei rumori, pregherò il collega Beltrami di prestarmi un po' delle sue note baritonali. (*ilarità*).

Dunque una delle due: o il Mauri fu eletto a primo scrutinio, oppure credo che la Camera nella sua giustizia, nella sua equità, nel suo senso di imparzialità di fronte a questa elezione, vorrà pregare la Giunta di riprendere in esame gli atti e di rifare il computo delle schede per venire con maggiore tranquillità e con un esame più ponderato delle medesime, a stabilire se non sia vero che l'onorevole Mauri sia stato effettivamente eletto a primo scrutinio nel collegio di Codogno.

Ho fiducia che la stessa onorevole Giunta possa accettare le mie conclusioni. (*Bene! a destra e al centro*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Voci. Ai voti! ai voti!

CELESIA, relatore. Se credete di fare a meno del relatore, io mi sopprime volentieri!

Voci. Parli! parli!

— **CELESIA, relatore.** Onorevoli colleghi, nel collegio di Codogno, nella elezione di primo scrutinio, come ha già in parte esposto il collega Stoppato, vi furono 3749 votanti: l'onorevole Mauri ebbe 1785 voti, l'ingegnere Paolo Bignami 1649. Siccome mancavano 99 voti al candidato che ebbe maggior numero di voti, per raggiungere la metà più uno dei votanti, si addivenne all'elezione di ballottaggio, nella quale l'ingegnere Biguami riportò voti 85 più del suo avversario.

Dinnanzi alla Giunta, da parte del Mauri e dei suoi sostenitori, si presentarono numerose proteste, parte delle quali erano dirette a sostenere che l'onorevole Mauri fosse stato eletto a primo scrutinio. Ed effettivamente, tenendo conto di queste proteste, rifatto il computo delle schede contestate, si trovò che 60 di queste schede andavano attribuite al Mauri.

Questo computo venne fatto da una Sottocommissione, la quale coadiuvò il relatore, per modo che la differenza tra i voti riportati dal Mauri e la metà più uno dei votanti si riduceva a 30 voti.

Per superare questa difficoltà si fecero parecchie eccezioni di forma e di sostanza che io non ricorderò partitamente alla Camera.

Però mi soffermerò soltanto su quella che venne accennata dall'onorevole Stoppato e che veramente era la più grave e fu quella che preoccupò soprattutto la Giunta delle elezioni.

Si diceva in sostanza che nella seconda sezione di Codogno, molte schede invece di essere state, come vuole l'articolo 63 della legge elettorale, firmate dallo scrutatore Marchesi, che era stato a questo scopo designato dalla sorte, erano firmate da uno scrutatore diverso e di questa sostituzione non vi era traccia nel verbale; per cui in seguito alla disposizione dell'articolo, di cui ha parlato l'onorevole Stoppato, non si sarebbe dovuto tener conto di queste schede che portavano la firma dello scrutatore sostituito.

Questa è la questione che, esaminata alla stregua dei principi di legge, si presentava certo grave, ma la Giunta delle elezioni ha creduto di non attendere a queste eccezioni per la supposizione che le cose fossero procedute regolarmente e che solo per dimenticanza materiale si fosse ommesso di scrivere nel verbale la sostituzione del secondo al primo scrutatore incaricato di firmare le schede; ed è stato per questa ragione che la Giunta decise che non si dovesse incorrere in quella nullità di cui ha parlato l'onorevole Stoppato; per cui, anche quando il ragionamento dell'onorevole Stoppato reggesse, la conclusione a cui egli è venuto, di fare cioè un nuovo computo di schede, non sarebbe fondata perchè il computo delle schede è stato fatto. (*Interruzioni*).

Si tratta qui di applicare un principio di diritto; si tratta cioè di vedere se sono o non sono nulle le schede agli effetti del computo dei votanti. La Giunta ha ritenuto che no, perchè si tratta, come ho detto, di un errore materiale e di una dimenticanza... (*Rumori e approvazioni all'estrema sinistra*).

Voci. Basta! basta! Ai voti!

CELESIA, relatore. ...quindi io non mi soffermo su altre eccezioni e prego la Camera di confermare la deliberazione della

Giunta, che è per la convalidazione della elezione del collegio di Codogno.

PRESIDENTE. Dunque verremo alla votazione.

L'onorevole Stoppato propone la sospensiva, e su questa proposta viene chiesta la votazione nominale. (*Rumori vivissimi all'estrema sinistra*).

Però questa domanda non è regolare, perchè manca di una firma. (*Commenti all'estrema sinistra*). Poichè occorrono quindici firme per la domanda di votazione nominale; ma per renderla regolare basterebbe che si alzasse qualcuno... (*Commenti*).

Voci a destra. Ritiriamo la domanda di votazione nominale. (*Rumori all'estrema sinistra — Approvazioni da altri banchi*).

PRESIDENTE. Metto a partito la proposta dell'onorevole Stoppato, che consiste nel rinvio degli atti di questa elezione alla Giunta delle elezioni.

Chi l'approva si alzi.

(*Non è approvata*).

(*Rumori vivissimi*).

Metto a partito la proposta della Giunta delle elezioni, che è per la convalidazione dell'elezione dell'onorevole Bignami a deputato del collegio di Codogno.

(*È approvata*).

(*Vine approvazioni — Commenti*).

Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Calza per calunnia, diffamazione e ingiurie a mezzo della stampa.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Calza per calunnia, diffamazione e ingiurie a mezzo della stampa.

La Commissione presenta le seguenti conclusioni:

« Ma la Commissione, concorde nel rilevare i fatti suesposti e nel volerli qui riassunti, ha, poi, unanime ritenuto che la decisione di negare la autorizzazione, essendo escluso il sospetto di persecuzione politica ai danni dell'onorevole Calza, invaderebbe il campo riservato alla autorità giudiziaria e pregiudicherebbe i diritti del Marescalchi per le proprie ulteriori difese, e ha deliberato di proporvi che sia concessa l'autoriz-

zazione a procedere contro l'onorevole Alberto Calza per i titoli di reato indicati nella domanda del procuratore del Re di Bologna ».

Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito le conclusioni della Commissione.

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti. Il Governo si astiene.

PRESIDENTE. Chi approva le conclusioni della Commissione si alzi.

(*Sono approvate*).

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

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

Si deve ora procedere allo svolgimento degli ordini del giorno.

Il primo da svolgersi è quello dell'onorevole Zaccagnino, che leggo:

« La Camera riafferma il concetto che, di fronte alla concorrenza della marina estera, siano equamente e completamente tutelati i grandi interessi commerciali e politici dell'Adriatico e sieno mantenuti a quelle coste che sono prive di ferrovie i benefici già concessi dalla legge sulle Convenzioni ».

Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato*).

Essendo appoggiato, l'onorevole Zaccagnino ha facoltà di svolgerlo.

ZACCAGNINO. Non tema la Camera. Sarò brevissimo.

Debbo prima di tutto rammentare all'onorevole presidente del Consiglio che, quando si discusse la legge del 5 luglio 1908, noi, ricordando l'antico voto della famosa Inchiesta sulla marina mercantile, riprodotto poi dalla Commissione reale, rinnovammo quel voto che tendeva alla unificazione dei nostri servizi marittimi, perchè è soltanto dalla unificazione dei servizi marittimi che si può sperare un nuovo avviamento alle cose della nostra marina.

Questi servizi, i quali hanno contatto con l'emigrazione, con la legislazione internazionale marittima, con i trattati di commercio, col sistema dei fari e dei porti, con

i servizi sanitari, con le scuole nautiche, con la pesca all'interno, con la pesca degli italiani all'estero, coi servizi di previdenza, assistenza, ecc, richiedono per imprescindibile bisogno la loro unificazione, ed io, onorevole Giolitti, sono sicuro che se l'onorevole Schanzer avesse avuto nelle sue mani unificati i servizi marittimi come lo sono nel *Board of trade* nell'Inghilterra, o come sono nel *Departement of Commerce and Labour* negli Stati Uniti d'America, egli non ci avrebbe presentato questo disegno di legge.

Sono anche sicuro che se l'onorevole Schanzer avesse avuto al suo fianco un Consesso, che fosse stato all'altezza della situazione e non già quel gramo Ispettorato dei servizi marittimi, che noi abbiamo criticato quando si discusse la legge del 1908, egli non sarebbe venuto innanzi a noi con queste convenzioni, che hanno trovato così vive ripulse nel Parlamento e nel paese.

Poichè, onorevoli colleghi, è necessario che in Italia nasca e si svolga una coscienza marinara, ed un metodo; quel metodo che ha fatto la grandezza della Germania, e non è possibile un metodo senza l'unificazione dei servizi marittimi.

Noi non lesinammo lodi all'onorevole Schanzer quando nella discussione di quella legge ci venne arditamente a proporre il servizio di Stato per le linee di navigazione che allacciano il continente alle Isole, e non gliela lesinammo, perchè vedemmo che quella era una rosea alba di più vividi meriggi.

Ma quale il meriggio che ci è venuto dall'onorevole Schanzer? Questa legge! Essa sinora non ha incontrato alla Camera un solo difensore, ed io dichiaro subito, per non fare eccezione alla regola, che, seguendo i precedenti oratori, sarò anch'io contrario al disegno di legge.

Poichè, onorevole Schanzer, ella non potrà persuadere il paese, e non potremo persuaderci noi stessi, che non debbano farsi le aste.

Il presente disegno di legge costituisce un monopolio pel Lloyd italiano; la riunione dei servizi dell'Adriatico con quelli del Tirreno, scissi nella legge del 1908, non è conforme nel presente contratto a quella legge: tutto questo complesso di cose è quello che rende a noi invisibile il disegno di legge; e il paese non potrà persuadersi che il contratto, anche così come è fatto, non debba avere la possibilità di un mi-

glioramento nelle sue condizioni finanziarie, qualora si facciano le aste.

E l'onorevole Chimirri nella sua relazione e nella strabiliante difesa fatta del disegno di legge, difesa che se non ci ha convinti ci ha riempiti di ammirazione, l'onorevole Chimirri, che mi dispiace di non veder presente, pur non mostrandosi entusiasta pel progetto del Governo dalla sua Commissione così efficacemente migliorato, disse a noi che la Commissione aveva potuto accettare questo disegno di legge migliorandolo per due ragioni: anzitutto perchè si era prossimi alla scadenza delle convenzioni e si temeva la proroga di esse; e secondariamente perchè se non si fossero fatte le convenzioni si sarebbe messo il Governo in balia degli accordi delle Ditte. Queste furono dunque le ragioni, e l'onorevole Chimirri disse ancora alla Camera: ma questo è un metodo (l'esperimento del quinquennio cioè e le concessioni) che il Governo ha cercato ed ha trovato per non essere abbindolato. Ed ha aggiunto ancora: se avete un altro congegno, ditcelo: perchè io non lo ho. Ed io, onorevole Schanzer, credo che, se lei avesse ricercato nel suo Ministero, forse avrebbe trovato qualcuno di questi congegni che l'onorevole Chimirri domandava a noi. Io dirò all'onorevole Schanzer che nella mia provincia una volta doveva appaltarsi un grande servizio postale...

Una voce. Quale provincia?

ZACCAGNINO. Una provincia d'Italia. Io parlo in senso generale, e perciò non faccio nomi. Doveva dunque appaltarsi un grosso servizio postale. Il Governo bandì le aste, e le aste andarono deserte. Il Governo dovette rialzare i prezzi e bandire nuove aste; ma le aste andarono ancora deserte. Allora il Governo, vedendosi di fronte ad un assuntore che voleva profittare delle sue condizioni, che cosa fece?

Chiamò l'assuntore e fece la trattativa privata; ma dopo aver fatto la trattativa privata e concluso il contratto impegnativo, bandì le aste, nonostante il contratto firmato con l'assuntore.

FORTIS. Bel sistema! (*Commenti*).

ZACCAGNINO. Mi lasci finire, onorevole Fortis. Questo è infatti un metodo che è stato già adottato: si sono fatte le aste quando il Governo aveva già l'assuntore pronto il quale accettava, con impegno di sottostare alle aste, quelle migliaia di lire che rappresentavano la sovvenzione. Ora — forse l'onorevole Fortis non lo dice, ma lo

pensa — il Lloyd Italiano ciò non avrebbe fatto!

Non lo so, ma ad ogni modo, io mi sono indotto a portar qui questo esempio all'onorevole Schanzer, per dimostrare che nel suo Ministero è stato fatto qualche cosa di questo genere, dalla sua amministrazione, anzi da lui stesso; e ciò è attuabile, poichè nei giorni scorsi nelle polemiche che sono apparse sui giornali, abbiamo sentito qualcuna di queste Società che ambivano di partecipare a questi servizi e a queste aste, che ha detto che essa era pronta ad assumere anche degli obblighi impegnativi pel caso in cui le aste fossero andate deserte.

Per queste ragioni, adunque, onorevole Schanzer, come vuole che il paese possa rimanere nell'incertezza, di fronte a questo contratto, quando si pensa e si dubita che bandendosi le aste si potrebbero per lo meno ricavarne degli ulteriori benefici finanziari? Quando noi abbiamo sentito dall'onorevole Bertolini questa mattina e ieri che saranno rallentate o interrotte le opere portuarie, che sono già interrotte tante altre opere? Quando i colleghi napoletani parlano della direttissima che sarà sospesa perchè mancano i fondi dal momento che sono state votate le spese militari?

Ora, onorevoli colleghi, di fronte a tutto questo complesso di cose, io credo che lo Stato dovrebbe essere più che mai scrupoloso, perchè non una briciola di quello che devono essere le entrate dello Stato sia trascurata. E poichè, onorevoli colleghi, io credo che sia impossibile acquietarci a questo capitolato ed a questo contratto, senza prima modificarlo e bandire in ogni caso le aste, io, passando rapidamente (poichè, ripeto, sarò brevissimo) alla seconda parte del mio ordine del giorno, non discuterò del sistema delle sovvenzioni.

Non ne discuterò affatto. Dirò soltanto che persino quegli oratori i quali sono assolutamente contrari al sistema delle sovvenzioni, come per esempio, l'onorevole Bettolo e l'onorevole Nitti, ritengono però che lo Stato debba sempre sovvenzionare alcuni determinati servizi. Quali sono questi servizi? I servizi postali, i servizi di allacciamento con le isole, ed i servizi di allacciamento delle coste che non hanno ferrovie. Questi servizi, anche per quelli che sostengono il concetto di una marina libera, e sono contrari al sistema delle sovvenzioni,

debbono essere sempre sovvenzionati dallo Stato.

Ieri l'onorevole Chimirri a questo proposito ha detto che il presente disegno di legge modificato dalla Commissione non contraddice ai principi informativi della legge del 1905.

A me pare però che non solo contraddica a quei principi, ma contraddica persino a quelli che sono i principi essenziali degli economisti contrari alle sovvenzioni. L'onorevole Chimirri, ieri, nella sua meravigliosa esposizione e difesa, parlò delle linee di cabottaggio, dei piccoli porti, delle piccole rade e delle linee di concentramento, di quei piccoli vascelli insomma che formano il tramite che conduce le merci nei grandi porti, per mandarle poi nei grandi centri di esportazione. L'onorevole Chimirri nel parlare dei miglioramenti arrecati dalla Commissione nella legge a questi argomenti ed a queste regioni, come la Liguria, che pur hanno il servizio di cabottaggio, ma non si trovano in quelle speciali categorie di cui parlavo pocanzi, non ha riflettuto che egli è venuto però a sacrificare una regione vasta 1000 chilometri quadrati, che è priva di ferrovie e che non ha speranza che nel mare, poichè essa è stata esclusa dai benefici delle linee di concentramento.

Ma come vuole lei, onorevole Chimirri, che queste piccole rade, questi piccoli porti, questi piccoli borghi, che sono a distanza immensa dalle ferrovie, ai quali i ritrovati della scienza, come le ferrovie, han finito per essere di danno anzichè di beneficio (perchè con la creazione di nuovi mezzi trasporti essi non han potuto più concorrere sui campi della produzione e dell'esportazione con altre regioni fornite di ferrovie), come vuole che queste piccole rade oggi possano sperare nel mare? Ebbene, onorevole Chimirri, non solo il Governo ha trascurato queste regioni, ma le ha messe in condizioni peggiori delle altre, perchè, se per tutte le altre coste, per gli altri porti e per le altre rade che hanno linee di cabottaggio e ferroviarie ha stabilito linee di concentramento marittimo, queste regioni di cui parlo si troveranno, senza linee di concentramento, in condizioni di inferiorità assoluta, inferiorità che reclama l'attenzione della Camera.

Nell'articolo 23 della legge 5 aprile 1908 era stabilito che il Governo avrebbe provveduto a quei gruppi di isole che, in caso di diserzione delle aste, avrebbero dovuto beneficiarsi del servizio di Stato; e all'arti-

colo 39 era stato stabilito che la somma differenziale fra la cifra delle convenzioni allora esistenti e quella stabilita dal disegno di legge del 5 aprile, avrebbe appunto dovuto servire ad attuare quei servizi più urgenti, precisamente i servizi che riflettono, dirò così, il proletariato dei trasporti, quali sono le piccole isole, e quali sono le coste prive di ferrovie.

Dove sono dunque più i criteri della legge?

Mà io, onorevoli colleghi, andrò rapidamente innanzi, anzi sono già alla fine, e non entrerò nella discussione di tutto quel meccanismo Schanzer di cui i miei colleghi sono ormai fin troppo edotti, e per quanto riflette il mio Adriatico mi basterà associarmi ai meravigliosi discorsi dell'onorevole Marcello, dell'onorevole Ancona, dell'onorevole Foscarei e dell'onorevole Chimienti.

Dirò solo che ai tempi che corrono, chi volete che creda più alla guerra?

Le guerre odierne si combattono nel campo della produzione, sono lotte del lavoro le quali tendono all'espansione commerciale e noi abbiamo votato le spese militari, non certo per timore di una guerra, ma perchè esse servono a proteggere la nostra espansione commerciale.

Ed allora a che cosa è servito l'aver votato queste spese militari se ora il Governo viene innanzi a noi con un disegno di legge, che rappresenta un nirvana di 25 anni in cui le nostre energie dell'Adriatico devono addormentarsi o sottoporsi alla bandiera estera?

Onorevoli colleghi, non aggiungo altro. Debbo solo chiedere a voi scusa se, parlando di piccoli servizi trascurati dal disegno di legge, ho accennato ad una regione d'Italia, che è poi la mia. Dico ciò perchè nei giorni passati molte accuse sono state fatte qui alla Camera: l'onorevole Colaianni ha gridato, forse giustamente, contro i deputati del Mezzogiorno i quali si fanno vincere da ragioni di particolarismo; ci sono stati battibecchi abbastanza clamorosi tra l'onorevole Girardi e l'onorevole Nitti, ed anche ieri l'onorevole Chimirri ha parlato di questo particolarismo con questa frase « che il particolarismo è l'anima popolare ».

Ora, onorevole Chimirri, io, sebbene abbia parlato della mia regione non credo affatto che il particolarismo sia l'anima popolare.

Io credo che certamente sia da condan-

narsi quel particolarismo dei deputati che subordinano il loro voto al soddisfacimento dei loro bisogni locali, credo che sia condannabile il Governo se fa servire il soddisfacimento dei bisogni locali alla ragione politica del voto ma, per parte mia, assurgendo agli alti principi che informano la nostra azione, e attingendo la mia convinzione alla fonte viva del popolo, di quel popolo che mi ha fatto l'onore di eleggermi a suo rappresentante, nego qui a nome del mezzogiorno che vi sia il particolarismo nelle nostre regioni. Io affermo che le nostre popolazioni meridionali, quando fanno questioni di interesse locale, lo fanno per sottometterle all'autorità del Parlamento ed alla osservazione del Governo, ma subordinandole ed armonizzandole sempre agli alti e generali interessi della patria.

Io non parlerò, onorevole Giolitti, di quanto è avvenuto nel mio collegio, nelle ultime elezioni politiche; forse ella non lo sa bene, ma certamente ben lo sanno gli onorevoli Bertolini e Carcano, che mi dispiace di non veder presenti; le dirò solo che nell'ultima lotta elettorale, il mio collegio, puro come l'oro e adamantino come le rocce delle sue montagne, ha scritto una pagina altissima di moralità e di giustizia ed è in virtù di questi principi e non per ragioni particolariste, che io mi dichiaro contrario al presente disegno di legge che considero e ritengo non conforme agli interessi generali d'Italia. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Strigari:

« La Camera, visto che con la legge del 5 aprile 1908 fu stabilita, in caso di diserzione di asta, la gestione di Stato delle linee di navigazione per le isole del Golfo di Napoli e Pontine con espresso divieto di modificare la velocità ed il tonnellaggio dei piroscafi; visto che nessun fatto nuovo è sopravvenuto alla suddetta legge per consigliarne la revoca; non approva la convenzione con la Società italiana marittima e fluviale, di cui al comma f) dell'articolo 4, stipulata il 28 aprile 1909 a trattativa privata con diminuzione di velocità per le linee di comunicazione con Procida, Ischia, Ponza e Porto d'Anzio ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato*).

Essendo appoggiato, l'onorevole Strigari ha facoltà di svolgerlo.

STRIGARI. Onorevoli colleghi, io sono, per indole, alieno da ogni sorta di accademie, e se per avventura l'ordine del giorno, che ho presentato, riflettesse la convenzione del Lloyd sulla quale per quattro lunghe sedute sono grandinate le acerbe critiche dei più eminenti parlamentari, mi asterrò dallo svolgerlo, sembrandomi inutile cosa, e sembrandomi anche, dirò, poco cavalleresco l'insorgere accanito contro un disegno di legge, che per questa parte ha già riscosso nella Camera la pluralità dei dissensi.

Ma mi permetto di pregare la Camera di concedermi la sua cortese attenzione per pochi minuti, poichè il mio ordine del giorno riflette una delle convenzioni minori — minore in rapporto a quella stipulata col Lloyd che è maggiore per importanza economica, ma, considerata isolatamente, di importanza non trascurabile, dal momento che essa involge un onere economico per lo Stato di ben quattro milioni, e travolge o può sollevare l'economia di una vasta regione.

Si tratta della sesta convenzione, se non vado errato, del contratto colla Società marittima e fluviale.

Mi consenta la Camera che io sollevi anzitutto una questione di diritto,

L'onorevole Chimirri, mio illustre maestro ed amico, diceva, nel meraviglioso suo discorso di ieri, che le critiche mosse nel senso che con il disegno di legge si sarebbe violata la legge del 1908 non hanno un sostrato di realtà, e l'eminente giurista soggiungeva che effettivamente non può parlarsi, in ordine alla convenzione col Lloyd, di violazione della legge anteriore del 1908, dal momento che in base ad essa non esiste alcun diritto che possa dirsi quesito.

E ben diceva l'onorevole Chimirri, imperocchè, effettivamente, quanto alla convenzione contratta col Lloyd, che è la prima, non è a parlare di alcuna violazione della legge del 1908.

Quella legge stabiliva per le linee, poscia aggiudicate al Lloyd, l'obbligo dello Stato di indire le aste e, in difetto, di attendere le possibili proposte per procedere a trattativa privata. Di guisa che il diritto dei cittadini — in ordine a quel gruppo di linee postali e commerciali, poscia accordate al Lloyd — non era se non una speranza per effetto della legge del 1908, e non poteva mai qualificarsi vero e proprio diritto quesito.

Ma, onorevole Chimirri, ella ricorda bene

che nella legge del 1908 noi avevamo tre categorie di linee: quelle con le grandi isole, quelle con le isole minori, quelle commerciali e postali, poscia accordate al Lloyd.

Non mi occupo di queste ultime, nè delle prime relative alle grandi isole, poichè la legge per esse ha avuto la sua esecuzione, ma parlo delle linee riguardanti le comunicazioni con le piccole isole.

E sarò, nello svolgere i miei concetti, molto breve, onde prego la Camera di accordarmi la sua attenzione. Nella legge del 1908 per queste linee, relative ai gruppi di piccole isole, si diceva: deserte le aste, un mese dopo la loro indizione, il servizio passa allo Stato.

E si soggiungeva, in un altro articolo della legge, che entro sei mesi dalla diserzione delle aste — dopo, cioè seguito di diritto il passaggio alla gestione di Stato — il Governo aveva l'obbligo di emettere il regolamento per la relativa gestione.

E vi era qualche cosa anche di più importante, cioè che, nell'ipotesi che questo regolamento venisse emanato, il Governo, nella gestione di Stato, dovesse rispettare le qualifiche dei piroscafi, quanto alla velocità e quanto al tonnellaggio, sanzione questa molto efficace per garantire gli interessi locali, contro ogni possibile mutazione di criterio nella gestione delle linee, assunte dallo Stato.

Ora, io credo, onorevole ministro, che in questa categoria di linee, il diritto quesito alla gestione di Stato sorgeva precisamente il 30° giorno dopo quello in cui le aste andarono deserte.

Questo diritto indiscutibile per le popolazioni isolate alla gestione di Stato un mese dopo la diserzione delle aste, è stato patentemente violato. Onde mi è lecito di chiedere se le leggi le facciamo da senno o per facezia, se debbono essere mutevoli come piuma al vento; e, quel che è peggio, mutevoli non per volontà del Parlamento, al quale soltanto riconosco il pieno diritto di modificazione ed abrogazione, ma per esclusiva volontà del potere esecutivo? Onorevole ministro, io comprendo che le leggi fatte dal Parlamento possano dal Parlamento essere disfatte, comprendo anche che debbano, in taluni casi, essere disfatte, quando nuovi fatti sopraggiunti mutino radicalmente le condizioni delle cose, quando l'esperienza faccia riconoscere e convinca che una legge è inetta od inefficace a conseguire le finalità che con essa si volevano raggiungere.

Ma, dico francamente, quale ragione vi era mai per poter distruggere, a pochi mesi di distanza, la legge della quale parliamo? Ella nella sua relazione, onorevole Schanzer, dice testualmente così:

« Affidare all'azienda ferroviaria dello Stato le linee con le isole minori, ora che l'azienda stessa è già gravata di tanti e così importanti compiti e deve anche provvedere alle linee di collegamento fra il continente e le due isole maggiori (linee che si è creduto affidarle, costituendo esse veri raccordi delle linee ferroviarie), non sembrò agevole cosa, mentre, dall'altro lato, per le comunicazioni con le predette isole minori, avrebbe potuto trovarsi una forma risolutiva meno onerosa per l'erario mediante l'industria privata, la quale, per la specializzazione e localizzazione della sua attività, può corrispondere meglio alle necessità delle isole, grazie anche ad opportuni accordi di servizio cumulativo ».

Ma io domando: di fronte alla disposizione legislativa che riconosce l'obbligo nello Stato di assumere la gestione di un servizio pubblico, è facoltizzato il potere esecutivo a distruggere la legge, e venirsene poi con una forma molto allegra e disinvolta a dire: non sembra opportuno seguire quel metodo che il Parlamento ha deliberatamente voluto che si adottasse?

L'onorevole Schanzer avrebbe, a modesto mio avviso, avuto un solo dovere, come rappresentante del potere esecutivo, quello di eseguire la legge del 1908, così come noi l'avevamo votata e, un mese dopo la disserzione delle aste, avrebbe dovuto organizzare la gestione di Stato per le comunicazioni marittime con le isole di Procida, Ischia e Ventotene, avrebbe dovuto emettere il regolamento nel termine di sei mesi. Un diritto certamente non avrebbe esso mai avuto, quello di trattare con qualsivogliano Società dopo trascorsi quei termini che facevano sacro nelle nostre isole il diritto all'esercizio di Stato e, tanto meno il diritto di stipulare addirittura delle convenzioni: e, onorevole Schanzer, io credo che difficilmente ella potrà trovare una risposta a questa mia affermazione. In quanto che se una scusante avesse potuto ella porgerci l'avremmo, o letta nella relazione o udita dalle sue labbra nel primo discorso, ma nella relazione questa risposta non c'è; e dalle sue labbra non udii altro se non una sola frase, che cioè ella aveva trattato con Società private, privando noi del diritto alla

gestione di Stato, che è di incommensurabile vantaggio, perchè aveva inteso di secondare le iniziative locali.

Ora mi consenta che le dica francamente il mio pensiero: io non so se per gli altri gruppi siano state secondate le iniziative locali; quello che posso dirle, senza tema di smentita, è che per il golfo napoletano nessuna iniziativa locale è stata seguita, a meno che non vogliamo intendersi per iniziative locali quelle di Roma e non di Napoli, perchè la Società assuntrice è romana e non ha mai avuto, e non ha, nessun contatto col nostro golfo. Da esso non attinge alcuna forza nè economica nè navale e quindi, lungi dal secondare iniziative locali, ella dovrebbe dire di avere imposto a Napoli una iniziativa, che non è certo quella del nostro golfo.

Ho creduto soffermarmi brevemente su questo concetto, solo perchè mi pare che ella, con questa affermazione poco esatta, volesse giustificare la manomissione della legge 1908 in quanto alla navigazione del golfo di Napoli.

Passo quindi oltre perchè in realtà non è questione di sapere se l'aggiudicataria sia l'una o l'altra Compagnia. Quello che a me preme di stabilire è, che il potere esecutivo non rispettava quei diritti che a breve distanza di tempo il Parlamento aveva garantiti a Procida ed Ischia con la legge del 1908. Violazione che a mio avviso è tanto più grave in quanto fu ella, onorevole Schanzer, che quella legge propose, che quella legge difese, e francamente, senza offendere il suo grande acume, io non saprei spiegarmi come e perchè ciò che ella credeva a dieci mesi di distanza ottima cosa e doverosa nei rapporti delle isole minori, oggi senza che nessun fatto nuovo sia intervenuto ella creda una cosa inutile o di impossibile attuazione.

E molto dovrei dire in proposito, ma l'ora tarda e la vostra legittima impazienza mi consigliano la massima brevità, onde vengo difilato alla seconda parte delle mie osservazioni.

Si è detto - ed è questa una osservazione che ho trovato, se non vado errato, nella relazione di maggioranza, la quale ha dovuto occuparsi, sebbene molto fuggacemente, del problema, e credo rispecchi una sua opinione, - che non era il caso di osservare la disposizione legislativa del servizio di Stato in caso di aste deserte, perchè il servizio di Stato con le grandi isole era ispirato

soltanto al concetto dell'allacciamento delle grandi arterie ferroviarie, che nelle piccole isole non esistono. Ma fu davvero questo il motivo per cui il servizio di Stato con le grandi isole venne ordinato e colle piccole isole disposto sotto forma condizionale? No, ben altra ne fu la ragione, quella cioè di collegare col continente, di allacciare e trattare nello stesso modo tutte le parti che alla nostra Italia appartengono, ma che dalla penisola sono distaccate per lunghe o brevi distese di mare.

Questo è il concetto fondamentale del servizio di navigazione di Stato — la riunione di tutte le isole al continente — ed esso ebbe la sua immediata attuazione con le grandi isole mentre se ne legiferò nel 1908 l'attuazione condizionata in quanto alle piccole isole, nel caso di diserzione di aste al primo esperimento.

Ora, onorevole Schanzer, se ella avesse, quando si discusse la legge del 1908, davvero ritenuto che la condizione giuridica delle piccole isole in rapporto alla gestione di Stato fosse radicalmente difforme dalla condizione giuridica delle grandi isole, doveva allora opporsi, affinché questo diritto della gestione di Stato in favore delle piccole isole non venisse consacrato nella legge. Ella allora tacque, perchè ben comprendeva essere futile cosa la ragione oggi tardivamente escogitata, tacque perchè aveva il sentimento profondo del dovere, che incombe allo Stato di provvedere alle comunicazioni con le piccole isole, tanto più fortemente in quanto trattasi di piccole regioni disseminate nel mare, le quali dello Stato non sentono se non l'onere, se non il peso sotto la forma dell'agente del fisco, e che pure hanno il diritto di domandare allo Stato che almeno assicurino loro il mezzo sicuro, rapido e comodo di accedere alla madre patria per la quale esse tanto contribuiscono.

Onorevole ministro, passo oltre e dico: seppure alte ragioni di Stato potessero avere consigliato questo mutamento legislativo, e avessero imposto di tradurlo in atto nella forma autocratica di convenzione già firmata che si presenta all'esame della Camera, non poteva ella trasandar mai un'altra disposizione proibitiva che nella legge del 1908 è scritta nei rapporti perfino della gestione di Stato, quella cioè che, anche quando lo Stato avesse dovuto assumere quell'esercizio, esso aveva il diritto di disciplinare con regolamento adatto alla tenue importanza del servizio le condizioni dell'esercizio, ma un

dovere aveva lo Stato stesso — e fu a mia domanda e col suo consenso, onorevole Schanzer, e col consenso della Camera scritto nella legge — il dovere consistente nel divieto di alterare le caratteristiche dei piroscafi in quanto a velocità e a tonnellaggio.

Onde mi è ben lecito domandare: se anche ragioni arcane di Stato avessero consigliato di lacerare a dieci mesi di distanza la legge del 1908, in quanto alla gestione diretta, quali arcane ragioni consigliavano mai di lacerare una delle condizioni precipue scritte nella legge, non solo in rapporto ai privati esercenti, ma allo Stato stesso come limite estremo alla sua eventuale prepotenza?

Onorevole Schanzer, la cosa è grave, perchè le nostre popolazioni, per quanto abituate a tolleranze inverosimili, quando vedono che un loro vitale interesse, una loro antica aspirazione è stata sodisfatta, per quanto giubilano e son grate dell'esaudimento di questo loro legittimo desiderio, altrettanto si abbandonano a qualunque eccesso ove si frustrino in realtà le loro aspettative, ove per poco si accorgano di essere turlupinate.

Creda pure che quella paziente remissività, la quale è il pregio delle popolazioni meridionali, ha scatti impetuosi e violenti, e guai a provarli.

Ora perchè mai ella che non ha voluto l'esercizio di Stato, ella che nel dare questo servizio a trattativa privata non ha certo avuto di mira una iniziativa locale, perchè mai ella d'un colpo riduce le caratteristiche di velocità dei piroscafi destinati al servizio delle isole di Procida ed Ischia da dodici a dieci miglia; quelle caratteristiche di velocità che io avevo conquistato (mi si consenta la frase) presentando l'emendamento che ebbi la fortuna di vedere unanimemente accolto dopo un mese di considerazione e di ponderazione di lei, della Commissione e di tutta la Camera? Quale è la ragione per cui si è aggiudicato questo lotto alla Fluviale, che per noi è esotica compagnia, diminuendo gli oneri ed aumentando la corresponsione dello Stato? Io non lo so, e non posso certamente affermare che, ponendosi agli incanti con l'aumentata sovvenzione, vi sarebbero state persone che avrebbero assunto il servizio così come noi lo legiferammo, ossia con la velocità di 12 miglia.

Ma quando veggio che si riduce la velocità e si aumentano gli oneri dello Stato, ho il diritto di chiedere che almeno sia ras-

sicurato il paese, con l'esperimento di asta, che neanche con questa maggiore sovvenzione si sarebbe potuta eseguire la legge così come fu votata riguardo alla velocità.

Questo dubbio, onorevole ministro, non doveva rimanere, perchè, quella lotta da me sostenuta per ottenere l'aumento della velocità e del tonnello, fu appunto ispirata al fine di vedere migliorata la rapidità delle comunicazioni di quelle isole, le quali, massimamente oggi in cui la crisi vinicola va riducendo il prodotto della terra, non hanno altra speranza se non quella di vivificare la loro industria balneare con le acque termali che sono tanto benefiche e di cui molti di voi conoscono le meravigliose virtù.

Io volevo essere sicuro di avere, pel ventennio delle nuove convenzioni, un naviglio nuovo e rapido — io volevo essere sicuro della esclusione delle vecchie e lente caravelle con le quali finora il servizio si è gestito — e poichè si diceva che una antica Compagnia avesse in animo di esercitare quella linea con bastimenti che si possono chiamare veri fossili, appunto per ciò volli la velocità di dodici miglia all'ora ed il tonnello aumentato.

Ebbene, che cosa è avvenuto? Nella convenzione con la diminuzione della velocità e con la tolleranza sul tonnello, è lecito temere che le vecchie caravelle potranno continuare a prestare servizio nel nuovo esercizio e così per un altro ventennio vedremo distrutte le nostre legittime speranze di prosperità della industria balneare.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Lei esagera in un modo straordinario.

STRIGARI. Attendo appunto che ella metta le cose al posto e sono sicuro che ella non potrà dire in modo diverso da quello che ho detto io.

Veniamo all'ultima parte, la più importante.

Quale ragione ha lei saputo additare per questa riduzione di velocità? Una sola, a meno che non ne abbia riservate delle altre.

Ella ha detto che la velocità di dodici miglia, data la molteplicità degli approdi, sarebbe stata inopportuna. Potrei anzitutto domandarle, onorevole Schanzer: quando ha sbagliato? nel 1908, quando questa obiezione non fece, od oggi? Non so; ma la domanda è lecito formularla.

Ad ogni modo ella, nella legge o, dirò meglio, nelle convenzioni, ha mantenuto,

con idea che altamente lodo, la velocità di dodici miglia per l'isola di Capri e per la penisola sorrentina, velocità che quelle contrade avevano diritto d'ottenere perchè era assicurata nella legge e perchè il loro movimento le imponeva anche se la legge non fosse. Ma, onorevole ministro, ella sa che la linea Napoli-Sorrento-Capri è d'appena due miglia maggiore, per percorso, della linea Napoli-Procida-Ischia; di guisa che, considerando gli estremi, non credo che potrà dire essere l'una linea così diversa dall'altra da imporre una diminuzione di velocità. Se poi vuol portare il suo esame circa le distanze tra i diversi scali, ella deve convenire con me che gli scali della linea sorrentina per la quale deve, a mio avviso, mantenersi la velocità di dodici miglia, sono tra gli altri: Vico, Seiano, Piano, Sorrento, Massa e Capri. Ora, se ella vuole considerare le distanze fino al primo approdo, troverà che la distanza fra Napoli e Procida è maggiore di quella fra Napoli e Vico.

Se ella vuole considerare le distanze fra i diversi scali, e quindi valutare quella che intercede fra Procida e Forio d'Ischia, scali estremi della linea, dovrà convenire che tale distanza è anche maggiore di quella che intercede fra gli altri scali della linea Sorrentina per la quale la velocità si conserva maggiore. Dunque convenga meco che non è questa delle distanze, addotta da lei, una positiva ragione per privare le isole di Procida ed Ischia d'un diritto che esse avevano acquistato per la legge del 1908.

Ma un'altra obiezione ella potrebbe fare, dicendo: badate che a rispettare la velocità dei piroscafi nei sensi voluti dalla legge, gli assuntori non si contentano della sovvenzione stabilita; ma ne domandano una maggiore. Ebbene, con la gara, potrebbe forse scongiurarsi questo evento. Ma, comunque fosse dimostrata matematicamente la necessità di aumentare la sovvenzione chilometrica per le isole del golfo di Napoli, credo che ben avrei diritto di chiedere chiaramente al Governo questo sacrificio.

Ella, per le linee del Lloyd, stabilisce un sussidio di lire 4.50, se non vado errato; ma certamente errato non vado, quando parlo del sussidio stabilito per le isole minori: perchè ho fatto il calcolo ed ho trovato che la sovvenzione risponde a lire 3 per ogni miglio marino.

Ora, perchè mai solamente nel golfo di Napoli... (*Segni negativi dell'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi*). Ella fa se-

gni di diniego; ma è la relazione Chimirri che dice precisamente così parlando delle convenzioni con le Società Veneta, Puglia, Livornese, Fluviale Siciliana e Nederland.

« Le linee ad esse assegnate rappresentano una percorrenza di 1,246,622 miglia. La sovvenzione complessiva ammonta a lire 3,715,000 ». Dunque vede, onorevole ministro, che la sovvenzione ricade in ragione appunto di lire 3 a miglio.

La Compagnia di navigazione del Golfo di Napoli ha 100,000 miglia.

Per qual ragione vuol dare a questa linea il sussidio sole di lire due per miglio?

Io non farei questione di sussidio maggiore o minore, se ella avesse rispettato le caratteristiche della legge; ma, quando ella vuol togliere le caratteristiche stabilite dalla legge, riguardo a velocità, adducendo un eventuale onere maggiore del bilancio, domando: perchè mai a noi soltanto è inibito, non dico di raggiungere le tre lire, ma di sorpassarle di poco, per attenersi a quello che nella legge era stabilito a nostro favore?

Onorevole ministro, io ho finito. Ella ha potuto agevolmente comprendere come io non possa accettare questa convenzione la quale importa, per me, violazione del diritto sancito dalla legge del 1908, e tanto più non posso accettarla in quanto, nel modo come la convenzione è stipulata, i legittimi interessi delle isole, che ho l'onore di rappresentare sono violati, senza che nessuna valida ragione giustifichi siffatta violazione. (*Approvazioni. — Congratulazioni.*)

PRESIDENTE. L'onorevole Cavagnari ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a meglio armonizzare il sistema delle sovvenzioni marittime con gli interessi economici del paese, specialmente in riguardo al maggiore sviluppo del traffico internazionale ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Cavagnari ha facoltà di svolgerlo.

CAVAGNARI. Onorevoli colleghi, mi rendo conto del momento (*Bravo!*) e sarò brevissimo. Il mio dire equivarrà ad una semplice dichiarazione di voto. E per non essere tacciato di incoerenza, consentitemi

che io mi giustifichi con una specie di pregiudiziale.

Ho proposto la sospensiva allorchando si discuteva in questa Camera il precedente disegno di legge che divenne poi la legge 5 aprile 1908 e votai contro; ho proposto la sospensiva all'inizio di questa discussione ed ebbe la sorte della prima proposta.

Non ostante questo, mi posi con buon volere allo studio del disegno di legge per vedere se potevo convincermi ad andare in diversa sentenza.

Ma, onorevole relatore, mi consenta, anzi tutto, di dichiarare che, mentre io ho reso omaggio alla sua relazione, leggendola e studiandola nei limiti di quelle poche forze che mi sono consentite, io ho dovuto anche qui fermarmi ad una specie di pregiudiziale, la quale fu riconosciuta dallo stesso relatore e da tutti gli onorevoli colleghi, che si occuparono di questa discussione.

Io fui fermato sul principio da una specie di pregiudiziale, ripeto, imperocchè ho visto che il disegno di legge non era completo. E non era completo in quanto in esso e nella relazione mancava precisamente il substrato, il fondamento, la base, ossia mancavano tutti quegli elementi che dovevano fornirci dati sufficienti per conoscere quali erano i criteri direttivi che devono informare questo nuovo progetto di sovvenzioni.

Se è vero quello che si legge in tutte le precedenti relazioni che gli elementi del passato, il movimento commerciale sia delle merci che dei passeggeri sulle nostre linee dovevano essere come il fondamento di un nuovo disegno di legge, io non capisco come il Governo e la Commissione abbiano potuto affrontare, con sicura coscienza, questa discussione, la quale manca, ripeto, della sua base.

Ma farò ancora un'osservazione all'onorevole relatore. Ieri l'onorevole relatore, nella abile difesa che ha fatto del progetto di legge, ci ha detto che a noi si presentavano due vie: o quella dell'attuale espediente del quinquennio di prova, o quella di percorrere la via oscura che abbiamo percorso finora.

Onorevole relatore, non so se ella abbia consultato gli atti parlamentari i quali ci dimostrano tutto quanto prima è stato detto e fatto a proposito delle leggi precedenti. Io non so se lei abbia compulsato gli atti e i progetti che informarono, che furono la base della legge del 1893, e quelli che sono a corredo del disegno di legge del 1877. Se ella s

fosse dato la pena di riscontrare quegli atti, quei documenti parlamentari, avrebbe riscontrato che ogni progetto era corredato sufficientemente da tutti quegli elementi, da tutte quelle circostanze, da tutti quei dati statistici che potevano illuminare il Parlamento e indirizzarlo sulla via giusta, sulla via retta, alla quale deve pure informarsi ogni progetto di legge, specialmente quando si tratta di un progetto di legge che impegna così fortemente il bilancio dello Stato.

Poichè il paese ha il diritto di aspettarsi dai sacrifici nuovi e maggiori che va incontrando, quel corrispettivo che per ora si risolve solamente nell'aumento della sovvenzione.

Onorevole relatore, mi consenta che a lei mi rivolga, che le ricordi come negli stampati 1892-1894, all'allegato n. 5 che precede appunto il disegno di legge del 1893, si legge questo riassunto generale del movimento dei passeggeri e delle merci negli esercizi dal 1886-87 fino 1890-91.

E mi si consenta ancora che a giustificazione di quanto io ho l'onore di esporre alla Camera, io riferisca quanto è scritto come preambolo in quel documento per lo studio e l'esame delle convenzioni marittime.

Relatore fu l'onorevole Cocco-Ortu, che ho il piacere di vedere presente al banco del Governo.

« Per lo studio delle convenzioni marittime era necessaria una statistica dei trasporti per linea di navigazione. La statistica presentata è ricavata da quella che pubblica la Compagnia sovvenzionata, fatta per arrivi e partenze da ciascun porto. Da questa si desume: a) quanto ciascuna linea di Stato è stata utile alla importazione ed esportazione dall'Italia in merci, bestiame e passeggeri, il che stabilisce la vera utilità della linea e la sua natura, cioè se postale, commerciale o mista; b) quanto ciascun porto italiano od estero ha dato alla linea, conoscenza utile per avere un criterio sull'importanza di ciascun approdo ».

E conclude: « Dal confronto poi dei risultati ottenuti col prodotto lordo dei noli, tolto per ogni linea dai resoconti annuali della Compagnia e colla sovvenzione stabilita si può ricavare l'utilità e la giusta proporzionalità della sovvenzione stessa nonchè l'andamento della linea ».

Questo era il programma d'allora.

Per quanto si è fatto in occasione della discussione del disegno di legge del 1877, debbo ricordare ancora un decreto del mi-

nistro De Vincenzi, il quale stabiliva che il Ministero doveva esercitare (era allora demandato al Ministero dei lavori pubblici) doveva esercitare una sorveglianza attiva sull'andamento e sull'esecuzione delle nostre leggi in materia di questi servizi per desumerne i criteri che dal passato ci devono ammaestrare verso l'avvenire.

Ma, onorevole relatore, noi ci siamo trovati in questa disastrosa circostanza perchè non ci sono stati forniti i lumi necessari in quanto che la Navigazione generale, a quanto risultò dalla discussione odierna, la quale avrebbe dovuto fornire questi lumi, vi si è rifiutata dal 1894 a questa parte.

A questo proposito debbo rivolgere una domanda all'onorevole ministro, ed è questa: il Governo dunque non aveva proprio altri mezzi a cui attingere questi dati relativi al movimento del nostro traffico merci e passeggeri in questo lasso di tempo che è trascorso dal giorno in cui sono le vigenti convenzioni? La risposta a questa domanda mi sembra inutile perchè è molto facile a tutti, ma vi è di più; il disegno di legge crede di poter riparare a questa deficienza di dati istituendo il quinquennio di prova; ma crede proprio il Governo e crede la Commissione che sia utile di creare un ingranaggio così pesante e così ingombrante per riparare ad una condizione di cose la quale poteva in altro modo essere facilmente riparata?

Se è il periodo di prova che deve metterci in condizione di constatare quale sarà il movimento del traffico e quale sarà il corrispettivo da assegnarsi dopo il ventennio successivo alla Compagnia assuntrice, qualunque essa sia, mi pare che non si sarebbe dovuta ingombrare la legge con disposizioni che non rispondono al fine, ma si sarebbe dovuto ricorrere a quei dati e a quegli elementi a cui ho già fatto cenno.

Non voglio ripetere quanto altri egregi colleghi hanno sostenuto a buon diritto, che cioè il periodo di prova sarà un'amara delusione per ciò che riguarda questi riscontri e questi controlli; che si arriverà quindi all'ultimo limite della somma prevista e sarà questo l'unico controllo che avremo.

Non ho bisogno di aggiungere che l'esperienza giornaliera prova la nessuna utilità che lo Stato ha ottenuto da simili esperimenti; credo anzi che i rappresentanti dello Stato destinati a questo ufficio saranno tutto al più delle persone che desteranno il compatimento dei loro colleghi nei consigli ai quali prenderanno parte.

Come gli egregi colleghi che mi hanno preceduto hanno dimostrato, non sarà per questi controlli che le cose muteranno per darci maggiori garanzie e maggiori affidamenti. Dico anzi che sono meravigliato che non si sia escogitato un altro Comitato parlamentare di vigilanza, come si è fatto per le ferrovie; ci avremmo guadagnato, se non altro questo, finanziariamente parlando, che il Comitato parlamentare di vigilanza non avrebbe pesato sul bilancio dello Stato mentre questo credo che ci costerà parecchie centinaia di migliaia di lire. (*Rumori — Conversazioni*). È vero che ci si lascia la speranza della partecipazione degli utili; ma Dio ci guardi da quegli utili, ai quali non ho mai creduto e non credo.

Voci. Ai voti! ai voti! Basta! basta! (*Conversazioni animate*).

CAVAGNARI. Il desiderio dei colleghi è giustissimo, ed io vengo alla conclusione, rinunciando a svolgere altri due motivi. Io rinuncio a dimostrare che questa legge peggiora, piuttosto che migliorare, le cose precedentemente stabilite, e che il vecchio indirizzo, aggravato da disposizioni nuove, porta a conseguenze, che non possono essere da me approvate perchè non entrano nel mio convincimento, perchè, aumentano le sovvenzioni da una parte e diminuiscono i servizi utili dall'altra, perchè indirizzano questi nostri servizi marittimi ad un esercizio di Stato, il quale, secondo me, costituisce un vero disastro per la marina e per la finanza italiana. Dopo ciò mi taccio! (*Ooh! ooh! — Conversazioni animate*).

PRESIDENTE. Viene ora il seguente ordine del giorno dell'onorevole Lucifero: « La Camera invita il Governo a meglio tutelare gl'interessi commerciali calabresi, dalle presenti convenzioni notevolmente danneggiati ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato*).

Essendo appoggiato, l'onorevole Lucifero ha facoltà di svolgerlo.

LUCIFERO. Meno di quanto occorre per rispondere ad una interrogazione. (*Bravo! Bene!*)

Della legge si è già detto tanto, che l'aggiungere qualche cosa, almeno da parte mia, sarebbe aggiungere cosa non nuova. Parmi sicuro che la Camera abbia provato per mezzo degli oratori, che hanno parlato, che di questa legge si possa dire che il

male è « in una parte più, e meno altrove », ma è dappertutto. Ed, essendo dappertutto, è anche fortissimamente in Calabria. In quella povera regione tutti i servizi sono peggiorati da questa legge. Per la legge del 1908 essa sarebbe stata servita da un maggior numero di piroscafi di un maggior numero di tonnellate; per la presente sarebbe servita da viaggi, non settimanali, ma da cinquantadue viaggi per anno, che, secondo la parola del contratto, potrebbero anche essere rimandati alla stagione buona, lasciandone prive le coste nella stagione meno prospera, con grave danno del commercio di quelle parti.

Ringrazio la Commissione di aver ammesso lo scalo di Napoli, che era stato tolto, e che avrebbe veramente decapitato il commercio italiano del Mezzogiorno, perchè il Mezzogiorno riconosce in Napoli la sua capitale commerciale.

Ma la eliminazione della possibilità di toccare Marsiglia è certamente di grave danno alla possibile espansione del commercio calabrese, e la necessità di arrivare sino a Cagliari rende la linea più tardigrada e quindi inadatta al suo fine.

La linea Jonica di concentramento è servita da soli due piroscafi di 400 tonnellate.

Le linee del Tirreno cui sono adibiti adesso cinque piroscafi con un tonnellaggio da 1,000 a 1,500 tonnellate, sarebbero servite con la nuova legge soltanto da due, con tonnellaggio di 600 tonnellate ciascuno. E Pizzo ne verrebbe profondamente rovinata. Pizzo che è anche essa una piccola capitale commerciale di quelle coste.

Io quindi, che reputo che il particolarismo non si debba fare, sono però d'avviso che il particolarismo sia obbligatorio quando al danno generale si aggiunge anche il danno speciale di determinate regioni; e poichè io non posso in nome del commercio calabrese chiedere miglioramenti, avrei almeno desiderato quello *statu quo*, che in politica è la difesa dei deboli, e che in economia può essere il premio di assicurazione degli sventurati. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Enrico Ferri, che leggo:

« La Camera, considerando [che il disegno di legge porterebbe grave [detrimento agli interessi dei contribuenti ed alle fe-

conde energie dell'attività economica, sacrificando per un quarto di secolo i supremi interessi dello Stato, passa all'ordine del giorno ».

Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Enrico Ferri ha facoltà di svolgerlo.

FERRI ENRICO. Onorevoli colleghi, nel momento attuale io non darò svolgimento al mio ordine del giorno, farò piuttosto una anticipata dichiarazione di voto.

Oggi, o più probabilmente domani, il presidente del Consiglio dirà la sua parola conclusiva, ed è bene quindi che, di fronte al voto solenne che chiuderà questa discussione generale, si dicano apertamente le ragioni del proprio voto. Anzitutto però io sento veramente il bisogno di esprimere il sentimento che è in tutti i colleghi, il sentimento altissimo di soddisfazione per l'esempio di una discussione così elevata, profonda, decisiva, che onora qualsiasi Parlamento.

Discussione dalla quale noi tutti abbiamo imparato, a cominciare dal Governo, discussione che nella sua elevatezza ha dimostrato ancora una volta che quando il Governo pone innanzi all'Assemblea nazionale delle questioni alte e che interessano la vita nazionale, il Parlamento vive, e non sonnecchia. Discussione però distruttiva, più che corrosiva. Inutile fare i nomi dei colleghi che noi abbiamo ammirato nella spietata anatomia sapiente che essi fecero di questo intricato progetto di legge, legge gravissima se altre mai, perchè impegna per un quarto di secolo gran parte delle risorse del bilancio dello Stato, più che mezzo miliardo toglie per un determinato servizio del quale nessuno qui ha saputo dimostrare il rendimento di utilità di fronte al sacrificio finanziario.

Certo, ieri noi fummo sorpresi dall'abilità meravigliosa del relatore di questa legge, che alla sua età, con una freschezza ed una energia intellettuali veramente invidiabili, ha fatto quasi credere che si potesse rimanere incerti sulla sostanza del disegno di legge sul quale noi dobbiamo votare. Abilissimo avvocato di una causa cattiva, il quale però, secondo me, piuttosto ha voluto difendere la Commissione della cui maggioranza egli fu presidente e relatore, per di-

mostrare che questa maggioranza della Commissione ha lottato coi denti e coi rostri per accomodare un po' quel mostro, talvolta grottesco e talvolta pericoloso, che si annidava nelle varie parti del disegno di legge presentato dal Governo.

Del lato tecnico io nulla dirò su questa legge.

Oramai questa parte della discussione è esaurita.

Io debbo su questo fare due sole dichiarazioni: la prima è che quando noi, concordi, da tutti i banchi della Camera, senza distinzione di partiti, dall'estrema destra a questo settore dell'Assemblea, da ministeriali e da antiministeriali, si è combattuto il disegno di legge come sacrificio troppo grave all'economia nazionale, noi abbiamo fatto questione di capacità, non questione di onestà. È una posizione che somiglia molto a quella di quattro anni fa; e non so se l'onorevole Giolitti vorrà avere anche la medesima soluzione di quella discussione: quando alla fine di luglio 1905 il Ministero Fortis portò dinanzi alla Camera le liquidazioni ferroviarie. La discussione terminò con un curioso ordine del giorno Gianturco, il quale da una parte affermava la fiducia del Governo, e dall'altra lo invitava a riprendere in considerazione la grave materia tenendo conto della discussione fatta.

Anche allora noi combattemmo le proposte di liquidazioni ferroviarie e facemmo la stessa dichiarazione: che era questione di capacità e non di onestà da parte del ministro responsabile per il quale soltanto (io poi che personalmente non posso avere che delle ragioni di simpatia per l'onorevole Schanzer che ho conosciuto mio scolaro sui banchi dell'Università) debbo dire solamente questo: che mi è parso che egli abbia avuto a che fare con delle personalità, di fronte alle quali la sua intelligenza svegliatissima e la sua esperienza della vita, non erano sufficientemente temprate per conoscere tutti gli agguati e tutte le penombre in cui si poteva velare l'intenzione del contraente.

D'altra parte io debbo fare quest'altra dichiarazione per ciò che riguarda le tessiture tecniche del disegno di legge: che per questo, salvo la forma del voto complessivo di cui dirò una parola in ultimo, noi al caso, in lontana ipotesi, avremo tempo di occuparci dei particolari tecnici discutendo articolo per articolo.

Ora noi chiudiamo la discussione generale, e dalla discussione generale sarebbe

impossibile raccogliere tutto ciò che di osservazione tecnica sulla stessa dicitura della legge si potrebbe dire, perchè questo è uno di quei disegni di legge nei quali una parola, starei per dire una virgola, può avere ripercussioni morali ed economiche per un lungo periodo di tempo.

I colleghi Ancona prima, e Pantano poi, hanno dimostrato, per esempio, quale valore e quali conseguenze possano avere le parole « o acquistare o costruire piroscafi nuovi ». È vero che l'onorevole ministro ha interrotto dicendo, se resta la parola acquistare è errore materiale; ma sono di quelle parole che i contribuenti e lo Stato poi, se sfuggono, dovrebbero pagare a milioni.

Una volta io ho imparato quale è la pratica per la cucinatura di questi capitolati e di queste convenzioni, e mi feci spiegare il segreto per cui ci sono degli assuntori che guadagnano milioni con una parola che c'è nel capitolato e nelle convenzioni.

Si trattava di un costruttore di una linea ferroviaria il quale, fra gli altri oneri del capitolato, doveva costruire i molti *tunnels* con calce e sabbia presa dal fiume. Egli fece esaminare dal suo avvocato, perchè anche in questo ci sono degli specialisti, il capitolato di appalto; e questi gli suggerì di domandare al Ministero se la sabbia l'avrebbe potuta prendere dal fiume e dai suoi affluenti. Il Ministero dice: Sì; perfettamente. E allora il contratto si fa.

Si viene all'esecuzione della linea. L'affluente del fiume era vicinissimo al luogo dove si costruivano le gallerie, quindi i metri cubi di sabbia costavano pochissimo; ma soltanto invece di essere sabbia era fango.

Alla prima ispezione che va a fare al corso dei lavori, l'ispettore protesta, e dice: Ma qui si fanno gallerie che crolleranno, perchè questa non è sabbia adatta alla costruzione. Lei viola il capitolato! dice l'ispettore; e l'appaltatore dice: Scusi, io sono perfettamente in regola col capitolato, perchè esso dice che posso prendere la sabbia dal fiume, o dai suoi affluenti. (*Commenti*).

Posso fare anche i nomi se credete. Ebbene, l'ispettore dice: Con questa sabbia che voi prendete da questo torrente non si fanno gallerie. E l'appaltatore dice: Benissimo! se mi obbligate a costruire gallerie con sabbia da andare a prendere al fiume lontano e che viene a costare il doppio per metro cubo, domanderò indennità e rifa-

zione dei danni per inosservanza del capitolato.

Ed è così che quell'appaltatore in un breve tronco di linea ferroviaria, per una parola aggiunta nel capitolato, ha avuto un milione di indennizzo dal bilancio dei lavori pubblici. Ebbene, la parola « acquistare » su cui hanno parlato gli onorevoli Ancona e Pantano è gemella di quelle espressioni per le quali noi, non abituati e non competenti a vedere l'importanza tecnica di esse, talvolta possiamo non rilevare la portata di conseguenze finanziarie che vi può essere in un aggettivo o in un verbo messo o non messo in un articolo di legge.

D'altra parte però, fatta questa dichiarazione, un'altra debbo aggiungerne, ed è che, come già disse del resto apertamente l'amico Pantano, noi non abbiamo predilezione per nessuna Società industriale o commerciale o assuntrice di queste convenzioni. L'amico Pantano ha parlato del procedimento del ministro verso il Lloyd Sabaudò; ma Pantano non ha nessuna tenerezza pel Lloyd Sabaudò e non l'abbiamo neanche noi.

Nè per la Navigazione Generale, nè per la Ditta Pierce e Parodi, nè per le piccole Società, nè per il Lloyd Italiano o Sabaudò noi ci preoccupiamo: noi ci preoccupiamo dell'interesse dei contribuenti e del bilancio dello Stato.

Ora il Governo dice, e l'onorevole Giolitti ribadirà, che questo disegno di legge ha soprattutto lo scopo di divincolare ed emancipare il Governo e lo Stato dalla imposizione subita per il monopolio della Navigazione Generale.

Ebbene, noi diciamo all'onorevole Giolitti: quando voi avete voluto fare prima la legge del 1908, rimasta irrealizzabile, e poi queste convenzioni per liberarvi dal monopolio della Navigazione Generale, avete fatto benissimo; ma che cosa avete fatto per assicurare questa libera emancipazione dello Stato e del suo bilancio nell'interesse della economia nazionale?

Siete caduto dal monopolio della Navigazione Generale in un altro monopolio del Lloyd Italiano da voi creato coi danari dei contribuenti, dello Stato e con un procedimento che è la condanna politica e morale di questo disegno di legge.

L'onorevole Chimirri, oltre ad avere un po' troppo insistito sull'esempio della Francia, come aveva fatto lo stesso ministro Schanzer, mentre tutti sanno che la Fran-

cia non è in Europa il paese che si possa citare a modello come insegnamento pratico e positivo nell'ordinamento vivo ed energico della propria marina, l'onorevole Chimirri sinceramente confessava che questo disegno di legge è nato da ciò che per la legge del 1908 dieci milioni, che si erano dati prima, non bastavano.

Ed allora, se voi avete dato troppi oneri e troppo scarso compenso il contratto diventa inesequibile.

Ma da ciò discendeva ben altro dovere del Governo che non quello di restringersi nel segreto di trattative con una determinata persona, più o meno abituata a trattare con lo Stato, e chi sa in qual modo, e che in ogni caso come direttore generale della Navigazione generale aveva voluto rifiutarsi a dare gli elementi del giudizio e dell'azione al Governo. Nell'essersi il ministro trincerato nel segreto, in ciò sta il suo torto morale politico.

Noi non abbiamo predilezioni per nessuna altra Società industriale, assuntrice, ma diciamo che voi Governo dovete ben pensare che queste Società qualunque siano non hanno nei loro statuti il primo articolo che dica che sono istituite a scopo filantropico per regalare i quattrini allo Stato. Una Società di questo genere non esiste, perchè tutte vogliono fare il loro interesse: è questa la legge di gravitazione universale della vita economica moderna; siete voi ministro e Governo che di fronte alla concorrenza di questi interessi privati dovete trarre il migliore vantaggio per lo Stato, che voi rappresentate.

Quando invece voi vi chiudete nel segreto, quando il ministro, come del resto dimostra nelle sue risposte, non ha un concetto del programma che vuol realizzare, ma aspetta che la Società glielo proponga ed allora accetta da questa persona che costituisce un Lloyd italiano, l'incartamento e poi se lo fa spiegare, egli si persuade, per una facile autosuggestione, che veramente il contratto è buono e poi si arriva ad avere un disegno di legge che la stessa Commissione, nella sua maggioranza, ha dovuto puntellare e correggere perchè in diversi punti diventava un vero ed evidente pericolo per la finanza dello Stato e per la economia nazionale.

Ora non è così che una legge di questa importanza deve essere progettata dal Governo e portata alla discussione nell'Assemblea nazionale.

Durante la discussione che avviene in questi giorni nel Parlamento e nel Paese, perchè indubbiamente il paese ha seguito questa discussione con vera ammirazione e con interesse acuto, io ho guardato l'onorevole Giolitti (così ... per una specie di diletantismo antropologico) (*Ilarità*), e mi sono interessato a vedere le sue impressioni, per quanto egli non sia facile ad esternarle. (*Ilarità*).

Io credo che tutti i colleghi hanno avuto l'impressione che questa discussione ha vivamente impressionato l'onorevole Giolitti, perchè egli quasi certamente non doveva conoscere i particolari tecnici e le diverse anfrattuosità di questo disegno di legge.

Egli conosceva naturalmente di che cosa si trattava, perchè, sia detto per semplice documentazione obbiettiva, il contratto con lo Stato è il senatore Piaggio, e tutti sanno che il senatore Piaggio vuol dire senatore Rattazzi, e tutti sanno che Rattazzi è amico di Giolitti, e quindi Giolitti non poteva ignorare di che cosa si trattava...

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Mai ho parlato di questo con la persona a cui lei ha accennato.

FERRI ENRICO. Io non ho detto questo nè per fare un elogio, nè un rimprovero all'onorevole Giolitti...

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ripeto che posso assicurare che di questo contratto non ho mai parlato con la persona a cui lei accenna.

FERRI ENRICO. Ed allora veda, onorevole Giolitti, - se è vero ciò che lei dice - qual'è la sua responsabilità nell'attuale disegno di legge, che non è un disegno tecnico, di una riforma scolastica o amministrativa o giudiziaria, che si può correggere l'anno venturo, quando l'esperienza dimostrerà che non va bene, ma è una legge che impegna per venticinque anni e ci mette sotto quella prova del quinquennio che dopo il ragionamento distruttivo dell'onorevole Sonnino, è inutile ricordare. Ebbene, questo è il significato della sua azione politica, onorevole Giolitti.

Lei, onorevole Giolitti, nella storia contemporanea d'Italia ha una benemerenda e una forza. Come benemerenda, lei ebbe, nel 1900-901, quella di aver compreso che l'Italia doveva porsi sulla linea della libertà per le Associazioni della classe lavoratrice. Questa è benemerenda che, per quanto io sia suo avversario irriducibile, non posso

nascondere nè negare, perchè è la verità della storia. Io credo che lei ebbe determinato un punto di risvolta nella storia della civiltà italiana.

Lei ha anche una forza, ed è la sua completa, profonda ed esauriente conoscenza della amministrazione dello Stato. Lei conosce questo monumentale meccanismo di uno Stato moderno, così nelle sue grandi forze propulsive, come nei minimi dettagli, onde lei in questo è un uomo forte, senza di che evidentemente non si spiegherebbe la sua attuale posizione politica. Ma insieme a quella benemerenzza e quella forza, lei ha naturalmente i suoi demeriti e i suoi difetti.

Secondo me, il primo demerito è questo: lei ha dato un esempio di meravigliosa resurrezione politica, con una forza di volontà, con una chiarezza di scopo da raggiungere, che è veramente ammirabile.

Ma lei ha dato come coefficiente della sua resurrezione politica la riforma tributaria in Italia, e lei che parlava dieci o quindici anni fa delle imposte progressive a rovescio, che costituiscono un sistema di iniquità nel bilancio dello Stato nostro, ebbene, lei diventato il padrone della situazione da sei anni oramai a questa parte, ha completamente dimenticato questa parte del suo programma e ciò, secondo me, costituisce uno dei suoi demeriti.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non completamente. Si è fatto quello che si poteva.

FERRI ENRICO. Adesso parlerò anche di questo, perchè ella nella relazione dello scioglimento della 21ª legislatura ha pure risposto a questa obiezione.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Riconosco che è poco, ma non si poteva fare di più.

FERRI ENRICO. Ha dimenticato questo programma di riforma tributaria, pur avendo avuto la ventura di trovarsi al Governo in quattro o cinque anni di una floridezza di finanza non mai vista nel nostro paese.

Vuole ella, onorevole Giolitti, che le grandi riforme tributarie, che oggi affaticano i grandi paesi come la Germania e l'Inghilterra, si facciano quando gli avanzi del bilancio andranno diminuendo, fino a toccare il pareggio e quasi a cadere nelle tenebre del disavanzo?

Un altro demerito, secondo me, ha avuto

l'onorevole Giolitti nella politica contemporanea italiana.

Non ha dato la forza immensa di cui disponeva politicamente nel nostro paese, per aiutare la soluzione o l'avviamento di una soluzione positiva ed efficace alla questione meridionale.

La questione meridionale nel nostro paese è problema che incombe, perchè se non aiutiamo i nostri fratelli delle provincie meridionali, (*Mormorio*) invano le altre regioni d'Italia avranno il grande sviluppo economico, commerciale ed industriale di cui danno prove così meravigliose. (*Commenti*).

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Le leggi del Mezzogiorno portano tutte la mia firma.

FERRI ENRICO. Vengo anche a questo, se mi permette.

Ma ella ha lasciato le provincie meridionali dibattersi nella loro debolezza economica che, per contraccolpo, porta tutte le altre debolezze.

Ella ha lasciato che il nostro paese dia l'aspetto di un uomo che, nelle provincie dell'Italia centrale e settentrionale, è come persona che abbia il torace e le braccia forti ed ha invece le gambe anemiche e tremanti ed invano vuole muovere alla conquista dei suoi più alti destini.

Al problema meridionale doveva dare, con l'aiuto dei molti avanzi della finanza, con l'aiuto della sua potenza politica, questa risoluzione o l'avviamento di questa risoluzione.

Ma ella dice: ho pur fatto delle leggi, ne ho fatte anzi molte.

Ma questo è pure un altro difetto della sua azione politica, per la quale ci troviamo oggi a questi risultati.

È immaginabile che la sua onnipotenza politica...

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non parliamo d'onnipotenza.

FERRI ENRICO. ...durata fino a una settimana fa (*Commenti — Ilarità*) ...possa essere scossa da una discussione che, fino a ieri, è stata puramente tecnica, di un disegno di legge, se non vi fossero delle ragioni più profonde, per le quali la sua onnipotenza non poteva continuare? La ragione profonda è questa, che tra il Governo rappresentato dall'onorevole Giolitti, oramai da tant'anni, e i bisogni e l'energie del paese, c'è un antagonismo irriducibile. Il paese si sforza, lavora, progredisce, senza

e malgrado il Governo: il Governo nulla fa per aiutarlo, in questo sviluppo economico, (*Commenti*) nulla fa per togliere gli ostacoli che la politica, l'amministrazione, il fiscalismo portano al libero sviluppo delle energie nazionali.

Ella fa delle leggi. Ma tutti sappiamo che leggi sono. La legge delle provincie meridionali. Ella ha sempre fatto delle leggi senza i mezzi finanziari adeguati per dare ad esse un'esecuzione immediata, profonda, radicale, utile alle popolazioni. Ella ha fatto delle leggi or qua or là, senza un programma prestabilito, perchè lei ha perfettamente ragione quando dice che un uomo di Governo, anche quando abbia la sua onnipotenza politica, non può fare tutto in 24 ore nè in 24 settimane, siamo d'accordo, ma ella almeno avrebbe dovuto avere un programma di riordinamento economico, tributario, amministrativo del nostro paese, attuarlo grado a grado ma in modo che ciascuna legge fosse un anello nella catena prestabilita dalla mente dell'uomo di Stato che sente i bisogni dell'ora e vuol realizzarli.

Invece queste leggi senza mezzi finanziari adeguati hanno polverizzato gli avanzi del bilancio, hanno portato aggravii continuati e progressivi, e le popolazioni non ne hanno risentito nessun vantaggio e nessun sollievo. (*Commenti*).

Ed allora Ella è arrivato a quest'ultima condizione per la quale noi assistiamo oggi alla vigilia del voto, al fenomeno inaspettato fino ad otto giorni fa di questa Assemblea.

Ella arrivato a personificare l'inerzia politica nella onnipotenza, invece di adoperare la sua onnipotenza ad avere un insieme di problemi studiati a da risolvere, Ella si è accontentato di fare quella che l'amico Barzilai chiamava pochi giorni or sono una politica di ordinaria amministrazione.

Ed allora in questa Assemblea nessun alto dibattito: questo è il primo che scuote l'anima del Parlamento nazionale.

Nessun altro dibattito all'infuori di quello che bastava per arrivare a sbarcare il lunario di mese in mese, di anno in anno.

Senonchè, finchè un Governo onnipotente resta inerte, il paese può ancora continuare a lottare e lavorare per il proprio sviluppo, le parti più deboli di questo paese rimarranno sempre in quella difficoltà anemica in cui si trovano, le altre parti rea-

giranno più energicamente, ma ad ogni modo il paese senza o malgrado il Governo andrà innanzi.

Ma ora no. Ora con questo disegno di legge voi venite a porre un nodo scorsoio al paese che lavora (*Mormorio a destra*), venite a presentare un disegno di legge che per un quarto di secolo impedirà la circolazione del sangue nelle vene di questa patria, per la quale tutti abbiamo un sentimento così elevato di migliori e più alti destini.

Or bene questo nodo scorsoio il paese non può sopportarlo.

Fuori dell'Assemblea nazionale le popolazioni tardi naturalmente arrivano a conoscere le ragioni di una legge tecnica così difficile a studiare (mi diceva uno dei colleghi che ha fatto uno dei più meravigliosi discorsi, che in queste notti egli seguita a studiare la parte speciale di questa legge e dice che è una miniera di sorprese, di pericoli e di danni, che non si possono vedere a prima vista), il paese quindi arriva più tardi degli studiosi tecnici, ma il paese ha già avvertito i pericoli di questa legge, il paese difende se stesso e le libere energie del proprio sviluppo economico e morale, e perciò l'Assemblea nazionale è in perfetto unisono con la pubblica coscienza, e perciò sopra questi banchi al disopra di ogni differenza di parte ella nella sua attenzione così grave di questi giorni ha udito la sola parola della censura, della critica e della ripulsa di questa nuova iattura per il paese.

E lei, dopo che il suo collega Schanzer con questa convenzione Piaggio così per inesperienza o per ingenuità lascerebbe mettere un nodo scorsoio al paese, lei, onorevole Giolitti, forse si appresta nel suo discorso di oggi o domani a mettere un altro nodo scorsoio all'Assemblea nazionale, ponendo la fiducia politica in una questione eminentemente economica. (*Commenti in vario senso*).

Io mi auguro che lei non faccia questo. Qui non ci sono state ragioni di partito nell'opposizione vivace ed irriducibile che si è fatta a questa legge. Noi dell'Estrema, trascinati dalla meravigliosa fibra d'Edoardo Pantano, siamo stati unanimi nel combattere (*Applausi all'estrema*) questo pericolo che la legge presenta. Ma in ogni parte della Camera dai più noti uomini ognuno assurgeva all'eloquenza, per la quale nè la risposta del ministro, nè il suo silenzio, va-

levano a togliere l'incubo dalla coscienza dell'Assemblea deliberante. Ed allora, perchè mettere la fiducia politica in una questione di pura importanza economica per l'avvenire della nostra Nazione, dei nostri commerci e della nostra produzione? E questa fiducia politica come la vuole, onorevole Giolitti? La vuole per la sua persona?

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. No.

FERRI ENRICO. La vuole per il suo Governo? La vuole per la legge? Sono diverse le forme. E per quanto io da dilettante abbia spesso avuto occasione di studiare le infinite risorse della sua abilità parlamentare, non posso certo prevedere oggi a quale dei mezzi ricorrerà per raggruppare intorno a sè ancora la maggioranza. Ma io penso che anche il lieve ritardo di alcuni giorni, che si è avuto nel voto conclusivo di questa legge, non avrà intanto modo di dar presa ad una delle sue tattiche parlamentari. Ogni giorno noi sentiamo che dei colleghi si radunano per la tutela dei loro interessi regionali. Il regionalismo questa volta è perfettamente legittimo, perchè non può il corpo della Nazione vivamente vivere, se ogni parte non abbia la porzione di sangue che le compete nell'economia generale. Gli adriatici prima ed i siciliani poi e gli altri in seguito hanno determinato di votare contro, malgrado che fino a ieri i seguaci di lei siano stati nel terreno politico.

Questo è dunque l'augurio del voto che noi domandiamo all'Assemblea presente. Vale a dire che essa metta gli interessi supremi dello Stato ed i bisogni economici della nazione al di sopra della fiducia personale in un uomo.

D'altra parte se ella, onorevole Giolitti, volesse avere la fiducia nel suo Governo, senza fare torto ai suoi egregi colleghi, mi pare che la cosa sarebbe presso a poco la stessa. Si dice che è lei, in sostanza, che fa tutto. (*Viva ilarità*). Ha dei collaboratori, ma insomma... è tutto lei!

E, d'altra parte, vuole la fiducia nel disegno di legge? Ma la fiducia nel disegno di legge, così genericamente parlando, come linea generale, noi abbiamo già veduto che questo è un disegno di legge di cui, oltre e più che giudicare la linea generale d'indirizzo, bisogna giudicare le minime particolarità che si nascondono in questo o in quell'altro articolo del disegno di legge, o

nei capitoli, o nelle convenzioni. Vale a dire, adunque, onorevole Giolitti, che ella è perfettamente persuaso, se anche dirà il contrario (*Si ride*) che questa legge marittima non arriva in porto. Evidentemente, l'Assemblea, ha avuta quest'impressione dalla discussione generale; che qualunque sia il voto politico che chiuderà la discussione generale, se l'onorevole Giolitti vorrà domandare il voto politico in una questione economica, qualunque sia questo voto politico, l'Assemblea sente nella sua coscienza, per la discussione avvenuta, che troppi emendamenti e troppe modificazioni saranno necessarie, perchè questa legge non rappresenti una iattura per il nostro paese.

Or bene, noi, onorevole Giolitti, questa mattina radunati nei tre gruppi dell'Estrema sinistra, abbiamo deliberato di essere d'accordo con i colleghi delle altre parti della Camera, nel volere, ad ogni articolo, dato che il voto le dia la maggioranza e dato che, dopo questo voto, lei non ritenga d'imitare il suo predecessore Fortis, quando, il 30 luglio 1905, rinviò la materia della liquidazione ferroviaria ad epoca migliore, nel volere, ad ogni articolo, star qui...

FORTIS. Era una gonfiatura come questa... (*Ilarità — Commenti*).

FERRI ENRICO. L'onorevole Fortis, naturalmente doveva parlare di gonfiatura: perchè si vede che la botta ricevuta, il 30 luglio 1905, gli ha lasciato un gonfio che ancora non è scomparso! (*Ilarità — Clamori — Commenti*).

FORTIS. Era lei che stampava che c'erano 500 milioni buttati al vento, e si ridussero a cinque!

FERRI ENRICO. Tanto è vero, che l'Assemblea votò l'ordine del giorno Gianturco, per il quale lei dovette rimandare ad epoca migliore il disegno di legge del riscatto.

FORTIS. Pochi mesi dopo, però, la Camera votò il mio disegno di legge!

FERRI ENRICO. Onde l'Assemblea diede ragione agli oppositori.

Ad ogni modo, l'onorevole Giolitti, ha nel suo arsenale parlamentare altre riserve, per non fermarsi a questo precedente del suo amico Fortis.

Comunque, io ho desiderato soltanto di dire all'Assemblea, aperto e sincero, il nostro concetto, che è di opposizione vivace, profonda, irriducibile alla legge per sè stessa; (*Commenti*) d'assoluta sfiducia nella capacità del ministro proponente e del Governo che è con lui; fermi e decisi noi, in ogni

modo, a difendere, articolo per articolo, gli interessi supremi del paese ed il bilancio dello Stato. (*Vive approvazioni dall'estrema sinistra ed alcuni applausi — Parecchi deputati vanno a congratularsi con l'oratore — Commenti animati.*)

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

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

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Non comincino a gridare *Ai voti!* perchè sanno che è inutile.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Onorevoli colleghi, poichè gli strali della critica... (*Interruzione del deputato Eugenio Chiesa — Vivissimi clamori da destra e dal centro.*)

PRESIDENTE. Facciano silenzio, onorevoli deputati!

Parli, onorevole ministro.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Onorevoli colleghi, troverete giusto, poichè gli strali della critica si appuntano, come, del resto, è naturale, verso il mio petto, che io, ogni tanto, faccia sentire la mia voce, per rispondere alle obiezioni che sono state fatte. Credo che il desiderio non sia immodesto; e quindi molto brevemente risponderò agli oratori che, dopo il mio discorso, hanno parlato.

L'onorevole Chimienti mi ha mosso, anzitutto, un rimprovero, perchè il disegno di legge da me presentato... (*Interruzioni e commenti.*)

LEALI. Ma non è possibile andare avanti così!

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. ...perchè il disegno di legge da me presentato non sarebbe stato esaminato dal Consiglio superiore della marina mercantile.

Ma io devo fargli osservare che il Consiglio superiore... (*Interruzioni e rumori a sinistra — Il ministro si sofferma per qualche istante.*)

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Prosegua, prosegua, onorevole ministro.

Rivolgo ai colleghi la più calda preghiera di voler rispettare la libertà di parola e di contenersi in modo che questa discussione si compia serenamente, come serenamente è stata iniziata e si è svolta finora.

E ricordo ancora una volta che è inutile gridare: *Ai voti! ai voti!* quando ci sono tanti ordini del giorno da svolgere.

Se la discussione non potesse proseguire con calma e con ordine, sarei costretto a togliere la seduta; perchè non sono disposto a tollerare quella che sia, o possa anche soltanto parere, una violenza. (*Vivissime approvazioni.*)

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Del resto, se la Camera preferisce che io non parli...

Voci. Parli, parli!

PRESIDENTE. I ministri hanno sempre diritto di parlare a norma dell'articolo 66 dello Statuto.

SONNINO SIDNEY. Ma si riapre la discussione!

PRESIDENTE. Si riapra pure. È vero: se il ministro fa un discorso, e non una semplice dichiarazione, si intende riaperta la discussione generale (*Benissimo!*). L'onorevole Sonnino ha così messo la questione nei suoi veri termini.

Ed ora prosegua, onorevole ministro.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Il Consiglio superiore della marina mercantile ebbe ad esaminare il disegno di legge del 1908 e tutte le modificazioni a quel disegno di legge, che sono contenute in quello che stiamo discutendo, furono concordate col Ministero della marina.

L'onorevole Chimienti poi ha sostenuto che il disegno di legge non abbia tenuto minimamente conto delle condizioni dell'Adriatico.

Ora io non voglio ripetere, poichè credo di averlo dimostrato nel mio precedente discorso, che gli interessi dell'Adriatico sono stati curati dal Governo, il quale ha riportato le linee della Dalmazia alla precedente velocità, ha provveduto alle linee dell'Albania e dell'Epiro, ha istituito linee nuove per la Cirenaica, e, aggiungo oggi, ha consentito ad aumentare la velocità delle linee che specialmente interessano l'Adriatico, cioè, la linea Venezia-Costantinopoli e la linea Venezia-Egitto, portandole da 12 a 13 miglia.

Con ciò resta completamente eliminata l'obiezione che le nostre linee avrebbero una velocità inferiore a quella delle linee del Lloyd austriaco: inquantochè la linea austriaca per Costantinopoli non ha che 12 miglia e la linea per l'Egitto ha bensì 14 miglia, ma, tenuto conto del viaggio da Trieste a Brindisi, e del più breve percorso ferroviario italiano, chi s'imbarca a Brindisi arriva nello stesso tempo in Egitto.

Onorevoli colleghi; il mio discorso forse

vi interesserà un poco di più ora che io vengo a rispondere agli onorevoli Colajanni e Pantano. Rispondo anzitutto al fiero attacco dell'onorevole Colajanni, che sono spiacente di non vedere al suo posto.

Io non mi fermerò agli argomenti che egli ha ripetuto dopo altri oratori circa al monopolio del Lloyd per la durata di 25 anni ed alla formula di riscatto, della quale egli ha detto semplicemente che non merita di essere discussa: giudizio che, a dire il vero, mi sembra troppo sommario perchè qualunque proposta merita di essere discussa e la proposta che noi abbiamo fatta ha alcuni pregi, soprattutto quello della semplicità, inquantochè, confrontando questa proposta con la formula del riscatto che si trova nella legge sulle municipalizzazioni, potrei dimostrare che effettivamente questa formula è più semplice e più confacente agli interessi dello Stato.

L'onorevole Colajanni poi si è fermato sui quattro paradossi dell'onorevole Nitti, il primo, che per aumentare la sovvenzione, l'azienda non ha interesse a dare impulso al traffico. Ma su questo io non mi fermo, dopo la splendida dimostrazione contraria fatta ieri dal relatore.

L'onorevole Colajanni ha parlato dell'apologo dei due fumatori, ed io ho già dimostrato che non è assolutamente sostenibile che in questo contratto lo Stato dia tutto e la Società non dia nulla.

Ma io voglio rivolgere una domanda precisa all'onorevole Nitti: io non so comprendere come e perchè l'onorevole Nitti, e secondo quale dottrina economica, distingue fra capitale azionario di una Società e fra apporto, e come egli possa dire che solo perchè la Società del Lloyd ha investito il suo capitale in alcuni piroscafi, si tratti di un apporto e non di capitale sociale, quando invece è noto che tutte le Società di navigazione trasformano il capitale precisamente in piroscafi.

Nè io comprendo in verità come l'onorevole Nitti possa parlare di caravelle, quando invece la flotta del Lloyd è composta di magnifici piroscafi. Ed ancora non comprendo con quale spirito profetico l'onorevole Nitti dica che la Società darà di dividendo il 7 per cento, in quanto che per la stessa ragione egli potrebbe dire che darà il 6, che darà l'8. Certamente egli non può prevedere oggi quali saranno le sorti finanziarie della Società.

Ma io debbo un'altra risposta sia all'o-

norevole Nitti sia all'onorevole Colajanni, poichè essi hanno trovato il sistema che risolverebbe la questione degli aiuti alla marina mercantile. Essi hanno detto: invece di sovvenzionare la marina mercantile facciamo una cosa più semplice, prendiamo i 25 milioni, costruiamo dei piroscafi, e così in capo a venti anni avremo una splendida flotta e potremo regalare questi piroscafi agli assuntori perchè facciano il servizio. *(Interruzione).*

Questo ella ha detto, onorevole Nitti. Ora io mi permetto di dirle: prima di tutto io non so con quale miracolo ellariscierebbe a mantenere giovane una flotta la quale, cominciata a costruire oggi, alla fine dei 25 anni sarebbe vecchia.

Ma vi è anche una risposta più esauriente ed è questa, che il regalo che ella vorrebbe fare rappresenterebbe l'8.75 per cento delle spese di esercizio, cioè l'ammortamento e l'interesse del capitale, mentre che la sovvenzione nella sua media, rappresenta il 38 per cento. Il dono che ella vuol fare non potrebbe essere accettato...

COLAJANNI. Ma l'onorevole Nitti l'ha detto come un paradosso, per ischerzo.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. ...come se a un povero diavolo si regalasse un automobile, che egli poi fosse costretto a vendere.

L'onorevole Colajanni ha parlato ancora del contratto della Navigazione generale per il materiale. Di questo contratto si potrà ancora parlare in seguito, perchè ella ha cercato di ricamare intorno a questo contratto, di gettare una luce di sospetti, e su questo punto si potrà tornare. Ma io ripeto nel modo più positivo...

COLAJANNI. Ci faccia sapere che cosa dobbiamo votare.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. ...che la sopravvalutazione di questi piroscafi non potrà in nessun modo influire sulla determinazione delle sovvenzioni, perchè tutta la spesa di esercizio del materiale acquistato dalla Navigazione generale sarà inferiore alla spesa di esercizio del nuovo materiale.

Quindi nessun aggravio potrà derivarne alle sovvenzioni.

E poichè l'onorevole Colajanni mi ha eccitato a rispondere all'onorevole Sonnino sopra un punto importante, io darò all'onorevole Sonnino questa risposta.

L'onorevole Sonnino, nel fare la dimostrazione che l'assuntore avrà tutto l'inte-

resse di aumentare la spesa di esercizio nel primo periodo, ha detto fra l'altro che avrà interesse, l'assuntore, di fare tutte le emissioni di obbligazioni nel primo quinquennio, e che allora l'ammortamento delle obbligazioni peserà su questo primo periodo. Il che da una parte gioverà all'assuntore per aumentare la sovvenzione definitiva e dall'altra sgraverà il successivo periodo ventennale.

Debbo osservare all'onorevole Sonnino che la quota di ammortamento è una sola, cioè quella del materiale la quale pesa sul conto economico dell'esercizio; quello che invece significa ammortamento delle obbligazioni è una partita patrimoniale alla quale si provvede con mezzi patrimoniali e che non andrà in nessun modo nel conto economico dell'esercizio.

SONNINO SIDNEY. Accetto la dichiarazione e la chiariremo, ma dal contratto non risulta.

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. In secondo luogo l'onorevole Sonnino ha manifestato il timore che sull'esercizio gravino gli interessi passivi delle somme provenienti dall'emissione che saranno tenute da parte, prima di provvedere alla costruzione dei piroscafi.

Ma io gli osservo che i piani di ammortamento saranno fatti in modo che l'incasso delle somme provenienti dall'emissione coinciderà col pagamento e coll'entrata in servizio dei piroscafi, e quando anche non si possa ottenere sempre esattamente questa coincidenza, vuol dire che la Società sarà obbligata ad impiegare nel miglior modo possibile queste somme, e l'interesse di queste somme farà naturalmente fronte, in parte almeno e per quel periodo di tempo in cui vi sarà giacenza, agli interessi dei portatori di obbligazioni.

E poichè l'onorevole Colajanni ha voluto sostenere che non esiste lo stato di necessità per cui il Governo debba ad ogni costo provvedere, io questa volta non posso accettare la lezione di statistica che egli ha voluto darmi.

E ciò in quanto che egli ha detto che la proporzione fra il tonnellaggio della marina sovvenzionata e quello della marina libera è come da 1 a 17...

COLAJANNI. Questo lo ha detto Bettòlo, non io. Io ho fatta la proporzione da 1 a 12.

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Mi permetto di osservare all'onorevole Colajanni che, anche prendendo quel

medesimo anno 1905, a cui egli ha fatto cenno, risulta che questa proporzione si avrebbe calcolando tutto quanto il traffico, compreso quello della marina estera: ma quando invece egli tenga conto soltanto del traffico della marina libera italiana, la proporzione non è che da 1 a 2, ed è la proporzione a cui dobbiamo badare; e ciò perchè il giorno in cui non avessimo più i servizi sovvenzionati, questa parte di traffico sarebbe immediatamente assorbita dalla marina estera, visto che la marina libera italiana non ha la potenzialità per assorbire immediatamente tutto quel traffico. (*Commenti — Conversazioni*).

Ora vorrei pregare l'onorevole Pantano di prestarmi la sua attenzione per alcune risposte che dovrò dargli.

L'onorevole Pantano continua a parlare di veterani del mare e di vecchie carcasse; ma io non posso assolutamente ammettere che questa sua tesi risponda alla realtà delle cose. Egli afferma che la legge del 1908 prescriveva nuove costruzioni, ma ciò è inesatto; in questa parte la legge del 1908 non è stata da me modificata e contiene su questo argomento due articoli.

L'articolo 16 di quella legge dice semplicemente così:

« I piroscafi, che i concessionari dovranno costruire per l'attuazione dei servizi sovvenzionati e quelli che mano mano dovranno essere sostituiti a termine dell'articolo 18, debbono essere costruiti nei cantieri italiani ».

Ciò vuol dire dunque che i piroscafi dovranno essere costruiti; ma si intende, che se gli assuntori hanno dei piroscafi loro, che corrispondono alle prescrizioni del capitolato, evidentemente in questa legge non c'è nessun obbligo di nuove costruzioni. Che così sia è confermato dall'articolo 18 del capitolato il quale altrimenti non avrebbe senso comune, perchè dice « i piroscafi richiesti dalle convenzioni, saranno esclusi dal servizio quando abbiano raggiunto l'età di 20 anni ».

È chiaro, che se tutti i piroscafi dovessero essere nuovi, evidentemente nessuno potrebbe avere più di 20 anni, e quindi, prevedendo la legge del 1908 una concessione della durata di 20 anni, l'articolo sarebbe inutile. Per conseguenza la legge non ha prescritto nuove costruzioni, ma ha stabilito semplicemente un limite di età. Noi abbiamo fatto di più, perchè abbiamo sta-

bilito quali debbano essere le nuove costruzioni.

Risulta dall'elenco del materiale che all'attuazione dei servizi assunti dal Lloyd si avranno:

Pei servizi postali-commerciali:

8 piroscafi nuovi da costruirsi;

7 piroscafi appartenenti al Lloyd di età da 1 a 5 anni;

5 piroscafi della Navigazione generale italiana di età da 3 a 10 anni;

24 piroscafi acquistati dalla Navigazione generale italiana la cui età per 9 anni varia da 11 a 20 anni e per gli altri voi sapete quale è.

Pei servizi commerciali:

16 piroscafi da costruirsi o da acquistarsi;

2, il *Sicilia* e il *Sardegna*, acquistati dalla Navigazione generale italiana dell'età di 9 anni;

15 acquistati dalla Navigazione generale italiana di età superiore ai 20 anni.

Pei servizi locali:

2 piroscafi di età molto avanzata.

In tutto 79 piroscafi dei quali:

8 nuovi;

16 da costruire o da acquistarsi;

14 d'età da 1 a 10 anni;

9 di età da 11 a 20 anni;

32 di età superiore ai 20 anni.

Alla fine del quinquennio si avranno:

Pei servizi postali-commerciali:

32 piroscafi costruiti nel quinquennio;

10 fra i quali quelli del Lloyd italiano di età da 5 a 10 anni;

2 di quindici anni di età.

Per i servizi commerciali:

16 piroscafi che potranno essere nuovi o quasi nuovi;

17 di età non superiore a 15 anni.

Per i servizi locali:

2 piroscafi nuovi.

Ed in complesso:

34 piroscafi costruiti nel quinquennio;

16 che saranno nuovi o quasi nuovi;

10 di età da 5 a 10 anni;

19 di età non superiore ai 15 anni.

Senza tener conto di oltre una ventina di altri piroscafi che le Società minori dovranno costruire entro il quinquennio.

Dunque non si può parlare di flotta vecchia. Sono 79 piroscafi, di cui la maggior parte nuova, o quasi nuova, e soltanto nelle linee commerciali abbiamo messo piroscafi di 15 anni, al quale proposito dirò all'ono-

revole Pantano che non è probabile che si faccia il turno dei piroscafi, perchè sarà di più facile convenienza per l'assuntore di costruire piroscafi, anzichè di andarli a cercare volta, per volta, sui mercati mondiali. E, d'altra parte, questa concessione speciale fa riscontro alla riduzione delle sovvenzioni per le linee commerciali, e fu già ammessa nelle trattative col gruppo finanziario.

L'onorevole Pantano poi ha voluto fare dello spirito sulla età tonnellata, ma l'età-tonnellata non è una mia invenzione. Egli ha fatto la media in questo modo: ha preso l'età dei piroscafi, il numero dei piroscafi, ha diviso ed ha avuto la media. Ma è chiaro, che, se ho un piroscafo di 1,000 tonnellate, che abbia 40 anni, ed un piroscafo di 9,000 tonnellate, che abbia un anno, io debbo tener conto dell'età della tonnellata. Se prendo due piroscafi uno di 9,000 tonnellate di un anno e un'altro di 1,000 tonnellate di quarant'anni, e faccio la media, ne viene fuori non la media di venti anni e mezzo, ma la media di quattro anni e nove decimi, ed è perciò che io ho protestato quando egli ha detto che la flotta in media avrebbe avuto 27 anni. (*Conversazioni nelle tribune*).

PRESIDENTE. (*Rivolto alle tribune*). È già veramente infelice la condizione di avere le tribune sporgenti nell'Aula; e se coloro, che vi si trovano non stanno in silenzio, è impossibile andare avanti. Faccio perciò appello anche alla loro cortesia.

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Debbo poi una risposta essenziale all'onorevole Pantano, per quanto riguarda le tariffe. Egli ha detto che lo Stato non ha saputo rendersi padrone delle tariffe ed ha cambiato in peggio la legge del 1908. Ora io mi permetto di contraddire recisamente questa sua affermazione. La legge del 1908 non è stata affatto peggiorata: Vi è nella legge una disposizione organica ed una disposizione transitoria.

La disposizione organica è quella dell'articolo 40 del capitolato, il quale stabilisce che per quello che riguarda le linee internazionali il Comitato dei servizi marittimi stabilisce le tariffe sul mercato dei noli e fa una revisione semestrale. Lo stesso articolo poi dice, per le tariffe interne, che la revisione delle tariffe spetta al Comitato, unicamente, senza il consenso dell'assuntore, e che questa revisione è annuale. Questa è la disposizione organica, la quale durerà per tutto il corso del contratto. Vi è poi nell'articolo 39 una

disposizione transitoria, la quale stabilisce che all'inizio dei servizi il ribasso sulle tariffe normali sarà del 10 per cento, e successivamente, in relazione al verificarsi di utili eccedenti il 5 per cento, saranno fatti ulteriori ribassi. Questa la disposizione transitoria.

Ora, a proposito di questa disposizione transitoria, pongo all'onorevole Pantano un dilemma, dalle cui corna egli non può sfuggire. Vi è nella sua relazione una dichiarazione preziosa, in quel tal punto dove, per dimostrare che ci vorranno venticinque anni...

SONNINO SIDNEY. Qui ha torto Pantano.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. ...per avere ribassi nelle tariffe, il che io contesto nel modo più formale, ella vuol trarne la prova dal fatto che la Convenzione prevede che il ribasso delle tariffe dovrà aver luogo man mano che si verificano utili eccedenti il 5 per cento. A tale proposito infatti ella scrive queste, per me, preziose parole: « Quanto poi alle riduzioni successive, queste si renderanno completamente effimere, sia perchè difficilmente sarà superato nell'azienda l'utile del 5 per cento, sia per altre ragioni ».

PANTANO. Domando di parlare.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Ora le dico che se nell'azienda non potrà essere superato il limite del cinque per cento, ella non può parlare di *carrozzone*, di un affare disastroso per lo Stato. Ella che ha scritto queste parole, che sono la migliore giustificazione del mio progetto (*Approvazioni*) le ha scritte perchè le faceva comodo in quel momento di negare che ci potesse essere una riduzione di tariffe, ma voce dal sen fuggita più richiamar non vale (Ooh! ooh! *all'estrema sinistra*) e queste parole hanno confermato che il progetto è onesto, e assicura al capitale una conveniente remunerazione.

E dopo ciò, onorevole Pantano, le rispondo sopra un altro punto delle tariffe. Ella ha detto che le tariffe attuali sono contrattuali, normali, e poi ha parlato delle *refaxie*, ed ha detto che la nostra riduzione iniziale del dieci per cento non potrà avere utilità, in quanto che ci sono le *refaxie* le quali ora si praticano, dimodochè non praticandosi più queste *refaxie* la riduzione del dieci per cento non significherà una vera riduzione. Ma, onorevole Pantano, la nostra riduzione non poteva essere fatta che so-

pra una tariffa normale, di fatto, perchè le *refaxie* sono contratti particolari, che si fanno con una parte dei caricatori ed hanno carattere variabile. Ma l'avverto che la nostra riduzione del dieci per cento conseguirà tutto intero il suo effetto, perchè nel capitolato la questione delle *refaxie* è questa volta regolata e disciplinata per tutti i caricatori, i quali, quando abbiano un certo carico, avranno diritto alla riduzione. Quindi non si può assolutamente affermare che la nostra riduzione iniziale non avrà effetto nel Tirreno e produrrà danno nell'Adriatico perchè questa riduzione equivarrà, almeno nel suo effetto finanziario, ad 1,300,000 lire.

L'onorevole Zaccagnino ha parlato dei servizi della penisola Garganica, ha ripetuto l'accusa di monopolio, ed ha criticato l'eccessiva durata del contratto.

Io credo che noi abbiamo tutelato nel miglior modo possibile i servizi di quella regione italiana, e su questo punto non le potrei dire altro, mentre sono d'accordo con lei che si potrebbe studiare di stabilire un sistema di unificazione dei servizi marittimi, questione importante e di difficile soluzione.

Per ciò che riguarda l'onorevole Strigari, egli ha fatto un vivo attacco contro di me, ed ha fatto anzitutto una questione di diritto, questione di diritto che si connette con tutta quanta la questione di procedura che è stata seguita dal Governo. Si dice: il Governo non aveva diritto di modificare la legge precedente. Ma, onorevoli colleghi, una legge ne modifica un'altra. Il Governo, in un determinato momento si è convinto che l'urgenza richiedeva di non venir più dinanzi al Parlamento con nuove proposte di aste, ma che fosse il caso di venire ad una soluzione concreta del problema. E questa risposta generale si applica anche a quello che dice l'onorevole Strigari, il quale è valente avvocato, e comprende che, in una questione politica come questa, non è possibile far questione di diritti acquisiti. Che cosa in sostanza mi rimprovera l'onorevole Strigari? Di aver modificato le condizioni della legge del 1908 per il gruppo del golfo di Napoli.

Egli mi rimprovera di non aver affidato questi servizi alle ferrovie dello Stato. Ma io già dissi in un altro mio discorso che la Direzione generale delle ferrovie dello Stato nel frattempo dichiarò di non poter assumere assolutamente altri servizi. E d'altra parte secondo le stesse opinioni manifestate dalla Commissione reale, non trattandosi

qui come per le grandi isole, di raccordi ferroviari, non ricorreva la stessa ragione politica ed economica che aveva consigliato quel servizio di Stato. E allora noi siamo andati, come per gli altri gruppi locali, alla trattativa privata; e questa trattativa ha già portato ad un notevole aumento della spesa che era stata prevista dalla legge del 1908.

Ora, in sostanza, il rimprovero che mi muove l'onorevole Strigari si riassume soprattutto in questo: che per alcune linee fra Napoli, Procida e Ischia, le quali nella legge avevano una velocità di 12 nodi all'ora, si sia la velocità ridotta a 10 no li. Ma sa ella, onorevole Strigari, quale importanza finanziaria avrebbe avuto questo piccolo acceleramento, il quale per quelle popolazioni ha un valore trascurabile perchè si tratta di guadagnare nella traversata 15 o 20 minuti? Si sarebbe trattato di una maggiore spesa di ben 160 mila lire!

Una sola parola all'onorevole Cavagnari, per dirgli che non era possibile far ciò che egli desiderava, inquantochè la statistica dei noli dopo il 1894 non era stata più pubblicata.

E una parola anche all'onorevole Lucifero, per dirgli che io non credo di meritare il rimprovero che egli mi ha fatto di aver peggiorato le condizioni della Calabria, tanto più che a questa ha anche rivolto l'occhio attento e vigile l'onorevole relatore della Commissione, che è lustro e decoro della Calabria.

E dopo questo io vorrei dire una sola parola all'onorevole Enrico Ferri. Ella ha fatto anzitutto una questione di procedura sul sistema delle trattative private da me prescelto, e su questo argomento io non insisterò ulteriormente. (*Rumori all'estrema sinistra*).

Voci. È tanto cattivo!...

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Lasciatemi parlare! Io intendo rispondere all'onorevole Ferri.

CHIESA EUGENIO. Non ci sono argomenti!... (*Rumori*).

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Io dico all'onorevole Ferri soltanto questo: che il ministro francese Caillaux in questi giorni, nelle stesse condizioni, ha dichiarato alla Camera francese che il sistema dell'asta pubblica, in questa specie di servizi, non ha dato buoni risultati. (*Rumori all'estrema sinistra*).

Dal 1851 in poi, di questi contratti, che

sono così complessi, che racchiudono centinaia e centinaia di patti diversi, che fanno sì che l'assuntore all'asta che non può modificare i contratti si trovi nella necessità di disertare le gare perchè non può nemmeno modificare una sola clausola, nessuno è stato concluso, nessuna aggiudicazione si è fatta... cioè, dico meglio: mi correggo: ne è stata fatta una, tre anni fa, ma sapete con quale risultato? Che dopo due anni la Compagnia era in istato di fallimento!

FERRI ENRICO. Dovevate trattare con diverse Compagnie!... (*Vivi commenti all'estrema sinistra e interruzioni del deputato Colajanni*).

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Ella mi ha rivolto un secondo rimprovero... (*Nuove interruzioni del deputato Colajanni — Rumori*).

PRESIDENTE. Onorevole Colajanni, non interrompa. Ella ha chiesto di parlare; dunque non anticipi le sue dichiarazioni.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Ella, onorevole Ferri, mi ha rivolto un secondo rimprovero, che cioè il disegno di legge si è allontanato completamente dalle linee della legge del 1908. Ma su questo punto ha ampiamente risposto in precedenza l'onorevole Chimirri, il quale ha dimostrato alla Camera che la maggior parte della legge e del capitolato approvati dal Parlamento nel 1908 è stata trasfusa precisamente in queste convenzioni.

E poi, onorevole Ferri, non è lecito esagerare, come ella fa, il pericolo che derivi da queste convenzioni, quando è fissato un limite massimo che è insuperabile, e quando l'onorevole Chimirri ed io nei precedenti discorsi abbiamo dimostrato che se anche le sovvenzioni arrivassero al massimo, lo Stato avrebbe sempre in mano l'arma delle tariffe, per modificare e ridurre queste sovvenzioni e gli utili dell'assuntore; e quando abbiamo un contratto nel cui stesso meccanismo è stabilito che se la sovvenzione è eccessiva vi è il correttivo degli utili che eccedono il cinque per cento, perchè a questi utili partecipa lo Stato. Guardiamo le cose serenamente, consideriamole come sono veramente e soprattutto evitiamo le esagerazioni, (*Benissimo!*) con parole che possono trarre in inganno l'opinione pubblica. (*Benissimo! Bravo! — Rumori all'estrema sinistra*).

E dopo ciò dirò a lei una parola di ringraziamento, perchè ella qui oggi ha pronunciato una buona parola.

Si sono adoperati in questa lotta metodi incivili. (*Rumori all'estrema sinistra, cui rispondono vivaci proteste a destra ed al centro*).

PRESIDENTE. Ma facciano silenzio una buona volta! L'onorevole ministro non parla di loro. (*Rivolto all'estrema sinistra*).

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Sicuro, (*Benissimo! Bravo!*) metodi che non avevamo creduto possibili nel nostro paese; e si è ricorso al sistema di spargere la diffidenza, di fomentare sospetti e insinuazioni con parole grosse. (*Approvazioni — Rumori all'estrema sinistra*).

Riprendendo la similitudine usata dall'onorevole Ancona nel suo discorso, dirò che davanti al toro della opinione pubblica si è agitato il panno rosso su cui è scritto: monopolio, carrozzone e via dicendo. Ma il toro, animale vigoroso, ma non sempre accorto, non vede chi agita il panno rosso, e chi vi si nasconde dietro. (*Vive approvazioni — Vivi rumori all'estrema sinistra*).

Onorevoli colleghi, ho la coscienza di aver fatto il mio dovere. (*Interruzioni all'estrema sinistra — Vive proteste sugli altri banchi*).

L'animo mio può essere addolorato di queste manovre, ma la mia coscienza resiste agli ingiusti attacchi! (*Vive approvazioni — Rumori all'estrema sinistra*). Ed è perciò, onorevole Ferri, che io a lei, mio antico maestro, rivolgo una parola di ringraziamento.... (*Rumori all'estrema sinistra — Proteste sugli altri banchi*).

L'opera mia certamente può essere corretta ed emendata! Ma, onorevoli colleghi, non dimenticate la situazione difficile in cui mi sono trovato, non dimenticate le difficoltà che ho dovuto vincere e superare.

Io ho agito con onesta coscienza e confido che la Camera, ispirandosi unicamente, come fa sempre, all'ideale supremo del bene del paese e vagliando con sicuro criterio uomini e cose, vorrà rendermi giustizia. (*Vive approvazioni — Applausi — Rumori all'estrema sinistra — Segni di impazienza*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. (*Segni di attenzione*). Io non debbo fare un discorso. Mi riservo di parlare al termine dello svolgimento degli ordini del giorno. Ma poiché oggi l'onore-

vole Colajanni, con una interruzione, ha richiamato una questione che egli aveva portato innanzi alla Camera, io mi credo in dovere di dargli lo schiarimento che egli mi aveva domandato, e che ora sono in grado di dare.

Egli disse che l'origine della posizione in cui si trova il Lloyd italiano, assunto principale di questo contratto, non era perfettamente regolare, in quanto che con l'intervento della Banca d'Italia aveva acquistato 35 mila azioni a un prezzo inferiore al vero, ed aveva pattuito di pagare il materiale della Navigazione generale al disopra del suo valore.

L'acquisto delle azioni era una necessità assoluta, affinché il Lloyd italiano potesse staccarsi da quel *trust* di cui ha parlato l'onorevole Pantano; le azioni erano nelle mani della Navigazione generale, e se il Lloyd non le acquistava non avrebbe avuto libertà d'azione e non avrebbe potuto firmare un contratto con lo Stato.

L'onorevole Colajanni disse che queste azioni, le quali erano state vendute nel 1907 a 240 lire, furono ricomprate quest'anno a 200 lire e quindi vi fu un guadagno per parte del Lloyd.

Ora, se un prezzo di acquisto d'azioni sia utile o dannoso non si può giudicare dal prezzo pagato due anni prima, ma bisogna guardare i listini di borsa di quell'anno. Il giorno che l'onorevole Colajanni parlò, siccome si rivolgeva a me, l'interruppi dicendo che non ero al corrente di questo affare.

COLAJANNI. Ella m'interruppe a proposito dell'intervento della Banca d'Italia.

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Ora le azioni di cui si tratta, a fine gennaio e febbraio 1909 erano quotate nei listini ufficiali di borsa a 189 lire, furono acquistate in marzo a 200 lire, quindi non si può parlare di guadagno procurato artificialmente con l'intervento della Banca d'Italia a favore dell'acquirente, il quale anzi ha pagato 20 lire in più del valore di borsa e ciò perchè altrimenti non era nella possibilità di avere le azioni.

Quanto al materiale la domanda che aveva fatto al principio delle trattative la Navigazione generale era di 22 milioni ed una frazione; allora il ministro del tesoro pregò il direttore generale della Banca d'Italia di adoperarsi affinché detto prezzo fosse diminuito perchè, come l'onorevole Pantano e gli altri oratori hanno dimostrato, il prezzo maggiore che il Lloyd ita-

liano pagava per acquistare questo materiale, sarebbe ridonato a danno dello Stato. Infatti, essendo questo cointeressato negli utili, quanto più alto era il prezzo a cui il materiale veniva pagato e tanto peggiori sarebbero state le condizioni in cui il contratto veniva stipulato.

L'intervento del direttore generale della Banca d'Italia, ripeto, fu fatto in seguito alle premure del ministro del tesoro nello interesse dello Stato, ed ebbe questo effetto, che il prezzo invece che in 22 milioni fu stabilito in 19; tale intervento dunque fu non soltanto legittimo, ma conforme ai doveri che ha un direttore generale di un Istituto di emissione di fare, più che può, l'interesse dello Stato.

Questi schiarimenti ho voluto dare perchè non rimanesse alcun dubbio in seguito a questi discorsi che la condotta del direttore generale della Banca d'Italia non fosse stata perfettamente corretta.

Mi riservo di parlare in merito alla fine della discussione. (*Commenti — Approvazioni*).

COLAJANNI. Ma non l'avevo messo in dubbio neppure io!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per fatto personale l'onorevole Colajanni. Ne ha facoltà. (*Oh! oh! — Vivi e prolungati rumori*).

COLAJANNI. Poichè non mi si vuol lasciar parlare, vi rinunzio.

PRESIDENTE. Onorevole Colajanni, dica che ella vi rinunzia per sua volontà, perchè non potrei ammettere in nessun caso che ella vi rinunciaste per pressioni di chiacchiera.

COLAJANNI. Allora parlerò.

Debbo rispondere al ministro delle poste e telegrafi, il quale ha voluto dare una lezione di statistica... (*Rumori*) ...non a me, la lezione non l'ha data a me, a cui era facile darla, ma all'onorevole Bettòlo, perchè la cifra dal ministro citata, non è stata detta da me, ma dall'onorevole Bettòlo. L'aver osservato (spero che l'onorevole Bettòlo vorrà dire qualche parola in proposito), (*Rumori*) l'aver osservato che nella cifra, citata dall'onorevole Bettòlo, era compresa la marina estera, dimostra che il ministro suppone che tanto io (e quanto a me la cosa è facilissima) quanto l'onorevole Bettòlo non si... (*Rumori*) ...sapesse quel che diceva l'onorevole Schanzer; ma all'onorevole Schanzer debbo osservare, credo anche in nome dell'onorevole Bettòlo,

che la grandezza del commercio non si misura solamente dalla navigazione nazionale, perchè se fosse un criterio certo quello suo, la Norvegia sarebbe la prima nazione del mondo in quanto a ricchezza e gli Stati Uniti viceversa sarebbero uno dei popoli più poveri del mondo.

Quanto al presidente del Consiglio, (*Rumori*) (la Camera mi lasci parlare) egli ha un po' spostato i termini della questione. Egli mi interruppe precisamente, quando io accennai all'intervento del direttore della Banca d'Italia e mi disse: non lo so.

Oggi la Camera ha sentito come il nostro Istituto massimo di emissione, contrariamente alle sue norme principali, sia intervenuto in questo affare per invito del ministro del tesoro. Io francamente non mi arreschio a dubitare di quel che dice il presidente del Consiglio, ma mi meraviglio che un atto tanto importante, e la cui importanza è stata precisamente segnata dall'onorevole Giolitti contro il ministro delle poste, perchè l'onorevole Giolitti ha detto che realmente il sovrapprezzo dei vapori peserà nella determinazione...

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ho detto che 22 milioni sono più di 19 milioni!

COLAJANNI. Non c'è dubbio che l'intervento del direttore della Banca d'Italia sia stato decisivo, ma è scandaloso che questo intervento (*Rumori*) si volga solamente a beneficio della ditta Piaggio; è scandaloso che lo Stato per mezzo del suo Istituto principale di emissione intervenga in favore di affari privati... (*Rumori vivissimi*).

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

COLAJANNI. Finisco col domandare scusa a tutti quei deputati di Sicilia, che furono da me altra volta attaccati, perchè in Sicilia, non qui dentro, dicevano che Nunzio Nasi fu tradotto dinanzi all'Alta Corte per aver truffato delle miserie alla Casa Ginori; oggi potremmo con ben altra ragione mandare qualche senatore e qualche ministro innanzi all'Alta Corte di giustizia!...

(*Vivissime proteste da molte parti — Il Presidente richiama ripetutamente all'ordine l'oratore — L'onorevole presidente del Consiglio sorge in piedi apostrofando vivamente l'oratore — L'onorevole ministro delle poste, in preda alla più viva agitazione, si precipita verso il deputato Colajanni — Molti deputati accorrono ad interpersi — Moltissimi deputati applaudono calorosamente l'onorevole mi-*

nistro, e si recano a stringergli la mano — Clamori — Proteste — Agitazione vivissima — Tumulto — Il Presidente sospende la seduta ed ordina lo sgombrò delle tribune, le quali sono, in parte, sgombrate — La seduta, sospesa alle 17.55, è ripresa alle 18.15).

PRESIDENTE. Avendo per interesse pubblico ordinato lo sgombrò delle tribune, e il mio ordine non essendo stato obbedito, scioglio la seduta. (*Applausi*).

La seduta termina alle 18.15.

Ordine del giorno della seduta di domani.

1. Interrogazioni.
2. Verificazione di poteri — Elezioni contestate dei collegi di Aversa (proclamato Romano) e di Sampierdarena (proclamato Chiesa Pietro).
3. *Seguito della discussione sul disegno di legge:*
 Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi (120).
Discussione dei disegni di legge:
4. Provvedimenti per l'istruzione superiore (67).
5. Organico della Direzione generale dei telefoni (41).
6. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910 (24).
7. 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).
8. Stato di previsione dell'Entrata per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910 (19, 19-vis).
9. Stati di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1909-10 (74).
10. Miglioramento economico dei professori delle scuole speciali e pratiche di agricoltura (56).
11. Istituzione di una scuola tecnica in Pavullo (137).
12. Facoltà al Governo di modificare la circoscrizione giudiziaria dei mandamenti e dei circondari (138).
13. Assestamento degli stati di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per

l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1908-1909 (75).

14. Istituzione di una scuola normale femminile a Reggio Calabria e di una scuola normale maschile a Catanzaro (62).

15. Sull'insegnamento e sugli'insegnanti di educazione fisica (82).

16. Provvedimenti per le scuole superiori d'agricoltura di Milano, Portici e Perugia (63).

17. 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).

18. Modificazioni alla tariffa dei dazi doganali (191).

19. Provvedimenti per combattere le frodi nel commercio del formaggio (58).

20. Adozione del « carato metrico » del peso di 200 milligrammi come unità di massa nel commercio delle perle fine e delle pietre preziose (127).

21. Modificazioni ed aggiunte alla legge 14 luglio 1898, n. 335, per il trattamento di riposo dei medici condotti e degli altri sanitari (151).

22. Tombola telegrafica a favore degli ospedali della città di Comiso, Vittoria, Santa Croce Camerina e Biscari (164).

23. Sulla navigazione interna (2).

24. Modificazioni alla legge 10 dicembre 1905, n. 582, relativa alle tasse sui velocipedi, sui motocicli e sugli automobili (92).

25. Conversione in legge del regio decreto 28 novembre 1907, n. 802, riguardante le modificazioni ed aggiunte alle Tariffe e condizioni per i trasporti in ferrovia dei materiali in ferro ed acciaio (188).

26. Tombola telegrafica a favore dell'ospedale civile Umberto I di Siracusa (184).

27. Riforma della legge 7 luglio 1907, n. 526, sulle piccole società cooperative agricole e sulle piccole associazioni agricole di mutua assicurazione (125).

28. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Cornaggia per contravvenzione (139).

29. Sulle rafferme per i militari del regio esercito (166).

30. Riordinamento delle Camere di commercio ed Arti del Regno (153).

31. Provvedimenti a favore della marina mercantile (131).

32. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Ascoli Piceno, Amandola, Ar-

quata del Tronto, Force e dell'orfanotrofio maschile Cantalamessa in Ascoli Piceno (176).

33. Conessione al Governo del Re di poteri speciali in materia di tariffe doganali (220).

34. Riduzione della tariffa telegrafica interna (95).

35. Aggiunte alla legge 2 luglio 1896, n. 284, sull'avanzamento nel Regio esercito (165).

36. Modificazioni alla legge del 13 novembre 1887, n. 5028, sulla risoluzione delle controversie doganali (174).

37. Applicazione della Convenzione internazionale di Berna del 26 settembre 1906 per l'interdizione dell'impiego del fosforo bianco nell'industria dei fiammiferi (196).

38. Conversione in legge di decreti reali relativi al terremoto (73, 86, 88, 90, 93, 97, 103).

39. Ordinamento delle Borse di commercio e della mediazione, e tasse sui contratti di Borsa (168).

40. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Torlonia per contravvenzione (111).

41. Applicazione della Convenzione internazionale di Berna del 26 settembre 1906 per l'interdizione del lavoro notturno delle donne impiegate nelle industrie (195).

42. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Magno Magni per il reato di vendita di voto in concordato (197).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1909 — Tip. della Camera dei Deputati

