

## CXLVI.

## TORNATA DI DOMENICA 20 MARZO 1910

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA

## INDICE.

Disegni di legge (Presentazione):	Pag.
Interpretazione dell'articolo 73 della legge 15 luglio 1906, n. 383, portante provvedimenti per le provincie meridionali (DANEO) . . . . .	6350
Scuole universitarie di Aquila, Bari e Cantanzaro ( <i>Si sospende la discussione</i> ). . . . .	6353-55
Cavagnari . . . . .	6353
Chimirri, <i>presidente e relatore della Commissione</i> . . . . .	6353-54
Daneo, <i>ministro</i> . . . . .	6354
De Nava . . . . .	6354
Muratori . . . . .	6353
Filacci . . . . .	6353
Presidente . . . . .	6354
Assegnazione straordinaria di lire 100,000 per il concorso dello Stato nelle spese delle esposizioni di floricoltura e del ritratto nel 1911 in Firenze ( <i>Approvazione</i> ) . . . . .	6351
Concorso dello Stato nelle spese per la IX esposizione internazionale d'arte in Venezia nel 1910 ( <i>Id.</i> ) . . . . .	6352
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 ( <i>Id.</i> ) . . . . .	6352
Permuta col comune di Torino del locale penitenziario per donne con un nuovo fabbricato da erigersi in detta città . . . . .	6352
<b>Industrie</b> marittime ( <i>Seguito della discussione del disegno di legge</i> ) . . . . .	6355
Bettolo, <i>ministro</i> . . . . .	6356-60-65-69-72
Presidente . . . . .	6369-72
<b>Osservazioni e proposte:</b>	
Lavori parlamentari . . . . .	6350-73
Processo verbale:	
Aprile . . . . .	6347-49
Barzilai . . . . .	6348-49
Presidente . . . . .	6348-49

<b>Relazione (Presentazione):</b>	<i>Pag.</i>
Ricerche di acqua potabile nel Regno (Aprile) . . . . .	6365
<b>Sospensione della seduta . . . . .</b>	6354-59-65
<b>Votazione segreta (Risultamento):</b>	
Provvedimenti a favore dei Mille . . . . .	6350
Convenzione fra l'Italia e il Lussemburgo per l'assistenza e il rimpatrio degli ingegneri . . . . .	6350
Modificazione degli articoli 93, 99 e 108 del testo unico della legge sanitaria 1º agosto 1907, n. 636 (risicoltura) . . . . .	6350
Autorizzazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni negli stanziamenti di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1909-10 e disposizioni varie relative al bilancio medesimo . . . . .	6350
Concorso dello Stato nelle spese della IX esposizione internazionale d'arte in Venezia . . . . .	6355
Permuta col comune di Torino del locale penitenziario per donne con un nuovo fabbricato da erigersi in detta città . . . . .	6355
Assegnazione straordinaria di lire 100,000 per il concorso dello Stato nella spesa per le esposizioni di floricoltura e del ritratto nel 1911 in Firenze . . . . .	6355
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 . . . . .	6355

---

La seduta comincia alle 14.5.

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

APRILE. Chiedo di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

APRILE. Devo fare una semplice dichiarazione, a proposito di un incidente avvenuto ieri, in seguito alla votazione sulle elezioni di Velletri.

Gridando: « Viva i quattrini! Viva i milioni! » l'onorevole Morgari aveva ragione. Infatti, fra coloro che più si agitarono a votare nel senso desiderato dall'onorevole Morgari, ci fu qualcuno che, dopo aver chiesto del danaro all'onorevole Ruspoli e dopo essergli stato rifiutato, votò contro i quattrini e contro i milioni.

Questo desideravo di far conoscere alla Camera, ed all'onorevole Morgari.

*(Impressione — Commenti animatissimi — Agitazione — Proteste).*

*Voci.* Ne dica il nome!

PRESIDENTE. Facciano silenzio, onorevoli deputati!

Debbo avvertire l'onorevole Aprile e la Camera, che ieri, per ben due volte, dichiarai che io intendo presiedere una Camera e non un comizio; e tanto meno un assembramento, nel quale si facciano correre invettive da una parte e dall'altra. Ordinaì pertanto agli stenografi, prima di sospendere la seduta, di non raccogliere quelle parole.

Quindi tutto quello, che ha detto l'onorevole Aprile, non ha, nè può avere, alcun riferimento al verbale della seduta di ieri, perchè, lo ripeto, in esso non vi ha traccia di quelle invettive.

Il contegno che tenni ieri, ispirato a un altissimo sentimento di dovere, sarà quello che terrò sempre, finchè resterò a questo posto! *(Vivissime approvazioni).*

*(Il processo verbale è approvato).*

BARZILAI. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Accenni il fatto personale, onorevole Barzilai.

BARZILAI. Gli amici di questa parte mi pregano di sollevare un fatto personale che ha tutti i caratteri di un fatto collettivo. Ma è lo stesso, perchè il regolamento ammette che anche molte persone possano essere collettivamente comprese in qualche cosa che giustifichi una domanda di fatto personale.

E il caso è questo. Ieri, dopo la votazione, senza discussione, della elezione del collegio di Velletri, avvenne una specie di quelli che si chiamano dialoghi in parentesi fra l'onorevole Aprile e l'onorevole Morgari, nel quale dialogo si facevano commenti intorno al risultato della votazione.

L'onorevole Presidente fece ciò che è suo costume ed anche suo dovere di fare in consuete occasioni, cioè ordinò agli stenografi di non raccogliere le private dichia-

razioni che si scambiavano i due deputati. *(Interruzioni — Commenti).*

Ma c'è questo: che quando le parole sono cancellate dal verbale restano però nel fatto, e vengono riferite da moltissime persone che hanno ufficio sussidiario nel fare i verbali di questa Assemblea.

Ora io non ripeterò le parole, ma il senso del discorso intervenuto fra i due colleghi, in sostanza era questo: l'onorevole Morgari diceva che nella coscienza di qualcuno fra coloro i quali avevano votato per la convalidazione dell'onorevole Ruspoli, parlava l'indulgenza per chi, in fondo, avrebbe usato di metodi elettorali non assolutamente personali all'onorevole Ruspoli, ma forse molto diffusi in Italia e magari (diciamolo a nostro onore) anche fuori d'Italia.

L'onorevole Aprile allora rimbeccava il collega Morgari, quasi che avesse voluto fare a lui qualche addebito personale, il che non era; così che oggi l'onorevole Aprile, quasi, nell'apparenza, a forma di ritorsione, ha detto quello che i colleghi ricorderanno; e cioè: è da deplorare che tra coloro che ieri ironicamente inneggiarono alla potenza dell'oro, vi fosse taluno che, dopo aver fatto ricorso all'onorevole Ruspoli, durante la lotta elettorale, per qualche conforto e per qualche sussidio, avendone avuto un rifiuto, nella votazione nominale abbia votato contro la sua convalidazione.

Convorrà l'onorevole Presidente che mai accusa più precisa, più determinata e più grave è stata lanciata ad una parte della Camera che ha creduto di compiere un dovere politico; ed allora noi, che conosciamo lo spirito di lealtà e di cavalleria dell'onorevole Aprile, invochiamo da lui che tolga quest'ombra che può essere dalle sue parole proiettata su quanti ieri in questo senso hanno partecipato alla votazione; perchè può essere la maggior parte degli uomini superiore ai sospetti ma, quando i sospetti si lanciano, ognuno se ne può sentire toccato. Ed allora l'onorevole Aprile, faccia ciò che nel suo sentimento è persuaso certamente di dover fare: pronunzi il nome del deputato il quale per tal modo avrebbe abusato della fiducia dell'onorevole Ruspoli. *(Benissimo! — Applausi all'estrema sinistra — Commenti).*

APRILE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Darò subito facoltà di parlare all'onorevole Aprile. Però debbo prima richiamare l'attenzione dei colleghi sopra un punto delle osservazioni fatte dall'onorevole Barzilai. Egli ha notato, senza de-

plorar la cosa, come è naturale, che talvolta, quando il Presidente sospende la seduta e fa dichiarazioni precise, come fece ieri, e come ripete oggi, alcuni fatti, che poi avvengono nell'Aula, si sanno fuori perchè vi sono delle persone interessate a farli sapere.

Ora debbo far presente ai colleghi, non solo in nome mio, ma anche per coloro che potranno succedermi a questo posto, che quando il Presidente sospende la seduta, il dovere dei deputati sarebbe quello di seguirlo, e di lasciare che coloro, i quali pretendono discuter qui questioni personali, e trascendere ad ingiurie, rimangano soli e se la sbrighino fra di loro. (*Vive approvazioni*).

Ed ora ha facoltà di parlare l'onorevole Aprile.

APRILE. (*Segni di attenzione*). Con la solita parola misurata e con la solita precisione l'onorevole Barzilai ha rilevato le parole che io ho pronunziate a proposito del processo verbale. Debbo dichiarare che queste parole ho pronunziate perchè reputai questa la sola forma possibile a proposito di un fatto reale, accaduto, come mi è stato affermato e garantito, per invitare parecchi dei nostri colleghi ad essere più cauti nel formulare accuse generiche contro una parte della Camera.

L'onorevole Morgari cortesemente ieri stesso disse ad un suo amico, a molti suoi amici, che non aveva menzionato neanche il mio nome, che non vi era nulla di personale con me. Io forse ebbi torto ieri nel rilevare le parole, che prorompevano, forse per uno scatto nobile, dal labbro dell'onorevole Morgari; ma poichè immediatamente l'onorevole Morgari non credette di accedere alla mia preghiera, cioè di dire che le sue parole non riguardavano me, e poichè, disgraziatamente, sono un uomo, che non ha quattrini, e, molto meno, milioni, e quindi l'accusa dell'onorevole Morgari, per una qualsiasi minima parte, poteva riguardarmi, tanto più che avevo preso parte alla discussione, io ho creduto di rilevare un fatto, che correva già nei corridoi della Camera, e che era stato denunziato alla Giunta delle elezioni, per dire all'onorevole Morgari: bisogna essere più cauti nel pronunziare accuse generiche, poichè nella Camera molti possono votare nello stesso senso, e non essere animati dallo stesso sentimento.

Premesso ciò, dico che, appunto per dovere morale, sento altamente la responsabilità di quello che ho fatto, e certamente non mi rifiuterò di dire il nome della persona, alla quale ho alluso. È una situazione

dolorosa, nella quale mi sono messo, ma compirò tutto il mio dovere. Debbo però fare osservare che non si può tramutare la Camera in un giuri d'onore, od in un comitato giudiziario. Trovi l'onorevole Barzilai la formula parlamentare più corretta, per modo che io possa o alla Presidenza, o ad un comitato di deputati dire il nome, che a me è stato riferito dall'onorevole Ruspoli, ed io sono pronto a dirlo. (*Approvazioni — Commenti*).

BARZILAI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ma ella ha già parlato! *Voci all'estrema sinistra*. Parli! parli!

PRESIDENTE. Onorevole Barzilai, ella che ha tanta autorità, dica a parecchi dei suoi colleghi, alcuni dei quali sono appena alla prima legislatura e non hanno quindi esperienza, che non sono essi che presiedono e dirigono i lavori della Camera. (*ilarità — Approvazioni — Commenti all'estrema sinistra*).

Ella, onorevole Barzilai, ha già parlato per fatto personale; non avrebbe diritto di parlare ancora. Ad ogni modo, parli pure.

BARZILAI. Se la nostra proposta fosse stata ispirata ad una specie di egoismo di settore, ci potremmo dichiarare sodisfatti, avendomi detto privatamente l'onorevole Aprile che quel deputato non appartiene all'estrema sinistra. Ma le ragioni della nostra proposta soverchiano questo sentimento, per cui domandiamo che l'onorevole Aprile, se non vuol dire questo nome alla Camera, lo dica all'eletto della Camera, al Presidente. (*Vive approvazioni e applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Se il Presidente consentirà ad udirlo. (*Vivissima ilarità — Applausi*). Ho un concetto troppo elevato dei miei doveri verso la Camera, per prestarmi a certe cose; e non mi ci presto. (*Approvazioni*).

#### Petizione.

PRESIDENTE. Si dia lettura del sunto di una petizione.

PAVIA, segretario, legge:

7021. Il Municipio di Girgenti fa voti che siano apportate varie modificazioni al disegno di legge sul riordinamento dei tributi locali in modo che esso eviti gravissimi danni a vari comuni e una forte sperequazione tra gli uni e gli altri.

## Congedi.

**PRESIDENTE.** Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, l'onorevole Maraini, di giorni 3, e per ufficio pubblico, l'onorevole Compans, di giorni 5.

(Sono concessuti).

## Presentazione di un disegno di legge.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro dell'istruzione pubblica ha facoltà di parlare.

**DANEO, ministro dell'istruzione pubblica.** Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge: Interpretazione dell'articolo 73 della legge 15 luglio 1906, portante provvedimenti per le provincie meridionali.

**PRESIDENTE.** Do atto all'onorevole ministro della pubblica istruzione della presentazione del disegno di legge: Interpretazione dell'articolo 73 della legge 15 luglio 1906, portante provvedimenti per le provincie meridionali.

Sarà stampato e distribuito.

## Votazione segreta.

**PRESIDENTE.** Propongo che, prima di procedere alla discussione dei disegni di legge iscritti nell'ordine del giorno, si proceda alla votazione segreta di alcuni disegni di legge approvati ieri per alzata e seduta.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così è stabilito).

Procediamo alla votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Provvedimenti a favore dei Mille;

Modificazione degli articoli 98, 99 e 108 del testo unico della legge sanitaria 1° agosto 1907, n. 636 (risicoltura);

Autorizzazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni negli stanziamenti di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1909-10 e disposizioni varie relative al bilancio medesimo;

Convenzione tra l'Italia e il Lussemburgo per l'assistenza e il rimpatrio degli indigenti.

Si faccia la chiama.

**PAVIA, segretario, fa la chiama.**

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

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta che ha avuto luogo testè:

Provvedimenti a favore dei Mille:

Presenti e votanti . . . . .	244
Maggioranza . . . . .	123
Voti favorevoli . . . . .	232
Voti contrari . . . . .	12

(La Camera approva).

Convenzione tra l'Italia e il Lussemburgo per l'assistenza e il rimpatrio degli indigenti:

Presenti e votanti . . . . .	244
Maggioranza . . . . .	123
Voti favorevoli . . . . .	220
Voti contrari . . . . .	24

(La Camera approva).

Modificazione agli articoli 98, 99 e 108 del testo unico della legge sanitaria 1° agosto 1907, n. 636 (risicoltura):

Presenti e votanti . . . . .	244
Maggioranza . . . . .	123
Voti favorevoli . . . . .	212
Voti contrari . . . . .	32

(La Camera approva).

Autorizzazione di maggiori assegnazioni e diminuzioni negli stanziamenti di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1909-10:

Presenti e votanti . . . . .	244
Maggioranza . . . . .	123
Voti favorevoli . . . . .	210
Voti contrari . . . . .	34

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate — Agnesi — Aguglia — Albasini — Alessio Giovanni — Alessio Giulio — Amici Venceslao — Angiulli — Arlotta — Astengo — Auteri B rretta.

Badaloni — Baldi — Baragiola — Barzilai — Baslini — Battaglieri — Bergamasco — Berlingieri — Bertarelli — Bertesi — Berti — Beconi — Bonicelli — Bonomi Paolo — Brandolin — Brizzolisi — Buccelli.

Cabrini — Caccialanza — Caetani — Calamandrei — Calda — Calani — Calvi — Camera — Camerini — Camerini — Campi — Capaldo — Capece-Minutolo Alfredo — Capece-Minutolo Gerardo — Carboni-Boj —



Carboni Vincenzo — Cartia — Carugati — Casciani — Cascino — Casolini Antonio — Cassuto — Cavagnari — Celesia — Cermenati — Chiaradia — Chiesa Eugenio — Chiesa Pietro — Chimienti — Chimirri — Chiozzi — Ciartoso — Ciccotti — Cimati — Cimorelli — Ciocchi — Cirmeni — Codacci-Pisanelli — Cornaggia — Corniani — Cosentini — Costa-Zeuoglio — Cotugno — Cotafavi — Croce.

Da Como — Dal Verme — Daneo — Danieli — De Amicis — De Benedictis — De Bellis — De Gennaro — Degli Occhi — Dell'Acqua — De Nava — De Nicola — De Novellis — De Seta — De Viti De Marco — Di Bagno — Di Cambiano — Di Lorenzo — Di Marzo — Di Robilant — Di Rovasenda — Di Sant'Onofrio — Di Stefano — D'Oria.

Ellero.

Fabri — Facta — Faelli — Falcioni — Falletti — Faranda — Fasce — Fazi — Ferraris Carlo — Fiamberti — Finocchiaro-Aprile — Fraccacreta — Francica-Nava — Frugoni — Fulci — Furnari — Fusco Ludovico.

Galimberti — Galli — Gallina Giacinto — Gallini Carlo — Gallino Natale — Gazzelli — Giovanelli Alberto — Girardini — Giuliani — Giulietti — Graffagni — Grippo — Guarracino — Guicciardini.

Indri.

Joele.

Lacava — La Lumia — Landucci — Lembo — Leonardi — Leone — Longinotti — Luciani — Lucifero — Luzzatti Luigi — Luzzatto Arturo.

Macaggi — Magni — Mancini Ettore — Manfredi Giuseppe — Mango — Manna — Marazzi — Marcello — Martini — Marzotto — Masi — Mazzitelli — Meda — Messedaglia — Mezzanotte — Milana — Mirabelli — Modica — Molina — Montagna — Montauti — Montemartini — Montù — Morelli Enrico — Morelli-Gualtierotti — Morpurgo — Moschini — Muratori — Murri — Musatti.

Nava — Negri de Salvi — Nuvoloni.

Orlando Salvatore — Ottavi.

Pacetti — Pais-Serra — Pansini — Pantano — Papadopoli — Paparo — Paratore — Pasqualino-Vassallo — Patrizi — Pavia — Pellegrino — Perron — Pescetti — Pilacci — Pinchia — Pistoja — Podestà — Pozzato — Pozzi Domenico.

Raggio — Raineri — Rampoldi — Rava — Ravenna — Rebaudengo — Riccio Vincenzo — Ridola — Rienzi — Rocco — Ro-

mussi — Rondani — Rosadi — Rossi Cesare — Rossi Gaetano — Roth — Rubini — Salamone — Salandra — Sanjust — Saporito — Scaglione — Scalini — Scalori — Schanzer — Sighieri — Solidati-Tiburzi — Sonnino — Spirito Beniamino — Staglianò — Strigari.

Taverna — Tedesco — Teodori — Teso — Toscanelli — Toscano.

Valeri — Valli Eugenio — Valvassori-Peroni — Venditti — Venzi — Viazzi — Vicini — Visocchi.

Wollemborg.

*Sono in congedo:*

Abignente — Abozzi.

Camagna — Cantarano.

Grassi-Voces.

Maraini — Mazza — Modestino.

Pipitone — Pompilj.

Tanari.

*Sono ammalati:*

Aubry.

Baccelli Alfredo.

Cicarelli — Curreno.

Marsengo-Bastia — Matteucci.

Pastore — Pini.

Rizzone.

Scano.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Compans.

Richard.

Stoppato.

Approvazione del disegno di legge: Assegnazione straordinaria di lire 100,000 per il concorso dello Stato nelle spese delle esposizioni di floricoltura e del ritratto nel 1911 a Firenze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Assegnazione straordinaria di lire 100,000 per il concorso dello Stato nelle spese delle esposizioni di floricoltura e del ritratto nel 1911 a Firenze.

Se ne dia lettura.

PAVIA, segretario, legge: (Vedi *Stampato* n. 420-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge. Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discus-

sione generale. Passiamo alla discussione degli articoli:

**Art. 1.**

È autorizzata l'assegnazione straordinaria di lire 100,000 da erogarsi quale concorso dello Stato nelle spese per le esposizioni di floricoltura e del ritratto nel 1911 in Firenze.

La detta somma sarà iscritta per lire 50,000 nello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio, e per eguale importo in quello del Ministero della istruzione pubblica, per l'esercizio 1910-11.

(È approvato).

**Art. 2.**

Nel periodo delle esposizioni e cioè dal 1° marzo a tutto luglio 1911, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sarà autorizzata a rilasciare, unitamente ai biglietti di viaggio a prezzi ridotti che saranno istituiti per la circostanza, delle speciali tessere a pagamento il cui ammontare sarà devoluto al Comitato organizzatore delle esposizioni medesime.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Concorso dello Stato nelle spese per la IX Esposizione internazionale d'arte in Venezia.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Concorso dello Stato nelle spese per la IX Esposizione internazionale d'arte in Venezia.

Se ne dia lettura.

CAMERINI, segretario, legge: (V. Stampato n. 403-A).

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

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Procederemo alla discussione dell'articolo unico del disegno di legge, del quale do lettura:

*Articolo unico.*

È autorizzata l'assegnazione straordinaria di lire 40,000 come concorso dello Stato nelle spese per la IX esposizione internazionale di arte da tenersi nella città di Venezia nel 1910.

La indicata somma sarà iscritta nella parte straordinaria dello stato di previsione

della spesa del Ministero della pubblica istruzione, ripartita in parti uguali negli esercizi finanziari 1909-10 e 1910-11.

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

**Approvazione del disegno di legge: 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.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « 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 ».

Se ne dia lettura.

CAMERINI, segretario, legge: (V. Stampato n. 188-A).

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

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Procederemo alla discussione dell'articolo unico del disegno di legge, del quale do lettura:

*Articolo unico.*

Il regio decreto 28 novembre 1907, n. 802, col quale furono approvate, in via d'esperimento e per la durata di un anno, varie modificazioni ed aggiunte alle tariffe e condizioni per i trasporti in ferrovia dei materiali in ferro ed in acciaio e degli oggetti e lavori di straordinario peso, è convertito in legge, e le modificazioni e aggiunte stesse sono mantenute in vigore.

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

**Approvazione del disegno di legge: Permuta col comune di Torino del locale penitenziario per donne, con un nuovo fabbricato da erigersi in detta città.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge: Permuta col comune di Torino del locale penitenziario per donne, con un nuovo fabbricato da erigersi in detta città.

Se ne dia lettura.

CAMERINI, *segretario*, legge: (V. *Stampato* n. 415-A).

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

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Procederemo ora alla discussione degli articoli:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a cedere al comune di Torino il fabbricato dell'attuale Casa penale per donne, detto l'Ergastolo, in quella città, in cambio di un nuovo fabbricato, che il comune stesso si obbliga di costruire entro l'anno 1914 a proprie spese e cura, della capacità di 250 posti, in conformità al progetto dell'amministrazione carceraria.

(È approvato).

Art. 2.

Tale permuta sarà disciplinata da apposito contratto da stipularsi previo parere del Consiglio di Stato.

(È approvato).

Si procederà più tardi alla votazione segreta di questo disegno di legge.

Circa il disegno di legge: Riordinamento delle scuole universitarie di Aquila, Bari e Catanzaro.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Riordinamento delle scuole universitarie di Aquila, Bari e Catanzaro.

L'onorevole Muratori, anche a nome degli onorevoli Toscanelli, Sighieri e Queirolo, presenta la seguente proposta sospensiva:

« La Camera sospende la discussione del presente disegno di legge, sino alla presentazione della legge di riordinamento del notariato ».

Avverto che, a norma del regolamento, sulla proposta sospensiva hanno facoltà di parlare soltanto due oratori a favore compreso il proponente, e due contro.

L'onorevole Muratori ha facoltà di parlare.

MURATORI. Onorevoli colleghi, la domanda di sospensiva presentata da me e da altri colleghi trova la sua giustificazione nelle condizioni della Camera. Il disegno di legge che dovrebbe discutersi merita un lungo dibattito; e noi crediamo che

in queste condizioni non si possa fare una lunga e ponderata discussione. Perciò insistiamo nella sospensiva. (*Rumori*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

CHIMIRRI, *presidente e relatore*. A nome della Commissione io debbo oppormi...

PILACCI. Ma io ho chiesto di parlare...

PRESIDENTE. Su che cosa?

PILACCI. Per sostenere la sospensiva.

PRESIDENTE. Parli.

PILACCI. Per le identiche ragioni addotte dal collega Muratori... (*Rumori*) abbiamo d'accordo domandata la sospensione di questo disegno di legge perchè, sotto la modesta apparenza di un disegno di legge il quale ha carattere d'interesse locale, esso ha invece un'alta importanza...

CAVAGNARI. Chiedo di parlare. (*Rumori*).

PILACCI. ...un'alta importanza di carattere scientifico... (*Oh! oh!*) dappoichè con questo disegno di legge, fra l'altro, si crea una classe speciale di professori ordinari con lo stipendio speciale e lauto di lire 3,000... (*ilarità — Rumori*).

Si istituiscono scuole di giurisprudenza...

(*I rumori crescono sempre più ed impediscono agli stenografi di comprendere le parole dell'oratore*).

CAVAGNARI. Onorevoli colleghi... (*Rumori*).

PRESIDENTE. Ma Ella non può parlare, onorevole Cavagnari!...

CAVAGNARI. Ma come? (*Rumori*).

PRESIDENTE. Lei non può parlare che contro!

CAVAGNARI. Lo so!... ma io ho chiesto di parlare per una mozione d'ordine... (*Rumori*).

PRESIDENTE. Ma facciano silenzio, onorevoli deputati.

Parli, onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Onorevoli colleghi, quando ieri la Camera deliberò di rimettere la discussione ad oggi, sentii anche la lettura fatta dall'onorevole nostro Presidente dell'ordine del giorno per oggi. Con la lettura dell'ordine del giorno udii anche la dichiarazione del Presidente, il quale disse: Domani la Camera sarà radunata per occuparsi delle convenzioni marittime...

*Voci*. Ma no! ma no!... Sì! sì!... (*Rumori*).

CAVAGNARI. ...io lo udii bene!... sono sicuro del fatto mio!... (*Rumori*).

All'ordine del giorno che si formulò ieri in fine di seduta, come di consueto, furono aggiunte determinate legatine; ma ciò con

l'intesa che queste leggine non portassero discussione. Questo è quanto ieri si disse.

Ora, poichè questo disegno di legge porta discussione, io penso che, conformemente a quanto fu stabilito ieri, non si debba discutere... (*Rumori — Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Veda, onorevole Cava- gnari, le sue parole sono state accolte da applausi; e ciò importerebbe che io non resterei qui nemmeno per un minuto se fosse vero quello che ha detto.

Crede lei che io possa aver fatto stam- pare un ordine del giorno, non conforme a quello votato dalla Camera? La Camera ieri deliberò che in principio di seduta si dovessero discutere, regolarmente s'intende, tutte le leggine che nell'ordine del giorno sono state poste avanti al seguito della di- scussione sul disegno di legge di provve- dimenti per le industrie marittime.

Se ella non pensa così, mi mette in im- barazzo; ed io le voglio troppo bene per credere che con le sue parole abbia espresso diversa intenzione.

CAVAGNARI. Onorevole Presidente, è tanta la mia riverenza per lei, che io non insisto in quello che ho detto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

CHIMIRRI, *presidente e relatore*. Dichiaro a nome della Commissione di non potere ac- cettare la proposta della sospensiva per la semplicissima ragione che per questo disegno di legge non vi sono gravi questioni da di- scutare, ma soltanto si può proporre da al- cuni colleghi un'aggiunta riguardante lo studio di Firenze. Ed io sono sicuro che gli egregi colleghi, che vorranno discutere sull'articolo 3, parleranno con tanta bre- vità che in dieci minuti la discussione sarà finita. (*Rumori*).

*Voci*. Ai voti, ai voti!

PRESIDENTE. Annunzio che sulla pro- posta sospensiva è stata chiesta la vota- zione nominale dagli onorevoli De Nava, Gerardo Capece-Minutolo, Marco Rocco, Conflenti, Maury, Caputi, Visocchi, Baslini, Greppi, Serristori, Messedaglia, Daniele Crespi, Corniani, Arrivabene e Marcello.

Si procede dunque alla votazione no- minale. Coloro che accettano la proposta di sospensiva risponderanno *sì*, coloro che non l'accettano risponderanno *no*. Si faccia la chiama.

PAVIA, *segretario*, comincia la chiama. (*Rumori vivissimi ed animate discussioni*).

PRESIDENTE. Così non si può fare la

votazione. Non si sentono le risposte. La seduta è sospesa.

(*La seduta è sospesa alle ore 15.10 ed è ripresa alle ore 15.15*).

PRESIDENTE. Riprendiamo la seduta.

Onorevoli colleghi, loro conoscono il rego- lamento, e dovrebbero sapere che nelle vo- tazioni, specialmente nominali, il Presidente non può che proclamare quello che i segre- tari raccolgono. Ora, nella votazione testè appena incominciata, i segretari non pote- vano raccogliere neppure un voto, per i ru- mori che si facevano. Quindi io non potevo permettere che si andasse avanti, nè potrei permetterlo se si seguitasse a questo modo. Facciano perciò il favore di far silenzio e di prendere i loro posti. Se è stata chiesta la votazione nominale, che cosa ci debbo fare io?

*Voci*. Ma su che cosa si vota?

PRESIDENTE. L'ho detto prima e lo torno a ripetere: coloro che approvano la sospensiva...

*Voci*. Rinunziamo alla votazione nomi- nale!

CHIMIRRI, *presidente e relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CHIMIRRI, *presidente e relatore*. Onore- vole Presidente, ho chiesto di parlare per dire che la Commissione si era opposta al rinvio perchè credeva che questa proposta trovasse concorde la Camera. Questa legge non dev'essere di discordia ma di concordia! (*Bravo!*) La Commissione quindi non insiste e se la Camera vuol differire questa discus- sione, lo faccia pure. (*Approvazioni*).

DANEO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DANEO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Il ministro si rimette alla Camera. Il mi- nistro non ha chiesto che questo disegno di legge fosse iscritto nell'ordine del giorno, e perciò se ne rimette alla Camera.

PRESIDENTE. Ma io ho qui la do- manda di votazione nominale!

*Voci*. Ma è stata ritirata!

PRESIDENTE. Onorevole De Nava, ella ha chiesto di parlare. Ne ha facoltà.

DE NAVA. Non potevo prevedere che gli stessi deputati i quali fecero le più vive istanze perchè questo disegno di legge fosse discusso, si arrendessero a non farlo discu- tere! (*Commenti — Interruzioni*).

Io era nella convinzione di far cosa u- tile alle regioni che rappresentiamo e che avevano insistito vivamente, affinchè que-

sta legge fosse discussa, opponendomi alla sospensiva. (*Interruzioni*).

Mi rincresce dir la verità, ma il fatto è che le opposizioni che ora sorgono sono dovute alle divergenze sorte per la questione tra Pisa e Firenze, che poteva essere stralciata o discussa separatamente. (*Commenti*).

Ad ogni modo non sarò io certamente che darò occasione ad una discussione regionale; e poichè mi preme evitare che la legge sia discussa in modo affrettato, e visto l'attuale momento politico, non insisto e ritiro la domanda di votazione nominale. (*Approvazioni — Commenti animati in vario senso*).

PRESIDENTE. Allora metto a partito, per alzata e seduta, la proposta sospensiva, accettata dal Governo e dalla Commissione.

(*È approvata*). (*Commenti animati*).

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Si procederà ora alla votazione segreta dei disegni di legge già approvati per alzata e seduta.

Si faccia la chiama.

PAVIA, *segretario*, fa la chiama.

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

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti*).

Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Concorso dello Stato nelle spese per la IX Esposizione internazionale d'arte in Venezia:

Presenti e votanti . . .	258
Maggioranza . . . . .	130
Voti favorevoli . . . . .	219
Voti contrari . . . . .	39

(*La Camera approva*).

Permuta col comune di Torino del locale penitenziario per donne con un nuovo fabbricato da erigersi in detta città:

Presenti e votanti . . .	258
Maggioranza . . . . .	130
Voti favorevoli . . . . .	217
Voti contrari . . . . .	41

(*La Camera approva*).

Assegnazione straordinaria di lire 100,000 per il concorso dello Stato nelle spese delle esposizioni di floricoltura e del ritratto nel 1911 in Firenze:

Presenti e votanti . . .	253
Maggioranza . . . . .	130
Voti favorevoli . . . . .	210
Voti contrari . . . . .	48

(*La Camera approva*).

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:

Presenti e votanti . . .	258
Maggioranza . . . . .	130
Voti favorevoli . . . . .	205
Voti contrari . . . . .	58

(*La Camera approva*).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Abbruzzese — Agnesi — Albasini — Alessio Giovanni — Alessio Giulio — Aliberti — Amato — Ancona — Angiulli — Arrivabene.

Badaloni — Baragiola — Baslini — Battaglieri — Benaglio — Berenini — Bergamasco — Bertarelli — Bettoni — Bignami — Bolognese — Bonomi Paolo — Bonopera — Brandolin — Bricito — Brunialti — Buccelli.

Caccialanza — Caetani — Calamandrei — Calda — Callaini — Calvi — Camerini — Cameroni — Campi — Canepa — Cappelli — Carboni-Boj — Carboni Vincenzo — Carcano — Carmine — Cartia — Carugati — Casciani — Cascino — Caso — Casolini Antonio — Cassuto — Castoldi — Cavagnari — Colesia — Cermenati — Chiesa Eugenio — Chiesa Pietro — Chiozzi — Ciacci-Gaspere — Ciartoso — Ciccarone — Ciccotti — Cimorelli — Ciocchi — Cipriani-Marinelli — Ciruolo — Ciuffelli — Congiu — Cornaggia — Corniani — Cosentini — Cotugno — Cottafavi — Credaro — Crespi Daniele — Croce — Catrufelli.

Da Como — Danieli — De Gennaro — Degli Occhi — Del Balzo — Dell'Acqua — Della Pietra — De Nicola — Dentice — De Tilla — Di Bagno — Di Cambiano — Di Lorenzo — Di Marzo — Di Sant'Onofrio — Di Stefano — D'Oria.

Ellero.

Facta — Faelli — Falcioni — Falletti — Faranda — Fasce — Faustini — Fera

— Ferrarini — Ferraris Carlo — Ferri Giacomo — Fiamberti — Finocchiaro-Aprile — Fortunati — Foscari — Fraccacreta — Fradeletto — Francica-Nava — Frugoni — Furnari — Fusco Ludovico — Fusinato.

Galimberti — Gallini Carlo — Gallino Natale — Gallo — Ginori-Conti — Giovannelli Alberto — Giovanelli Edoardo — Girardi — Girardini — Giuliani — Giulietti — Giusso — Graffagni — Greppi — Guaracino — Guicciardini.

Hierschel.

Indri.

Joele.

Lacava — La Lumia — Landucci — La Via — Leali — Leone — Libertini Gesualdo — Libertini Pasquale — Loero — Longinotti — Lucchini — Lucernari — Luciani — Lucifero — Luzzatto Arturo.

Macaggi — Magni — Manfredi Giuseppe — Manfredi Manfredo — Mango — Marazzi — Marcello — Margaria — Marsaglia — Marzotto — Masi — Masoni — Matera — Mazzitelli — Meda — Mendaja — Merlani — Messedaglia — Mezzanotte — Mirabelli — Modica — Molina — Montagna — Montauti — Montresor — Morando — Morelli Enrico — Mosca Tommaso — Moschini — Murri — Musatti.

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

Orlando Salvatore — Ottavi.

Pacetti — Padulli — Pansini — Pantano — Paratore — Pavia — Pellecchi — Pellegrino — Perron — Pescetti — Pietravalle — Pilacci — Pistoja — Podestà — Pozzi Domenico.

Raggio — Raineri — Rampoldi — Rava — Riccio Vincenzo — Ridola — Rizza — Rochira — Romussi — Rondani — Rosadi — Rossi Cesare — Rossi Gaetano — Rota Attilio — Roth — Rubini.

Sacchi — Salamone — Salandra — Sanarelli — Sanjust — Saporito — Scaglione — Scalini — Scalori — Scellingo — Scorticarini-Coppola — Semmola — Serristori — Sighieri — Silj — Solidati-Tiburzi — Sonnino — Soulier — Spirito Beniamino — Spirito Francesco — Squitti — Staglianò — Stoppato — Suardi.

Taverna — Teso — Testasecca — Tinonzi — Torre — Toscano — Turati.

Valeri — Valle Gregorio — Valvassori-Peroni — Venditti — Vicini.

Wollemborg.

Zaccagnino — Zerboglio.

*Sono in congedo:*

Abignente — Abozzi.

Camagna — Cantarano.

Grassi-Voces.

Maraini — Mazza — Modestino.

Pipitone — Pompilj.

Tanari.

*Sono ammalati:*

Aubry.

Baccelli Alfredo.

Cicarelli — Curreno.

Marsengo-Bastia — Matteucci.

Pastore — Pini.

Rizzone.

Scano.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Compans.

Richard.

**Seguito della discussione sul disegno di legge: Provvedimenti per le industrie marittime nei rapporti con la economia nazionale.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti per le industrie marittime in rapporto con la economia nazionale.

L'onorevole ministro della marina ha facoltà di parlare.

**BETTOLO, ministro della marina.** (*Segni di viva attenzione*). Onorevoli colleghi, difficile compito è il mio: condurre in porto questo disegno di legge che rappresenta una materia aggrovigliata fra le aspirazioni ad una migliore politica marinara e piccoli ma numerosi interessi regionali, che poterono consolidarsi attraverso mezzo secolo di pregiudizi. Difficile compito è il mio, anche perchè non parmi che tutti gli oratori, che hanno preso parte a questa discussione, abbiano perfettamente e pienamente compreso le difficoltà, onde il problema era circondato.

E soprattutto parmi che non si siano ben comprese le condizioni del terreno sul quale noi eravamo chiamati ad operare. Consenta la Camera che io brevemente le esamini.

La Camera aveva iniziato la discussione del disegno di legge delle aste. Quando noi

fummo chiamati al Governo, duplice era la soluzione che ci si presentava: o continuare la discussione sospesa, od altrimenti lasciare scadere i termini fatali del 31 marzo. Non parve al Governo dignitoso e rispettoso verso il Parlamento e verso sè stesso, di continuare una discussione di un provvedimento del quale esso non si sentiva di potere assumere la responsabilità; d'altra parte, non era conveniente, nell'interesse della cosa, di temporeggiare fino al 31 marzo, giacchè si trattava d'un problema che si trascinava da oltre tre anni. La decisione s'imponeva.

Da ciò nacque la necessità di pratiche per ottenere una proroga, che fornisse il tempo necessario a meditare la via migliore da seguirsi.

Questa proroga fu domandata, ma essa non fu favorevolmente accolta da chi poteva concederla.

Di fronte a tale stato di cose, il Governo si propose di aprire le trattative con gli aggiudicatari stessi delle aste, anche perchè gli premeva di rispettare un impegno, sia giuridico, sia morale, preso dai suoi predecessori: ciò che del resto parmi non debba dispiacere all'onorevole Schanzer.

Aperte le trattative con gli aggiudicatari delle aste, il primo pensiero che si presentò fu quello di raccogliere in un'unica società tutte le energie marinare d'Italia; e così s'invitarono gli aggiudicatari stessi a far dirette trattative con gli armatori dei differenti centri marittimi d'Italia.

Dopo un breve periodo di tempo, queste trattative approdarono a buon porto, e così si costituì in embrione quella società che venne chiamata « Società italiana per l'esercizio dei servizi sovvenzionati ». Da quel punto cominciò lo studio per la compilazione dei relativi capitoli di oneri.

Sotto tale riguardo la questione non si presentava molto difficile, in quanto che si avevano nelle mani già i risultati delle aste, e le aste non erano che l'ultimo frutto di successivi e fecondi miglioramenti ottenuti:

1° dalla Commissione parlamentare e dalla discussione della Camera sul contratto primitivo;

2° dalla gara stessa nel concorso alle aste.

Ora una delle prime censure che fu mossa al Governo in questa intricata questione, è quella di aver data forma ad un sindacato, ad un *trust* che potesse prevalere nella nostra attività marinara, e soverchiamente prevalere. Veramente, a questo riguardo, la penso diversamente. Io

penso che, quando si tratta di dar vita ad un organismo navale, non bisogna tanto preoccuparsi degli accordi che possono contrarsi in famiglia allo scopo di eliminare la concorrenza, quanto di quella concorrenza che può derivare dalla bandiera straniera.

Ed è perciò che io ebbi nell'animo mio il proposito di costituire un forte organismo navale (*Approvazioni*), che potesse sostenere la prova di tale concorrenza. Monopolio!... ma se monopolio vi può essere, voi avete a temerle dalle poderose compagnie che scendono dal Nord e che, si può dire, si rendono padrone dei nostri principali traffici (*Bravo! Benissimo!*)

NITTI. Come si evita questa concorrenza?

BETTOLO, *ministro della marina*. Si vince la concorrenza, non si evita!

Del resto, ella ha parlato, ed avrà occasione di parlare domani e dopodomani, poichè la Camera non ha nessuna premura di venire ad un voto. (*Si ride*).

Pare a me che la nozione che si ha di una marina e di una forte marina in questa Camera, senta un poco delle tradizioni della marina nel periodo velico, nel periodo che io chiamerò patriarcale. In allora, voi lo sapete, anche le flotte si costituivano in famiglia, si dividevano in carature, perchè si trattava di poche centinaia di migliaia di lire.

Ma oggi le cose non si possono fare in eguale misura ed in eguale modo. Oggi è necessario che, insieme con l'energia marinara, funzionino anche le energie finanziarie, e il non riconoscere questo vuol dire non riconoscere la realtà. (*Commenti*).

Quindi la necessità di un forte organismo; cui io ho cercato di dare vita, senza preoccuparmi nè di *trusts* nè di monopoli. È psicologia dei popoli deboli temere la forza, perchè della forza non hanno altra nozione che di strumento di oppressione e di sopraffazione. (*Benissimo!*)

Ed ora mi consenta la Camera di entrare nel vivo dell'argomento. A questo disegno di legge furono rivolte molte, ma molte censure, e poche lodi, ed anche queste condizionate. Io, per seguire un metodo logico ed ordinato risponderò agli oratori trattando delle varie parti di cui si compone questo disegno di legge. E comincerò quindi dai provvedimenti presi per l'industria delle costruzioni navali. Ma mi si consenta intanto di rilevare una dichiarazione dell'onorevole Nitti, una dichiarazione che chiamerei quasi pregiudiziale.

Egli, circondando, come sempre, la sua brillante frase di piacevolezze e di qualche punta d'ironia, trovò essere incompatibile la mentalità di un ammiraglio con le disquisizioni economiche e commerciali che si riferiscono ai traffici marittimi. (*Segni di diniego del deputato Nitti*).

Egli ha detto proprio questo: l'ho notato qui (*Approvazioni*). Ora, onorevole Nitti, se tale incompetenza ella la riferisce al caso specifico, al caso attuale, la mia modestia mi impedisce di darle torto. Ma quando ella volesse per avventura allargare il suo pensiero, estenderlo, comprendendovi gli ufficiali e i comandanti della marina militare, ella si ingannerebbe, e mostrerebbe di non conoscere l'alta missione economica e politica dell'ufficiale navale nei rapporti che intercedono tra la marina militare e la marina mercantile.

Il Filangeri prima, ed il Mahan dopo, autori che ella certamente conosce, hanno illustrato questo concetto. E i nostri ufficiali, i nostri comandanti, che portano alto il nome della patria, attraverso gli oceani, fino ai più lontani lidi, mostrano di comprendere perfettamente la loro missione, e nelle relazioni che essi sono tenuti di fare vi si trovano associati il patriottismo, la conoscenza profonda e squisita dei bisogni della nostra espansione commerciale. (*Bravo! Benissimo!*)

Essi, portano in tali questioni, onorevole Nitti, tal copia di esperienza e di competenza, che val più che un trattato quale potrebbe essere scritto dalla penna più ardita, più brillante... anche dalla penna dell'onorevole Nitti.

Ma entriamo in argomento. Protezione ai cantieri navali.

È stato chiesto in questa Camera, durante la discussione, quale sia la ragione per la quale lo Stato, nelle condizioni attuali, sente l'obbligo di proteggere ancora lo sviluppo dei cantieri navali, o per meglio dire, delle industrie navali.

Rispondo con un dato di fatto semplicissimo. L'armatore, nelle condizioni attuali di protezionismo, può fare costruire o comprare una nave all'estero, nazionalizzarla ed usarla, senza pagare alcun diritto di dazio.

Ora si obietterà essere indifferente che l'armatore acquisti le navi all'estero; e potrei anche convenirne, se ragioni di interesse supremo non imponessero di avere in paese un'industria navale, forte e progredita. È noto infatti essere anche l'industria delle

costruzioni navali importante fattore del potere marittimo di un paese. E ciò è vero così nei rapporti della difesa nazionale come in quelli della economia pubblica. (*Benissimo! — Commenti*).

Ma se un'industria navale in paese è necessaria, vi sono in Italia, troppi coefficienti di inferiorità rispetto alle industrie simili che si svolgono in altri paesi e specialmente in Inghilterra.

Anzitutto, la protezione accordata all'industria siderurgica pesa su quella delle costruzioni navali. L'industria siderurgica non è un prodotto naturale del paese, e, per averla, occorre proteggerla fortemente. Forse la protezione sarà in una misura troppo elevata, come ha affermato qualche oratore di quella parte della Camera, ma per ora è inopportuno discutere questa questione. Dirò solo che la siderurgia ha una produzione piuttosto larga e che di questa produzione appena un ventesimo è adoperato per i cantieri navali. Quindi a me parve, che, dovendosi fissare la misura del compenso daziario, questa misura dovesse essere subordinata al criterio di consentire un terzo di introduzione dei materiali in franchigia.

Sarebbe stato mio desiderio andare anche più oltre, non lo nascondo, perchè chi ha avuto tempo da perdere ed ha letto qualcheuno dei miei lavori, sa le mie opinioni al riguardo, ma poi ho pensato che, se un ventesimo appena è la quota, che rappresenta il necessario per le nostre costruzioni navali, pochi sono i cantieri, specializzati nella produzione, relativa ai cantieri stessi; ed allora, mentre questa più larga misura di introduzione in franchigia non avrebbe potuto nel complesso nuocere molto alla siderurgia, nel fatto nuoceva moltissimo a quei pochi stabilimenti, specializzati nella produzione di materiale navale.

Ecco la ragione, per cui ho alquanto temperato i miei antichi convincimenti. Del resto i convincimenti sono convincimenti, e, quando si è a questo posto, bisogna qualche volta lasciarne qualcheuno per la strada. Lo sperimenterete fra poco anche voi. (*Accennando all'estrema sinistra — Si ride*). Altre ragioni di inferiorità risiedono nel maggior costo presso di noi del capitale, nella mancanza di continuità nel lavoro, nel minor rendimento delle maestranze, che è come una conseguenza della mancanza di continuità del lavoro, e in altre cause che non giova ripetere perchè ben conosciute.



Per quanto si riferisce alla siderurgia, la cui protezione si traduce in un onere sulla industria delle costruzioni navali, la nostra legislazione marinara ha stabilito che lo si debba risarcire mediante un compenso daziario.

Vi ha inoltre il compenso di costruzione concesso per fronteggiare altre causa d'inferiorità quali la scarsità di capitali, il maggior prezzo di produzione.

Parve agli oratori di quella parte della Camera, e, in prima riga, all'onorevole Bonomi, che la protezione, che si accorda col disegno di legge, fosse eccessiva. Ora io mi propongo di dimostrare che mai si è data una protezione così poco eccessiva, come con questo disegno di legge.

BONOMI IVANOE. Più dell'attuale.

BETTOLO, ministro della marina. No, meno dell'attuale e glie lo dimostrerò.

Ella è un uomo molto studioso, ed ha tenacità di propositi, e, quando prende una cantonata, vi si vuol fissare e non c'è caso di rimuoverla. (*Vivissima ilarità*).

Dunque, secondo la vigente legge, (tratterò poi di quel progetto che era stato presentato e farò anche un confronto con la legislazione degli altri Stati) secondo la vigente legge, dicevo, cioè quella del 16 maggio 1901, la protezione all'industria siderurgica è così composta: Compenso daziario, 35 lire; importazione in franchigia, un terzo (e poi dirò quanto deve essere valutato questo terzo) compenso di costruzione, 60 lire.

Occorre fermarsi un momentino sopra il valore da assegnarsi a questo terzo dell'importazione in franchigia, anche perchè l'onorevole Bonomi diceva che questo terzo equivale a 17.5, ed equivale a 17.5 solamente perchè 17.5 è la metà di 35; e siccome l'unità è composta, come tutti sanno, di tre terzi (*Si ride*), quindi due terzi 35, ed un terzo, 17.5; ed il conto aritmeticamente andrebbe benissimo.

Ma, guardi l'onorevole Bonomi, io ho voluto rileggere la discussione che ha preceduto l'approvazione di quel disegno di legge; e vi ho trovato che l'articolo il quale determinava il valore del terzo relativo alla introduzione in franchigia era così formulato: « l'ammontare dei dazi competenti a tale terzo, non dovrà eccedere il limite massimo di lire 10 per ogni tonnellata di stazza lorda ». Con ciò si esclude che si possa arrivare alle lire 17.5.

Ma vi ha di più; vi ha la ragione tec-

nica, per la quale si è detto che non dovrà eccedere un tale limite. Perchè effettivamente il costruttore, con tutta la facoltà che ha di introdurre in franchigia un terzo dei materiali di costruzione, non ne approfitta che limitatamente, e nella misura che può valutarsi (per consenso dei tecnici e dei competenti) pari a circa otto lire. Questa misura rappresenta il valore di quei profiliti che la nostra industria ancora non è specializzata a produrre.

Accettato quindi questo valore di otto lire, la legge del 16 maggio 1901, concedeva 35 lire, compenso daziario; 60 lire, compenso di costruzione; 8 lire, un terzo importazione in franchigia: totale 103 lire a tonnellata di stazza lorda.

Ma non basta. Secondo il disegno di legge Mirabello, modificato dalla Commissione parlamentare e concordato col Governo, era abolita l'introduzione in franchigia. Si aveva un compenso daziario di 38 lire ed un compenso di costruzione di 54 lire, totale 92 lire. E qui la protezione un po' diminuita; da 103 siamo scesi a 92.

Secondo il disegno di legge attuale abbiamo: compenso daziario, 30 lire; 8 lire, per un terzo della importazione in franchigia; 56 lire, compenso di costruzione; 3.54 per tonnellata, riduzione tassa di ricchezza mobile e registro: totale 97.50; cioè alquanto superiore a quella del disegno di legge Mirabello. Ma, noti, onorevole Bonomi, apparentemente superiore, non di fatto. E lo dimostro.

Con la vigente legge e col disegno di legge Mirabello, era all'armatore imposta l'obbligatorietà di costruire in paese, per godere quei benefici che la legge concedeva; e tali benefici, rappresentati dal premio di armamento, raggiungevano nel disegno di legge Mirabello 6 lire per tonnellata lorda per i primi 10 anni e la metà per gli altri cinque anni, quindi, in totale, 75 lire.

E allora, per fruire di tale premio l'armatore trovava conveniente di cenderne una parte, che si calcola pari a circa il 40 per cento. Cedendo un 40 per cento su 75 lire, egli cedeva circa 30 lire; e al ora alle 103 lire della legge vigente ed alle 92 lire del disegno di legge Mirabello bisogna aggiungere 30 lire; cosicchè, abbiamo che la vigente legge accorda in realtà la protezione di 133 a tonnellata di stazza lorda, e che il progetto Mirabello ne avrebbe concessa una di 122. Il progetto mio, invece, per il quale non esiste l'obbligo della co-

struzione in paese si limita la protezione a lire 97.50.

Vede dunque, onorevole Bonomi, e nella sua scrupolosa equità dovrà riconoscerlo, che il presente disegno di legge può essere che protegga ancora troppo: questo si può ancora discutere; ma il dire che le mie proposte assicurino una protezione superiore a quella attuale e a quella che accordava il progetto Mirabello, concordato tra Governo e Commissione, me lo consenta, non è conforme alla verità! (*Commenti*).

Ed ora guardiamo all'estero. Sa, onorevole Bonomi, in Francia quanto si dà per tonnellata lorda? La bella cifra di 145 franchi! In Spagna l'industria delle costruzioni navali gode di una protezione pari a 185 lire per tonnellata lorda! Vale a dire che, presso a poco, noi diamo, rispetto alla prima, due terzi e, rispetto alla seconda, un poco meno della metà.

Ma l'onorevole Arturo Luzzatto muoveva un altro appunto a questo disegno di legge. Egli diceva: in base all'articolo 36 voi avete accordato una protezione alle costruzioni navali; ma nel fatto non costruite niente, oppure, se costruite, costruite in così piccola misura che i cantieri non sentiranno nemmeno il sapore di questa legge.

Io osservo all'onorevole Arturo Luzzatto, come dimostrerò in seguito, che con questo disegno di legge viene assicurata una più larga misura di materiale di costruzione navale ai cantieri di quella che sarebbe stata concessa col disegno di legge precedente; ma, per ora, procediamo con ordine.

L'onorevole Teso nel suo brillante e colto discorso, ha accennato alla questione del naviglio ausiliario. Mi ha comandato: perchè non avete considerata questa questione in relazione ai compensi di costruzione, in relazione, cioè, a quegli incoraggiamenti per i quali potrebbero venire preparate quelle unità organiche le quali, benchè non abbiano un diretto valore combattivo, pur sono elementi assolutamente necessari per l'assetto organico della flotta?

Io ricordo di avere più volte portato tale questione alla Camera e di avere allora espressa un'opinione presso che conforme a quella dell'onorevole Teso. Ma, a questo riguardo, conviene considerare che se si intende parlare di quelle navi che debbono essere addette ai servizi di trasporto di materiale, numerose sono le unità che pos-

siamo trovare nella marina mercantile per soddisfare tali esigenze.

Come pure, nella nostra marina, non mancano le navi da potersi assegnare al trasporto di truppe. Talchè non sono necessari nè incoraggiamenti, nè stimoli per promuovere la preparazione di tale materiale. Vi provvedono le esigenze stesse dei nostri traffici.

Che se invece l'onorevole Teso, come parrebbe, intende alludere alle navi da destinarsi ai servizi di esplorazione, troppo alti sarebbero i sacrifici che si imporrebbero per prepararle, a mezzo della marina mercantile, dagli usi economici della quale tali navi non sarebbero richieste.

Oggi le corazzate di linea raggiungono e superano le velocità di venti miglia; onde la nave esploratrice dovrebbe essere dotata di una velocità di circa il 50 per cento superiore, per potere compiere tutte le sue missioni di guerra.

Veda dunque, onorevole Teso, che per queste costruzioni conviene provvedere direttamente col bilancio della marina militare.

Ma questo esce un po' fuori dalla nostra questione, e ne ho parlato soltanto perchè il discorso dell'onorevole Teso meritava tutta la mia considerazione ed una risposta.

E vengo alla parte seconda: provvedimenti dell'industria relativa ai trasporti.

Se la Camera lo consente, riposerei qualche minuto.

*Voci.* Sì! sì!

PRESIDENTE. Riposi pure!

La seduta è sospesa.

(*La seduta, sospesa alle 16.20, è ripresa alle 16.25*).

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della marina, ha facoltà di continuare il suo discorso.

BETTOLO, *ministro della marina.* (*Segni di attenzione*). Veniamo adesso a parlare dei provvedimenti relativi ai trasporti marittimi e al contributo di nolo, che ne è la parte integrante.

A chi abbia studiato le funzioni di una marina mercantile, nei suoi rapporti con la economia nazionale, non sarà certamente sfuggito come essi abbiano ad essere considerati, così rispetto ai noi guadagnati in viaggi liberi tra i continenti esteri, come rispetto agli scambi che ogni paese ha interesse di promuovere, allo scopo di cercare mercati e clientele alle attività industriali ed agricole del Paese.

I noli guadagnati, come qualsiasi provento di altra industria, costituiscono un contributo della ricchezza pubblica, ma non costituiscono ancora quel vincolo che deve unire la marina con l'economia nazionale, rispetto alla quale la marina stessa deve assurgere a tale altezza da poter essere uno strumento di espansione economica e, più che un'industria, una forza espansiva che tutte le industrie alimenta ed attiva.

In base a tale concetto fondamentale, io mi sono studiato di organizzare gli attuali provvedimenti per quanto si riferisce alla marina mercantile.

Anzitutto è da osservare che la nostra marina mercantile, in atto, è fra tutte le marine mondiali quella che è oberata da una maggiore massa di oneri fiscali. (*Approvazioni — Commenti*).

Si può, ad esempio, affermare, che rispetto alla marina inglese, la marina italiana sia talmente gravata di pesi fiscali che non potrebbe sostenerne la concorrenza in viaggi liberi.

Quindi il primo compito che mi sono imposto, d'accordo con i miei colleghi del Governo, si fu quello di alleggerire di ogni onere eccessivo la industria dei trasporti marittimi. E questa è una misura, noti la Camera, che si è presa così per la marina dei viaggi liberi, come per la marina sovvenzionata.

Ma vi era un altro provvedimento ben più importante da prendere per quella parte dell'industria in parola che noi vogliamo vincolare ai nostri commerci ed alla nostra economia nazionale, e che fino ad oggi era trattata col regime delle sovvenzioni fisse.

Io non parlo della marina del Mediterraneo, ma parlo particolarmente delle grandi linee transoceaniche. Le sovvenzioni fisse sono anche concesse presso altri paesi, come giustamente notava l'onorevole Schanzer.

Noi ne abbiamo in Germania in piccola misura; ne abbiamo in più larga misura in Francia; ne abbiamo anche presso la Spagna e così anche presso il Giappone, ecc.

Ma badate, che le sovvenzioni che si accordano presso le nazioni, le quali sotto il punto di vista marinaro sono più progredite, sono generalmente limitate a mantenere il contatto, fra possedimenti o colonie distanti, e la madre patria. Alludo particolarmente alla Germania. La Francia ne ha anche per altre imprese marittime: ma, mi duole il dirlo, quando noi vogliamo cercare un esempio nella esperienza della politica commerciale marittima, non dob-

biamo andare a ricercarlo in Francia, giacchè questa è la nazione che ha speso di più per la protezione della marina, senza aver avuto frutti corrispondenti.

Del resto, una rapida corsa nel sistema delle sovvenzioni ebbe a farla l'onorevole Giulio Alessio. Egli vi ha dimostrato, rispetto all'incremento del nostro commercio ed allo sviluppo del materiale della nostra marina, quali infecondi risultati abbia potuto dare il regime delle sovvenzioni fisse, applicato nei nostri traffici transoceanici.

Non mi indugèrò quindi su tale dimostrazione, anche perchè essa venne fatta magistralmente da altri oratori, dall'onorevole De Viti De Marco, dall'onorevole Alessio. Ma vi darò solamente un indice assai rappresentativo dell'efficacia del sistema, onde si vollero sovvenire ed incoraggiare le nostre imprese marittime, richiamando la vostra attenzione sull'utile derisorio che il nostro commercio ha potuto realizzare in una linea verso l'Estremo Oriente, e, cioè più precisamente, nella linea Bombay-Singapore.

Questa linea è sovvenzionata mediante la dotazione fissa di 490 mila lire all'anno. Ora, sapete quale movimento commerciale ha potuto produrre questa sovvenzione, attraverso sei anni successivi d'esercizio, con la spesa di circa tre milioni?

È una cosa che merita d'essere rilevata. Attraverso il sessennio 1902-1908, abbiamo potuto raggiungere un traffico, sotto bandiera italiana, pari a 34 tonnellate. (*Commenti*). Abbiamo speso tre milioni e mezzo circa, ma per promuovere il commercio di 34 tonnellate!... (*ilarità — Commenti*). E questi sono dati di fatto che li potete riscontrare nelle statistiche.

Ora, dite voi se sia possibile di perseverare in un sistema che vi dà simili risultati! La società esercente, naturalmente, ha potuto accrescere gli introiti dei noli e per questo, ha spinto la linea fino a Hong Kong, servendo il commercio locale, anche con un discreto utile. Ma io domando se dobbiamo spendere le sovvenzioni, per servire il commercio straniero!

Ora, vedete la superiorità del contributo di nolo sulla sovvenzione fissa (la rilevate subito): se ci fosse stato il regime del contributo di nolo, poichè il contributo di nolo non è dato se non che alle merci importate ed esportate, le 34 tonnellate sarebbero state pagate per 34 tonnellate, ed i tre milioni e mezzo sarebbero stati risparmiati. (*Vivissime approvazioni — Commenti*).

PANTANO. Ma oltre al contributo di

nolo vi sarebbe stato anche il rimborso della tassa pel canale di Suez!

BETTOLO, *ministro della marina*. Parmi, onorevole Pantano, che la interruzione non sia a proposito! (*Commenti*).

Prego la Camera di volermi continuare la sua benevola attenzione. Il terreno è arido e noioso; siamo tutti stanchi, e forse il più stanco sono io ..

*Voci*. Ha ragione!

BETTOLO, *ministro della marina*. ...ma consentite, se parlo, che io abbia almeno la soddisfazione che voi mi seguite.

*Voci*. Sì! sì! Parli!

BETTOLO, *ministro della marina*. Molto si è discusso sul contributo di nolo; lo si è criticato sotto tutte le forme più acerbe. Permettete ch'io vi dica che esso fu molto criticato, perchè lo spirito e le finalità di esso poco furono compresi.

Nel movimento della nostra espansione economica, nel movimento della nostra attività industriale, nella ricerca dei mercati e delle clientele per alimentare l'una e l'altra, due sono i fattori che hanno interesse non parallelo, ma comune: l'interesse del produttore e l'interesse del vettore. Il contributo di nolo si propone di integrare e di accomunare questi due grandi interessi, i quali co-spirano uniti nella conquista dei traffici alla bandiera nazionale.

L'onorevole De Viti De Marco e l'onorevole Pantano, che sono lieto di vedere vicini, così le mie parole giungono contemporaneamente al bersaglio, dissero che loro poco importava se la merce fosse caricata sotto bandiera nazionale o sotto bandiera estera, purchè il commercio trovasse il suo vettore.

PANTANO. Meglio sotto bandiera nazionale!

*Voci a destra*. Meno male!

BETTOLO, *ministro della marina*. Non solo meglio, onorevole Pantano, ma è cosa assolutamente necessaria...

PANTANO. Ma non esclusiva!

BETTOLO, *ministro della marina*. ...necessaria e, se fosse possibile, anche esclusiva. Esclusiva, si intende, fino al punto in cui la concorrenza può essere un fortunato freno ed un vantaggio del commercio.

Ma accettiamo pure la affermazione dei miei onorevoli contraddittori, che è tutto ciò che si può enunciare di più liberista.

Dunque, che il commercio, trovi la bandiera estera, o trovi la bandiera nazionale che trasporti le sue merci e i suoi prodotti, poco importa.

Senonchè in tal modo la marina, non è considerata come uno strumento nazionale della nostra economia, giacchè, quale interesse volete che abbia la bandiera estera a promuovere il movimento commerciale dei nostri prodotti sui mercati forestieri? Voi lo vedete: in Oriente, per esempio, questo l'ho verificato io di persona, nella mia esperienza marinara; ho verificato, per esempio, che molti prodotti italiani, durante il viaggio, cambiano nazionalità, e sono smerciati all'estero come merce straniera, se sono buoni, come merce italiana, se sono dei rifiuti. (*Vivi commenti*).

Ora, onorevoli colleghi, la fusione fra vettore e produttore riproduce, nell'azione politica dello Stato, quella unità organica che già esiste naturalmente nella realtà economica, fra quei due fattori, accomunandone gli sforzi e gli scopi.

Ma si è detto che il contributo di nolo altro non è che una sovvenzione larvata.

Osservo anzitutto che non è da confondersi con le sovvenzioni fisse, le quali sono concesse alla nave, indipendentemente dal movimento del traffico. Questo basterebbe già per differenziare il contributo di nolo dalla sovvenzione fissa. Si disse inoltre che questo contributo altro non sia che un premio alla navigazione ed un premio alla esportazione. Ora, siccome il premio di navigazione ha dato cattivi risultati come le sovvenzioni fisse (e siamo d'accordo), siccome il premio d'esportazione non ha dato buoni risultati (e posso anche essere d'accordo) quindi, se ne deduce dai miei oppositori, che il contributo di nolo, che è l'associazione di questi due elementi, debba necessariamente dare cattivi risultati.

Prima di tutto, bisognerebbe dimostrare che la combinazione di due elementi abbia la stessa virtù negativa o positiva dei due elementi associati. Provate un po' a vivere in un ambiente di ossigeno solo e vedrete da quale sovraeccitazione sarete pervasi; provate a respirare in un ambiente di azoto solo, ne morirete. Respirate, invece, l'aria: sentirete la vita! (*Commenti*).

PANTANO. C'è un eccesso di azoto.

BETTOLO, *ministro della marina*. Vorrà dire forse un eccesso di ossigeno! Ad ogni modo, la nostra vita marinara non ha ancora respirato simile miscuglio.

Si è cercato di impressionare la Camera affermando che gli interessi agricoli possano essere minacciati dall'applicazione del contributo di nolo.

Orbene io, con le mie modeste conoscenze

di economia, credo invece che il contributo di nolo, nei suoi effetti, potrà essere, in base ad un sagace impiego, rivolto alla difesa ed all'incremento della nostra esportazione agricola. Questa esportazione potrà trovare nel nuovo istituto quell'arma di difesa che da tempo le industrie manifatturiere trovano nel rimaneggiamento del repertorio doganale e nella specializzazione delle voci.

Fu anche obiettato che il contributo di nolo può dare luogo ad arbitrî ed a favoritismi. Io non lo credo, dato che nella responsabilità sono coinvolti due Ministeri, quello cioè dell'agricoltura, industria e commercio e quello della marina, con tutti i corpi consultivi che hanno a loro disposizione.

Ma, per meglio rassicurare la Camera sarei anche disposto ad accettare che la fissazione dei contributi dovesse essere disposta per decreto reale, da convertirsi in legge; conformemente a quanto si fa per le modificazioni da apportarsi al repertorio doganale. Con tal mezzo, ogni pericolo di arbitrio viene eliminato.

L'onorevole Bonomi ha accennato anche alla impossibilità di controllare il traffico. Evidentemente l'onorevole Bonomi non ricordava quali cautele e quali difese hanno disposto le nostre leggi contro la possibilità di frodi su questa materia.

Sarà bene che l'onorevole Bonomi ricordi come il codice di commercio prescrive, all'articolo 555 e seguenti, la compilazione, di una polizza di carico in quattro originali per ogni imbarco di merce, facendo anche obbligo di accertare nella polizza stessa, la natura, la specie, la qualità e la quantità delle cose caricate. Ma non basta. Per disposizione dello stesso codice di commercio, all'articolo 500, e del regolamento per la tenuta del giornale nautico, deve essere tenuto un giornale di boccaporto nel quale appunto, in base alle note d'imbarco, si annotano le merci imbarcate.

Ma vi ha di più. Ad ogni approdo il giornale di boccaporto, come tutti gli altri giornali, deve essere vidimato dalle autorità marittime e consolari, le quali, in determinati casi, procedono ad investigazioni e ad inchieste riguardo alle merci caricate. E si hanno poi disposizioni che garantiscono la regolarità delle scritture fatte sul giornale nautico e sono comminate delle pene gravi a carico dei capitani i quali omettano di scrivere sul giornale tutto ciò che dalla legge è prescritto. È infine, ritenuto colpevole di baratteria (articolo 307 del codice

marittimo) il capitano che firmi o sottoscriva una polizza di carico falsa.

Dunque, con tante garanzie crede proprio l'onorevole Bonomi che si possono commettere delle frodi? (*Commenti*).

Parecchi oratori hanno rilevata la insufficienza delle disponibilità assegnate dalla legge al contributo di nolo. L'osservazione può essere fondata.

Se ho un rimorso, è appunto quello di non aver potuto togliere di più dai fondi assegnati alle sovvenzioni per darlo al contributo di nolo, giacchè è questo l'istituto nel quale, onorevoli colleghi, ho piena fiducia.

Non ho potuto fare quel largo esperimento che avrei desiderato, ne convengo; ma voi sapete al pari di me, quali esigenze si affaccino in pratica e come spesso occorra che i postulati teorici debbano essere sottordinati alla realtà delle cose.

A ogni modo, conviene non esagerare. Infatti, data la necessità di liquidare nei quindici anni ciò che rimane per la legge sui premi, diventa disponibile nel decorso dei quindici anni stessi una somma media di 7 milioni e 60 mila lire da distribuirsi fra i viaggi liberi e le imprese marittime vincolate da convenzioni; e cioè, più precisamente 2,360,000 lire per viaggi liberi e 4,700,000 lire per imprese marittime vincolate.

Sono, dunque, in grado di assicurare la Camera che si potrà fronteggiare l'alca di un largo esperimento, tanto più se ci sarà dato di condurre in porto le trattative, per convenzioni internazionali con reciproca partecipazione al pagamento del contributo di nolo, trattative, già iniziate dai nostri predecessori, e che noi abbiamo potuto perfezionare e affrettare, appunto perchè le facilitava l'istituto del contributo di nolo.

L'onorevole Alessio, riferendosi ad un articolo autorevole del chiaro professore Einaudi, disse che il contributo di nolo avrebbe avuto ben poca efficacia, perchè le somme disponibili per applicarlo rappresentano appena il due, o tre per mille del nostro movimento commerciale internazionale. Non so se ho bene afferrato il suo concetto.

ALESSIO GIULIO. Dal due al sei per mille.

BETTOLO, *ministro della marina*. Comunque, io osservo che non è giusto considerare il contributo di nolo in ragione del valore della merce. Se è contributo di nolo, va considerato in rapporto al nolo, ed in tal caso, invece del due o sei per mille, si avrà

una proporzione del quattordici per cento dei noli, guadagnati dalla nostra bandiera nei traffici internazionali, e del sette quando si possa, come auguro alla nostra marina e come credo anche probabile, conquistare alla bandiera nazionale non meno del sessanta per cento del nostro commercio internazionale. (*Benissimo!*)

Ma che più indugiarsi sulla efficacia del contributo di nolo, quando si può dare alla Camera un eloquente giudizio sul nuovo istituto, che noi proponiamo? Sentite, come si esprime, il signor Ballin, che, come sapete, è autorevole direttore della *Hamburgo-America Linie*, nel rapporto, che verrà presentato all'Assemblea generale degli azionisti, che si terrà fra dieci giorni, cioè il 30 di marzo. Egli dice:

« In parecchi Stati stranieri in quest'ultimo tempo si sono fatti tentativi per rendere difficile alle compagnie straniere la concorrenza, mercè privilegi e sovvenzioni, da concedersi alla bandiera nazionale (*notate che dice in quest'ultimo tempo perchè le sovvenzioni fisse non le temeva*). Specialmente in Italia questa tendenza conduce ad un indirizzo, che è rivolto contro le compagnie tedesche, che non può essere qualificato, che violento.

« L'Hamburgo-America nutre fiducia che il Governo Imperiale vorrà energicamente difendere gli interessi delle società tedesche, e non si lascerà intimorire nel prendere quelle misure offensive, che non debbono essere limitate al campo marittimo, perchè meschini sono gli interessi della bandiera italiana nei porti tedeschi ». (*Commenti*).

Ora quale miglior prova di questa, che l'Italia è sulla giusta via, se uomini del valore del signor Ballin perdono anche la loro serenità? (*Benissimo!*)

Mi si accusa di aver rinunciato alle mie idee del 1903, dato il modo con il quale oggi intendo di mettere in opera, questo nuovo istituto. Ora ricordo alla Camera quali erano le mie proposte di allora. Erano le seguenti: unire, mediante arterie commerciali con l'Italia, i mercati esteri, verso i quali era possibile promuovere feconde correnti di scambi. Che cosa d'altro si richiede con la mia proposta contenuta nel paragrafo 2 dell'articolo 18?

Dunque, per questa parte almeno, si riconoscerà che non mi sono contraddetto.

La dotazione è stabilita dall'attuale progetto di legge come era auspicata nel mio scritto del 1903. Vi è una differenza, ma non è una contraddizione. La differenza sta che

in allora io avrei desiderato che questa dote fosse ripartita fra le navi che liberamente corrono su queste arterie commerciali e si guadagnano il contributo di nolo, per quanto siano capaci di far aumentare il traffico. Ma, onorevoli colleghi, stiamo nella realtà.

Credete voi che l'applicazione integrale di un tale sistema sarebbe d'un tratto possibile? Si può concepire come una mèta, ma non si può applicare senza un periodo di transizione; ed ecco che il contributo di nolo, nel modo in cui fu stabilito nel disegno di legge, vi dà il periodo di transizione.

E, di fatto, il contributo di nolo può avere la durata minima di 5 anni. Supponete che nei cinque anni si sia stabilito una linea con l'Estremo Oriente: durata della convenzione, 5 anni; dotazione, un milione e mezzo. Nel corso di questi 5 anni, se il traffico non risponde, vuol dire che non siamo riusciti a stabilire dei rapporti commerciali con l'Estremo Oriente. Pazienza! Non persistere: dopo tutto, è una esperienza di 5 anni. Siamo riusciti a stabilire questi rapporti? Non occorre più fissare la dotazione sopra una unica impresa. Marina libera, correte le acque su quelle arterie commerciali e guadagnatevi il contributo di nolo! Vedete come il provvedimento proposto prepara, a traverso un breve periodo di transizione, l'avvenire della marina libera quale è nella mia concezione!

Ma v'ha di più. Giova ricordare che il periodo di cinque anni coincide opportunamente con la scadenza dei nostri più importanti trattati di commercio, alla cui rinnovazione il primo e p. rimento del contributo di nolo, ne sono sicuro, conferirà elementi di esperienza e di feconde direttive.

Del resto, io posso bene ammettere che la funzione di questo istituto abbia nel periodo di transizione un'efficacia operante, certamente meno attiva di quella che necessariamente dovrà preparare per l'avvenire. Ma per l'appunto è suo scopo precipuo preparare questo avvenire, giacchè non vi è dubbio che l'azione sua stimolatrice non mancherà di risvegliare le sopite iniziative, i timidi capitali, le energie marinare per farle tutte cospirare verso quella fonte di ricchezza nazionale, che ormai più non conosciamo che attraverso le nostre remote tradizioni. (*Approvazioni*).

Io sento in me palpitare la fede profonda in questo radioso avvenire. Ne sono solo in questo convincimento. Fu notato che quasi tutti i centri marittimi, e special-

mente quelli che si mostravano più agitati di fronte all'ordinamento dei servizi stabilito dai precedenti Ministeri, oggi sono tranquilli e fiduciosi. Eppure coll'attuale disegno di legge tutti quei centri hanno perduto non pochi approdi delle linee sovvenzionate. Me ne avete domandato il perchè!

Gli è che colà, più che non possa palpitare in un ambiente annebbiato dalla passione politica, si ha la visione che prima si trattava di un ordinamento burocratico, principalmente inteso a soddisfare interessi regionali, oggi si ha la coscienza della necessità di dover sacrificare, in qualche misura, questi interessi e si ha la visione che in questi provvedimenti sta il germe di una migliore politica marinara. (*Benissimo! Bravo! — Applausi*).

Chiederei di riposare qualche minuto.

PRESIDENTE. Riposi, riposi pure, onorevole ministro.

(La seduta è sospesa alle 17.20 e ripresa alle 17.25).

#### Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. La seduta è ripresa.

Invita l'onorevole Aprile a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

APRILE. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Maggiori assegnazioni per ricerche di acqua potabile nel Regno ».

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione sul disegno di legge:

#### Provvedimenti per le industrie marittime nei rapporti con la economia nazionale.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del disegno di legge: Provvedimenti per le industrie marittime nei rapporti con la economia nazionale.

L'onorevole ministro della marina ha facoltà di proseguire il suo discorso.

BETTOLO, ministro della marina. Onorevoli colleghi, entriamo adesso in uno degli argomenti più controversi: l'ordinamento dei servizi sovvenzionati. L'appunto che qui mi si mosse è particolarmente rivolto a dimostrare che io mi sono contraddetto tra quello che avevo pubblicato e manifestato alla Camera, e quello che in atto, come uomo di Governo, ho tradotto nella realtà.

Potrei dire che ho già implicitamente dimostrate le difficoltà che si imponevano, e che non mi hanno concesso di esplicitare, in tutta la sua integrità, il mio programma.

E credo che gli stessi oppositori miei siano persuasi che se io avessi ancora indebolita la struttura delle linee sovvenzionate, sottraendo approdi e sottraendo qualche linea desiderata dagli interessi regionali, queste difficoltà si sarebbero accresciute di mille doppi. (*Approvazioni*).

Provatevi, egregi colleghi, si provi lei, egregio onorevole Salvatore Orlando, che mi ha mosso la censura di non essere stato fedele ai miei principi, si provi a presentare un ordine del giorno alla Camera di ridurre le linee solamente ai servizi postali e politici! (*Approvazioni — Si ride*). Si provi a presentare quest'ordine del giorno ed io l'accetto! (*Bravo! — Si ride*). Ma ho paura che, accettandolo, avrò meno voti di quelli che mi riserva il vostro suffragio. (*Vive approvazioni — Applausi — Ilarità — Commenti*).

Voci. Questa è la verità!

BETTOLO, ministro della marina. E qui, prima di entrare nel vivo dell'argomento, debbo anche una parola di risposta all'onorevole Pantano in relazione ai servizi di Stato sovvenzionati. Onorevole Pantano, ella sa che io sono sempre stato dell'opinione che lo Stato è un cattivo industriale, particolarmente poi quando vuol fare l'industriale marinaro.

Posso affermare che quando lo Stato dovesse esercitare la industria dei trasporti marittimi non credo che il consuntivo dell'azienda si limiterebbe solamente a quel preventivo che lei ci leggeva di sei milioni di sovvenzioni, compresi ammortamento, interessi, ecc.; ma dubito forte che si sarebbe anche sorpassato.

Creda a me, onorevole Pantano, il giorno in cui lo Stato volesse esercitare tale impresa dovrebbe snaturare l'indole della marina stessa che la esercita, e sarebbe il fallimento prima della prova! (*Commenti — Segni di diniego del deputato Pantano*).

Non crede che sia il fallimento?

PANTANO. Tutt'altro!

BETTOLO, ministro della marina. Rilevo un dato indiziario. Io credo che nei fenomeni sociali, politici ed economici, anche i piccoli indizi abbiano un grande valore. Il materiale per la navigazione di Stato non è ancora in mare, e pure è stato già ritenuto necessario di fare un largo quadro organico di impiegati. (*Commenti*).

E cioè: un capo sezione, 10 ispettori ed allievi ispettori, oltre un discreto personale tecnico, amministrativo e contabile e di inservienza, circa 46 persone che costano all'Erario oltre 120,000 lire all'anno.

Quanti ne occorreranno a servizio avviato? (*Vive approvazioni*).

Ad ogni modo, io posso assicurare l'onorevole Pantano che nulla ancora è impegnato; nulla ancora è fatto; ma posso d'altra parte, per lealtà, dichiarare che se io avrò l'onore di rimanere a questo posto, tutte le mie cure saranno rivolte per persuadere il Parlamento che è atto di savia politica economica trasferire l'esercizio di Stato all'esercizio privato. (*Approvazioni. — Commenti*).

Ma passiamo alle censure più gravi, le quali vennero particolarmente rivolte contro le direttive che dovranno regolare i capitoli d'onori. Censura principale quella di aver disposto un contratto più oneroso per lo Stato di quello delle aste. Esaminiamola nei vari elementi questa censura, che mi permetto di chiamare *audace*. (*Commenti*).

L'onorevole Bonomi e l'onorevole Schanzer affermano che, pure essendo di poco diminuita la cifra della sovvenzione unitaria, nel mio progetto, il concessionario vi trova però, rispetto a quello delle aste: a) primo, minor onere per l'impianto navale che gli è imposto ad eguaglianza di servizi; b) secondo, il proscioglimento da alcuni pesi di controllo e di partecipazione dello Stato, stabiliti nel progetto stesso delle aste.

Non parliamo dei controlli. Ne fece già giustizia la Camera! Potrei citare brillanti e ponderati argomenti dell'onorevole Nitti dell'onorevole Pantano, dell'onorevole Ancona, e di quanti parlarono in occasione della discussione del progetto delle aste, per esimersi dallo aggiungere ancora parola a questo riguardo. (*Commenti*).

Ma, se compito dello Stato, osserverò solo, deve essere quello di mettere oneri inutili e anzi nocivi, l'ordinamento delle aste raggiungeva certamente lo scopo! Ma non parliamo, per carità, dell'efficacia di questi controlli! (*Commenti*).

Torniamo a quegli oneri che sarebbero ritenuti utili nell'interesse pubblico. Dirò in seguito, con particolari contabili, di questa presunta liberazione da pesi, sottoponendovi dettagliati rapporti fra i due progetti.

Mi preme, intanto, di sgombrare il terreno dal primo e più importante appunto, relativo alla minore spesa di impianto, che sarebbe stata assicurata ai nuovi concessionari. Spesa che annualmente sarebbe di circa 2 milioni e mezzo secondo i calcoli dell'onorevole Schanzer.

Passando a confrontare le linee che si corrispondono nei due progetti, l'onorevole

Bonomi non trovò alcuna differenza per il gruppo delle linee postali, che sono identiche per caratteristiche di materiale e dei servizi.

Bisogna però osservare che qualche differenza vi è; ma questa è a vantaggio del progetto attuale, in quanto, essendo accresciuta la velocità ed il tonnellaggio dei piroscafi fra Venezia ed Alessandria, si ha una maggiore spesa di impianto.

Ma ammettiamo pure che ci sia identità di materiale e di servizi.

Venendo alle linee commerciali, l'onorevole Bonomi, trascurando la linea Palermo-Tunisi, di poca entità, perchè esercitata con un solo piroscafo di 800 tonnellate alla velocità di 10 miglia, appunto la sua critica, come l'onorevole Schanzer, alle linee del Mar Nero per l'Egitto, la Soria e la Cirenaica, che corrispondono a linee analoghe del progetto delle aste.

L'onorevole Bonomi afferma che le due linee, la Genova-Alessandria-Soria, servita da quattro piroscafi del complessivo tonnellaggio di 12 mila tonnellate e la linea Genova-Costantinopoli-Mar Nero con sei piroscafi di 18 mila tonnellate, da linee postali che erano nel progetto delle aste sono diventate commerciali nel progetto attuale.

Da ciò una differenza sul costo del materiale, di oltre 11 milioni, e, per conseguenza, una minore spesa d'esercizio per interessi, ammortamento, assicurazioni, ecc., di 1,300,000 lire; somma, alla quale aggiunta quella per risparmio sul personale, sul carbone, ecc., diventerebbe pari alla cifra dianzi citata.

Se non che l'onorevole Bonomi e l'onorevole Schanzer non hanno considerato che, così la linea Genova-Alessandria-Soria come l'altra Genova-Costantinopoli-Mar Nero, non furono composte, trasformando linee postali del progetto delle aste, ma furono invece il risultato di un rimaneggiamento di linee commerciali che già si trovavano nel progetto delle aste, e cioè della linea 11 Palermo-Costantinopoli, 8, 9, 10 del Tirreno inferiore e delle linee 4, 5, e 6 dell'Adriatico.

Prego la Camera di seguirmi in questo esame analitico delle linee sopra il prospetto che ho fatto distribuire, e che chiedo allegare (1).

Dunque, resta bene inteso che le linee postali Genova-Alessandria-Soria e Genova-Costantinopoli-Mar Nero del progetto delle aste, furono *soppresses* nel progetto attuale

(1) Vedi allegato I in fine di tornata.



e conseguentemente furono soppresse le sovvenzioni che vi erano assegnate. Quindi non si tratta di una trasformazione di linee postali, ma di una *soppressione di linee postali*.

Ora vediamo come si sono composte le linee commerciali cui accennavano l'onorevole Bonomi e l'onorevole Schanzer.

Ai servizi cui per tale soppressione di linee postali sarebbero mancate le dovute comunicazioni, si sarebbe provveduto, come sopra si disse, trasformando opportunamente alcune linee commerciali del progetto delle aste. Così la linea 11 del Tirreno inferiore (Palermo-Pireo-Costantinopoli del progetto delle aste) fu prolungata per Napoli, Livorno fino a Genova e da Costantinopoli nel Mar Nero, alternativamente, ad Odessa ed a Brayla; donde la linea 14. Con ciò la percorrenza della linea da 128,372 miglia fu aumentata a 216,615; e fu aumentato il tonnelloaggio da 2,200 a 2,500, conservandosi la velocità di 10 miglia, come era nel progetto delle aste. La sovvenzione fu fissata in lire 900,000, inferiore a quella di 967,725, che per il solo tratto Palermo-Costantinopoli si corrispondeva con il progetto delle aste, pur prevedendo piroscafi di un tonnelloaggio inferiore e con una percorrenza del 60 per cento in più. Talchè, mentre per questa linea la sovvenzione unitaria per miglio ascendeva, nel progetto delle aste, a lire 7.53, è discesa a lire 4.12 per la nuova linea Genova-Mar Nero.

Inoltre, le sei linee 8, 9 e 10, e 4, 5 e 6, che nel disegno delle aste dovevano essere servite ad ogni 4 settimane e che abbracciano i servizi dal Tirreno e dall'Adriatico per la Cirenaica, l'Egitto e la Soria, sono state trasformate nel raggruppamento delle 4 linee 10, 22, 23 e 11, esercitate con la periodicità più intensiva quattordicinale, invece che mensile, le prime tre per l'Egitto e la Soria l'ultima, la 11, di cui abbiamo parlato adesso, per la Cirenaica e Costantinopoli. Quest'ultima linea da Genova, per Livorno, Napoli e la Sicilia, si spinge a Malta, Tripoli, Bengasi, Canea, Smirne, Costantinopoli, seguendo cioè l'itinerario di recente attuazione, che ha dato buoni risultati.

Alla comunicazione fra la Tripolitania e l'Egitto sarà provveduto con speciale convenzione col Banco di Roma, com'era stato predisposto dal ministro, allora competente, delle poste e dei telegrafi.

Con tale ordinamento si mirava, prima, a restituire ad Ancona e Bari il servizio quattordicinale con l'Egitto, che avevano quando in quei porti approdava il piroscalo

della linea postale Venezia-Brindisi-Alessandria, ed a costituire, come pel Tirreno, un servizio quattordicinale dall'Adriatico per la Soria che, nel disegno delle aste era esercitato solamente ad ogni quattro settimane; secondariamente, a restituire a Genova il servizio settimanale con l'Egitto, che veniva interrotto per la soppressione della linea 7, Genova-Alessandria-Soria, del disegno delle aste.

Tale linea non aveva ragion d'essere, come postale, a 12 miglia; e quindi si è *soppressa*, visto che il servizio postale e per passeggeri con l'Egitto, vien fatto, andando da Napoli ad Alessandria, con piroscalo a 17 miglia.

Pertanto le tre linee risultanti, 10, 22, 23, dal Tirreno e dall'Adriatico per l'Egitto e la Soria, hanno lo sviluppo complessivo di 302,224 miglia, e sono servite da otto vapori di 2,500 tonnellate e con 10 miglia di velocità, come nel progetto delle aste.

La linea 11, dal Tirreno per la Cirenaica, è servita con tre vapori da 1,500 tonnellate e 10 miglia di velocità, con una percorrenza di miglia 111,878.

In complesso, a tutti questi servizi sono assegnati 11 vapori, per tonnellate 24,500, con una velocità di 10 miglia; vapori che, come sapete, in virtù del capitolato sia attuale, sia delle aste, possono essere anche piroscali che non siano di nuova costruzione.

La sovvenzione è di lire 1,427,000 per la linea dall'Egitto e la Soria, e di 530,000 per la Cirenaica.

Tali sovvenzioni corrispondono a lire 4.57 per miglio; e tale quota è ben inferiore a quella che, nei servizi similari, era assegnata alle linee 8, 9 e 10 del Tirreno, e 4, 5 e 6 dell'Adriatico nel progetto delle aste. Infatti, come risulta dal prospetto che avete sott'occhi, tali linee avevano uno sviluppo di miglia 276,640 e ricevevano una sovvenzione complessiva di lire 1,802,765, pari a lire 6.51 per miglio, invece di lire 4.57.

Quindi anche qui abbassamento nella sovvenzione unitaria.

Concludendo a questo riguardo, si osserva: in ordine alle linee postali, una quasi perfetta identità fra il progetto attuale e quello delle aste, con un eccesso di circa 2,000 tonnellate nella capacità dei trasporti, avendo assegnato alla linea Venezia-Alessandria, come ho detto, due piroscali di 4,000 tonnellate, anzichè due di tremila. La differenza notevole, ma tutta a favore dell'attuale progetto, risiede nelle linee di carattere commerciale.

Il progetto delle aste contempla una percorrenza annua di 475,942 miglia, l'attuale 889,133 miglia; differenza in più di oltre 400,000 miglia.

Ciò nonostante, la sovvenzione assegnata con l'attuale progetto è di tre milioni e 260,000 lire, in confronto di tre milioni e 24,000 lire del progetto delle aste, superiore cioè di sole 136,000 lire. pur avendo quasi raddoppiata la percorrenza.

La cosa merita di esser posta in evidenza, in quanto che si tratta, nei due progetti, dei servizi per la Cirenaica-Egitto-Soria e Mar Nero; sicchè i proventi del traffico non potranno essere sensibilmente inferiori.

Non so se la Camera ha rilevato la importanza della cosa.

Avendo uguale introito, le sovvenzioni dovrebbero essere commisurate alla percorrenza; invece no: nel progetto attuale avete percorrenza quasi doppia e sovvenzione pressochè uguale. Eppure giova ripeterlo: i servizi per la Cirenaica, l'Egitto e la Soria risultano sovvenzionati con lire 4.75 in confronto di 6.51 per miglio, che accordava il progetto delle aste. Così pure il servizio del Mar Nero era sovvenzionato con lire 4.15 per miglio, mentre nel progetto delle aste era sovvenzionato con 7.45 per miglio.

Eppure il confronto è fatto. lo ripeto, fra linee della stessa specie, fra linee commerciali.

Ora, dimostrato che le linee postali del progetto delle aste, istituite per Genova-Alessandria e per Genova-Levante non venivano trasformate in commerciali ma *soppresses*, cade tutto l'edificio, sul quale gli onorevoli Bonomi e Schanzer poggiarono le loro aspre censure. Ma, dato pure e non concesso che si tratti di trasformazione e non di soppressione, quali le conseguenze? Mi affretto a dimostrarvele.

Dato che si tratti di trasformazione, anzichè di soppressione, l'economia che si sarebbe realizzata ascenderebbe a circa due milioni e mezzo di lire, secondo i calcoli dell'onorevole Schanzer, cioè una economia che supera di circa 700,000 lire il totale della sovvenzione assegnata dal progetto delle aste a quelle linee, in lire 1,785,000.

Sicchè, la conclusione a cui si arriva, seguendo la logica dei miei onorevoli critici è la seguente: che se l'attuale progetto avesse, come ha di fatto, semplicemente soppresso le due linee Genova-Alessandria e Genova-Levante, i concessionari avrebbero perduto solo le relative sovvenzioni di lire

un milione e 785 mila lire; che se, invece, quelle linee fossero state trasformate in linee commerciali, gli stessi concessionari, non solo avrebbero dovuto rinunciare ad ogni sovvenzione, ma corrispondere al Governo la bella somma di circa lire 700,000.

A base di ragionamenti, come questo, chi sa se non si sarebbe potuto pervenire ad un contratto, per il quale i concessionari avrebbero dovuto restituire qualche cosa al Governo per esercitare le linee. (*Si ride*). Mi pare chiaro che si sarebbe giunto a questa conseguenza!

Ma tutta questa disquisizione potrebbe sembrare superflua, dopo aver dimostrato che in realtà le due linee postali, fin qui considerate e che erano comprese nel progetto delle aste, non furono nel nuovo progetto trasformate in commerciali, ma vennero *soppresses*. Cade piuttosto in acconcio, agli effetti del materiale navale, considerare quale portata possa avere la condizione d'essere ascritto ad una linea postale piuttosto che ad una linea commerciale.

Dal testo del progetto delle aste scaturisce veramente l'obbligo di costruire, almeno, in parte, il materiale nuovo per il servizio postale, o a tale obbligo avrebbero potuto per avventura sottrarsi i concessionari, stando alla lettera più che allo spirito della legge? È ciò che mi propongo di esaminare. Ora si tratta di dimostrare che il rinnovamento del materiale, e specialmente la costruzione di apposito naviglio per i servizi postali sovvenzionati, non si sarebbe conseguito con l'applicazione dei capitoli compresi nel progetto delle aste.

Infatti, l'articolo 17 facoltizzava i concessionari ad usare, nel primo quinquennio, piroscafi di loro proprietà o presi a nolo di qualunque età ed anche con caratteristiche dissimili da quelle prescritte.

Era poi stabilito che per le deficienze di tonnellaggio e di velocità sarebbero state applicate delle ritenute, aggiungendosi all'articolo 18 che i piroscafi adibiti temporaneamente al servizio, in base alla facoltà, di cui al precedente articolo, avrebbero dovuto essere sostituiti, entro il primo quinquennio, con vapori di nuova costruzione.

Senonchè, al secondo comma dello stesso articolo 18 era detto testualmente così: «Così pure nel periodo residuale della concessione, quando i piroscafi abbiano raggiunto l'età di 20 anni compiuti, saranno esclusi dal servizio e sostituiti con vapori di nuova costruzione». Tutto ciò, tradotto

in lingua facile, significa: Primo, facoltà nel primo quinquennio di mettere in servizio vapori di qualunque età: non c'è dubbio. Secondo, obbligo di sostituire entro il primo quinquennio, con vapori di nuova costruzione, quei soli vapori che non avessero avuto le caratteristiche prescritte o avessero compiuto l'età di vent'anni. (*Commenti*). Terzo: facoltà di continuare a servirsi nel periodo residuale della concessione di quei vapori che avessero avuto le caratteristiche prescritte e non avessero raggiunto l'età di venti anni, e ciò fino al raggiungimento, per ciascuno di essi, del ventesimo anno di età.

Ora io affermo che con simili prescrizioni, i concessionari avrebbero ben potuto, ove lo avessero voluto, non costruire alcun vapore, o quanto meno non costruirne in Italia, non ostante lo spirito delle disposizioni contenute nel capitolato e dirette a favorire l'industria nazionale. Infatti, sarebbe ai concessionari bastato di racimolare durante il primo quinquennio per tutti i porti d'Europa vapori che avessero avuto fino a cinque anni di età e caratteristiche non inferiori a quelle prescritte dal capitolato, per potersene servire fino allo spirare della concessione senza obbligo di sostituirne più alcuno. Il meccanismo era questo: e noi dobbiamo interpretarlo nella sua struttura giuridica e non nelle intenzioni che lo ispirarono.

È poi facile comprendere come la ricerca dei materiali aventi le prescritte caratteristiche si sarebbe potuta fare anche presso i cantieri esteri di costruzione, i di cui prodotti, i concessionari avrebbero potuto mettere in esercizio solo durante il primo quinquennio; ed ecco come e perchè le condizioni del capitolato non erano sufficienti a garantire che ai servizi sovvenzionati postali sarebbero stati adibiti vapori di nuova costruzione e che, in ogni caso, ai cantieri nazionali sarebbe stata riserbata quella preferenza che la legge si proponeva di concedere.

Luigi da me, onorevoli colleghi, l'idea che a tutto ciò non abbia presieduto la più perfetta buona fede. Sono noti i sentimenti di rettitudine che animano l'opera dell'onorevole Schanzer. (*Commenti*). Ma con quanto io dissi ho voluto dimostrarvi come in un meccanismo così difficile e complesso sia possibile scivolare anche, senza volerlo, nell'equivoco. (*Commenti*).

Infatti la cosa non passò inosservata alla Commissione che aveva in esame il primo disegno di legge Schanzer n. 120, e che si rife-

riva al contratto con la Società del Lloyd italiano.

Così l'onorevole Chimirri, relatore della maggioranza, come l'onorevole Pantano della minoranza, rilevarono l'equivoco e chiesero al Governo che la dizione degli articoli 17 e 18 fosse meglio chiarita, in ordine all'obbligo del rinnovamento del materiale. Il Governo rispose, trasmettendo alla Commissione parlamentare una tabella, dei piroscafi che sarebbero stati impiegati all'inizio dei servizi. In questa tabella accanto al nome dei piroscafi che non poterono più adibirsi per la loro età ai servizi postali era detto: « *da passarsi sulle linee commerciali e sostituirsi con materiale nuovo* ».

Ora occorre dimostrare che tale tabella, che non trovava nessuna corrispondenza negli articoli del capitolato, non poteva avere alcuna efficacia di valore contrattuale?

Bisogna d'altra parte, riconoscere che l'onorevole Pantano nella sua relazione di minoranza, lo aveva giustamente preveduto.

Ma vi ha di più, onorevoli colleghi. Tale tabella a cui io posso ben riconoscere un valore di prova di buona intenzione, non figura più nei capitolati su cui furono aggiudicate le aste!

Debbo, per la verità, onorevoli colleghi, riconoscere lealmente che anche il disegno di legge che io ebbi a presentarvi, nella sua prima edizione, riproducendo testualmente i due articoli in questione, non corregeva punto tale stato di cose; però, successivamente, quando mi apparve manifesta la facilità di eludere lo spirito a cui la legge si voleva informare, non mancai di correre al rimedio e presentai alla Commissione quell'emendamento in forza del quale si assicura in modo non dubbio che durante i primi quattro anni saranno costruiti piroscafi nuovi nella misura di almeno per 45 mila tonnellate.

Se l'onorevole Presidente lo consente, mi riposerei un altro momento. (*Commenti*).

**PRESIDENTE.** Si riposi pure, onorevole ministro.

(*L'oratore si riposa per pochi minuti. — Conversazioni animatissime — Il deputato Ciccotti apostrofa alcuni deputati*).

**PRESIDENTE.** Ma che cosa dice, onorevole Ciccotti?... Onorevoli colleghi facciano silenzio!

L'onorevole ministro ha facoltà di continuare il suo discorso.

**BETTOLO, ministro della marina.** Ora, onorevoli colleghi, passiamo alla seconda censura, esaminiamo cioè se veramente il

contratto delle aste conteneva degli oneri per i concessionari, che si risolvevano a vantaggio dello Stato, e dai quali essi sarebbero stati prosciolti, senza corrispettivo.

A questo riguardo ho fatto preparare uno studio contabile, molto analitico, che chiedo alla Camera di poter allegare al mio discorso, perchè desidero che esso venga attentamente letto e meditato (1).

Prego la Camera di volere portare tutta la sua attenzione su questo allegato dal quale chiaramente risulta come non solo l'affermazione dei miei critici non sia fondata, ma che la verità invece è che questo disegno di legge, nel suo complesso, priva i concessionari di molti dei vantaggi che le aste avevano loro assicurati, mentre li grava di maggiori oneri, specie per la minor durata e la diminuita entità del contratto.

Io desidero vivamente che i miei critici esaminino i documenti che io allego al mio discorso, per poterne, con profonda conoscenza, dire alla Camera il loro pensiero nel corso di questa discussione. (*Commenti*).

Del resto, più delle mie affermazioni vi parli, nella sua eloquenza, la lettera che io ho ricevuto l'altro ieri dai rappresentanti della costituenda Società, lettera che io ho il dovere di rendervi nota (*Commenti animati — Viva attenzione*).

« Eccellenza,

« Si è detto e ripetuto oggi alla Camera che il risultato delle aste in confronto al progetto ora presentato da V. E. costituisce per lo Stato un vantaggio infinitamente maggiore. Dichiariamo alla E. V. che noi siamo sempre pronti ad assumere per conto della costituenda Società nazionale i servizi sovvenzionati alle condizioni delle aste.

« I relativi depositi cauzionali trovansi tuttora giacenti nelle Casse dello Stato. Con ogni osservanza, firmati: Guglielmo Peirce e Emanuele Parodi - Roma, 17 marzo 1910 ».

(*Commenti*).

Ora, questa lettera io vi ho voluto leggere, non tanto per darvi una riprova di quello che vi ho detto; ma per dimostrarvi che i nostri successori troveranno un terreno meno ingombro di quello che è stato a noi lasciato! (*Approvazioni*).

E qui avrei finito, onorevoli colleghi, se non sentissi l'opportunità di dire anche poche parole sulle condizioni dell'Adriatico... (*Segni di viva attenzione*) ... nei rapporti con

(1) Vedi Allegato 2 ed i sub-allegati corrispondenti, in fine della tornata.

il suo avvenire marinaro, ed altre parole sull'appunto che mi fu rivolto, di non aver seguito la via dei miei predecessori che sottoposero i capitolati alla vostra approvazione.

Rispondo anzitutto a quest'ultimo appunto, in ordine al quale mi sia lecito domandare se il disegno di legge da me presentato con annesso prospetto delle linee e con tutte le clausole relative alle caratteristiche dei piroscafi, ai servizi, alle tariffe, alle penalità, alle cauzioni, al trattamento del personale, ecc., non abbia in sé tutti gli elementi di garanzia necessari.

Non altrimenti ebbe a procedere il Governo germanico, allorché, nel 1884, fece approvare dal Parlamento le direttive, cui in seguito, il Governo stesso, sotto la sua responsabilità informava la convenzione col Norddeutscher Lloyd, per l'esercizio delle linee sovvenzionate.

Del resto per le centinaia e centinaia di milioni che votate per il servizio delle ferrovie, per la Marina e per la Guerra, forse che i relativi capitolati sono ulteriormente sottoposti all'approvazione del Parlamento? (*Approvazioni*).

PANTANO. Ma non c'è l'impegno contrattuale!

BETTOLO, ministro della marina. Onorevole Pantano, ella non è oggi molto fortunato nelle sue interruzioni! Ad ogni modo, onorevoli colleghi, il Governo non ha difficoltà alcuna a rendervi noti alla ripresa dei lavori parlamentari tutti i capitolati dei servizi contenuti nel presente disegno di legge.

Ed ora passiamo all'Adriatico.

Premetto che io credo che non sia possibile di istituire confronti fra lo Stato che ha il suo unico sbocco marittimo nell'Adriatico e l'Italia; già ebbe a riconoscerlo l'onorevole Alessio.

Dall'Adriatico, e solo da questo mare, parte e giunge tutto il movimento marittimo dell'Austria-Ungheria ed anche di una parte dell'Impero germanico. Questo è un fatto riconosciuto.

Il problema deve essere, invece, considerato sotto un altro punto di vista: si tratta di vedere se nell'Adriatico il nostro movimento commerciale di passeggeri e di merci è servito dalla nostra bandiera o da quella austriaca e in quale misura. Ora la verità è molto diversa da quella affermata qui dentro: è una verità che deve far pensare, ma non deve scoraggiare.

Essa risulta dall'esame delle cifre contenute nel prospetto seguente:

PORTI ADRIATICI	MOVIMENTO COMPLESSIVO					
	Piroscafi		Merci		Viaggiatori	
	Bandiera nazionale	Bandiera austriaca	Bandiera nazionale	Bandiera austriaca	Bandiera nazionale	Bandiera austriaca
Venezia . . . . .	958	1,476	530,167	510,376	1,756	64,720
Ancona . . . . .	1,247	305	188,845	38,705	6,280	11,677
Bari . . . . .	1,988	474	148,955	43,183	3,064	783
Brindisi . . . . .	1,591	867	135,035	13,621	10,420	5,727
Porti minori . . . . .	2,955	312	165,443	33,463	5,420	7
<b>Totali . . . . .</b>	<b>8,739</b>	<b>3,434</b>	<b>1,168,415</b>	<b>648,448</b>	<b>26,940</b>	<b>82,914</b>

Da queste cifre si deduce che riguardo alle merci la bandiera italiana ha un'azione preponderante su quella austriaca.

Occorre ricordare che nel movimento del porto di Venezia figurano circa 219,000 tonnellate di carbone portato a Venezia con la bandiera austriaca.

Quanto ai viaggiatori la cifra del porto di Venezia può impressionare. Sta in fatto che i passeggeri sbarcati a Venezia nel 1908 ascendono a 39,000 circa e quelli imbarcati a 28,000, che a questo movimento la bandiera austriaca ha partecipato con 38,539 sbarcati e 26,181 imbarcati, cioè in totale con 64,720.

Devesi però far presente che da Trieste e Fiume, sotto bandiera austriaca, si esercita, senza sovvenzione, una linea di lusso per viaggiatori tra Trieste e Venezia ed un'altra da Fiume a Venezia. Sono in grandissima parte gitanti, che vanno a Venezia per piacere e figurano spesso all'andata e al ritorno, e che danno luogo ad un movimento di oltre 60,000 passeggeri. La differenza tra questa cifra e quella di 64,000 rappresenta il movimento sul quale è possibile stabilire un confronto, trattandosi di viaggiatori di lunga percorrenza.

Ora le modificazioni portate dal disegno di legge all'ordinamento delle linee che dall'Adriatico vanno in Egitto ed in Levante mirano appunto ad assicurare alla nostra

bandiera un maggior numero di viaggiatori. Noi avremo così col nuovo ordinamento, rapidi viaggi a 15 nodi da Venezia, per Brindisi-Alessandria, senza altre toccate. Notate che 15 nodi, avendo soppresso gli approdi di Ancona e Bari, danno un aumento d'un nodo, per modo che la velocità virtuale, rispetto a quella delle aste, che era di 13 miglia, in questo progetto sarà di 16 miglia. (*Commenti*). Ne vedremo gli effetti: speriamo che siano fecondi!

Così abbiamo più rapide le comunicazioni con Costantinopoli, togliendo l'approdo a Smirne, perchè questa più che linea commerciale l'abbiamo considerata come linea per passeggeri. Abbiamo istituito la nuova linea rapida Venezia-Dalmazia-Albania-Patrasso, linea di importanza politica che ognuno può valutare.

Non esageriamo. L'esagerazione è come il genio del Male! (*Approvazioni*). Eccitiamo, piuttosto, e spingiamo il risparmio e il capitale delle città marinare dell'Adriatico, a volgersi al mare. Lasciando in vita l'organismo della Puglia, obbligandolo ad espandersi ed a migliorare (*Approvazioni*), io ho voluto per l'appunto premiare i coraggiosi sforzi di una nobile regione, additandoli come esempio da seguire e da superare. (*Bene!*)

Altre utili iniziative locali sono nell'Adriatico che fanno onore a Ravenna, An-

cona, Brindisi; ma quella di Bari è la maggiore fra tutte. Tutto lascia adito a buone speranze, ora specialmente che la gloriosa città di Venezia si è messa risolutamente alla testa del risveglio marittimo nell'Adriatico. La gloriosa città che oggi, stringendo la mano a Bari, ha mostrato risolutamente di fondare sulla concordia dell'energie adriatiche la maggior forza del risorgimento della nostra fortuna in quel mare! (*Vive approvazioni*). Fate questo, onorevoli deputati della costa adriatica, e siate sicuri che nell'Adriatico palpita il fattore più grande del progresso marittimo e commerciale di un popolo, lo spirito marinaro, veramente fattivo, della popolazione dei lavoratori del mare! (*Vive approvazioni*).

Ed ora raccogliamo le vele.

Voglio qui riassumervi i principi ai quali ho informato questo disegno di legge che sono andato illustrando durante il mio non breve discorso (1).

Questi principi possono essere così riassunti:

1° Richiamare la nostra vita marinara, a traverso un opportuno e necessario periodo di transizione, a quelle vere funzioni che essa deve esercitare nei suoi rapporti colla economia nazionale;

2° Istituire, allo scopo, adeguate provvidenze legislative che valgano a favorire la naturale solidarietà economica fra vettore e produttore;

3° Stabilire una netta divisione fra gli interessi delle costruzioni navali e quelli dei trasporti marittimi;

4° Pur usando i dovuti riguardi ai molteplici interessi consolidati intorno al sistema delle sovvenzioni fisse, contenerne la durata e la portata nei limiti strettamente imposti dalla necessità del passaggio da un regime ad un altro di politica marinara;

5° Assicurare con provvedimenti legislativi ai lavoratori del mare le legittime conquiste da essi fatte per la difesa dei loro interessi economici.

Io non so se tale programma, che ho meditato con coscienza e che vi ho esposto con lealtà e fede di marinaro, potrà essere favorito dal vostro voto. Questo so che io non mi preoccupo di stare in piedi! (*Con forza*). Voglio camminare! All'immobilità preferisco la caduta. *Navigare necesse vivere non necesse*. (*Vivissime approvazioni*).

Se a voi pare che altri meglio di noi possa integrare e rispondere a quelle fina-

lità che mirano a restituire all'Italia la grandezza delle sue tradizioni marinare, io non me ne dorrò; premuroso anzitutto, come sempre, più che di me stesso, degli alti interessi della patria nostra! (*Vivissime approvazioni*).

Di una cosa vi prego.

Dopo circa due anni di discussione, lunga, appassionata, fate che le risoluzioni della vostra maggioranza rappresentino le direttive che voi volete siano date alla nostra politica commerciale marittima, la quale non può vivere di dubbi e di polemiche negative. Condannate il nostro programma, ma indicatene un altro.

Il paese questo attende da voi! (*Vivissime approvazioni — Applausi vivissimi e prolungati — Gli onorevoli ministri e moltissimi deputati si congratulano con l'oratore — Anche le tribune applaudono*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, si rechino a loro posti!

Onorevole ministro della marina...

BETTOLO, ministro della marina. Onorevoli colleghi! (*Segni d'attenzione*). Io non posso nascondere che il lungo discorso ha po' scosso la mia resistenza, e quindi vi prego di sottrarmi al peso della continuazione della discussione per quest'oggi. Vi prego caldamente di volerne rimettere il seguito a domani.

*Molte voci*. Sì, sì!

PRESIDENTE. Come la Camera ha udito, l'onorevole ministro della marina chiede che il seguito di questa discussione sia rimesso a domani.

Chi approva questa proposta, è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

(*Mentre l'onorevole ministro della marina esce dall'aula, scoppia un lungo ed insistente applauso a cui si associano le tribune — Commenti all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Pur apprezzando i sentimenti patriottici che le hanno terminate, non posso non deplorare le manifestazioni indebite delle tribune. (*Approvazioni*).

#### INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze.

PAVIA segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere, se e come intenda provvedere a rattivare la

1) Vedi Allegati in fine della tornata.

distribuzione dei biglietti per la stazione della Galleria Sella (linea Savona-Bra-Torino) che da circa un anno, dalla Direzione generale delle ferrovie di Stato, fu a tale servizio abilitata e oggi in istranò modo inabilitata — e rispettivamente chiede perchè non vien subito regolarizzato il servizio della stazione suddetta mediante l'autorizzazione alla distribuzione dei biglietti da Sella alle stazioni della Liguria e del Piemonte con danno grandissimo della popolazione del paese di Altare, eminentemente industriale.

« Centurione ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri d'agricoltura, industria e commercio e della giustizia per sapere, se di fronte alle reiterate vive proteste, che sorgono da ogni parte del paese contro la pesca abusiva fatta con materie esplosive e con sostanze venefiche, non ritengano necessario comminare pene più severe contro i contravventori, o, quanto meno, provvedere più energicamente perchè col maggior rigore vengano fatte rispettare le leggi vigenti.

« Rampoldi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio per conoscere se egli non ritenga opportuno e doveroso nell'imminenza della celebrazione del cinquantenario del Regno d'Italia di presentare un disegno di legge che assicuri ai gloriosi superstiti dei combattenti le guerre d'Indipendenza, abbiano essi appartenuto all'esercito regolare o ad altri corpi riconosciuti, un modesto assegno di almeno lire 300 annue.

« Di Robilant ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il presidente del Consiglio, ministro dell'interno sui recenti gravi fatti e sugli arresti eseguiti a Lariano, dove solo la prudenza dei contadini ha evitato un micidiale conflitto con la forza, per sapere come intenda conciliare coi più elementari principii di libertà e di giustizia l'illegale ed arbitrario intervento dei funzionari di pubblica sicurezza e della truppa, che impedirono con la forza l'esercizio di un diritto riconosciuto da sentenze inappellabili ed esecutive.

« Patrizi, Ellero, Colonna di Cesarò, Faranda ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi, sul servizio della Stefani in Sicilia e specialmente a Catania, dove l'ultimo resoconto della seduta parlamentare, è arrivato ai giornali abbonati all'una dopo la mezzanotte.

« De Felice-Giuffrida ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il presidente del Consiglio, ministro dell'interno intorno alle condizioni finanziarie del comune di Roma, ai rapporti collo Stato in dipendenza delle leggi votate dal Parlamento, ed ai provvedimenti che il Governo intenda eventualmente di adottare.

« Cavagnari ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici e il ministro delle poste, per sapere se, nella sfera della rispettiva competenza, non credano di por termine alle lungaggini, che, con grave danno delle comunicazioni, ritardano la istituzione di un servizio automobilistico nella provincia di Caltanissetta, e specialmente fra Caltanissetta e Piazza Armerina.

« Cascino ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno; e così anche le interpellanze, ove non siavi opposizione da parte dei ministri interessati.

#### Per l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Devo ora comunicare alla Camera che gli onorevoli Cermenati e Pasqualino-Vassallo, che avevano chiesto di svolgere le loro interpellanze nella seduta di domani, hanno dichiarato di consentire che siano rimesse ad altra seduta. Sicchè, domani alle 14, dopo le interrogazioni, avremo senz'altro il seguito della discussione sui provvedimenti per le industrie marittime.

La seduta termina alle 18.40.

#### Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.
2. Seguito della discussione sul disegno di legge:
 

Provvedimenti per le industrie marittime nei rapporti con la economia nazionale (336).

*Discussione dei disegni di legge:*

3. Ordinamento delle Borse di commercio e della mediazione, e tasse sui contratti di Borsa (168).
4. Modificazioni alla legge del 13 novembre 1887, n. 5028, sulla risoluzione delle controversie doganali (174).
5. Istituzione di una scuola tecnica in Pavullo (137).
6. Facoltà al Governo di modificare la circoscrizione giudiziaria dei mandamenti e dei circondari (138).
7. Adozione del « carato metrico » del peso di 200 milligrammi come unità di massa nel commercio delle perle fine e delle pietre preziose (127).
8. Riforma della legge 7 luglio 1907, n. 526, sulle piccole società cooperative agricole e sulle piccole associazioni agricole di mutua assicurazione (125).
9. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Cornaggia per contravvenzione (139).
10. Riduzione della tariffa telegrafica interna (95).
11. Conversione in legge di decreti reali relativi al terremoto (73, 86, 88, 90, 93, 97, 103).
12. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Torlonia per contravvenzione (111).
13. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Magno Magni per il reato di vendita di voto in concordato (197).
14. Modificazione nella composizione del Consiglio superiore di marina (241).
15. Modificazione alla tabella A annessa alla legge 14 luglio 1907, n. 467 (242).
16. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Maraini Emilio per contravvenzione (148).
17. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Brandolin per intervento come padrino in duello (112).
18. Sulla radiotelegrafia e radiotelegrafia (43).
19. Modificazioni alle leggi sui limiti di età degli ufficiali generali (301).
20. Aumento di lire 200,000 al limite massimo delle annualità per le pensioni d'autorità al personale dipendente dal Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1909-10 (307).
21. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Candiani per contravvenzione all'articolo 67 del regolamento di polizia stradale (235).
22. Nomina ad alunni di impiegati straordinari delle cancellerie e segreterie giudiziarie (359).
23. Sugli ordini dei sanitari (173).
24. Autorizzazione di una maggiore assegnazione di lire 1,700,000 sul bilancio della marina per l'esercizio 1909-10 per la spedizione militare in Cina (*Urgenza*) (349).
25. Aumento della dotazione del carbon fossile e di altri combustibili per la navigazione (377).
26. Indennità ai deputati e incompatibilità parlamentari (121, 122, 140).
27. Costituzione in comune della frazione di Moresco (386).
28. Aumento degli stipendi minimi agli agenti subalterni dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi (251).
29. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911 (288, 288-bis).
30. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di San Giovanni in Persiceto, Castelfranco d'Emilia, Crevalcore e del ricovero di Sant'Agata Bolognese (394).
31. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Forlimpopoli, Coriano, Mercato Saraceno, Montescudo, Sarsina, Cesenatico e Savignano di Romagna; dei ricoveri di mendicizia di Bertinoro Gattao, Sogliano al Rubicone, Longiano, Poggio Berni, Sant'Arcangelo di Romagna, S. Mauro di Romagna; e degli asili infantili di Montiano e Gambettola (411).
32. Lotteria a beneficio dell'Asilo nazionale per gli orfani dei marinai in Firenze (404).
33. Tombola telegrafica a favore degli ospedali riuniti di Montepulciano (405).
34. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Bibbiena, Poppi e Pieve S. Stefano (409).
35. Provvedimenti riguardanti l'emigrazione (243).
36. Istituzione presso la Biblioteca Nazionale di Napoli di una officina dei papiri ercolanesi (264).
37. Riorganizzazione dei servizi sanitari militari marittimi (375).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia