

CLXX.

TORNATA DI GIOVEDÌ 26 MAGGIO 1910

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

INDICE.

Atti vari.	Pag. 7394	Ufficio del Genio civile di Novara:	
Convenzioni provvisorie marittime (<i>Seguito della discussione del disegno di legge</i>).	7361	BELTRAMI	Pag. 7359
AGNESI	7365	DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	7359-60
CAVAGNARI	7361	Osservazioni e proposte:	
NITTI	7374-84	Interrogazioni	7360-94
PACETTI	7390	Relazioni (Presentazione):	
STRIGARI	7372	Interpretazione dell'articolo 73 della legge 15 luglio 1900, n. 383, per provvedimenti per le provincie meridionali (CABRINI).	7360
Disegni di legge (Presentazione):		Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Leali per ingiurie, minacce e lesioni colpose (DE NICOLA)	7360
Manifattura di tabacchi in Bari (FACTA)	7360	Votazione segreta (Risultamento):	
Costruzione ed acquisto di edifici ad uso dei servizi postali ed elettrici a Mantova, Padova, Perugia, Pesaro, Brescia, Siena e Verona (CIUFFELLI)	7365	Costituzione in comune di Villa Santa Lucia, frazione di Ofena	7382
Estensione ai titolari degli uffici telefonici minori del trattamento previsto dalla legge 8 luglio 1904, n. 387 (Id.)	7365	Assegnazione straordinaria di lire 100,000 in aggiunta alle spese effettive consolidate del bilancio della marina per l'esercizio finanziario 1909-10	7382
Interrogazioni:		Conversione in legge di decreti reali nei riguardi del terremoto di Calabria e Sicilia del 28 dicembre 1908	7382
Bonifica dell'Agro di Quarta:		Maggiori assegnazioni per lire 7,861,200 e diminuzioni di stanziamento per 7,261,205 lire in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1909-10.	7383
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	7352		
DE TILLA	7352		
Ferrovia Piazza Armerina-Assoro-Valguarnera:			
CASCINO	7352		
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	7352-53		
Lavoro edile in Germania:			
CABRINI	7355		
DI SCALEA, <i>sottosegretario di Stato</i>	7354		
Scomparsa di un caporal maggiore:			
CABRINI	7355		
SPINGARDI, <i>ministro</i>	7355		
Liquidazione della pensione ai maestri:			
BASLINI	7357		
TESO, <i>sottosegretario di Stato</i>	7356		
Stazione di Olgiate Molgora:			
BASLINI	7358		
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	7358		
Ispettori scolastici:			
BASLINI	7359		
TESO, <i>sottosegretario di Stato</i>	7358-59		

La seduta comincia alle 14.5.
DA COMO, *segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole De Tilla al ministro dei lavori pubblici « per sapere se intenda dare energiche disposizioni per-

chè le contrade Torre Dentice, San Rocco e San Marco, in tenimento di Marano presso Napoli, le quali avrebbero dovuto già a quest'ora avvantaggiarsi dei lavori di bonifica dell'Agro di Quarta, sieno garantite dagli enormi danni derivanti specialmente da alluvioni ».

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole De Tilla mi rivolge due domande.

La prima si riferisce alla sistemazione dei burroni che danneggiano gravemente le contrade Torre Dentice, San Rocco e San Marco, in tenimento di Marano presso Napoli, le quali avrebbero dovuto, già a quest'ora, egli dice, avvantaggiarsi dei lavori di bonifica nella pianura di Quarta.

Il progetto per la sistemazione montana di un primo gruppo di burroni nella detta bonifica tra breve sarà presentato.

La seconda domanda si riferisce alla nuova strada di bonifica fra Marano e Quarta. Anche per questa strada il progetto è allestito: si cerca di concordare coi proprietari le indennità per le espropriazioni.

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

DE TILLA. Sono lieto che la mia interrogazione abbia provocato queste dichiarazioni del Governo.

Fo osservare soltanto che dal 1901 gli abitanti di quelle contrade invocano che sia applicata la legge sulle bonifiche.

Dopo la bonifica del tenimento di Marano, che è a parecchie centinaia di metri di distanza, avviene che sulle contrade anzidette si riversa tutta l'acqua delle colline a nord di esse, arrecando loro considerevolissimi danni.

Parecchi reclami in proposito sono stati presentati al Ministero dei lavori pubblici, e l'ultima istanza è stata avanzata nel 1906, quattro anni or sono.

Il Ministero rispose che si erano emanati provvedimenti e si erano chieste informazioni in proposito al Genio civile di Napoli.

Dopo d'allora, nulla ho più appreso al riguardo; sono dunque lieto che ora l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici mi annunci che il progetto dei lavori sarà presentato al più presto e sarà data agli abitanti di quelle contrade la soddisfazione alla quale hanno diritto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Emilio Bianchi ed altri de-

putati al ministro dei lavori pubblici « per conoscere le ragioni che lo hanno indotto a sospendere la istruttoria della domanda di concessione della ferrovia Lucca-Pontedera presentata dalla provincia di Pisa anche per conto della provincia di Lucca ».

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

Segue l'interrogazione dell'onorevole Cascino al ministro dei lavori pubblici « sulla voce corsa di una seconda proroga concessa all'assuntore dei lavori del primo tronco della complementare Piazza Armerina-Assoro-Valguarnera ».

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Si è effettivamente concessa una seconda proroga all'appaltatore dei lavori della ferrovia complementare Piazza Armerina-Assoro-Valguarnera. Le ragioni di questa proroga debbono ricercarsi nel fatto che l'impresa ha dovuto subire gravi perdite a causa del terremoto del 1908 e che i lavori sono rimasti qualche tempo sospesi allo scopo di dirimere alcune vertenze sorte tra l'Amministrazione e l'appaltatore. In conseguenza della proroga accordata il termine per l'ultimazione dei lavori è stato portato dal 1° agosto al 7 dicembre del corrente anno.

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

CASCINO. La mia interrogazione era intesa a sapere se fosse vera la voce corsa sulla seconda proroga concessa all'assuntore dei lavori del primo tronco della ferrovia Piazza Armerina-Assoro-Valguarnera.

La voce è stata ora confermata dall'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, il quale ha dichiarato che la proroga è stata effettivamente concessa.

Se fossi stato indotto a presentare l'interrogazione soltanto da un sentimento di curiosità, potrei dire che la mia curiosità è stata soddisfatta; se non che sono stato indotto a presentarla da ben altro sentimento; mosso cioè dal dovere di tutelare, fino a quando le mie forze lo consentano, i diritti del paese che rappresento, e quindi debbo dichiarare che la risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici non ha per nulla soddisfatto la mia legittima aspettazione.

La responsabilità della proroga certamente non spetta all'attuale Ministero, perchè essa è stata concessa dal Ministero pas-

sato; ma debbo dire subito che i motivi della proroga sono del tutto frivoli.

Un primo motivo si vorrebbe attribuire al terremoto del 1908; ma è evidente che questo non è che un pretesto, perchè il terremoto è avvenuto nel dicembre del 1908, mentre la proroga è stata concessa nel febbraio del 1910.

Il secondo motivo della proroga risulterebbe dal bisogno di derimere alcune questioni tra l'appaltatore e il locale ufficio tecnico; ma debbo far notare all'onorevole sottosegretario di Stato che in questa divergenza la colpa principale, anzi l'unica, era dell'appaltatore che voleva adoperare materiali non buoni, e quindi, allorchè si è concessa la proroga in conseguenza di ritardi nei lavori dovuti alle divergenze sorte tra l'appaltatore e l'ufficio, il Governo, invece di punire, ha premiato l'appaltatore.

La proroga dunque non doveva essere concessa.

Piuttosto il Governo doveva ricordare che si trattava di una di quelle tali ferrovie complementari della Sicilia, le quali, per la legge del 1906, dovevano essere aperte all'esercizio entro cinque anni, poichè l'articolo 4 di quella legge ne garantiva la costruzione e l'esercizio entro detto termine. Sembra però che questa sia stata una garanzia puramente nominale, in quanto che da allora ad oggi, sono passati ben quattro anni e dei diversi tronchi, uno soltanto è in corso di costruzione e chissà quando sarà ultimato.

Lo stesso articolo dice che i lavori dovevano essere iniziati immediatamente dopo l'approvazione della legge.

Ora questo «immediatamente» suona come una crudele ironia; perchè mentre la legge è del luglio 1906, i lavori si sono appaltati nel marzo 1908. L'appaltatore fu invitato a presentarsi per le operazioni di consegna il 28 luglio, ed egli richiese allora che la consegna si facesse nell'ottobre successivo: difatti essa fu eseguita l'8 ottobre 1908, e da quel momento decorrono i diciotto mesi assegnati per la costruzione del tronco e gli altri quattro mesi assegnati per l'armamento della linea.

Ciò nonostante fu concessa una seconda proroga, la quale porta il termine al dicembre 1910.

Ora, nonostante questa proroga, io temo molto che i lavori non possano essere compiuti nel termine stabilito, tenendo presente che l'importo dell'opera è di 1,030,000 lire

e che le opere, fin'oggi eseguite, ascendono appena a mezzo milione.

PRESIDENTE. Onorevole Cascino, ella parla di cose completamente estranee al tema della sua interrogazione!... E di più l'avverto che, sui cinque minuti regolamentari, può parlare soltanto per mezzo minuto ancora! (*Si ride*).

CASCINO. Io nulla ho da dire contro l'ufficio tecnico locale, che credo anzi meritevole di lode per la sua operosità e diligenza.

Ma se male ha fatto il Governo a frapporre tanti indugi ed a concedere una seconda proroga, bene farà ora a valersi delle clausole contrattuali per costringere l'appaltatore a soddisfare alle proprie obbligazioni.

Io almeno lo spero, e in ciò mi affida la saggezza del Governo; perchè, se fosse diversamente, dovrei di nuovo portare alla Camera la questione per tutelare il diritto delle popolazioni, che ho l'onore di rappresentare.

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Chiedo di parare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. L'onorevole Cascino, con la sua replica danneggia lo scopo, che vuole raggiungere.

Egli lamenta che l'amministrazione ferroviaria abbia creduto opportuno di trattare con l'impresa per derimere alcune questioni.

Per conto mio invece credo che sia molto più conveniente derimere qualunque questione amichevolmente con l'appaltatore, quando si può farlo senza compromettere gli interessi dello Stato.

Quanto al caso presente, non ho potuto esaminare tutta la questione. Mi riservo però di studiarla e di provvedere nel modo che mi risulterà opportuno.

PRESIDENTE. Segue la interrogazione dell'onorevole Pasquale Libertini, al ministro dei lavori pubblici, « sul continuo disservizio ferroviario ad Augusta, Lentini e Melilli e sulla necessità di completare ed ingrandire quelle stazioni ».

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

Segue la interrogazione dell'onorevole Cabrini e di altri deputati al ministro degli affari esteri, « sulle misure che egli intenda adottare per rendere i nostri emigranti tem-

poranei, consapevoli delle gravissime condizioni del mercato del lavoro edile in Germania ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di rispondere.

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. L'interrogazione dell'onorevole Cabrini fu presentata prima che scoppiasse il grave conflitto nell'industria edilizia in Germania. Il tempo trascorso non toglie, anzi accresce, il valore della risposta che può dare il Governo, perchè offre l'opportunità di chiarire tutto quanto è stato fatto in questa grave circostanza.

Le ragioni del conflitto fra imprenditori ed operai nell'edilizia germanica, sono note. Scaduti i precedenti contratti di tariffe, fra l'organizzazione padronale e quella operaia non fu possibile addivenire ad un accordo malgrado le laboriose trattative e l'autorevole intervento officioso del Ministero germanico dell'interno.

Il nostro Governo, prontamente informato dai suoi agenti in Germania, ha seguito con ogni attenzione le vicende della controversia. Ed appena dalle notizie pervenute si ricavò l'opinione che sarebbe stato difficile addivenire ad un componimento fra le parti contendenti, il 20 marzo ultimo scorso, fu diramato il seguente comunicato officioso che ebbe larga diffusione, per mezzo della stampa di tutta Italia e delle organizzazioni operaie:

« Le condizioni del mercato del lavoro per l'industria edilizia si presentano in Germania assai incerte per la possibilità dello scoppio di un grave conflitto fra imprenditori ed operai.

« Nell'imminenza della scadenza dei contratti di tariffa, date le condizioni particolari di quel mercato, sembra difficile che si possa venire ad un accordo perchè gli operai ritengono inaccettabili le condizioni offerte dai padroni.

« I punti di contrasto più vivo riflettono il modo del collocamento, i limiti dell'attività delle organizzazioni operaie, i cottimi, i salari e la durata della giornata di lavoro.

« Gli operai che sarebbero più direttamente interessati in questo conflitto sono: muratori ed affini, i manovali dell'edilizia, gli sterratori ed affini addetti ai lavori edilizi, i carpentieri edilizi, gli stuccatori cementai.

« Meno colpiti sarebbero gli sterratori addetti ai veri lavori di sterro, i quali potrebbero tutt'al più risentire un certo danno indiretto e riflesso.

« Operai italiani di queste categorie sono soliti a recarsi a trovar lavoro in Germania nella primavera, quando le condizioni del mercato sono normali.

« Il conflitto, sebbene ritenuto assai probabile, ancora non è certo; si crede che esso possa scoppiare verso la metà di aprile e che sarebbe di lunga durata ed aspro.

« Si ha notizia che l'organizzazione padronale prenderà le sue definitive deliberazioni il 22 corrente a Dresda, mentre che le delegazioni delle organizzazioni socialiste e di quelle cristiane si riuniranno il 4 aprile per decidere.

« Fin da ora però le organizzazioni hanno stabilito di limitare i sussidi per gli scioperi soltanto agli operai organizzati ».

Furono anche date in tal senso le opportune notizie alle autorità delle provincie, dalle quali parte il maggior numero di operai edilizi per la Germania; e alle stesse autorità furono date istruzioni di adoperarsi perchè i nostri muratori non si recassero in Germania prima che la situazione delle cose fosse chiarita.

Frattanto, il 22 marzo ultimo, si riunivano a Dresda le organizzazioni padronali ed approvavano un contratto-tipo, in sostituzione di quello prossimo a scadere. Ma le organizzazioni operaie socialiste e cristiane riunite il 4 aprile scorso a Berlino decidevano all'unanimità di respingere il contratto proposto dai padroni. Da quel momento il conflitto parve inevitabile; ed infatti esso scoppiò il 15 aprile in forma di serrata da parte degli imprenditori. La serrata, come è noto, non è generale in tutta la Germania, poichè fra alcune organizzazioni regionali di imprenditori e di operai è stato possibile venire ad accordi speciali. E così dal conflitto è immune non solo la città di Berlino con i circoli adiacenti, ma anche Amburgo, Brema e quasi tutto il nord della Germania. Il conflitto invece è più largo e diffuso nel sud della Germania e dura tuttavia.

Sarebbe assai interessante dare notizia delle forme in cui esso si è svolto e si svolge, e dei tentativi che si fanno dall'una e dall'altra parte per conseguire la vittoria; ma ciò forse uscirebbe dai limiti della interrogazione.

Importa piuttosto dare notizia dei successivi provvedimenti adottati dal Governo. Posteriormente al comunicato sopra riferito, nei primi di aprile, ne fu diramato un secondo per avvertire che le condizioni del mercato perduravano sempre gravi, ed il

conflitto appariva sempre più probabile e sicuro.

Nel dubbio però che tali notizie non avessero la diffusione e la penetrazione necessaria nelle nostre masse emigranti, il 9 aprile fu diramato un telegramma-circolare a tutti i prefetti del Regno, chiaramente esponendo la situazione delle cose ed i pericoli cui i nostri operai si sarebbero esposti, recandosi nell'attuale momento in Germania, sia per la reazione che avrebbero potuto procurare gli atti di così detto krumiraggio, e sia perchè le organizzazioni operaie tedesche a fine di poter prolungare la resistenza, avevano deciso di negare ogni sussidio agli operai non organizzati.

In conseguenza furono date istruzioni ai prefetti perchè esercitassero la possibile azione, al fine di evitare i pericoli suaccennati e perchè, con apposito verbale, individuale sottoscritto, notificassero a ciascun operaio dell'arte edilizia, richiedente il passaporto per la Germania, la condizione di quel mercato ed i pericoli che esso presenterebbe.

In sostanza quindi si è fatto in modo che nessuno fra gli emigranti per la Germania ignorasse le condizioni del conflitto che si svolge nell'industria edilizia. Si è fatto cioè tutto quanto era possibile nell'interesse della nostra emigrazione. (*Approvazioni*).

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

CABRINI. Mi compiaccio vivamente delle comunicazioni fatte dall'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri, in merito alle disposizioni veramente efficaci date alla vigilia e durante lo svolgimento del conflitto tra capitale e lavoro edile in Germania. Me ne compiaccio per il fatto in se stesso, ma anche di più perchè costituisce un sintomo, anzi, una prova che ormai si ritiene, anche nelle sfere governative, definitivamente chiuso il periodo nel quale si credeva conforme all'interesse italiano lo spingere — anzichè trattenerli — i nostri emigranti sui campi di lavoro esteri turbati da scioperi per farvi il *krumiro*. Mutano i tempi.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dello stesso onorevole Cabrini al ministro della guerra « sulla scomparsa del caporal maggiore Ettore Fiorini, di Ostiano, dal piroscafo *Josto* in navigazione tra Golfo Aranci e Civitavecchia ».

L'onorevole ministro della guerra ha facoltà di rispondere.

SPINGARDI, ministro della guerra. Vorrei poter essere in condizione di dare all'o-

norevole Cabrini informazioni maggiori di quelle che egli già non abbia; ma purtroppo non posso.

Il caporal maggiore Fiorini del reggimento di fanteria di stanza a Cagliari si imbarcò la sera del 6 marzo a bordo del piroscafo *Josto* a Golfo Aranci, insieme con due altri soldati. Egli era diretto a Cremona in licenza illimitata, in attesa di congedo. A bordo fu visto insieme coi suoi compagni giocare fin verso le dieci. Parve che fosse alquanto preso dal vino, e dico « parve » perchè notizie sicure non ho. Alle dieci il cantiniere di bordo tolse le carte e obbligò i soldati tutti a ritirarsi nelle loro cuccette. Il caporal maggiore Fiorini obbedì e si recò coi suoi compagni nella cabina. Più tardi risalì sopra coperta: forse il caldo, forse il vino bevuto (pare che avesse bevuto anche durante il giuoco delle carte) lo avevano spinto a prendere aria.

Fu visto affacciarsi al boccaporto delle macchine verso le undici e fu fatto allontanare dal macchinista. Da quel momento non se ne seppe più nulla.

Il piroscafo giunse a Civitavecchia, e per quante ricerche furono fatte non si rinvenne il caporal maggiore Fiorini.

Il Ministero fu sollecito a telegrafare; fece fare indagini di tutti i generi possibili ed immaginabili; anche il Ministero della marina se ne interessò, ma nulla si seppe.

Induzioni? Un suicidio pare da escludersi. Era felice questo soldato: andava a casa in congedo illimitato a riabbracciare la sua famiglia. Liti insorte a bordo che possano aver avuto per effetto una caduta a mare, sono pure da escludersi. Forse il caporale Fiorini può essere caduto a mare perchè ebbro; ma non si sa. L'autorità giudiziaria venne informata della cosa: speriamo che essa possa fare maggior luce di quel che non siano riusciti a fare il Ministero della guerra e quello della marina.

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

CABRINI. Anche a me la versione del fatto è stata resa nelle incerte linee esposte testè dall'onorevole ministro della guerra. Corre però una lieve differenza fra un punto del racconto dell'onorevole ministro e le comunicazioni ufficiali date alla famiglia del Fiorini.

L'onorevole ministro ha affermato essere un'impressione di alcuni di coloro che accompagnavano il Fiorini quella che egli si trovasse in istato di ubriachezza; mentre invece nelle comunicazioni date alla fami-

glia si è affermato che si supponeva che egli fosse caduto in mare durante la traversata « essendo in stato di perfetta ubriachezza ». Se questa differenza fra le due versioni io rilevo, non è certo per amor di polemica; ma soltanto per stabilire che se coloro i quali custodivano i viaggiatori hanno notato nel Fiorini l'ubriachezza, non dovevano lasciarlo incustodito sopra coperta. Non so naturalmente che cosa potrà assodare l'inchiesta dell'autorità giudiziaria; nè intendo discorrere dell'azione della famiglia verso il vettore. Noto solo che il fatto è tristissimo, non soltanto perchè porta lo sgoamento e il dolore nel cuore dei genitori e degli altri congiunti del povero Fiorini; ma anche perchè la morte del povero giovane ha una ripercussione economica nel bilancio di quella famiglia inquantochè il Fiorini era il primogenito ed il sostegno principale della famiglia stessa.

Non posso chiedere al Governo che diminuisca quel dolore; però mi permetto di raccomandare alla benevolenza del ministro il caso veramente pietoso, perchè, se egli non può lenire il dolore dei genitori e dei congiunti, veda almeno di preoccuparsi delle gravissime conseguenze economiche che la morte del Fiorini ha avuto per quei miseri, e di cercare di sollevarle.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Baslini al ministro dell'istruzione pubblica, « per conoscere a che punto si trovino gli studi per la istituzione del libretto personale di servizio, che varrà a semplificare la liquidazione delle pensioni ai maestri ».

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

TESO, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. Veramente la frase « libretti personali di servizio », usata dall'onorevole Baslini nella sua interrogazione, non è molto chiara. A ogni modo, credo di interpretare il suo pensiero e di potergli dare una risposta che corrisponda all'intendimento, che l'ha mosso a presentare questa interrogazione.

Come l'onorevole Baslini sa, a tenore dell'articolo 2 della legge 19 febbraio 1903 sul Monte pensioni per i maestri elementari ciascun Consiglio scolastico provinciale è in obbligo di tenere un registro generale, nel quale, distintamente per ogni singolo insegnante della provincia iscritto al Monte pensioni, sia presa nota di tutti gli atti di stato civile e di quelli comprovanti l'abilitazione all'insegnamento, le nomine, le conferme,

insomma di tutto ciò che valga a stabilire la storia del servizio didattico.

Tutti i documenti, da cui risultano questi dati, devono essere conservati in apposito fascicolo per ogni maestro.

Però queste disposizioni della legge del 1903, dirette a rendere più sollecita la documentazione delle domande di liquidazione della pensione, non hanno potuto avere attuazione finora, per le condizioni in cui versano gli uffici scolastici provinciali, i quali, sprovvisti di un personale proprio, con lo scarso personale che viene dato dalle prefetture, riescono a stento ad attendere alle più urgenti necessità del servizio.

Il Ministero, vivamente impensierito di questi ritardi, che, non ostante l'attività dell'amministrazione del Monte, si avverano nella liquidazione delle pensioni per la difficoltà che gli interessati incontrano nel procurarsi i documenti necessari a comprovare i servizi prestati, ha cercato il modo di rimediare a questa dolorosa condizione di cose, che tiene per molti mesi in angustie i vecchi maestri che domandano la pensione, e spesso li rende schiavi dell'usura.

Dopo un attento studio della questione, il Ministero si è persuaso che si potrebbe conseguire lo scopo, qualora la Cassa dei depositi e prestiti in occasione del censimento degli iscritti al Monte, che essa è tenuta a fare ogni cinque anni, avesse invitato gl'insegnanti a documentare i servizi prestati.

I documenti raccolti per questa circostanza si sarebbero potuti conservare presso il Monte, e così, all'atto del collocamento a riposo, il maestro non avrebbe dovuto documentare se non il periodo di servizio decorso dopo l'ultimo censimento, e quindi il lavoro sarebbe stato molto più facile e più breve.

Però la Direzione generale della Cassa dei depositi e prestiti ha opposto che, al ponderoso lavoro d'indagini, necessario per accertare la carriera dei singoli iscritti, essa non poteva provvedere senza recare intralcio al normale andamento del Monte.

La Direzione stessa, tuttavia, tenuto conto delle condizioni presenti degli uffici scolastici, riconobbe la opportunità di studiare, d'accordo col Ministero, i provvedimenti atti a rendere più spedito il servizio. Si è nominata una Commissione nell'agosto 1909; ma non avendo questa ancora esaurito il suo ufficio, il Ministero ha recentemente rinnovato premure alla Cassa perchè affrettasse i lavori della Commis-

sione, o provvedesse direttamente alla soluzione del grave problema.

La Direzione della Cassa, con lettera di pochi giorni fa, del 13 maggio, secondando una lodevole iniziativa dell'Unione magistrale, ha compilato un elenco dei documenti da produrre nei vari casi a corredo delle domande di collocamento a riposo, con opportune indicazioni sul modo da seguire nella loro compilazione e sulle formalità a cui sono soggetti. Inoltre ha preparato quattro modelli di quei documenti, la cui compilazione da parte delle autorità locali si dimostra più frequentemente errata o difettosa. Questi documenti saranno stampati a spese del Monte pensioni e distribuiti ai maestri, i quali non avranno che da riempirli.

Questi provvedimenti varranno senza dubbio a facilitare il servizio, e quindi ad agevolare la liquidazione delle pensioni. Se poi il Parlamento approverà, come ci auguriamo, il disegno di legge sull'insegnamento primario, gli uffici provinciali scolastici verranno costituiti su nuove basi e di molto rafforzati; e allora si potrà assicurare definitivamente il buon andamento di questo importante servizio.

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

BASLINI. Non credo che i provvedimenti escogitati dalla Cassa dei depositi e prestiti per accelerare e facilitare la liquidazione della pensione ai maestri elementari siano sufficienti. In ogni modo debbo dolermi che tanto abbiano tardato, perchè non è la prima volta che la questione viene portata alla Camera.

Ricordo che nel giugno del 1909, il collega Rastelli ne faceva oggetto di una interrogazione, e ricordo anche, e rilevandolo dal resoconto di quella seduta, che l'onorevole Ciuffelli rispondeva allora dichiarando essere doveroso di migliorare una condizione di cose che non di rado produce conseguenze pietose e deplorabili.

Per ottenere tale risultato io insisto sulla opportunità di istituire un libretto di servizio nel quale dovrebbe seguirsi, in certo modo, tutta la vita educativa del maestro. Ivi si dovrebbe iscrivere la data della nascita dell'insegnante, la data della sua patente, e si dovrebbero successivamente annotare tutti i contributi che dall'insegnante o da chi per lui fossero versati al Monte pensioni.

Così, allorché il maestro domandasse la liquidazione della pensione, questa gli potrebbe essere concessa in modo molto più

spiccio e sollecito di quanto non avvenga oggi.

Non mi perderò ad elencare casi singoli che già il collega Rastelli ha avuto occasione di segnalare e che d'altronde sono noti. Consenta però la Camera che io accenni alla meticolosità con cui la Cassa dei depositi e prestiti pretende che queste domande siano documentate. E, intanto, ridicolo che si pretenda la produzione del certificato di nascita e della patente, quasi che si trattasse di adire un concorso anziché di liquidare la pensione. Ma è perfino avvenuto questo caso: che una patente portasse la data di nascita del maestro al 3 febbraio, mentre la data risultante dal certificato di nascita era invece del 2 di febbraio; ebbene si è preteso un atto di notorietà appunto per stabilire se il maestro fosse nato il 2 piuttosto che il 3!

Ed è avvenuto anche di peggio: un maestro, in provincia di Novara, aveva smarrita la patente. Il provveditore attestò che il maestro era patentato; « non basta » gli fu risposto. Egli allora, richiese dalla scuola normale, donde il maestro era uscito, copia autentica del registro degli esami; or bene la Cassa dei depositi e prestiti non reputò valido questa copia e domandò la produzione del registro originale...

PRESIDENTE. Onorevole Baslini, ella esorbita dal tema della sua interrogazione.

BASLINI. Non mi pare.

PRESIDENTE. Nella interrogazione ella chiedeva la ragione del ritardo della istituzione del libretto personale dei maestri; e ora invece parla della procedura seguita dalla Cassa depositi e prestiti! (*Si ride*). |

BASLINI. Ne parlo per dimostrare come questo libretto sia necessario.

L'onorevole sottosegretario di Stato deve ammettere che a tutto ciò è necessario portare un rimedio, perchè non è giusto che i poveri insegnanti, dopo aver passata la loro vita fra stenti e sacrifici, debbano incontrare tante difficoltà ed ostacoli per ottenere il riconoscimento di un loro diritto.

Molti maestri hanno chiuso gli occhi senza che la pensione fosse stata liquidata. Ebbene, ciò ripugna a quei sentimenti di umanità e di giustizia che devono essere nell'animo di tutti noi; epperò confido che sarà provveduto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Baslini, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere le ragioni del ritardo frapposto all'ampliamento della stazione d'Olgiate Molgora ed al raddoppia-

mento del binario ad Airuno, sulla linea Monza-Lecco.

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Per l'ampliamento della stazione di Olgiate Molgora è in corso il progetto; l'esecuzione di esso è però subordinata alle disponibilità del bilancio ferroviario.

Per l'impianto del binario d'incrocio alla fermata di Airuno sulla linea Monza-Calolzio è stato approvato il progetto con un preventivo di 41 mila lire: la esecuzione del medesimo è stata però ritardata perchè la Corte dei conti ha fatto alcune osservazioni in merito alla spesa relativa.

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

BASLINI. Prevedevo già la risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato; anzi io ho forse informazioni maggiori di lui, perchè so che dopo che io ebbi presentata la mia interrogazione, fu indetto l'appalto per il raddoppio del binario alla fermata di Airuno. E sta bene.

Per quanto riguarda, invece, la stazione di Olgiate Molgora le cose vanno altrimenti. Essa si trova, purtroppo, su quella linea Milano-Monza-Lecco, che è tra le più redditizie e che, viceversa, è considerata dalla Amministrazione delle ferrovie di Stato come una Cenerentola.

Cosicchè, mentre tanto io che l'onorevole Cermenati ed altri colleghi abbiamo più volte richiamato l'attenzione del Governo sulla elettrificazione di essa, e sul miglioramento degli orari, sulla riduzione delle tariffe ottenemmo, bensì, degli affidamenti, senza però arrivare mai a nulla di concreto.

Venendo al caso particolare della stazione di Olgiate Molgora, debbo osservare come già da tempo siano stati deliberati ed autorizzati i lavori d'ampliamento, e come ad essi, viceversa, non siasi mai dato corso.

Eppure quella stazione, dal maggio 1909 al 30 aprile passato, ha avuto un movimento di 5558 carri, con una media mensile di 463 carri e giornaliera di 18, media che, in certe epoche dell'anno, è cresciuta fino a 30 carri: essa invece può contenerne appena 17. Tale movimento importa naturalmente un grave ingombro che inceppa tutto il servizio, e cagiona ritardi notevoli anche ai treni viaggiatori.

E si noti poi che, siccome la stazione è

posta nel punto culminante della linea, che da una parte scende verso Calolzio, dall'altra verso Cernusco, così avviene che spesso i carri quando si fanno manovrare, sfuggano o a Calolzio o a Cernusco, con pericolo di gravi disastri.

E non basta: il binario d'incrocio è così corto che per manovrare i treni occorre dividerli o farli procedere avanti e indietro il che è sempre cagione di ritardi.

Si noti ancora: la stazione ha una pesa che è capace di solo 12 tonnellate; ha un solo binario morto; ha una sala di aspetto unica, per la 1^a 2^a e 3^a classe, mentre è enorme il movimento dei passeggeri.

Per tutte queste considerazioni mi permetto di esortare vivamente il Governo ad accelerare quei provvedimenti che furono già deliberati e che, se torneranno di vantaggio alle popolazioni che li reclamano, non saranno meno vantaggiosi per l'azienda delle Ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Baslini, al ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere se intenda di provvedere sollecitamente alla nomina dei nuovi ispettori scolastici necessari a coprire i posti attualmente vacanti ».

Voci all'estrema sinistra. L'onorevole Baslini impiega tutto il tempo destinato alle interrogazioni!

PRESIDENTE. Ma anche loro presentano spesso due o tre interrogazioni contemporaneamente! Per esempio, gli onorevoli Romussi e Marazzani ne hanno due per ciascuno nell'ordine del giorno d'oggi! (*Bene!*)

L'onorevole sottosegretario di Stato per la istruzione pubblica ha facoltà di rispondere all'interrogazione dell'onorevole Baslini.

TESO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Non appena, per collocamento a riposo, per decesso, o per spontanee dimissioni, resti vacante qualche posto di ispettore scolastico, il Ministero provvede subito alla nomina di un nuovo ispettore, secondola graduatoria dell'ultimo concorso. Però, sebbene l'organico sia completo, rimangono vacanti almeno dodici circoscrizioni scolastiche, corrispondenti ai posti occupati da altrettanti ispettori comandati ad altri uffici e precisamente da sette, incaricati delle funzioni amministrative presso i provveditorati delle città più importanti (come è consentito dal regolamento 19 aprile 1906) e da cinque, comandati al Mini-

stero per l'applicazione della legge per il Mezzogiorno.

Benchè dunque il numero delle circoscrizioni corrisponda esattamente all'organico degli ispettori, le dodici circoscrizioni corrispondenti a questi posti, rimangono forzatamente vacanti, e ad essi il Ministero provvede con supplenze.

Ad ogni modo anche tali vacanze cesseranno in seguito ai nuovi provvedimenti legislativi per l'istruzione primaria. Con quel disegno di legge si provvede infatti all'aumento del numero degli ispettori. Quando la Camera lo avrà approvato, stia certo l'onorevole Baslini, che tutti i posti potranno essere coperti.

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

BASLINI. L'onorevole sottosegretario è male informato. A me, infatti, da ogni parte sono pervenuti reclami da insegnanti egregi, che, vinto il concorso ai posti di ispettori, sono tuttora in attesa di nomina. Ora è inconcepibile come, essendovi non dodici, ma ventiquattro o venticinque posti vacanti, questi non siano stati finora coperti, con manifesta violazione del buon diritto di coloro che hanno superata la prova del concorso, e con grave pregiudizio della scuola che, in alcune località, è abbandonata a se stessa.

Nessuna giustificazione per quanto non si è fatto, può essere nei propositi per l'avvenire; chè anzi l'accento fatto dall'onorevole sottosegretario di Stato al disegno di legge Daneo-Credaro, che aumenterà il numero degli ispettori scolastici, mi porge occasione di pregare anche più insistentemente il Governo, perchè tosto provveda a coprire i posti vacanti; in quantochè, se due ministri hanno ritenuto necessario intensificare la vigilanza dello Stato sulle scuole elementari, non vi è ragione perchè si lascino senza titolari posti che sono in organico e che la legge vigente dà facoltà di coprire.

TESO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TESO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. A me non risulta che siano vacanti tanti posti, quanti sono quelli ai quali l'onorevole Baslini ha accennato. Naturalmente, essendo così grande il numero degli ispettori scolastici, vi è sempre un certo numero di ispettori in aspettativa e di nuove nomine in corso. Ad ogni modo

assicuro l'onorevole interrogante che si provvederà presto.

BASLINI. La ringrazio.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Beltrami, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se intenda provvedere ad aumentare il personale nell'Ufficio del Genio civile della provincia di Novara, essendo l'attuale assolutamente sproporzionato al bisogno ».

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Presentemente si trovano nell'Ufficio del Genio civile di Novara un ingegnere capo, due ingegneri di sezione, quattro aiutanti principali e due aiutanti subalterni.

Nel febbraio vi fu destinato un altro ingegnere, ed un altro ve ne fu inviato nell'aprile.

Non mi pare quindi che l'ufficio del Genio civile nella provincia di Novara si trovi in condizioni peggiori di altri uffici non meno importanti. D'altra parte quando saranno finiti i gravi lavori resi necessari dal terremoto nelle provincie meridionali, sarà provveduto definitivamente anche alla sistemazione dell'Ufficio di Novara.

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

BELTRAMI. Non sono soddisfatto... (Oh! oh!) Perchè vi maravigliate? Ci volete ora sempre ministeriali? Saranno, adunque, passati per sempre all'estrema destra i sovversivi?

Non sono soddisfatto per questo motivo: nella provincia di Novara vi sono molti comuni che per la costruzione delle strade sono trascinati dinanzi ai tribunali da ingegneri progettisti o da impresari, perchè il Genio civile non dà mai corso alle pratiche, queste non giungono mai a Roma e quindi non si hanno mai le approvazioni dei progetti ed i sussidi da parte del Governo. Il prefetto di Novara, un giorno, da me sollecitato per il progetto di una strada comunale del collegio di Pallanza (e debbo sollecitare tutti i momenti per questo o quel comune) mi ha risposto: « Quanto al progetto della strada per la quale si è vivamente interessata, l'ufficio tecnico provinciale ha dato il suo parere, ma adesso spetta all'ufficio del Genio civile di dare il suo ».

E senta, onorevole sottosegretario di Stato: « non posso ancora permettermi — dice il prefetto — di fargli una sollecitazione, dovendo io riconoscere la diligenza di detto

ufficio, il quale in una provincia come questa, vastissima, ha solo un terzo degli impiegati che occorrerebbero, mentre è sovraccarico di lavoro».

Dunque non per bocca mia, ma per dichiarazione dello stesso prefetto di Novara, sappiamo che egli non può sollecitare all'ufficio del Genio civile le pratiche per costruzione di strade, che attendono la loro soluzione non da mesi ma da anni; e per le quali i comuni sono citati dinanzi ai tribunali dagli ingegneri o dagli impresari, e non può il prefetto sollecitare, perchè il poco personale non può fare miracoli!

I confronti sono sempre odiosi, dirò all'onorevole sottosegretario, che ebbe a citarmi il caso di altre provincie che sono in condizioni ancora peggiori.

Io non posso consolarmi, del resto, dall'essere la provincia di Novara in compagnia di altre provincie nel disservizio del Genio civile; perchè, lo sapete, quest'è la consolazione dei disperati! Dico solo che la provincia di Novara è tanto estesa che il numero di ingegneri, sotto-ingegneri ed aiutanti, che ebbe ora a ricordare l'onorevole sottosegretario, non è sufficiente a disimpegnare nemmeno il lavoro più urgente.

Quindi faccio viva raccomandazione perchè si provveda e si provveda al più presto.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole Beltrami dovrebbe compiacersi di considerare un altro fatto. Egli sa e lo sanno molti che ai concorsi per assunzione di nuovo personale tecnico non partecipa mai un numero sufficiente di candidati...

LEALI. Pagateli meglio.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. ...e quando qualcuno ha vinto il concorso si serve del decreto di nomina come di titolo per aspirare ad altri posti! La questione della deficienza del personale tecnico è gravissima.

BELTRAMI. Perchè l'industria privata lo tratta assai meglio.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. D'altra parte io non nego l'importanza della provincia di Novara. Tutt'altro! La conosco, ed assicuro che si farà tutto il possibile per soddisfare alle esigenze di essa.

PRESIDENTE. È così esaurito il tempo assegnato alle interrogazioni.

Intanto, prego l'onorevole Manfredo Manfredi di esaminare il testo della sua interrogazione al ministro dell'istruzione pubblica. Egli interroga il ministro su tutto un

programma d'arte; e farà parlare domani il sottosegretario di Stato, per una buona mezz'ora! (*ilarità — Approvazioni*).

MANFREDI MANFREDO. Ma, onorevole Presidente...

PRESIDENTE. Ecco qui! Ella chiede di conoscere gli intendimenti del Governo sulle scuole di architettura in Italia! E non è questo un vero programma? Le par tema di interrogazione? (*Si ride*). Presenti una interpellanza! (*Approvazioni*).

Presentazione di un disegno di legge e di relazioni.

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

FACTA, *ministro delle finanze*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge: Aumento di stanziamenti per l'erigenda manifattura dei tabacchi in Bari.

Chiedo che questo disegno di legge sia deferito all'esame della Giunta generale del bilancio.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione del disegno di legge: Aumento di stanziamenti per l'erigenda manifattura dei tabacchi in Bari.

L'onorevole ministro chiede che questo disegno di legge sia inviato alla Giunta generale del bilancio. Non essendovi osservazioni s'intenderà così stabilito.

Invito gli onorevoli Cabrini e De Nicola a recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

CABRINI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Interpretazione dell'articolo 73 della legge 15 luglio 1900, n. 383 portante provvedimenti per le provincie meridionali.

DE NICOLA. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Leali per ingiurie, minacce e lesioni colpose.

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione segreta sui seguenti disegni e proposta di legge:

Assegnazione straordinaria di 100,000 lire in aggiunta alle spese effettive consolidate del bilancio della marina per l'esercizio finanziario 1909-10;

Maggiori assegnazioni per lire 7,861,200 e diminuzioni di stanziamento per 7,261.200 lire in alcuni capitoli dello stato di previ-

sione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1909-10;

Conversione in legge di decreti reali nei riguardi del terremoto di Calabria e Sicilia del 28 dicembre 1908;

Costituzione in comune di Villa Santa Lucia, frazione di Ofena.

Si faccia la chiama.

DA COMO, *segretario*, fa la chiama.

PRESIDENTE. Lasciemo le urne aperte e procederemo nell'ordine del giorno.

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

PRESIDENTE. Proseguiremo nell'ordine del giorno, il quale reca il seguito della discussione sul disegno di legge: « Convenzioni pei servizi postali e commerciali marittimi ».

Procedendo nella discussione generale, spetta di parlare all'onorevole Cavagnari, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a dare le opportune disposizioni perchè alla scadenza del 30 giugno prossimo sia provveduto alla continuità dei servizi postali indispensabili e rinvia ogni discussione intorno al definitivo assetto del problema marittimo al prossimo disegno di legge che sarà presentato dal Ministero al riaprirsi dei lavori parlamentari ».

L'onorevole Cavagnari ha facoltà di parlare.

CAVAGNARI. (*Segni d'attenzione*). Onorevoli colleghi, mai come oggi mi sono trovato così mal disposto per adempiere ad un compito che, se da una parte riconosco essere assai superiore alle mie forze, dall'altra, però, mi viene imposto dalle mie convinzioni.

Allorquando mi vennero fra mano il progetto ministeriale e la relazione pedissequa della Commissione parlamentare, ritornò alla mia mente una specie di aneddoto udito raccontare nei miei anni giovanili, purtroppo lontani. Si narrava allora che un povero pievano, di corti mezzi intellettuali, e per questo non sempre misurato nelle parole, in una delle solite domeniche, nelle quali faceva la consueta spiegazione, essendosi accorto che il pubblico, specialmente il più giovane, non assisteva con la dovuta religione alle sue parole, al finire del suo discorso soggiunse: ora però, amici miei, state attenti, perchè qui non si tratta più

di chiacchiere: domani siete chiamati a presentarvi alla comunità per obbedire al servizio di leva! E voi sapete quali penalità, sotto il primo impero napoleonico, fossero comminate ai refrattari o ai renitenti.

Questo aneddoto venni in mente, confrontando quelle poche parole che io avevo avuto occasione di dire al primo presentarsi del nuovo Gabinetto, col disegno di legge di cui abbiamo iniziato ieri la discussione: qui non si tratta di chiacchiere; qui si tratta di milioni!

Non già che (lasciatemi fare questa piccola punta; nei programmi governativi noi non siamo abituati ad udire discorsi densi di concetti e di idee, perchè a questo riguardo i nostri Gabinetti ci hanno abituati ad una certa continuità anche nei loro programmi; ma gli è perchè sono venute anche in un'altra convinzione che, anche i programmi che vengono dal banco del Ministero, quantunque compenetrati di idee, devono essere pronunziati con una certa cautela ed una certa prudenza, a fine di non urtare, alle volte, contro quella che si può definire la contingenza politica del momento, e per non mettersi, dirò così, in contraddittorio con le condizioni del tempo, per non mettersi in conflitto con se stessi e con l'andamento della pubblica cosa.

Io mi sono convinto che anche in politica, ogni definizione, come in materia di giure, possa dirsi un po' pericolosa, e che alle volte ricorrendo ai principii teorici si arrischia di dire precisamente delle eresie, e di essere alle volte imprigionati, di essere, dirò così, sequestrati dalle massime che si vengono pronunziando, e si resta, per dirla con termine moderno, boicottati dalle stesse frasi che si pronunziano.

Ciò premesso, veniamo brevemente alla materia che ci occupa. Io ho ascoltato con molta attenzione, con tutta la religiosa attenzione che meritavano i discorsi pronunziati dagli oratori che mi hanno preceduto. E m'è parso di poter venire a questa conclusione, che da ogni parte (anche da parte dei più benevoli, anche di coloro i quali non abbiano verso i progetti presentati dal Governo che una benevola disposizione) da ogni parte, dico, si è levato un inno alla marina libera, da ogni parte si è considerato che l'attuale indirizzo di cose non corrisponde nè alla economia del paese, nè all'indirizzo di quella marina che noi vogliamo proteggere, che noi vogliamo veder avviata a quegli orizzonti che hanno reso celebri i nostri maggiori.

Ed io una cosa non mi sono saputo spiegare, ed è che nel mentre fino da un'epoca, che io chiamerei quasi lontana, da tutte le inchieste che si sono formulate, da tutte le manifestazioni che si ebbero dai maggiori centri commerciali marittimi, noi ebbero sempre un responso il quale ci indirizzava verso questi risultati, all'attuazione pratica poi noi abbiamo sempre visto presentarsi all'orizzonte dei disegni di legge i quali sono pieni del più flagrante contrasto con quanto vi è nella coscienza marittima e commerciale del paese. Ed io non parlo solo dei responsi di inchieste e di Commissioni antiche, ma anche dei più recenti. Potrei citare gli ultimi responsi che ci vengono dai preziosi volumi della Commissione reale. Ebbene, che cosa ci dicono le risposte che furono date agli interrogatori che dalla Commissione furono mossi per formarsi un criterio e per formarsi una convinzione? Lasciate che io ve lo dica.

Su cento interrogati, settanta si pronunziarono contro le sovvenzioni per le linee commerciali interne; gli altri fecero delle distinzioni e delle riserve. E, cosa che meraviglia, è di vedere come dopo questo responso, che pure è stato, chiamiamolo così *absit injuria verbo*, una smentita al sistema delle proroghe, ora non si cerca che di continuare in un indirizzo che è contrario alle più chiare e lampanti affermazioni della pubblica opinione marinara e commerciale.

E non solo i responsi della Commissione reale si sono avuti; ma permettete che accenni ad un fatto, che rimonta ad epoca più lontana, e che viene a testimoniare sempre più come, con una cocciutaggine senza giustificazione, si continui a procedere, come si è sempre proceduto, per una via errata, mettendosi nel più aperto conflitto con le esigenze economiche del paese.

Ricordo di aver letto, in una memoria pregevolissima, i risultati di una delle tante inchieste che sono state fatte appunto per illuminare Parlamento e Governo, e che invece pare abbiano raggiunto lo scopo contrario, quello cioè di offuscare completamente la mente nostra sull'indirizzo che si doveva tenere in questa materia.

Dalle inchieste del 1882 e 1886 risulta che le regioni liguri avevano proclamato che non si potesse parlare assolutamente di marina sovvenzionata senza offendere i più sacri diritti della libertà e della concorrenza ed il progressivo sviluppo della marina; che tutte le Camere di commercio, a cominciare da quelle di Messina e di Ca-

tania, proclamarono in coro che le sovvenzioni si risolvevano in aperto monopolio funesto all'incremento della marineria nazionale e non vantaggioso affatto al pubblico perchè le Società sovvenzionate fidando nella propria irresponsabilità, lo servono pessimamente.

Così diceva la Camera di commercio di Messina; e quella di Riposto aggiungeva che la sovvenzione a certe Compagnie di navigazione farà scomparire la marina sotto il peso del monopolio e del dispotismo delle Compagnie privilegiate.

E quella di Catania diceva ancora, che le Compagnie sovvenzionate portano gravissimi inconvenienti perchè le sovvenzioni si risolvono in monopoli così come vengono applicate.

Anche autori pregiatissimi, come il Carnazza-Puglisi, sono di parere che le sovvenzioni, costituiscono privilegi che danneggiano la marina ed il commercio, offrendo solo al privilegiato l'arma per la concorrenza, ribassando i noli a dismisura appena schiacciato il concorrente.

Vedete dunque quale tesoro di ammonimenti veniva da tutte le parti della nostra Penisola. (*Interruzioni*).

Potrei citare dei casi specifici, ma non ve ne è bisogno. Sentite che cosa dicono altri centri commerciali.

Il sistema delle convenzioni in vigore con una Società sola, genera il monopolio dell'attività commerciale marittima e toglie la libera concorrenza. Così dice la Camera di commercio di Trapani.

E siamo finalmente giunti a Cagliari. Me ne rinerisce per il mio ottimo amico Pala, ma sentite che cosa diceva la Camera di commercio di Cagliari...

PALA. La data?

CAVAGNARI. 1886! (*Aah! — Si ride*).

Sentite che cosa si diceva dalla Camera di commercio di Cagliari: « La sovvenzione mette la marina libera nella impossibilità di sostenere la concorrenza ». Se l'amico Pala vorrà qualche altra notizia, che io ho attinto altrimenti, gliela darò volentieri. Si aggiungeva che la marina italiana può svilupparsi senza bisogno di sovvenzioni. È dalla vostra isola, che venivano questi elementi di educazione marittima, la chiamerò così!

Continua la Camera di commercio di Cagliari: « per la libertà degli scambi debbonsi abolire le sovvenzioni alle Compagnie di navigazione a vapore, mantenendole soltanto per il servizio esclusivo postale ».

Potrei continuare, perchè vedo citata Civitavecchia ed altri centri, se non avessi un giustificato timore di abusare della vostra benevolenza.

Ora, dico io, come si è potuto, dopo queste vive voci della parte vitale, intelligente e competente del paese, mantenersi ancora su questa via errata delle sovvenzioni, le quali fanno sì che da una parte si vada pelando il contribuente e dall'altra soffocando la marina libera? Ditemi: chi ha progredito in fatto di legni, in fatto di tecnica al giorno d'oggi all'infuori della marina libera?

Io non avrei fatto questa specie di digressione nel merito, perchè mi si poteva e mi si può affacciare, come pregiudiziale, che nella fattispecie si tratterebbe di una proroga. Infelice dichiarazione di un più infelice contenuto! Come volete sostenermi, onorevoli signori del Governo, che qui si tratta di una proroga? Veramente le proroghe io le ho sempre intese in un senso solo. La proroga porta seco un'altra massima, che anch'essa, sia detto con termine un poco burocratico, è vecchissima: *quod differtur non aufertur*.

Ora, ditemi un poco, questo progetto, che voi intitolate di proroga, siete perfettamente convinti che contenga una pura e semplice proroga? Io farei torto alla vostra alta intelligenza se a questa domanda io credessi che voi potreste rispondere affermativamente. Non si tratta di una pura e semplice proroga, perchè di questo disegno di legge voi avete fatto una forma ibrida, la quale, fu ben osservato da qualcuno degli oratori che mi hanno preceduto, non era proroga, era provvedimento definitivo.

Voi ci avete messo nella più pericolosa delle situazioni, perchè da una parte, col pretesto della proroga, avete detto: non potete discutere in merito, e dall'altra parte avete violato il merito, violando questa questione di principio, con i provvedimenti che sono consegnati nel vostro progetto medesimo.

Si tratta di un progetto di proroga. Vi è un altro aforisma, che sa un po' di leguleio che dice: *plus valet quod agitur quam quod simulate concipitur*. Ora potete metterci dei titoli finchè volete, potete chiamarle proroghe finchè volete, ma noi vi diremo che sotto queste mentite spoglie, si tratta di un provvedimento che, in quanto concerne i principii direttivi, è un provvedimento definitivo.

Provvedimento definitivo, prima di tutto perchè l'indirizzo che avete dato alle sov-

venzioni per servizi in modo definitivo, implica la risoluzione del principio del problema in massima. E uno.

E poi un'altra considerazione: onorevoli signori del Governo, dite un po' a me, che sono profano, o che mi considero quasi tale, che mi considero quasi del valore mentale di quel tal pievano di cui ho fatto menzione poc'anzi, dite un po' a me: di quell'articolo 6 che è consegnato nelle convenzioni cosa ne fareste? Che cosa ne fareste di questo articolo 6, il giorno che la Camera, andando in altra sentenza, mutando indirizzo vi dicesse: ma noi di convenzioni ne abbiamo abbastanza, in 40 anni di prova abbiamo avuto per risultato un esito negativo e non intendiamo di percorrere oltre questa via?

Ora io domando a voi, signori del Governo, e leggo per mia istruzione, perchè mi convinca sempre più nella mia credenza, di questo articolo 6, che dice: alla scadenza delle presenti convenzioni ed anche prima, in caso di risoluzione per intervenuta disdetta, lo Stato si obbliga di far rilevare al nuovo concessionario dei servizi marittimi, comunque sovvenzionati, e la Società ha obbligo di cedergli, tanto il materiale nuovo, ecc. ecc., dite un poco, signori del Governo, se la Camera vi rifiutasse qualunque indirizzo di sovvenzioni, e volesse abbandonarsi alla marina libera, come migliore partito, cosa ne fareste di questo articolo 6? Lo prenderete voi il materiale e vi metterete a navigare voi? Non credete di averne abbastanza di navigare per le acque tempestose di Montecitorio, senza che abbiate ancora a cimentarvi nel regno di Nettuno? (*ilarità*).

Sicchè, sotto ogni aspetto, io credo che questo disegno di legge non meriti l'approvazione nostra.

Non la merita, perchè non risponde alla situazione presente, perchè non è quale si denuncia, perchè è un progetto, come dicevo poc'anzi, e mi piace ripeterlo, che impegna l'avvenire, senza che la Camera, in materia, abbia potuto ancora fare quella discussione che è necessaria.

Ve lo dice anche la voce che viene da un centro marittimo importante, che se ne intende, la voce che viene da un centro marittimo della Liguria.

Lasciate che ve lo citi, perchè, per dar conforto ed autorità alla mia tesi, non posso che desumere gli argomenti da coloro i quali fanno testo in materia. Lasciatelo dunque dire e ripetere.

Risulta all'associazione degli armatori liguri (e ce ne sono anche di quelli che non sono liguri) che il disegno di legge presentato dal Ministero Luzzatti, segna un peggioramento sullo stato di cose preesistente, in quanto che aumenta la somma stanziata per le sovvenzioni e continua a sovvenzionare, in taluni casi con somme enormemente accresciute, linee che la marina libera esercisce regolarmente, senza aiuto di sorta, in concorrenza con Compagnie sovvenzionate.

L'associazione crede che, sotto le sembianze di una proroga dei servizi presenti, si pregiudichi l'avvenire, vincolando con un contratto, che nasconde i privilegi presenti, il futuro a favore degli armatori, e costringendo l'industria marittima a sottostare ancora, per un periodo indeterminato, a questa condizione di cose.

E chi dobbiamo ascoltare, onorevoli signori, se non la voce di coloro i quali accomunano la loro vita col mare, che sono nati sul mare, che dal mare hanno attinto la loro migliore posizione economica, che sul mare hanno sempre spiegato le loro migliori attività, e che in certo modo vorrebbero continuare le nostre gloriose tradizioni marinare?

E che cosa fate voi? Che cosa fanno i Governi in Italia? Essi vanno invece mendicando approdi e porti per guadagnare, che cosa potrei dire? per guadagnarsi una situazione parlamentare! (*ilarità*).

È doloroso questo! Si sono inventate le linee-bis: prima le politiche, poi le politico-commerciali, poi quelle di raccoglimento, poi quelle di concentramento... (*Siride*). Ebbene, si possono dare dei nomi fin che si vuole, ma chiamiamole pure con voce sincopata per non dirla tutta, chiamiamole pure linee di raccoglimento; ma che cosa raccolgono? che cosa si raccoglie? Lasciatemelo dire, perchè, è inutile, siamo tutti uomini politici qui, apparteniamo tutti ad una regione e da ogni parte sentiamo delle richieste; tanto più poi se ci manteniamo nell'abitudine di spedire delle Commissioni nel paese, le quali vadano con la gran cassa a vedere chi vuole porti e approdi. (*ilarità*).

In tal modo le richieste cresceranno per via, perchè dove appetiti non ve ne sono, nasceranno; e dove ve ne sono, saranno ingranditi. (*ilarità*).

Ve lo dico io! Io che non ho domandato mai nè porti nè approdi. (*Oh! oh!*) L'unico approdo che vi domanderò sarà per me

stesso quando fra poco tempo mi ridurrò in porto... (*ilarità*).

Dunque, onorevoli colleghi, perdonatemi se io scendo un po' a dettagli che possono sembrare di poca importanza.

Io non sono sospetto, e voi sapete che allorquando si trattava della legge sui porti, io, pur biasimandola e combattendola, ho finito per concludere ciò che non ho potuto concludere oggi: ho finito cioè per concludere che, in nome di quella solidarietà e di quella fratellanza che ci lega tutti, passando al disopra del banco del Governo ed ai suoi errori, io la votavo, come l'ho votata, purchè non vi si annettesse la questione di fiducia, perchè in tal caso, non potendo approvare l'indirizzo del Governo, avrei votato contro.

Io ho votato, come dico, per solidarietà e fratellanza coi colleghi quella legge; e per Rapallo non ho chiesto nulla, non ho domandato nessun porto. (*ilarità*).

Sicchè io non sono sospetto. Si vuol sapere di più? Mi fu fatto appunto, da un capoluogo del mio collegio, perchè non avessi domandato anch'io non il porto, che c'è, e un porto d'importanza, ma di concorrere a quei trenta milioni che dovevano accomodare le partite.

Mi dispenserò dall'entrare in altri particolari, perchè furono così bene tratteggiati dai colleghi che mi precedettero, facendo una specie di vivisezione di questo disegno di legge. Essi hanno avuto ragione nel vedere crescere le ondate di sussidi, anche a linee che sono remunerative, nel notare che si sono escogitati dei mezzi eccezionali per favorire questa condizione di cose, a cui si è dato il nome, mi pare, di Società nazionale. Ma non credo che i mutamenti di nome possano cambiare la situazione; vi sono i superuomini, ma noi non possiamo essere così superingenui da credere a tali mutamenti. Si potrebbe ripetere col geniale autore latino che *mutato nomine de te fabula narratur*.

Noi facciamo la liquidazione della roba vecchia, noi siamo incaricati di liquidare questo *stock* che fu detto dei *veterani*, e si potrebbe anche dire dei *canuti* del mare.

Ho dimenticato poc'anzi qualche cosa che vorrei dire adesso. Il mio sguardo, ottimo relatore, non si rivolgeva verso destra e guardavo invece a quel posto verso sinistra (*ilarità*) e vedevo quel posto vedovato ed orbo, e quasi vestito a gramaglie. Avrei voluto vedere là l'antico campione sul suo cassero battagliero..., ma altri momenti,

altri destini! Noi abbiamo perduto un valoroso combattente e ce ne dogliamo. Egli è disceso a più alto incarico, di relatore. (*ilarità*).

Ma io non me ne dorrò, perchè l'onorevole Pantano non ha mai smentito con questo i suoi principii: egli è stato sempre fautore delle sovvenzioni e in questo terreno si mantiene, ed io prendo atto, dall'altra sponda, della sua coerenza. Egli ha sempre sostenuto le sovvenzioni; eravamo contrari, ma nel dispositivo delle Convenzioni eravamo d'accordo.

Onorevoli colleghi, vi sarebbe molto da dire, ma nè io posso avere l'attrattiva di mantenere ancora ulteriormente la vostra attenzione, nè debbo presumerlo.

Io chiudo ammainando le vele. Qualche collega mi ha chiesto se avevo, per il discorso un testo latino, ed io gli ho risposto di sì. Possiamo ricordare fin che vogliamo le glorie antiche, possiamo ricordare specialmente le nostre repubbliche medioevali, ricordiamo Venezia, Genova, e non dimentichiamo, Pisa, Amalfi, nessuna delle gloriose regioni, che nei tempi andati, senza tanta logismografia, senza tante considerazioni ed inchieste, pur salpavano i mari *et omnia maria peragrabant*.

Così se il nostro portico, per usare una frase romana, sarà costellato di questi gloriosi magnati che fecero grande economicamente la patria nostra, ricordate però una cosa, che la gloria degli avi quando non è secondata, quando stabilisce una soluzione di continuità da parte dei nepoti, essa non sta altro che per svergognarci e richiamarci al nostro dovere.

Ma non è solo la gloria degli avi che deve confortarci e servire di sprone a continuare in quella carriera, per far sì che la nostra patria ritorni a quei grandi e meritati splendori, perchè, lasciatemelo dire, (il testo latino è anche qui pronto) Giovenale diceva: *miserum est aliorum incumbere famae!* (*Vive approvazioni — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari, con questo si intende svolto anche il suo ordine del giorno?

CAVAGNARI. Sì, onorevole Presidente.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE GIRARDI.

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro delle poste e telegrafi ha facoltà di presentare alcuni disegni di legge.

CIUFFELLI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

1° Costruzione ed acquisto di edifici ad uso dei servizi postali ed elettrici in Mantova, Padova, Perugia, Pesaro, Siena, Brescia e Verona;

2° Estensione ai titolari degli uffici telefonici minori del trattamento previsto dalla legge 8 luglio 1904, n. 387.

Chiedo che questo secondo disegno di legge sia inviato alla Giunta del bilancio che già si è occupata dell'argomento.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle poste e telegrafi della presentazione dei seguenti disegni di legge:

1° Costruzione ed acquisto di edifici ad uso dei servizi postali ed elettrici in Mantova, Padova, Perugia, Pesaro, Siena, Brescia e Verona;

2° Estensione ai titolari degli uffici telefonici minori del trattamento previsto dalla legge 8 luglio 1904, n. 387.

L'onorevole ministro chiede che il secondo disegno di legge sia inviato alla Giunta del bilancio. Non essendovi osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

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

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del disegno di legge: Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Agnesi.

AGNESI. Nella discussione del precedente disegno di legge per i servizi marittimi io ho parlato contro quel progetto perchè mi sembrava che poco aiuto avrebbe dato alla marina libera, mentre invece accordava quindici milioni alle linee sovvenzionate del Mediterraneo e sette milioni circa alle grandi linee; totale ventidue milioni circa che temevo sarebbero andati in gran parte a proutto delle Società confederate, ossia del monopolio.

Ora si presenta questo nuovo progetto di legge, il quale riduce la spesa totale a lire 13,525,000. Sembrerebbe a prima vista che questa sia un'economia rispetto al progetto precedente; ma ciò non sarà perchè qui non si tratta che di un primo gradino, di una prima tappa, di un acconto. Il resto verrà in seguito nel progetto definitivo.

Da un esame sommario che ho fatto del presente disegno di legge ho tratto le seguenti conclusioni:

1° il contratto con la Società nazionale, finanziariamente è disastroso per lo Stato;

2° la Società acquista diritti verso lo Stato, ed acquista privilegi, in confronto di qualunque altra Società concorrente; cosicchè il contratto non è provvisorio, ma definitivo, salvo l'aumento delle sovvenzioni e delle linee;

3° la marina libera non ha che aiuti insignificanti.

Comincio dall'esame della mia prima conclusione, ossia che il contratto è disastroso per lo Stato, finanziariamente. La relazione ministeriale fa un parallelo tra le linee che avrebbe dovuto fare la Navigazione Generale secondo l'antico capitolato e quello che dovrà fare la nuova Società Nazionale. Io trovo questo parallelo perfettamente inutile..

Credo invece che sia più pratico fare un parallelo tra le linee che presentemente esercita la Navigazione e quelle che dovrà esercitare la nuova Società. Io mi sono procurato un elenco delle linee, dei vapori, del loro tonnello, età, ecc. che attualmente fa la Navigazione generale e chiedo all'onorevole Presidente di poterlo allegare al mio discorso (1).

Presentemente la Navigazione Generale ha 57 vapori, nel disegno di legge attuale se ne portano 58, perchè uno si aggiunge nella linea di Massaua prolungata a Zanzibar; il tonnello lordo degli attuali vapori è di 135,899 tonnellate, per cui supera di 1979 tonnellate il tonnello di tonnellate 133,920 cui sarà obbligata la Società Nazionale.

Quindi attualmente vi è numero di tonnellate maggiore di quello che vi dovrebbe essere con la Società Nazionale.

Anche le linee sono identiche, salve poche eccezioni: e cioè il prolungamento della linea Genova-Massaua fino a Zanzibar, come ho già detto, tre approdi a Catania e uno a Siracusa durante la stagione agrumaria e due altri approdi aggiunti dalla Commissione, cioè quelli di Civitavecchia e Castellammare di Stabia. Si è prolungata inoltre la linea Catania-Tripoli-La Canea fino a Costantinopoli onde unirla alla linea XIV di concentramento del Mar Nero.

Si noti però che tale prolungamento non vien fatto per speciale nostro interesse ma per comodità del Governo turco, perchè a

noi poco importa di avere una linea diretta tra Costantinopoli e Tripoli: questo interessa invece al Governo Turco che dovrebbe quindi pagar lui la maggior sovvenzione alla Compagnia assuntrice.

In totale dunque si hanno sei approdi di più che possono portare una spesa di poche migliaia di lire oltre il costo del prolungamento della linea Genova-Massaua fino a Zanzibar che può ascendere da 150 a 200 mila lire.

Di variato dunque c'è ben poco. Varia invece e molto la spesa perchè da lire 7,253,447 siamo saliti a lire 9,200,000 con una differenza in più di lire 1,946,553. Togliendo circa lire 220,000 per i piccoli approdi aggiunti, e per la linea di Zanzibar, e aggiungendo la economia che la Società farà per le minori tasse consolari, la differenza totale in più sarà di circa 2 milioni.

Ma invece di un aumento si aveva diritto ad un ribasso, perchè il servizio sarà continuato con quelle vecchie carcasse che sono già state ammortizzate almeno un paio di volte. Quindi aggiungendo la maggiore spesa con l'economia che si avrebbe dovuto avere, saranno circa tre milioni in più che il Governo regala a questa novella Società, chiunque essa sia.

La relazione ministeriale tenta di giustificare questo aumento con due principali ragioni: la prima è, che si sono consolidati tutti i maggiori tonnelli e servizi che di sua iniziativa oggi già fa la Navigazione Generale; la seconda è, che la nuova Società ha delle spese straordinarie per nuovo impianto, per l'acquisto di questi vapori, che deve pagare molto salati, e per la provvisorietà del contratto.

A queste varie giustificazioni si risponde facilmente. In primo luogo se la Navigazione Generale ha creduto di aumentare il tonnello su molte linee, è perchè quelle linee sono redditizie per la molta merce che si presenta; essa quindi lo ha fatto nel suo interesse, perchè appunto le conveniva di avere dei vapori più grandi. Il dispetto più grosso che si potrebbe fare alla Società Nazionale, sarebbe di obbligarla a ridurre il tonnello come negli antichi capitolati. Contemporaneamente si renderebbe in questo modo il più grande servizio alla marina libera che fa viaggi paralleli. Per esempio, la linea X-XI che è la linea Genova-Costantinopoli-Odessa, lascia sempre a terra del carico e a Genova e a Catania, e questo viene preso dalla marina libera. Infatti il cavaliere Allodi di Livorno, che ha tre vapori

(1) V. allegato a pag. 7369.

sulla linea libera, da lui fatta regolarmente, da Marsiglia ad Odessa, toccando Messina e Catania, trova sempre a caricare agrumi per Odessa, perchè la Navigazione Generale non può soddisfare a tutte le domande di carico che le vengono fatte. Così pure l'altra società Henry Piaggio, che, con tre vapori, fa viaggi regolari da Genova ed altri porti del Tirreno fino a Costantinopoli, Odessa e Gaátz.

Altrettanto si dica della linea circolare Genova-Venezia, indicata al n. XXIII, cui si vuole aumentare la sovvenzione da lire 55,000 a lire 460,000.

Su quel percorso vi è molto commercio e questo spiega perchè la Navigazione Generale ha creduto sua convenienza di alzare di molto il tonnello di quei vapori, portandolo da 4,200 tonnellate, come è prescritto in capitolato, a tonnellate 17,415. Quella linea è anche battuta da linee regolari libere, quali la « Genovese » che fa servizio settimanale con sei vapori e fa scali regolari; la « Puglia » che fa con molti vapori pure servizi settimanali regolari, la « Vincenzo Granata » con 2 vapori; la « Sicania » con 4 vapori, la « Vicini » con un vapore; la Mediterranea con 2 vapori, ecc. Dunque a questa linea non si dovrebbe aumentare la sovvenzione, ma bisognerebbe abolirla, essendo linea veramente redditizia.

Perciò l'aver consolidato il maggior tonnello non richiede maggiore sovvenzione.

Circa la seconda giustificazione, cioè che la nuova Società ha dovuto pagare care le vecchie carcasse ed ha l'onere di nuovi impianti, io rivolgo al Governo due domande: È disposto a concedere a qualunque altra Società che si disponesse a concorrere ai definitivi appalti, per non creare privilegi, il rimborso delle spese di primo impianto? Se a questa Società si fa il privilegio di regalarle 9 milioni come primo impianto, alle altre Società si regalerà una pari somma?

Seconda domanda: perchè il Governo non ha trattato direttamente colla Navigazione Generale, senza ricorrere alla costituzione di questa nuova Società, onde ottenere una semplice proroga?

Mi si risponderà che la Navigazione Generale non ha voluto concedere nuove proroghe. Ciò io non credo, perchè non è ammissibile che la Navigazione rifiuti un buon affare. Sarà invece possibile presumere che la Navigazione Generale abbia preferito presentarsi sotto altra veste o sotto una nuova etichetta. In primo luogo, se la Navi-

gazione si fosse presentata direttamente, non avrebbe avuto alcuna ragione od appiglio per domandare questo strepitoso aumento, anzi il Governo avrebbe avute tutte le ragioni di offrire un ribasso, trattandosi di vapori dalla Navigazione ammortizzati già due o tre volte. In secondo luogo, dovendo la Navigazione Generale Italiana ripristinare quasi tutto il suo naviglio, avrebbe avuto bisogno di denaro; ed è naturale che la strada migliore per ottenerlo è di emettere delle azioni in Borsa.

Ora se la Navigazione Generale avesse versato in Borsa una grande quantità di azioni sue proprie, forse sì e forse no il risparmio privato le avrebbe assorbite. Invece presentandosi sotto veste nuova, sotto la protezione di grandi banchieri, con l'appoggio morale del Governo, cogli ottenuti privilegi speciali, poichè *vulgus vult decipi*, è molto più facile che queste azioni in Borsa siano assorbite.

Vi è ancora una terza ragione, vi è la questione del personale.

Io temo che la Navigazione Generale abbia molto personale, forse troppo, forse non tutto ottimo, e che voglia liberarsi di una parte; e di più potrebbe darsi che questo personale ad un certo momento reclamasse certi diritti, quali godono gli impiegati di altre aziende dipendenti dallo Stato; ad esempio, reclamasse il diritto alla pensione.

Ora, cambiandosi la Società, si viene a fare una cernita, un'epurazione ed anche una diminuzione di questo personale; non solo, ma si stacca il passato dal futuro; e quindi il personale che andrà a servizio della nuova Società non potrà nella questione delle pensioni invocare a suo vantaggio il tempo passato a servizio della Navigazione Generale.

A questo proposito mi pare che l'articolo 16 del progetto venga in aiuto di questa mia tesi. Esso dice: « Il personale che passa dalla Navigazione Generale Italiana alle aziende esercenti nuovi servizi marittimi, s'intende licenziato... » E poi: « agli effetti dell'articolo 49 del regolamento. ecc. ». Qui si vuol dare un piccolo zuccherino dicendo che i licenziati, avranno diritto a due o tre mesi di stipendio.

Ma la ragione vera è che si stabilisce per legge l'obbligo al personale di rinunciare a possibili diritti, acquistati in lunghi anni di servizio.

A mio giudizio, queste son le principali ragioni che hanno consigliato la costituzione della nuova Società, la quale, in fondo,

non è che la Navigazione Generale vestita con nuovi abiti. Queste son le ragioni, per le quali essa non si è presentata direttamente.

Non le è quindi dovuto questo strepitoso aumento di sovvenzione, ma un ribasso. Piuttosto io lascerei scadere il 30 giugno senza fare alcun contratto. Che cosa può succedere allora? O la Navigazione generale china la testa ed accetterà le condizioni che sarà per dettarle il Governo, a ciò appositamente autorizzato o alla Camera, oppure farà la *serrata* e terrà fermi i suoi vapori.

Ora le linee esercitate dalla Navigazione si possono dividere in tre classi: linee redditizie, all'infuori delle sovvenzioni, linee inutili o per lo meno non urgenti, e linee che, pur essendo utili, non sono redditizie.

Cessando la Navigazione, le linee redditizie, quali la Genova-Venezia, la Genova-Soria, le linee che vanno al Mar Nero, ecc., verrebbero assorbite tutte dalla marina libera. Essa intensificherebbe il suo lavoro, aggiungendo nuovi vapori, e spinta dalla reciproca concorrenza e dal maggior guadagno sopperirebbe in un modo completo a tutti i bisogni del commercio.

Le linee inutili o non urgenti quali la Zanzibar, la circolare del Mar Nero, ed altre che a noi interessano ben poco, si potrebbero sopprimere.

Resterebbero le altre, che sono poche, quelle che, pure essendo utili, non sono finora redditizie. Ed a queste il Governo potrebbe supplire accordando provvisoriamente qualche piccolo sussidio mensile a qualche vapore libero, o definitivamente con piccole convenzioni come si è fatto pei servizi minori.

È certo che avvenuta la *serrata*, la marina libera supplirà alla mancanza della Navigazione Generale e potrà luminosamente dimostrare al Governo che sa fare da sé.

Ora vengo alla dimostrazione della seconda mia tesi, ossia che con questo contratto si danno dei privilegi alla nuova Società e che il Governo assume degli obblighi; per cui non è un contratto provvisorio, ma è contratto definitivo. Il primo privilegio è quello di permettere che la Società Nazionale possa negoziare in Borsa le sue azioni prima della fine dei due esercizi della presentazione dei relativi bilanci come prescrive il regolamento del 9 giugno 1907, n. 299. E poichè questa facoltà non si dà alle altre Società che volessero concorrere alle aste future questo è un vero privilegio.

L'altro privilegio è quello di obbligare il concessionario che verrà in seguito, a rilevare i vapori nuovi che costruirà questa Società ed anche una parte del materiale vecchio di questa Società.

Se, ad esempio, i vapori nuovi non riuscissero buoni navigli, sia rispetto alle qualità nautiche, sia rispetto al consumo — cosa che purtroppo qualche volta succede — perchè chi viene dopo deve accollarsi gli errori degli altri? Così pure se nell'atto dell'ordinazione figurassero valori superiori al vero, o che per mutate condizioni del mercato, quando si viene all'asta definitiva, i vapori fossero diminuiti di prezzo, perchè il nuovo concessionario deve dare questo premio di buona uscita alla Società antica?

Eguale il nuovo concessionario deve addossarsi sette vapori usati che hanno meno di dodici anni di età per un importo di sei milioni mentre commercialmente questi vapori possono valere ciascuno dalle trecento alle cinquecento mila lire. Quindi facendo il conto per sette vapori si avrebbero circa tre milioni di valore e non sei milioni.

BERGAMASCO, *sottosegretario di Stato per la marina*. Il limite massimo è di sei.

AGNESI. Sì, intanto qui si comincia a dire che sono sei al massimo. Poi si presenterà il contratto che la Navigazione Generale ha fatto con questa Società ove figureranno per sette milioni; per cui la Commissione peritale, tenuto conto del degrado di questi tre anni, stimerà che hanno un valore di sei milioni. E così il concessionario verrà a pagare sei milioni quello che in libera contrattazione costerebbe tre milioni soltanto.

Un terzo privilegio è costituito da questi tre milioni che si regalano ogni anno; in tutto sono circa nove milioni regalati. Gli obblighi poi che si assume il Governo sono evidentemente quelli contenuti nell'articolo 16. Il Governo è obbligato ad assumersi questi vapori nuovi o a cederli ad un altro. E poichè sarà ben difficile trovare altri concorrenti, visti i privilegi accordati alla Società nazionale, nè sarà possibile trovare un altro Piaggio, come è successo l'altra volta quando la Navigazione Generale domandava 50 milioni, per servizi che forse ne costavano venti, così il Governo sarà condannato a subire la volontà della nuova Società, ed in modo ancora più oneroso di oggi.

Non mi resta ora che parlare dell'ultima parte, ossia della marina libera, la quale in questo progetto non ha che minimi aiuti.

Infatti qui non si concede che una piccola riduzione di tasse consolari e qualche altra piccola facilità.

Queste facilità non rappresentano che un aiuto ben misero tanto più se si considera che questo aiuto vien diviso con la marina sovvenzionata. Eppure la marina libera conta qualche cosa, e dovrebbe essere tenuta in maggiore considerazione. Sono 679 mila tonnellate della marina libera contro 470 che hanno le grandi Società confederate insieme. Sono 250 vapori che ha la marina libera contro 139 fra tutte le Società confederate.

Sarebbe stato cosa equa ed urgente che, come si vuol provvedere in via provvisoria — come si afferma — alla marina sovvenzionata, si fosse fatto qualche provvedimento, anche in via provvisoria, per la marina libera. Essa deve lottare e con le marine estere e con la marina sovvenzionata nostra; e nessuna marina estera è gravata di tante tasse, quanto l'italiana. Essa deve pagare tutte le tasse che pagano le industrie nazionali di terraferma, più le altre sue proprie; quindi è in grado di inferiorità rispetto alle marine estere, che di tasse sono quasi tutte esenti.

Infatti l'Austria-Ungheria, con la legge del 1°07, ha tolto alla sua marina ogni aggravio fiscale; non solo, ma concede a tutte le sue navi premi di percorrenza. La Grecia non fa pagare alcuna tassa alla sua marina. Così la Norvegia, e così pure la Russia; anzi la marina russa gode immensi favori e premi che le vengono largiti dal Governo.

La marina inglese non ha che l'*income tax* del cinque per cento sul reddito netto, la quale tassa poi non si paga dall'armatore, quando egli può dimostrare di non avere avuto alcun reddito, mentre da noi i redditi sono consolidati per un quadriennio.

Nessuna marina estera, poi, ha il gravame della Cassa invalidi, eccetto la marina greca; e nessuna credo abbia l'obbligo dell'assicurazione per gli infortuni, che abbiamo noi: buona legge ma che per parità di pesi, dovrebbe essere adottata dalle altre marine.

In nessuna marina esiste il nostro regolamento ultimo, applicato nell'ottobre scorso, per cui le nostre navi debbono pagar i diritti doganali per le provviste consumate dalle navi italiane nei nostri porti. E badate che queste tasse nei nostri porti le pagano le nostre navi soltanto; non quelle estere.

Sarebbe quindi equo ed urgente, anche in via provvisoria, dare qualche aiuto

alla marina libera, togliendo ad esempio ad essa l'imposta di ricchezza mobile (categorie B e C); o, se questo non è possibile applicare per ragioni burocratiche o d'altra natura, si dia alla marina libera un aiuto, un compenso, sotto un nome od una forma qualsiasi, che corrisponda all'importo di questa tassa.

Da questo aiuto però si dovrebbe escludere la marina sovvenzionata, che è già sufficientemente beneficata.

Per queste ragioni, io non potrò dare il mio voto a questo disegno di legge, a meno che esso venga radicalmente modificato, riducendo cioè le sovvenzioni e togliendo le linee redditizie, togliendo tutti i privilegi che si danno alla nuova Società, e purchè si conceda qualche aiuto, sia pure in via provvisoria, anche alla marina libera, dalla quale soltanto l'Italia può sperare di veder rifiorire la sua attività marinara. (*Vive approvazioni. — Parecchi deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

Vapori attualmente impiegati dalla « Navigazione Generale Italiana ».

RIEPILOGO.

		Tonnellaggio lordo	Vapori
Linea	IV	8702	2
»	V	8246	2
»	VI	4476	2
»	VII	750 (?)	1
»	VIII e VIII-bis	14590	4
»	IX	5481	2
»	X e XI	22887	7
»	XII e XIII	12516	5
»	XV	1220	1
»	XVI	2746	1
»	XVII e XIV	7175	3
»	XVIII, XIX e XX	11828	6
»	XXI	679	1
»	XXII	1214	1
»	XXIII	17415	8
»	XXIV	2322	1
»	XXV e XXVI	3998	3
»	XXVII	6718	3
»	XXIX e XXX	2966	3
»	XLII	70 (?)	1
Totali T. L.		135899	N. 57

NB. — È incerto il tonnellaggio delle linee VII e XLII che non si è potuto avere ma però rappresenta una quantità insignificante.

Occorre altresì osservare che la Navigazione Generale Italiana passa da una ad altra linea i vapori impiegati nelle linee sovvenzionate sostituendogli però con altri di tonnellaggio non molto diverso.

Distinta dei vapori della « Navigazione Generale Italiana » impiegati nelle seguenti linee sovvenzionate.

LINEA IV.

Genova-Napoli-Messina-Porto Said-Suez-Aden-Bombay e ritorno.

Nome dei vapori	Età	Tonn. lorde
<i>Domenico Balduino</i>	28	4365
<i>Raffaele Rubattino</i>	28	4337
		<u>8702</u>

LINEA V.

Bombay-Singapore-Hong Kong.

Nome dei vapori	Età	Tonn. lorde
<i>Capri</i>	8	4196
<i>Ischia</i>	8	4050
		<u>8246</u>

LINEA VI.

Genova-Livorno-Napoli-Catania-Alessandria-Porto Said-Suez-Porto Sudan-Massaua e ritorno.

Nome dei vapori	Età	Tonn. lorde
<i>Birmania</i>	28	2215
<i>Po</i>	30	2261
		<u>4476</u>

LINEA VII.

Massaua-Assab-Aden e ritorno.

Nome dei vapori	Età	Tonn. lorde
?	?	<u>750 (?)</u>

LINEA VIII-VIII-bis.

VIII. - Genova-Livorno-Napoli-Messina-Alessandria e ritorno.

VIII-bis. - Alessandria-Giaffa-Beyrout-Larnaca-Mersina-Alessandretta-Latacchia (facoltativa)-Tripoli-Beyrout-Caifa e Giaffa (facoltativa)-Beyrout-Alessandria.

Nome dei vapori	Età	Tonn. lorde
<i>Memfi</i>	27	2896
<i>Orione</i>	27	4016
<i>Perseo</i>	27	3935
<i>Regina Margherita</i>	26	3743
		<u>14590</u>

LINEA IX.

Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Alessandria-Port Said e ritorno.

Nome dei vapori	Età	Tonn. lorde
<i>Bosforo</i>	32	2723
<i>Nilo</i>	32	2758
		<u>5481</u>

LINEA X-XI.

Genova-(Livorno-Napoli facoltativi) Palermo-Messina-Catania-Canea-Pireo-Salonicco o Smirne-Dardanelli-Costantinopoli-Burgas (facoltativo)-Odessa e ritorno.

Nome dei vapori	Età	Tonn. lorde
<i>Catania</i>	4	3188
<i>Favignana</i>	10	3719
<i>Giava</i>	29	2755
<i>Levanto</i>	9	3713
<i>Siracusa</i>	4	3187
<i>Singapore</i>	36	3573
<i>Vincenzo Florio</i>	30	2752
		<u>22887</u>

LINEA XII-XIII.

XII. - Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Santi Quaranta-Corfù-Patrasso-Pireo-Dardanelli-Costantinopoli e ritorno.

XIII. - Costantinopoli-Costanza-Sulina-Galatz-Braila e ritorno.

Nome dei vapori	Età	Tonn. lorde
<i>Bosnia</i>	12	2503
<i>Bulgaria</i>	12	2503
<i>Montenegro</i>	12	2504
<i>Romania</i>	12	2503
<i>Serbia</i>	11	2503
		<u>12516</u>

LINEA XV.

Brindisi-Corfù-Patrasso-Pireo e ritorno.

Nome dei vapori	Età	Tonn. lorde
<i>Scilla</i>	44	<u>1220</u>

LINEA XVI.

Napoli-Palermo-Trapani-Tunisi e ritorno.

Nome dei vapori	Età	Tonn. lorde
<i>Umberto I</i>	32	<u>2746</u>

LINEA XVII e XIV.

XVII. - Siracusa-Malta-Tripoli-Misurata-Bengasi-Derna-Canea e ritorno.

XIV. - Costantinopoli-Ineboli-Sansom-Kerassunda-Trebisonda-Batoum e ritorno.

Nome dei vapori	Età	Tonn. lorde
<i>Bisagno</i>	26	2252
<i>Marco Minghetti</i>	34	2495
<i>Scrivia</i>	28	2428
		<u>7175</u>

LINEA XVIII-XIX-XX.

XVIII. — Genova-Livorno-Cagliari-Tunisi e ritorno.

XIX. — Tunisi-Susa-Monastir-Media-Sfax-Gabes-Gerba-Tripoli e ritorno.

XX. — Genova-Napoli-Messina-Reggio-Siracusa-Malta-Tripoli e ritorno.

Nome dei vapori	Età	Tonn. lorde
<i>Adria</i>	33	1809
<i>Egadi</i>	38	1787
<i>Etna</i>	36	1745
<i>Etruria</i>	16	2218
<i>Peloro</i>	36	1874
<i>Piemonte</i>	15	2395
		<u>11828</u>

LINEA XXI.

Palermo-Castellammare del Golfo-Trapani-Favignana-Marsala-Mazzara-Sciacca-Pantelleria-Tunisi e ritorno.

Nome dei vapori	Età	Tonn. lorde
<i>Ancona</i>	49	<u>679</u>

LINEA XXII.

Genova-Livorno-Bastia-Porto Torres e ritorno.

Nome dei vapori	Età	Tonn. lorde
<i>Principe Amedeo</i>	46	<u>1214</u>

LINEA XXIII.

Genova-Livorno-Napoli-Torre Annunziata (facoltativo) - Palermo-Termini-(Milazzo sola andata) - Messina-Reggio-Riposto-Siracusa-Catania - Catanzaro - Cotrone-Taranto-Gallipoli-Brindisi-Bari-Barletta-Manfredonia-Ortona-Pescara-Castellammare-Ancona-Trieste (solo andata)-Venezia e ritorno.

Nome dei vapori	Età	Tonn. lorde
<i>Adige</i>	21	2294
<i>Assiria</i>	36	1589
<i>Egeo</i>	30	1787
<i>Montebello</i>	23	2603
<i>Plata</i>	33	1861
<i>Polcevera</i>	28	2207
<i>San Giorgio</i>	24	2817
<i>Solferino</i>	29	2257
		<u>17415</u>

LINEA XXIV.

Cagliari-Trapani-Palermo e ritorno.

Nome del vapore	Età	Tonn. lorde
<i>Cagliari</i>	3	2322

LINEA XXV-XXVI.

XXV. Genova-Livorno-Maddalena-Terranuova - Golfo Aranci - Siniscola - Oroseo - Dorgali-Tortoli-Muravera-Cagliari e ritorno.

XXVI. Cagliari-Tomevecchia - Napoli e ritorno.

Nome dei vapori	Età	Tonn. lorde
<i>Asia</i>	40	1359
<i>India</i>	40	1310
<i>Paraguay</i>	40	1329
		<u>3998</u>

LINEA XXVII.

Genova - Palermo - Trapani - Favignana - Marsala - Mazzara - Sciacca - Porto Empedocle - Palma - Licata - Terranuova - Scoglietti - Marzamemi - Siracusa e ritorno.

Nome dei vapori	Età	Tonn. lorde
<i>Bormida</i>	26	2252
<i>Entella</i>	27	2556
<i>Letimbro</i>	27	2210
		<u>6718</u>

LINEA XXIX-XXX.

XXIX. Cagliari - Sant'Antiochio - Carloforte Oristano - Bosa - Alghero - Portotorres e ritorno.

XXX. Genova-Spezia-Livorno-Capraia-Maddalena-S. Teresa-Castelsardo - Portovesme e ritorno.

Nome dei vapori	Età	Tonn. lorde
<i>Adriatico</i>	48	1141
<i>Palestrina</i>	39	952
<i>Cipro</i>	-	873
		<u>2966</u>

LINEA XLII.

Carloforte-Calasetta-Carloforte - Portovesme e ritorno.

Nome del vapore	Età	Tonn. lorde
		70

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Strigari.

STRIGARI. Non ho punto idea di fare un discorso, per una duplice considerazione: anzitutto, perchè non amo ripetere censure già mosse; in secondo luogo, perchè una delle obiezioni che ho inteso fare ad una larga discussione del presente disegno di legge, è stata questa: che trattasi d'una convenzione o, a dir meglio, d'una proroga camuffata da convenzione provvisoria; e non vale la pena di intrattenersi a lungo ad enunciare i difetti che questa provvisoria convenzione contiene.

In verità, sono d'avviso che si tratti di convenzione provvisoria la quale ha grandi probabilità di divenire definitiva. Quindi, una forma molto ibrida che riesce un poco difficile a definire esattamente.

Non ripeterò che mi sembra veramente esagerato l'onere maggiore, assunto dallo Stato, per due milioni l'anno; non ripeterò che mediante questa forma di proroga quasi definitiva (chiamiamola pur così) si ritorna a quella tale banca estera che fu nell'animo dei ministri che precedettero l'attuale gabinetto d'eliminare; non ripeterò qui le ragioni addotte per combattere quella libertà assoluta d'intestazioni d'azioni: perchè, ripeto, questo tema è stato largamente discusso.

Ma mi consenta la Camera di richiamare la sua attenzione su di una parte del disegno di legge, che non è provvisoria, ma definitiva; una parte che, sebbene ammantata sotto la forma di una piccola convenzione, pure vincola l'erario dello Stato per 3,300,000 lire, somma cospicua e, quello che più torna degno di rilievo, riflette i vitali interessi di alcune regioni per ben 15 anni, cioè per un ciclo di tempo tale da potere o dare un impulso vigoroso al commercio ed alla vita civile, o paralizzare completamente ogni energia.

Parlo della convenzione definitiva che riflette le isole Pontine e Partenopee.

Per queste è accaduto un fatto molto strano, che io reputo degno della vostra attenzione.

È accaduto, cioè, che, dopo lungo dibattito, nella legge del 1907 si fissarono definitivamente i diritti di quelle popolazioni isolane in ordine alle comunicazioni con la terra ferma; e la discussione allora fu lunga, aspra ed esauriente e fu completa sotto ogni aspetto.

Non terrò parola dei dettagli, ma di ciò che costituisce l'elemento sostanziale del

servizio marittimo stabilito con la legge del 1907. Fu stabilito un percorso di 105 mila chilometri l'anno, con tonnellaggio di 2500 tonnellate, di 7 piroscafi, con una velocità di 12 miglia. E fu stabilita la sovvenzione, in quel disegno di legge, per 100 e più mila lire. Però dopo la legge comincia la mia *via crucis*.

Col primo progetto Schanzer si volle diminuire una delle caratteristiche più importanti, quella della velocità, pure aumentando la sovvenzione stabilita con la legge.

Ed allora si disse, che l'aumento di sovvenzione, ad onta delle diminuite velocità, era necessario, perocchè, diversamente, non si sarebbero trovati gli assuntori, e si ripeté allora che altro è legiferare in materia economica, altro è trovare chi assume gli obblighi che il legislatore crede comportabili. Io non mi convinsi e combattetti il disegno di legge, e l'onorevole Giolitti, al quale io rivolsi personale preghiera di esaminare la questione, si convinse della legittimità delle mie richieste e volle che fossero ripristinate quelle velocità che erano segnate nella legge, elevando la sovvenzione a lire 200,000.

Noti la Camera ciò che accadde. Si bandiscono le aste: l'assuntore del servizio si trova, e non solo si trova con tutte le caratteristiche di velocità e di tonnellaggio stabilite nella legge del 1907, ma offre un ribasso di 12,000 lire all'anno. Dimodochè noi avemmo allora la certezza apodittica, onorevole ministro, che vi poteva essere un assuntore di quei servizi alle condizioni segnate nella legge per l'annuo canone di 188,000 lire.

Ma si potrà dire forse: badate che, in quell'occasione, il servizio delle isole era raggruppato a molte altre linee, dove l'assuntore poteva trovare quel margine di utile che nelle linee Pontine esulava. Però questa obiezione, onorevole ministro, non si può fare sul serio, perchè non appena furono bandite le aste ed aggiudicato il servizio alla Società Peirce e Parodi, sorse vivo un fermento in Napoli; fermento forse provocato da quella medesima società oggi assuntrice; per essersi lasciate aggruppare all'alto Tirreno quelle linee che dovevano essere esercitate da società locali.

E ad alte grida su per i giornali e nei comizi, taluno anche violento, si declamò contro l'aggiudicazione di queste linee dell'arcipelago ad una società nordica. E molti erano coloro che allora dicevano di essere

pronti ad assumere quel servizio alle medesime condizioni dell'aggiudicazioni Pierce ed analoghe domande furono inoltrate. Da ciò la conseguenza apoditticamente sicura che quelle previsioni definite nell'avviso d'asta e che avevano trovato l'assuntore per lire 186,000 mila erano giuste.

Che cosa accade dopo? Si presenta il terzo progetto Bettolo, della cui prima lettura non mi occupo, perchè subito corretto nel testo definitivo presentato alla Camera. Alla mente alta e lucida dell'onorevole Bettolo non potevano non apparire giuste le mie doglianze contro quel primo disegno di legge che riportava le cose indietro. Ed egli fu sollecito di accettare e ripristinare nel testo concordato, ripresentare quelle velocità, quel tonnello, quel numero di piroscafi, quegli approdi che erano stabiliti nella legge, che erano risultati accettabili dall'assuntore per il prezzo di lire 186 mila perchè crogiuolati al fuoco delle aste, ove era seguita l'aggiudicazione.

E qui, onorevoli colleghi, vengo brevemente alla fine. Noi avevamo trovato nel progetto Bettolo la certezza di un servizio conforme alla legge per la cifra di 220,000 lire perchè l'onorevole Bettolo credette opportuno, per evitare ostacoli nell'assunzione del servizio, elevare alquanto la cifra fino a 220,000 lire.

Sembrava dunque definita questa, ma, non lo fu, onorevole ministro, perocchè mentre nel disegno di legge che ella ha presentato alla nostra approvazione il percorso resta di 105,000 miglia all'anno il tonnello resta di 2,250 in complesso, il numero dei piroscafi è precisamente di quei sette che erano nel progetto Bettolo, le velocità invece subiscono una falciatura molto grave.

Perocchè mentre nel disegno di legge Bettolo, per il quale doveva essere assicurata la approvazione delle Società assuntrici (non essendo lecito a me di concepire che un ministro autorevole come lui avesse permesso la stampa del disegno di legge senza avere la certezza della approvazione degli assuntori) le velocità erano di 12 e 14 miglia all'ora, nel presente disegno di legge si tornano a modificare. (*Segni di diniego dell'onorevole sottosegretario di Stato per la marina*).

Ma i dinieghi non bastano, onorevole Bergamasco.

Il certo è questo: dei sette piroscafi del disegno di legge Bettolo, sei a velocità di 12 miglia, uno a velocità di 14 miglia (e, ho già detto, percorso, numero e tonnello identici) nel nostro disegno di legge, men-

tre le miglia a percorrere restano identiche, il tonnello eguale, uguale il numero, le velocità subiscono variazioni.

Cioè tre piroscafi rimangono a 12, uno rimane a 14, e gli altri tre scendono da 12 a 10, mentre la sovvenzione non è quella che risultò all'asta, cioè di 186,000 lire, ma salì a 220,000 lire. Per modo che la conseguenza è questa: la sovvenzione aumenta per una certa cifra di riguardo, le altre caratteristiche rimangono, meno quella della velocità che diminuisce. Mentre la caratteristica delle velocità è una delle maggiori ragioni per aumento o per diminuzione di sovvenzione marittima.

Ora la domanda mia è semplicemente questa: perchè mai la medesima Compagnia assuntrice debba ad identica condizione di esercizio, conservando la sovvenzione più elevata diminuire la velocità? È il quesito che rivolgo all'onorevole ministro della marina.

Questo è il quesito che rivolgo all'onorevole ministro della marina. E ripeto che l'unica obiezione che si potrebbe fare è che già precedentemente la Società non abbia accettato; ma questa obiezione, a mio avviso, va respinta perchè non è concepibile, per la serietà del Ministero che ha preceduto il presente, supporre che esso avesse presentato alla approvazione della Camera una convenzione senza essersi assicurato prima che il contraente l'avrebbe accettata. (*Interruzioni*).

Se i contratti erano firmati, tanto meglio. Ad ogni modo, come deputato, ho il diritto di credere che la convenzione a noi presentata avesse ottenuta l'approvazione dell'altra parte contraente.

Ove questo non fosse, cosa che escludo, allora bisognerebbe orientarsi sulla precedente prova che si ottenne nell'incanto, e quindi sarebbe lecito supporre che l'assunzione del servizio sarebbe stata economicamente vantaggiosissima pel canone di lire 220 dal momento che vi era stato chi l'aveva assunto nelle aste del 1909 per un canone di gran lunga minore.

E passo oltre perchè mi accorgo di avere oltrepassato i cinque minuti che aveva stabiliti per annoiare la Camera.

Sia pure, onorevole ministro, che oggi la nuova Società che ha firmato l'accettazione voglia di questo accordo essere dimentica e richiedere nuove condizioni ed aumenti, tra l'alternativa di aumentare la somma stabilita e quella di frustrare le aspettative legittimamente formatesi nelle popolazioni in seguito ad una legge e ad un incanto

che aveva trovato oblatori, e a due disegni successivi di legge che concordemente riconoscevano il diritto a queste popolazioni di avere un servizio di piroscafi più veloci degli attuali, non vi dovevano essere esitanze.

A me non piacciono i paragoni; e punto mi dolgo di maggiori benefici ritratti da altre contrade: però mi sembra giusto ricorrere al paragone per evitare peggioramenti nelle condizioni fatte alla regione che rappresento. (*Interruzioni*).

Noi abbiamo cinque arcipelaghi; ed il totale della sovvenzione attribuita per ciascuno di essi è in ragione di lire tre a miglio, mentre quella per l'arcipelago napoletano è di lire due.

Certo noi non ci dogliamo se per dare comode comunicazioni tra il continente e gli altri arcipelaghi si spendono lire tre a miglio, ma diciamo che quando pure non fosse stato possibile trovare l'assuntore alle condizioni stabilite nella legge del 1907, per lire 2,20, anzichè peggiorare le condizioni del servizio bisognava aumentare di qualche cosa la sovvenzione, senza sorpassare quella che è comune agli altri arcipelaghi.

Altre obiezioni si potrebbero fare, ma sarebbero deboli. Si potrebbe dire che si tratta di brevi percorsi nei quali una grande velocità non avrebbe modo di esplicarsi; ma osservi l'onorevole ministro questo fatto strano. Le linee per le quali mi dolgo della media velocità, sono due: Torre Gaveta-Ischia e Napoli-Anzio; la prima è breve, ma l'altra è lunghissima; ora la sostituzione della bassa all'alta velocità è stata fatta per tutte e due le linee.

Se voi dite dunque che per la linea Torre-Gaveta-Ischia la velocità maggiore è inutile perchè non può svilupparsi, io dico: siete in contraddizione per la Napoli-Anzio, dove il lungo percorso consentirebbe ampiamente lo sviluppo della velocità e che pure avete diminuita. Mi pare che di questo dilemma, per la sua chiarezza, non si possa dubitare.

La verità è questa, onorevole ministro, che noi dobbiamo considerare le popolazioni isolate per le quali il mare è l'unica via d'accesso al continente e per spiegare le proprie attività. Vogliamo, o non vogliamo, migliorare le loro presenti condizioni? Vogliamo, o non vogliamo, dar loro dei mezzi, non dico consoni allo sviluppo odierno, ma che ad esso si approssimino?

Ora, la velocità di dodici miglia non è tale, da dirsi esagerata, ed è la sola che può contribuire ad una intensità maggiore di

contatti tra il continente e le isole. Ove il disegno di legge che l'onorevole ministro, ha presentato si approvi come è, non resta che questa dolorosa constatazione, cioè che le nostre popolazioni, nel credere che il Parlamento legiferi sul serio, e nel prestar fede alla legge del 1907, ebbero torto. Tanto più a quella legge esse prestarono fede in quanto la videro redatta dopo una discussione ampia e matura. Ebbene, dovremo loro dire che ebbero torto nel prestarci fede?

L'unico mezzo di rialzare nelle popolazioni il prestigio del Parlamento è quello di non frustrare aspettative, che sono legittime, che sono fondate sopra una legge, ribadita da un primo disegno di esecuzione, che ebbe il suo epilogo nelle aste, coronato da aggiudicazioni che non andarono deserte, ribadito da un secondo disegno di legge, che ebbe alle spalle la convenzione, già firmata. Vogliamo noi tradire tutte queste speranze legittimamente conseguite?

Orbene, consentite che io dica che, se si tradissero, si renderebbe legittima l'affermazione di quelle contrade che il Parlamento, lungi dal tutelare gli alti interessi delle regioni italiane, si affanna solo a cercare il mezzo, giorno per giorno, di prolungare le situazioni parlamentari.

Le popolazioni diranno che le leggi si votano solo per esigenze politiche, e non per convinzione della loro utilità o necessità. Ma credo che, così facendo, noi non accresceremo decoro alla nostra funzione, e toglieremo alle popolazioni quel poco di fiducia, che ancora esse hanno nel Parlamento. (*Bene!*)

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nitti.

NITTI. (*Segni di viva attenzione*). Onorevoli colleghi, io ho seguito da qualche mese con viva ansia i giornali officiosi, aspettando la rivelazione del nuovo indirizzo della politica marittima d'Italia. In quei giornali (ne ho raccolti e ne ho ancor qui tanti!) si ripeteva che noi avremmo avuto una soluzione degna della mente geniale del presidente del Consiglio. Ciò apriva il cuore alle più liete speranze. Nulla è più degno di una nobile intelligenza a servizio di una nobile causa.

E io volevo avere per l'insigne Maestro, che è a capo del Governo, nuova causa di ammirazione, e mi auguravo che non solo gli italici popoli, ma i lontani, ariani e turanici, si unissero in un comune sentimento

di ammirazione, e che dalla fervida mente del geniale statista uscisse qualche cosa di nuovo e di ardito, che gli altri popoli ci invidiassero.

Anzi, dopo di avere umilmente per tanti anni combattuto, io mi preparavo a dire al nostro Maestro, ciò che con devota parola disse il discepolo a Gesù sul monte della trasfigurazione: Maestro, fermiamoci qui su questo monte, qui si sta bene, alziamo tre tabernacoli, uno a te, uno ad Elia, uno a Mosè. (*Si ride*). Io avrei detto all'onorevole Luzzatti: fermiamoci; qui si sta bene, alziamo tre tabernacoli, uno a te, uno alla concordia di tutta la Camera, riunita ormai in un solo partito, e l'altro alle conquiste marittime dell'Italia nuova. (*ilarità*).

Ma, ahimè! un intimo dolore mi amareggia l'animo, poichè, lungi dal trovare una soluzione arditissima, degna della mente geniale del presidente del Consiglio, mi trovo di fronte ad una cosa che anche un uomo non geniale poteva proporre. Ci è infatti proposta una soluzione che, se non avesse così amica tutta l'Estrema sinistra, sarebbe accolta, non dirò con profonda avversione, ma, per lo meno, con simpatia assai moderata.

Infatti, che cosa è questa soluzione annunciata come geniale? È una proroga, una proroga che costa di più, e che costa di più perchè crea intermediari che non erano necessari, e che, se noi non saremo più che vigili, sono fatalmente (fatalmente, ripeto), destinati a diventare i successori e gli sfruttatori del nuovo regime.

Ognuna di queste cose io spero di poter semplicemente dimostrare, se la Camera, che mi è stata sempre benigna, vorrà anche oggi ascoltarmi.

Che cosa sia la nuova Società nazionale avrò presto occasione di dire. Ma, innanzi tutto, spero che ognuna delle cose che io dirò (io sono un *outsider* della politica, non ho nessun partito e nessun capo) se pure possa essere controversa non appaia mai partigiana. Io sono verso tutti egualmente sereno, avversario od amico. Io son venuto qui a combattere la legge del 1908, a mostrarne la inattuabilità; ho combattuto le convenzioni col senatore Piaggio nel luglio ultimo perchè mi parevano cattive, e, quantunque avessi devozione e deferenza per l'onorevole Giolitti, pure non ho risparmiato alcuna critica; ho combattuto la soluzione Bettolo, perchè nemmeno essa mi pareva a più conveniente.

Non vi è dunque in me alcuna prevenzione politica e il mio giudizio non muta per mutare di vicende. Io seguo una linea politica, che può essere diversamente giudicata, ma di cui tutti devono riconoscere la sincerità.

Molti ad attenuare la lotta mostrano di credere che quella a noi proposta sia una soluzione provvisoria; ma io credo che ciò che si fa ora sia tutto a pregiudizio della soluzione definitiva.

Se me lo consentite, questa Società nazionale è, per il paese e per la marina, un po' come il Ministero Luzzatti, vorrei anzi dire che, per un delicato pensiero, il Ministero Luzzatti ha voluto rispecchiarsi in questa Società. (*Si ride*).

Che cosa è il Ministero attuale? Il modo di liquidare una vecchia situazione e creare una situazione nuova. Vi è il nucleo centrale, costituito dalla maggioranza dell'onorevole Giolitti e il resto è parvenza. Che cosa è la Società detta nazionale per i servizi marittimi? Il modo di liquidare una situazione scabrosa. Vi è dentro un grande nucleo centrale, che è costituito dagli interessi del gruppo che fa capo alla Navigazione generale e il resto è semplice parvenza. Il Ministero dunque si rispecchia nella sua struttura nella Società e appunto perciò essa è nazionale!

Ma il fatto grave è che noi oggi realizziamo completamente quello che nelle linee generali era il programma della Navigazione generale italiana. La Navigazione generale italiana, come sa chiunque abbia letto i suoi bilanci e le sue relazioni annuali, da alcuni anni segue ininterrottamente un'abile linea di condotta. Essa ha formato il suo fondo di riserva sulle larghe sovvenzioni di Stato sulle linee d'emigrazione e ha cominciato lentamente a impadronirsi di tutte le altre Società: il Lloyd Italiano da ultimo, la Veloce e l'Italia dapprima sono nelle mani dello stesso gruppo capitalistico.

Ora anche parecchie Società minori, anche quelle che figurano sotto nomi che sembrano dar loro carattere locale, sono sotto lo stesso controllo.

La Navigazione generale italiana si proponeva, ed io non dirò che abbia fatto male, (sotto certi aspetti può anche essere un bene), si proponeva una sola cosa: diventare il banchiere di tutte le altre società, monopolizzarle, stringerle in un fascio solo, dominarle.

Nell'estate scorsa vi fu contro questo programma un tentativo disperato da parte

dell'onorevole Giolitti, tentativo forse non felice nella forma, certo in molta parte errato, ma tentativo patriottico dal punto di vista di chi rischiava così difficile impresa. L'onorevole Giolitti volle creare un organismo che si contrapponesse al grande *trust*. Non riesci e fu a un punto di rischiare la sua fortuna. Oggi il programma della Navigazione generale italiana si compie. Vi è l'ultimo atto di quest'azione storico-navigale. La Navigazione generale voleva liberarsi dai servizi marittimi sovvenzionati e passarli ad una società sovvenzionata che fosse nelle sue mani. L'impresa può dirsi riuscita.

E saremmo forse addirittura all'ultima scena se la soluzione proposta dal Ministero non ci rendesse più accorti e più vigili.

Il Parlamento ha fatto molti sforzi di sincerità. Ma mentre noi discutevamo di tante delicate questioni e cercavamo vie nuove, al di fuori di noi altre forze operavano. E queste forze travolgevano fortune politiche e Ministeri.

Per esse il grande problema era come, a quali condizioni, si dovevano comperare quelle 80 mila tonnellate di ferro vecchio della Navigazione generale italiana! E quindi, in un modo o nell'altro, sopra un progetto o sopra un altro, in un senso o in un altro, ha premuto questa necessità, che continua a premere, e che, data l'organizzazione del presente disegno di legge continuerà ancora a premere sul nostro indirizzo avvenire.

Mi hanno detto che la presente discussione è platonica e che il disegno di legge sarà votato. Quali le considerazioni tecniche in favore? La prima è che l'onorevole Giolitti è favorevole (*Si ride*) ... ed allora mi pare che si possano omettere tutte le altre considerazioni. (*Viva ilarità*).

Ma l'onorevole Giolitti, che è uomo eminente e che può concedersi qua dentro il lusso di funzionare da grande astro che illumina i pianeti ministeriali, (*Ilarità*) l'onorevole Giolitti che ha una situazione in Parlamento veramente straordinaria, che ha una situazione quasi di monopolio (*Ilarità*) è forse un sovrano, ma non è un sovrano irresponsabile.

Ora, io spero che egli penserà bene a tutta la responsabilità che assume e dirà chiaramente il suo pensiero. Forse a favore dell'attuale progetto è però una considerazione tecnica che non va omessa. Mi hanno detto che argomento tecnico fortissimo è che... l'Estrema Sinistra è favorevole!

L'Estrema, un giorno così fiera, così pungace, così aspra, ora è chiusa in sè stessa, è assente o indifferente. Contrasta da qualche giorno alla Destra il numero dei posti disoccupati. (*Risa*). Le grandi questioni che discutiamo pare che non l'interessino più. Si dice dunque che anche l'Estrema sia favorevole, e che allora ogni controversia sia inutile.

Ma io desidero sapere, se la domanda non è molesta o indiscreta, perchè l'Estrema sia favorevole. Ad essa, e soprattutto ai miei colleghi socialisti, di cui ammiro il valore, la rettitudine, l'intelligenza, domando che spieghino qui chiaramente il loro pensiero.

La loro azione mi sembra in contrasto con il programma e con il passato. L'*Avanti!* ha pubblicato fiere parole contro il cosiddetto *trust* marittimo, esagerandone forse l'importanza e il danno. Ha soggiunto che nulla vi è a temere, che le convenzioni marittime non devono essere modo di far subire allo Stato ingiuste prepotenze capitalistiche.

Lo Stato, secondo il giornale socialista, non ha nulla a temere e può anche all'ultimo giorno resistere alle Società esercenti, domarle, perfino requisirne il naviglio.

Ciò non mai io ho chiesto.

Ma allora come i socialisti possono aderire al disegno di legge che ora stiamo discutendo?

Io non so qual fatto nuovo sia intervenuto, se la presenza di due valorosi colleghi, quali l'onorevole Sacchi e Credaro al banco del Governo, basti da sola a fare mutare opinione.

Altri giornali socialisti rendendo un servizio al paese hanno pubblicato degli articoli (citerò quelli di Oberti nel giornale *Il Lavoro* di Genova) per dimostrare che le convenzioni non sono assolutamente necessarie e che lo Stato non deve farsi ricattare. Ora date queste manifestazioni mentali del partito socialista, desidero che esso spieghi le sue manifestazioni positive.

Quando in luglio scorso siamo venuti qui a combattere la convenzione con il senatore Piaggio, una maligna voce circolava intorno. Si diceva che erano amici della Navigazione generale italiana coloro i quali combattevano il progetto del senatore Piaggio. Alle persone indegne che quelle cose dissero, chiedo che vengano a dire ora davanti alla Camera per quale ragione voteranno il disegno di legge che oggi ci è presentato (*Approvazioni*).

Io anzi ho un dovere di sincerità. Io debbo fare qui pubblicamente alla Camera le mie scuse all'onorevole Schanzer per qualche asprezza di linguaggio che ho usata verso di lui. Coloro che ora votano il disegno di legge a noi proposto facevano colpa all'onorevole Schanzer di aver messa nelle trattative la Banca d'Italia, il nostro maggior istituto d'emissione e gli facevano colpa di averla messa in mezzo per rendere possibile l'acquisto dei vecchi piroscafi della Navigazione generale. Il disegno di legge dell'onorevole Schanzer mi sembra ancora oggi dal mio punto di vista molto cattivo, e come lo combattei allora lo combatterei ancora ora; ma di alcune cose che dissi sono ora dolente, quando vedo che gli stessi errori si ripetono. No, onorevoli colleghi, non vi sono per gli uomini retti due modi di giudicare, uno per gli amici ed uno per gli avversari, ma uno solo e identico per tutti deve essere il fondamento del nostro giudizio.

Ognuno di noi deve assumere in questo momento la sua parte di responsabilità, e qualunque cosa accada, qualunque danno venga alla nostra persona, ognuno di noi deve dire qui ora tutta la verità, sia pure che un lembo del suo nome o della sua fortuna politica si perda.

« La fine, la fine viene » ha voluto ricordare il Signore al profeta Ezechiele, (*Ilarità*) la fine viene per tutti; tutte le cose, anche dopo gl'ingiusti trionfi o l'immeritata disfatta, vengono al giudizio finale. Noi abbiamo lo stesso dovere di giustizia verso i nostri amici e più ancora verso i nostri avversari!

Ma veniamo alla questione principale: ove le convenzioni ora vigenti non si rinnovassero, che cosa accadrebbe? La domanda è semplice e pure contiene la soluzione del problema. Se le convenzioni vigenti cadessero al loro termine non accadrebbe nulla. Alcuni ingenui temono il finimondo. Ma il Presidente del Consiglio sa che sono timori infondati e risibili. Tant'è che un giornale, il più fortunato giornale d'Italia (quello che ospita la prosa del presidente del Consiglio quando egli è sottratto ai durevoli onori del Governo) (*Ilarità*), il *Corriere della Sera*, giornale non anarchico, non socialista, non rivoluzionario, non nemico del capitalismo, ha pubblicato queste testuali parole: « Chi scrive pensa che tutto questo terrore del finimondo che dovrebbe venire al primo di luglio sia stranamente esagerato. Se la fortuna volesse che a quella data fatidica il

Parlamento non avesse potuto prendere alcuna risoluzione, si vedrebbero i traffici svolgersi tranquillamente senza che nulla fosse accaduto, o se qualche perturbazione fosse per verificarsi sarebbe momentanea e di gran lunga meno vasta e profonda di altre crisi che tutt'oggi vediamo verificarsi e risolversi senza lasciare tracce apprezzabili ».

È vero che soggiunge che chi ha il Governo ha la responsabilità.

BERGAMASCO, *sottosegretario di Stato per la marina*. Ma legga il resto dell'articolo!

NITTI. Lo leggerò, onorevole Bergamasco, poichè lei, che da qualche tempo si occupa dei problemi della marina (*Ilarità*) lo desidera!

« Tutti coloro — dice lo scrittore, che è il mio amico e collega Einaudi — tutti coloro che hanno avuto la responsabilità del Governo in Italia ritengono pericoloso per motivi politici, economici e di ordine pubblico, rinunciare anche per breve tempo alle linee sovvenzionate. Perchè questa è la loro persuasione, è duopo che si adattino a patti che non sono i migliori che si potrebbero con più calma ottenere ».

Non è soltanto un economista solitario come il professore Einaudi del *Corriere della Sera*, che parla in tal modo; ma questo è il pensiero di tutti i competenti, di tutti gli uomini d'affari, di tutti i grandi e savi organismi commerciali che ridono delle nostre preoccupazioni.

Poco tempo fa il vice-ammiraglio Marchese, che è uno studioso molto serio e competentissimo in questa materia, ha pubblicato in un giornale che nessuno può credere rivoluzionario (il *Momento* di Torino); un articolo molto importante che ha proprio per titolo « Le convenzioni marittime non sono una assoluta necessità ».

Se volessi continuare in questa bibliografia potrei citare innumerevoli manifestazioni di consenso alla mia idea; tutti i competenti, tutti gli studiosi della materia non hanno nessuna delle vane preoccupazioni che qualche volta sono esagerate ad arte.

Era necessaria la proroga? Io dico di no, e voi, onorevoli ministri, dite di sì. Si potevano, voi dite, produrre due inconvenienti: l'agitarsi del personale delle compagnie che veniva a trovarsi sul lastrico, ed anche le agitazioni ben più pericolose prodotte dagli interessati e di cui nell'estate scorsa ed anche di recente, una volta con-

tro, ed una volta in favore, abbiamo avuto qualche saggio!

In fondo è la stessa preoccupazione che molti hanno di abolire i dazi di consumo, solo che pensino alla sorte dei dazieri!

Ma consentite, onorevoli colleghi, un piccolo conto, anzi, se non volete ch'io vi tedi con troppe cifre, una semplice affermazione.

Piuttosto che dare nuove sovvenzioni, sarebbe più economico pagare il personale, farlo riposare per un anno o due.

Poveri marinai, avrebbero avuto calma e riposo, e noi con serenità avremmo provveduto alla sistemazione definitiva!

Urgeva la proroga? Voi dite di sì e io per un momento voglio accettare la vostra tesi; voglio credere nelle vostre parole, voglio interamente consentire. La proroga era dunque una necessità. Or io vi rivolgo una domanda semplicissima: se la proroga era necessaria, perchè non l'avete fatta con la Navigazione Generale Italiana?

Io so già la risposta dell'illustre capo del Governo.

La mia domanda è troppo ingenua e l'onorevole Luzzatti mi dirà semplicemente: la Navigazione Generale non voleva accordare la proroga. Queste cose egli dirà.

Ed io non ci credo! (*ilarità*).

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Oh bella! È stata chiesta tante volte! Non sono io solo che l'ho chiesta!

NITTI. Onorevole presidente del Consiglio, s'ella vuole le farò a quattr'occhi un'altra domanda; non qui. Ma qui un'altra cosa devo chiederle.

Aveva ella il modo (creda pure che la mia domanda non è così stupida ed ingenua come pare) aveva il modo di indurre la Navigazione Generale a consentire una proroga di tre anni? Io dico di sì, anche se ella dice di no.

Perchè ella, onorevole presidente del Consiglio, ella conosce la legislazione meglio di me e sa se aveva tutti i modi che sono nella legge e in una vigorosa azione bancaria. La Navigazione Generale, per patriottismo non del tutto infruttifero, avrebbe consentito; ma se anche avesse negato, non poteva seriamente negare a lei s'ella voleva veramente vincere.

Ammissa la tesi della proroga sarebbe stato un grandissimo beneficio, averla direttamente dagli attuali esercenti, avremmo pagato di meno, non avremmo creato gli intermediari che ora veniamo a far sorgere

e avremmo potuto discutere con maggiore serenità.

Se ella, onorevole presidente del Consiglio, mi negherà quanto io affermo, avrò l'onore, se ella vuole, di intervenire nella discussione degli articoli, e la disputa cortese potrà continuare.

Certo non era facile la via, ma non vi era nulla da temere, dal momento che ella ha qui tutta la Camera con sè. I miei amici socialisti sono con lei e hanno dimenticato perfino la lotta di classe e la proprietà collettiva. I repubblicani si sono costituiti in utile retroguardia, l'onorevole Barzilai ha dichiarato infatti che aspettano di essere la riserva per le ore difficili. I miei amici radicali sono anch'essi favorevoli, formano anzi l'avanguardia ed hanno venduto ai rigattieri il divorzio, la lotta contro le congregazioni, l'abolizione della proprietà ecclesiastica. (*Si ride*). Tutti dormono, tutti sono favorevoli, ed allora, onorevole presidente del Consiglio, se, in questa situazione, ella non ha forzato la mano di questo capitalismo italiano sempre così minaccioso, chi vuole che la forzi? Ella che aveva favorevoli tutti i conservatori e gli estremi, che ha unito a sè i cattolici nella speranza che farà domani la lotta ai socialisti e i socialisti nella speranza che farà domani la lotta ai cattolici, ella che è in questa mirabile situazione, perchè non ha osato?

Invece ci ha dato non una proroga pura e semplice, ma una proroga che costa parecchi milioni di più.

Sulla gravità della maggiore spesa noi siamo tutti d'accordo e del resto lealmente la stessa relazione ministeriale, le cui cifre io accetto senz'altro senza abbandonarmi a nuove critiche, come hanno fatto altri colleghi, ammette la gravità degli aumenti.

Ma perchè si paga di più? Si dice, perchè si costituisce una Società nuova. E che importa? Se la Società è esente da imposte e per costituirsi non deve fare alcuna spesa e bastano poche lire; se non vi è alcun aumento di velocità e tonnello, tanto è vero che la stessa relazione ministeriale ha dichiarato che la Navigazione Generale aveva fatto già spontaneamente tutti gli aumenti che ora son pagati più cari! Questa anzi è la vera condanna del regime delle sovvenzioni fisse: la Società sovvenzionata che lascia i servizi ha fatto già spontaneamente nel suo interesse quello che voi ora vi affrettate a pagare!

Perchè dunque, ripeto, questo aumento? Per indennizzare della perdita delle comu-

nicazioni con le isole maggiori? Ma ciò sarebbe assurdo e non conveniente.

L'onorevole presidente del Consiglio mi risponderà che l'aumento era necessario perchè la nuova Società è mal sicura; può essere dopo sei mesi esonerata dall'esercizio delle linee sovvenzionate; quindi bisogna pagare il rischio e il rischio si paga appunto con l'aumento.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non le risponderò così.

NITTI. Comunque mi risponderà io avrò un'altra occasione di ammirarla perchè mi spiegherà ciò che nella relazione non si comprende.

In realtà la Navigazione Generale si sbarazzerà di tutte le sue noie, del personale meno utile, del materiale vecchio, dei vecchi impegni, delle vecchie agenzie e diventerà una Società libera, riversando alla Società nazionale, cioè in definitiva allo Stato, tutti i fastidi relativi alle sovvenzioni.

Insomma se non si comprende perchè si faccia sorgere una nuova società, si comprende anche meno perchè si paghino di più servizi fatti con navi sempre più vecchie.

Perchè dunque si costituisce una società con quindici milioni di capitale? Unicamente per comprare la vecchia flotta, i famosi veterani del mare della Navigazione Generale italiana, e togliere a quest'ultima tutte le noie della liquidazione.

Che cosa farà la Navigazione Generale? Io non pecco di audacia eccessiva di pensiero, dicendo che si tratta di un semplice apporto.

Supponiamo che la valutazione dei vecchi vapori sia x ; ebbene x sarà la parte della Navigazione nei quindici milioni della Società nazionale; la Navigazione generale, per mezzo dei suoi banchieri, entrerà nella costituzione della Società e poi ritirerà il suo danaro... vendendo i vecchi vapori. Questo è naturale; non c'è niente di male... e sarebbe meglio la cosa fosse fatta apertamente.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non è così.

NITTI. La Navigazione Generale, dunque, rimarrà in possesso di quattro quinti, se non più, delle azioni della Società cosiddetta nazionale. Le azioni non sono nominative e l'onorevole Orlando ieri si doleva che non abbiate pensato a renderle nominative. E io vi dico (vedete la indiscrezione!) che noi avremmo pagato qualche cosa di più (paghiamo già tanto!) se aveste rese nominative le azioni!

Credetelo pure, onorevole presidente del Consiglio, anche se voi lo negate con tanta autorità, le cose non andranno molto diversamente da così.

Se a questi assuntori fate obbligo di detenere le azioni nei tre anni senza poterle far circolare, possiamo anche pagare qualche cosa di più, dal momento che ci troviamo, *ex abundantia cordis*, a pagare così lautamente.

In fondo le preoccupazioni che esistono nel mondo parlamentare, non esistono punto nel mondo commerciale. La scadenza delle convenzioni marittime è considerata dai commercianti seri come la cometa di Halley. La cometa appare sull'orizzonte: una grande preoccupazione: distruggerà la terra? poi la cometa passa e tutti ridono dietro la sua coda. (*Bene!*)

Molto probabilmente così accadrebbe se il 30 giugno non stabilissimo nuove convenzioni.

Ripeto ancora una volta: volevate la proroga? Volevate farla con la Navigazione Generale?

PIETRAVALLE. Ma come si faceva se essa non voleva?

NITTI. Se il presidente del Consiglio mi contraddirà o negherà io tornerò ancora su questo delicatissimo argomento. Per ora lasciamo andare.

Ma si diceva: la proroga con la Navigazione Generale era una capitolazione, da parte dello Stato. Ebbene, la diminuzione non c'è anche adesso? Perchè vogliamo confondere la forma con la sostanza? La cosa più strana è che nei privati discorsi si fa quasi credere che il nuovo regime che si vuol introdurre sia stato proposto quasi a dispetto della Navigazione Generale.

Non voglio fare l'esame di alcun nome di coloro che hanno firmato le convenzioni. Queste indagini sono sempre antipatiche e moleste. Ma, se non mi sbaglio, tra gli attuali contraenti, vi sono, a cominciare dal banchiere Luigi Della Torre, anche degli amministratori della Navigazione Generale italiana. (*Commenti*).

Ora non posso concepire in alcuna guisa che questi amministratori vogliano fare cosa contraria agli interessi della Società, del cui Consiglio di amministrazione fanno parte. Permettete però che io protesti vivamente in nome del signor Della Torre, che non ho l'onore di conoscere, (*Ilarità*) ma che sono lieto di aver sentito lodar molto.

Sono io che devo protestare per lui, quando si dice che egli non si preoccupa.

rebbe affatto degli interessi della Navigazione Generale e che, viceversa, non vede che gli interessi dello Stato traverso la Società nazionale.

Mi dispiace che si dicano queste cose. Quando un uomo fa parte di una società commerciale, ha il dovere di difenderla fino all'ultimo.

Ed io difendo l'integrità del signor Della Torre, quando dico che difenderà fino all'ultimo gli interessi della Navigazione Generale italiana. (*ilarità — Commenti — Benissimo!*)

Poi vi è un dubbio, che io voglio esporre.

In luglio, quando le convenzioni Piaggio erano alla vigilia di essere approvate, apparve una domanda dei signori Peirce e Parodi. Noi appoggiammo con entusiasmo quella domanda perchè era un mezzo di lotta e perchè ci dava il modo di liberarci da quello che, economicamente, non credevamo un progetto conveniente. I signori Peirce e Parodi, che fu detto dall'onorevole Schanzer (e lo disse proprio esplicitamente nella Camera) erano la *longa manus* della Navigazione Generale italiana, cioè della Banca commerciale. Egli allora li chiamava sempre: quei signori! (*ilarità*).

Quei signori in seguito concorsero alle aste, rimasero aggiudicatari, minacciarono a quanto si dice lite allo Stato. E adesso non si sono più mossi! (*Commenti*). E perchè?

La situazione deve essere più chiaramente lumeggiata? Onorevoli colleghi, io non so, per quanto il nostro spirito sia semplice, per quanto molte cose ignoriamo, per quanto sia facile in questa materia l'errore, io non so perchè volendo una proroga, non si doveva a ogni costo evitare quest'ente intermedio e farla direttamente con la Navigazione Generale italiana? (*Commenti*).

Dicono che l'onorevole Luzzatti sia un grande negoziatore. (*Si ride*). La lode è meritata. Infatti egli negozia con tutti, con gli dei delle varie religioni, con i popoli, con le anime dei suoi ammiratori. Egli ha negoziato con le genti, e ha fatto molti trattati di commercio. In realtà anche su questi trattati io ho qualche malinconia! E nella discussione di qualche bilancio noi avremo, io spero, l'occasione di discutere gli effetti del *modus vivendi* commerciale del 1898, che, se riavvicinò l'Italia alla Francia, non fu ragione di quei trionfi economici che l'onorevole Luzzatti ci preannunziò. (*Commenti*).

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ecco una discussione che farei volentieri con lei...

NITTI. Io avrò sempre da imparare!

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. ...pur con la certezza di essere schiacciato! (*Si ride*).

NITTI. No; ella ha forse facile la vittoria, ma io mi auguro soltanto di imparare qualche cosa da lei. (*Commenti*).

L'onorevole Luzzatti ha dunque negoziato con persone autorevoli la formazione della Società Nazionale per i servizi marittimi, Società che si chiama nazionale, appunto perchè non ha niente a che fare con la nazione (*ilarità*).

Or se ho bene compreso, questa Società per i servizi marittimi ha due scopi: per gli assuntori ha il vantaggio enorme di togliere loro tutte le difficoltà, di essere una enorme purga (usiamo pure la parola volgare!) della intricata situazione attuale; per lo Stato ha l'unico vantaggio di fare una statistica. (*Si ride*). In fondo la sola innovazione veramente utile è quella che si farà una statistica del movimento delle singole linee.

Io credo sia stato anzi questo un modo di corrompere un ardente membro della Commissione, l'egregio collega Carlo Ferraris. (*ilarità*). Sapendo ch'egli è valentissimo statistico si è pensato di sedurlo, dandogli il modo di avere una statistica nuova. (*Si ride*).

Si dice che la Società Nazionale non deve essere durevole, deve insomma nascere per morire; formarsi per distruggere se stessa. Ora concepite voi una società che si formi con quindici milioni di capitale per liquidarsi dopo pochi mesi? (*Commenti*).

Io sono un modesto avvocato, ma in verità nella mia modesta pratica professionale, individui così bizzarri che formino società di quindici milioni di capitale al solo intento di vederle morire, io non li ho visti ancora. Se li incontrassi, renderei un servizio al nostro eminente collega Leonardo Bianchi, li manderei a lui, per dargli occasione di nuove e forse mai tentate cure psichiatriche. (*Si ride*).

Eccetto che la Società Nazionale, per non essere costretta a morire, lanci solo per celia il lugubre grido: *Cupio dissolvi*. (*Commenti*).

Ad ogni modo quando si dice che queste convenzioni che si propongono oggi sono veramente transitorie e precarie, perchè

dopo sei mesi noi possiamo dare disdetta, si dice cosa peggiore del male temuto.

Perchè, data la vostra concezione del regime marittimo, dato il fatto che voi credete le sovvenzioni fisse una necessità, dato tutto ciò, io preferisco che la proroga sia veramente di tre anni. Infatti, come vi dimostrerò, voi dovete dare modo di costituirsi a coloro i quali, se desideriamo la veragara, dovranno contrapporsi alla Società Nazionale. (*Commenti*).

Se vogliamo entrare in quest'ordine di idee, che non è il mio, e che io credo anzi dannoso, ma che la maggioranza crede necessario, se dobbiamo entrare in quest'ordine di considerazioni, io voglio veramente la proroga che duri tre anni, voglio che a dicembre venga il progetto definitivo; che in pochi mesi, quattro o cinque, si possano fare le aste e che vi siano almeno due anni per preparare il materiale nuovo, e che non si stia tanto tempo sotto la minaccia di non poter comperare quei ferri vecchi, che sono anche ora la stolido minaccia, che serve all'inganno dello Stato italiano.

È per quei ferri vecchi che si pretende metterci in condizione di servitù; quando viceversa chi li possiede ha tutto l'interesse di vendere e noi non avremmo alcun interesse di comperare.

Ma se veramente il regime che si propone è precario, perchè il contratto colla Società *Puglia* è definitivo per quindici anni quando il nuovo regime marittimo dovrebbe essere giudicato nel suo insieme?

Ma, spingendo lo sguardo ancora più lontano, molte cose ancora sono per noi inspiegabili.

La Navigazione Generale (di cui non bisogna dir male; in Italia si ha il torto di pretendere che il capitalista non cerchi di guadagnare il più che può) è quella che nasce sotto altri nomi contratta con lo Stato.

Noi dobbiamo qui ricordare un nobile avvertimento, che dava il nostro maestro Luzzatti tutte le volte che parlava di trattati. Diceva egli, ricordando il libro delle sacre scritture: Siate ingenui come le colombe e astuti come i serpenti! (*Si ride*). Noi, quando ci troviamo di fronte a gente navigata e che naviga, dobbiamo fare qualche volta le colombe, ma molto spesso è più opportuno fare i serpenti.

Quale è il programma di questa rispettabile Società che fa il suo interesse e che ha ragione di farlo? Essa, con gl'istituti bancari, come ho già detto, mira lentamente alla

conquista di tutto il mercato marittimo. Essa controlla la *Veloce*, l'*Italia*, il *Lloyd Italiano*, le società minori; in questi giorni, ha scacciato il *Krumiro* Piaggio dal *Lloyd Italiano*. Perfino le vestigia dell'uomo vinto sono scomparse. La Navigazione si propone di stendere la mano ad altre conquiste.

Ora entra nella Società Nazionale, e se non nell'apparenza vi entrerà domani sotto mutata forma. Nuova ragione di affermare quanto io dico sono le minori convenzioni.

Esamini la Camera le convenzioni minori, come, per esempio, la convenzione per le isole Partenopce e Pontine, e avrà nuova conferma. La sovvenzione per la società da costituire sale da 100 mila a 220 mila lire all'anno. Ora per il breve tempo non si è potuto fare l'asta nemmeno qui e si è ricorso a trattativa privata. Or se guardate i nomi dei sottoscrittori, ritrovate sempre la stessa Navigazione Generale qui addirittura, senza nessun mistero, è il direttore della Società a Napoli, il cavaliere Arturo D'Amico che firma la convenzione. Il collega Pantano si preoccupava un tempo di queste cose; non si meravigliò che oggi siano per me motivo di preoccupazione. Se le mie ansie sono divise dalla Camera, io credo che dovremmo tentare una assai diversa soluzione per l'avvenire. In ciò che si fa mi pare che sia tutto figurativo: figurativa la società nuova; figurativa la precarietà; figurativo il modo con cui è stata organizzata, e se noi non sapremo, soprattutto per la legge che deve venire, uscire da alcune preoccupazioni attuali, figurativa sarà la concorrenza dell'avvenire.

—Noi siamo troppo ingenui e non è bene, poichè anche Salomone ha avvertito che « lo scempio crede ogni cosa; ma l'avveduto considera i suoi passi ».

E noi anche per onorare il sapiente figliolo di Davide, dobbiamo credere alle sue parole e dobbiamo un poco considerare i nostri passi. (*ilarità*).

In compenso di tutto ciò che ottiene, la Società Nazionale a che cosa si impegna? La Società Nazionale si impegna a far costruire dodicimila tonnellate, subito dopo la promulgazione della legge, e dodicimila durante il primo semestre.

È evidente che tutto ciò è non per portare in linea piroscafi che non possono presto essere pronti per la navigazione; tutto ciò è per far lavorare i cantieri.

E qui, anzi (dal momento che siamo in cose immaginifiche e simboliche), figura anche un'altra concorrenza fantastica: la

concorrenza dei cantieri inglesi, concorrenza per cui, all'articolo 3, è stabilito che saranno interrogati sei cantieri inglesi... per essere burlati.

Infatti, i sei cantieri inglesi debbono trovarsi in tali condizioni da offrire almeno il sette per cento di meno dei cantieri italiani.

Ora, onorevole Luzzatti, io sono poco esperto di queste cose; e vorrei che l'onorevole Salvatore Orlando, che ne sa assai più di me, e forse, senza offendere alcuno, più di tutti noi (perchè egli è valoroso tecnico), vorrei che l'onorevole Orlando mi spiegasse il valore di questo sette per cento.

Quando si tratta di *cargo-boats*, vi può essere una differenza del cinque per cento (poco più, poco meno), fra le costruzioni italiane e le inglesi; quando si tratta di navi in cui vi entrino viaggiatori e vi sia un qualsiasi lusso, questa differenza si attenua al punto che scompare anche del tutto.

In fondo, dunque, i cantieri inglesi debbono essere invitati per avere il piacere di farsi burlare.

Perchè costruire 24 mila tonnellate di nuovo materiale? per far lavorare i cantieri nazionali. Anche questa è una forma di protezione. Noi proteggiamo tutte le cose che sono sotto il cielo e sopra la terra, e affoghiamo tutte le iniziative private; proteggiamo anche i cantieri. Se questa è una necessità io devo allora fare ancora una domanda non indiscreta.

Dal momento che voi vi trovate in questa condizione di cose, dal momento che volete soltanto dar lavoro ai cantieri, perchè non vi fate costruire direttamente, per conto dello Stato, i piroscafi nuovi? Se avete il controllo dei cantieri inglesi, chiamati a concorrere, non dovete nè meno temere l'esagerazione dei prezzi.

Questo è un punto del disegno di legge che non sono riuscito a intendere e vorrei che l'illuminata mente del presidente del Consiglio diradasse la fitta tenebra.

Se questa Società Nazionale è precaria e provvisoria, se essa deve andar via, se queste 24 mila tonnellate non servono ad essa per navigare, allora perchè fate voi costruire attraverso di essa 24 mila tonnellate di nuovo materiale? Ebbene, se si tratta di far lavorare i cantieri, fate in essi costruire per conto dello Stato, e magari, dopo, tutto quello che sarà stato così costruito vendetelo, o cedetelo alla nuova società che sarà costituita.

Non create legami inutili tra il vecchio ed il nuovo; tra questa società e quelle che verranno. Voi volete a ogni costo unire insieme i veterani del mare e i coscritti. (*Si ride*). Ciò non è senza pericolo e l'unione è piuttosto fatta per creare nuove insidie e nuova soggezione, che per togliere il male.

Il nostro sistema marittimo è così assurdo, che noi spendiamo circa 20 milioni all'anno, e che ci preparavamo a spenderne circa 30, per avere una flotta umiliante; per avere una flotta la quale, tolte le linee libere di emigrazione, è vetusta e povera e inferiore alle flotte mercantili della più gran parte dei paesi d'Europa.

Se la Camera consente, poichè avrei bisogno d'intrattenerla ancora per breve tempo, chiederei di riposarmi per pochi minuti. (*Si, sì*).

PRESIDENTE. Si riposi pure.

Risultamento della votazione segreta.

PRESIDENTE. Intanto dichiaro chiusa la votazione; ed invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti*).

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

Costituzione in comune di Villa Santa Lucia, frazione di Ofena:

Presenti e votanti . . .	245
Maggioranza	123
Voti favorevoli . . .	199
Voti contrari	46

(*La Camera approva*).

Assegnazione straordinaria di lire 100,000 in aggiunta alle spese effettive consolidate del bilancio della marina per l'esercizio finanziario 1909-10:

Presenti e votanti . . .	245
Maggioranza	123
Voti favorevoli . . .	222
Voti contrari	23

(*La Camera approva*).

Conversione in legge di decreti reali nei riguardi del terremoto di Calabria e Sicilia del 28 dicembre 1908:

Presenti e votanti . . .	245
Maggioranza	123
Voti favorevoli . . .	224
Voti contrari	21

(*La Camera approva*).

Maggiori assegnazioni per lire 7,861,200 e diminuzioni di stanziamento per lire 7,261,200 in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1909-10:

Presenti e votanti . . .	245
Maggioranza	123
Voti favorevoli	215
Voti contrari	30

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate — Abbruzzese — Abozzi — Agnesi — Aguglia — Albasini — Alessio Giulio — Amici Giovanni — Amici Venceslao — Angiulli — Aprile — Arlotta — Arrivabene — Artom — Astengo — Auteri-Berretta.

Baccelli Alfredo — Baccelli Guido — Barnabei — Baslini — Beltrami — Benaglio — Bergamasco — Berlingieri — Berti — Bettolo — Bettoni — Bianchini — Bignami — Bonicelli — Bonomi Ivano — Borsarelli — Brandolin — Bricito — Brizzolesi — Brunialti — Buonanno — Buonavino.

Cabrini — Caetani — Calissano — Caleri — Camerini — Campi — Cappelli — Caputi — Carboni Vincenzo — Carcano — Cardani — Cascino — Casolini Antonio — Cassuto — Cavagnari — Celsia — Celli — Cermenati — Cesaroni — Chiesa Pietro — Chiozzi — Ciacci Gaspare — Cicarelli — Ciccarone — Cimorelli — Cipriani-Marinelli — Cirao — Cirmeni — Ciuffelli — Codacci-Pisanelli — Colosimo — Confenti — Consentini — Cotugno — Crespi Silvio — Curreno.

Da Como — D'Alì — Danco — Dari — De Bellis — De Cesare — De Felice-Giuffrida — Degli Occhi — Del Balzo — Della Pietra — De Luca — De Marinis — De Nava — De Nicola — De Novellis — De Seta — De Tilla — Di Bagno — Di Marzo — Di Palma — Di Robilant — Di Saluzzo — Di Sant'Onofrio — Di Scalea — D'Oria.

Fabri — Facta — Faelli — Falletti — Fasce — Fazi — Fera — Ferraris Carlo — Ferraris Maggiorino — Fiamberti — Foscari — Fraccacreta — Fradeletto — Francica-Nava — Frugoni — Fulci — Fusco Alfonso — Fusco Ludovico.

Galli — Gallino Natale — Gallo — Gargiulo — Gattorno — Gazelli — Giolitti — Giovanelli Edoardo — Girardi — Giusso — Goglio — Graffagni — Graziadei — Greppi — Guarracino — Gucci-Boschi.

Joele.

Lacava — Landucci — Leali — Lembo — Leonardi — Longinotti — Luciani — Luciferi — Luzzatti Luigi — Luzzatto Arturo.

Macaggi — Mancini Ettore — Manfredi Giuseppe — Manfredi Manfredo — Mango — Manna — Marcello — Margaria — Marsaglia — Marzotto — Masi Tullo — Masoni — Materi — Meda — Mezzanotte — Miari — Micheli — Miliani — Modica — Montagna — Montauti — Montemartini — Montresor — Montù — Morgari — Mosca Tommaso. Nava — Negri de Salvi — Negrotto — Nitti — Nuvoloni.

Orlando Salvatore — Ottavi.

Pacetti — Padulli — Pais-Serra — Pala — Pantano — Papadopoli — Pastore — Patrizi — Pavia — Pellecchi — Pellegrino — Perron — Podestà — Podrecca — Pozzi Domenico.

Raineri — Rampoldi — Rava — Ravenna — Riccio Vincenzo — Rizza — Rizzetti — Rochira — Romanin-Jacur — Romeo — Romussi — Rossi Cesare — Rossi Gaetano — Rossi Luigi — Rota Francesco — Ruspoli.

Sacchi — Salamone — Salandra — Salvia — Saporito — Scaglione — Schanzer — Scorticarini-Coppola — Simoncelli — Solidati-Tiburzi — Soulier — Speranza — Squitti — Staglianò — Stoppato — Strigari — Suardi. Talamo — Tedesco — Teodori — Teso — Testasecca — Tinozzi — Torlonia — Toscano — Turati — Turbiglio.

Vaccaro — Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Ventura — Viazzi — Vicini — Visocchi.

Wollemborg.

Zaccagnino.

Sono in congedo:

Barzilai — Bertolini — Bizzozero. Capaldo — Ciccotti — Cimatei — Colonna di Cesarò.

De Amicis.

Gallina Giacinto — Giuliani.

Maraini — Messedaglia — Moschini.

Paparo.

Ridola — Rubini.

Sealini.

Tamborino.

Sono ammalati:

Aubry.

Cartia.

Dal Verme.

Libertini Pasquale.

Marsengo Bastia — Matteucci — Mirabelli.

Paniè.

Tovini.

Assenti per ufficio pubblico:

Calisse — Credaro.

Fani — Finocchiaro-Aprile.

Martini.

Rienzi.

Si riprende la discussione sulle convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi.

PRESIDENTE. L'onorevole Nitti ha facoltà di continuare il suo discorso.

NITTI. Dicevo dunque, onorevoli colleghi, che il nostro sistema marittimo è così assurdo che noi vogliamo proteggere l'una contro l'altra cose che l'una con l'altra si elidono.

Così, ancora adesso, ci mettiamo per una via la cui entrata è perigliosa, ma di cui l'uscita nessuno vede chiaramente.

E una delle cose che più mi preoccupano appunto è questa: creare un organismo intermediario fittizio.

Il nostro illustre presidente del Consiglio, nella sua illuminata propaganda, che cosa ha detto in tutta la sua vita? Egli, l'apostolo della cooperazione (ancor oggi, mi pare, ha ricevuto una medaglia d'oro per aver tanto contribuito a diffondere la partecipazione ai benefici) che cosa ha detto sempre? Sopprimete l'intermediario. E ora invece crea l'intermediario, fra una società che pretendiamo di mettere da parte (e non è punto vero) e una società che si costituisce.

L'onorevole Pantano, critico sottile e abile, ebbe già a notare il danno dell'immenso *trust* che ora in Italia unisce tutto, la navigazione, i cantieri, la siderurgia.

Ora noi gli diamo in fondo un nuovo alimento: noi diamo costruzioni per 24 mila tonnellate allo stesso *trust*.

Or io mi domando: era questa una necessità vera?

Se voi volevate far costruire, se per controllo volevate interrogare cinque o sei o sette cantieri inglesi, voi potevate perfettamente costruire per conto dello Stato, e dopo avreste potuto dare in esercizio le navi: volendo, avreste potuto anche regalarle!

Onorevole presidente del Consiglio, io ho dimostrato altra volta alla Camera come i nostri sistemi sono assurdi talmente che, con quello che noi spendiamo, potremmo co-

struire ogni due o tre anni una grande flotta e donarla a chi voglia metterla in movimento.

Noi spendiamo largamente, senza criterio, per mantenere linee che non sono necessarie e per alimentare illusioni che dovrebbero invece ogni giorno cadere.

Ma si dice: voi volete distruggere! L'onorevole Luzzatti parlò un giorno della mia *bonomia arsenicale*, ed applicò poi pochi giorni dopo a un eminente collega, l'onorevole Carmine, la stessa cortese definizione...

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro-dell'interno*. Con maggiore dolcezza! (*ilarità*).

NITTI. ...sia pure con maggiore dolcezza. L'onorevole Luzzatti può dirmi: ebbene, che cosa voi volete? Voi che fate la critica, che cosa volete fare? Che cosa fareste al Governo?

So tutta la difficoltà di rispondere. Perché è facile trionfare quando si ha l'alta intelligenza del presidente del Consiglio, di fronte a quello che con umile forma può dire una umile persona.

Io non avrei dovere di rispondere, perché la funzione del Governo è di fare e quella dell'opposizione di criticare. Siamo solo in sei o sette deputati di opposizione mi pare... perché siamo stati solo sei o sette dopo la riserva dell'onorevole Barzilai, a votar contro senza riserve mentali. (*ilarità*).

Ora, poichè ho la ventura di appartenere a quei pochissimi oppositori, potrei trincerarmi nella mia situazione modesta di deputato di opposizione e dire che non debbo rispondere nulla su questo. Ma questo fine di non ricevere non mi piace.

Invece, non ho alcuna difficoltà di rispondere.

L'onorevole Luzzatti esce facilmente d'imbarazzo quando dice che le questioni ardenti non devono esser considerate dal punto di vista politico; e difatti la Camera pare piuttosto indifferente in questi giorni dal momento che si prevede il risultato di questa discussione. Si debbono discutere come *questioni sociologiche*, direbbe l'onorevole Luzzatti, e così come il divorzio è divenuta questione sociologica, anche i servizi marittimi possono mutarsi in questione sociologica. (*ilarità*). Ed allora consentirà il mio amico Pantano che gli muova affettuoso rimprovero, non già con le aspre accuse fatte a lui, ma per un altro ordine d'idee. Io che ho veramente una sincera amicizia per lui, su questo punto delle con-

venzioni marittime sono veramente discorde. Io vorrei spendere il meno possibile, sovvenzionare il meno possibile, avere il meno possibile di linee fisse; invece l'onorevole Pantano ha una preoccupazione addirittura contraria, quella cioè di sovvenzionare tutto e di creare sempre linee nuove. Se fosse possibile, se si occupasse di aeronautica egli sovvenzionerebbe anche le linee aeree; egli non sogna che di congiunger tutto, perfino il pianeta Saturno colla Terra, se ciò fosse umanamente possibile e si potesse fare con il sistema delle sovvenzioni fisse.

Questo è il rimprovero che io gli muovo, rimprovero che non può turbare la nostra sincera amicizia. Egli, senza volere, ha destata una serie di illusioni, donde questo risveglio di concupiscenze e di avidità locali, e io mi spiego come anche uomini eminenti che sono al Governo si trovino in un vero imbarazzo quando debbono provvedere.

È già molto difficile il distribuire quando si fa balenare l'idea di dare o di conceder qualche cosa; se dite soltanto che volete concedere mille chilometri di ferrovia, e non dite a chi, avrete tutti i deputati contro; è più facile negare a tutti che concedere a qualcuno.

L'onorevole Pantano non ha certamente nessuna delle colpe che gli sono state attribuite; ed egli non si dorrà di questa mia critica e non vedrà in essa che un biasimo teorico...

PANTANO, *relatore*. Certamente.

NITTI. Noi siamo all'assurdo delle richieste, alla iperbole delle concessioni, ed io comprendo bene che anche il Governo voglia uscire da queste noie, pur di respirare. Sia pure con una cattiva e costosa proroga. Ma la preoccupazione di tutti è quella di uscire da questa discussione, ed anzi molti deputati « ministeriali » aggiungono: quando non ci sarà più questo problema, saremo liberi di conservare ed anche (*quod Deus avertat*) di non conservare il Ministero attuale. (*Si ride*).

Quindi ognuno vede la questione marittima, diciamo così, dal suo punto di vista. L'onorevole Bettolo ha lanciato qui dentro qualche audace frase. Egli, che ha dette tante belle e buone cose, finì un suo grande discorso con quella frase terribile delle città anseatiche: *navigare necesse est, vivere non necesse*. Una cosa molto buona a dirsi ma non possibile a farsi, perchè come si può navigare se non si vive? (*ilarità*) Occorrerebbe (mi dispiace che non vedo l'onorevole Credaro,

che mi potrebbe suggerire una delle sue frasi eleganti), occorrerebbe allora per navigare dare, come dice l'onorevole Credaro, l'ossigeno ai cadaveri. (*ilarità vivissima*).

L'onorevole Luzzatti, che è antico ed abile negoziatore, non adopera le frasi dell'onorevole Bettolo. Egli forse non dice ma pensa: *vivere necesse est, navigare non necesse*. (*Si ride*).

Quale sarebbe la sua soluzione? La vostra tesi, onorevole presidente del Consiglio, menava ad una semplice soluzione, la proroga con gli attuali concessionari. La mia modesta concezione va sopra un'altra via. Io non avrei fatto convenzioni. Se proprio fosse stato necessario (noi dobbiamo essere uomini anche di onestà politica e dir tutto), se proprio fosse stato necessario, prima che il Parlamento si fosse pronunciato, ma senza le strettoie, sarei andato alla proroga con la Navigazione Generale, e dopo avrei presentato il problema nei suoi veri termini al Parlamento. Come e in quali forme? È chiaro, onorevole presidente del Consiglio, che questa illusione, che noi abbiamo di proteggere tutto insieme, la siderurgia, le costruzioni navali, l'industria dell'armamento, e di legare l'una all'altra le varie industrie è qualche cosa di assolutamente assurdo. (*Benissimo!*)

Noi ci dobbiamo decidere sulla via da seguire. Ma io comprendo come voi vi preoccupiate più che di fatti economici per l'ordine pubblico e temiate di tutte le agitazioni.

Quando si tratta di umili contadini braccianti o non costituiti in leghe (se sono costituiti in lega allora possono avere i lavori dallo Stato!) poveri contadini come quelli della mia Basilicata se non trovano lavoro vanno in America. Ma i semplici e gli onesti non interessano alcuno. Quando si tratta di operai coalizzati, si preoccupano tutti e si preoccupa il Governo.

Gli operai sono spesso il pretesto di cui il capitalismo più ingordo e più parassitario si vale come mezzo di lotta. Abbiamo speso tanto e pure quale miseria di risultati! Se prendiamo uno degli ultimi anni, il 1908, vediamo che le costruzioni di tutti i cantieri italiani sono state appena di 238 bastimenti con una stazza lorda di 34,278 e una netta di 23,795 tonnellate appena, per un valore di 17,317,000 lire.

Quando consideriamo la protezione di questa industria e vi uniamo la protezione della siderurgia, dell'industria delle costruzioni e dell'industria degli armamenti, ar-

riviamo a cifre veramente enormi, che con qualcuno degli ultimi progetti raggiungevano i 30 milioni.

Ora, con 30 milioni, in due o tre anni, si possono addirittura costruire delle flotte da donare a chi le sappia far navigare.

Questa è sempre l'illusione; che noi vogliamo mantenere delle linee marittime considerandole come linee ferroviarie, comelinee con regolarità.

Questa è la vecchia illusione, che ritorna sotto tante forme, ed ogni tanto esageriamo senza motivo, e, mi consentano gli amici dell'Adriatico, esageriamo un poco anche per essi.

Io, che sono contrario alle sovvenzioni credo che per l'Adriatico bisogna fare qualche cosa, ma non credo a tutti i calcoli che qui son presentati.

Quando i miei amici adriatici fanno confronti tra l'Italia e l'Austria nell'Adriatico, presentano statistiche assolutamente assurde, perchè da una parte vi è un impero, che ha quasi 50 milioni di uomini, e due soli grandi porti, Fiume e Trieste; dall'altra v'è l'Italia, con più mari, e che deve, per necessità di cose, ora che la navigazione è oceanica, riversarsi sul Tirreno.

Il commercio non si può spostare a piacere! Se con tutti gli sforzi voleste spostare il commercio da Genova a Venezia, non si potrebbe che togliere all'una per dare all'altra, e voi dovrete fare tutta una serie di tariffe, una più assurda dell'altra, le quali poi vi porterebbero a conseguenze assolutamente antieconomiche.

Ma io ritengo che noi dobbiamo considerare il problema dell'Adriatico indipendentemente anche, in qualche caso, dalla pura e semplice convenienza economica.

Io credo pure che per l'Adriatico, e soprattutto per alcune linee della costa austriaca, si possano fare dei sacrifici, che del resto non sono molto rilevanti. Al contrario io non mi preoccupo affatto, come sento dir sempre, del Mezzogiorno.

E consentitemi, onorevoli colleghi, di parlare qui col cuore in mano, perchè ogni tanto, quando si deve fare una cosa che non è buona, allora... si pensa al Mezzogiorno. (*Approvazioni — Ilarità — Commenti*).

Quando noi parliamo contro le convenzioni marittime si dice sempre: Genova basta a sè stessa; ma il Mezzogiorno? Il Mezzogiorno (dico io) basta pure a sè stesso. (*Bene!*)

Onorevoli colleghi, nessuno mi può rim-

proverare di non amare l'Italia meridionale, perchè, se qualche cosa mi pesa qui dentro, è proprio questo eccessivo amore; e se sono entrato in questa Camera fra molte prevenzioni è stato solo per la mia ardente propaganda in favore del Mezzogiorno.

Nessuno mi può rimproverare di non amare caldamente l'Italia meridionale. Ma io ho una grande antipatia per ciò che si fa da qualche anno a questa parte.

Come arriva un nuovo Ministero, promette per l'Italia meridionale una serie di cose, che si affretta a non compiere; (*Si ride*) e tutti i problemi che si vogliono ingarbugliare sono sempre considerati dal punto di vista dell'Italia meridionale. (*Bene!*)

Si dice dunque che Genova basta a sè stessa, non il Mezzogiorno. Ebbene, io vi dico che il Mezzogiorno, per quanto riguarda il problema marittimo, ha bisogno di pochissimo. Noi abbiamo ormai il primo porto d'Italia, Napoli, non per virtù dello Stato, che anzi non ha fatto niente, (*Si ride*) e nemmeno per virtù dei cittadini, che sono stati in concorrenza con lo Stato a far poco o nulla: (*Ilarità*) ma Napoli è diventato il primo porto d'Italia, anzi Napoli, adesso, è di poco lontano per tonnellaggio di navi da Marsiglia, e fra qualche anno diventerà il primo porto del Mediterraneo. Napoli, per movimento di viaggiatori, non ha che un solo porto che lo superi: Brema, e due anni fa Napoli ha superato Brema. Napoli è destinato ad essere necessariamente il più gran porto di viaggiatori del Mediterraneo e forse d'Europa. Quando io sento parlare di alcune povere linee che si volevano stabilire per Napoli, e quando vedo qualche deputato napoletano, me lo consentano i colleghi di Napoli, che piglia tragicamente questa questione, mi vien quasi da sorridere, perchè, credetelo, non abbiamo bisogno di queste cose. Abbiamo bisogno di ben altro! Abbiamo bisogno sopra tutto di avere un grande porto in buone condizioni, e facilitazioni fiscali e doganali. Il problema delle sovvenzioni a noi interessa pochissimo; quindi, quando si mostra questa terribile preoccupazione « che cosa dirà l'Italia meridionale? » io rispondo: non dirà niente.

Ma v'è Palermo.

Il fenomeno di Palermo è degno di studio, perchè a Palermo gli interessi della città sembrano qualche volta in contrasto con qualcuna delle richieste che è stata fatta, come quando si domandava di far passare le linee di Stato all'industria privata. Ma io comprendo che per Palermo si

facciano, se si può, dei sacrifici, purchè si miri a combattere il parassitismo e non già ad alimentarlo.

Quindi il problema delle convenzioni, dal punto di vista dell'Italia meridionale, con lievi, lievissimi sacrifici, può essere risoluto, e vi dico, onorevoli colleghi, che voi dovete occuparvene il meno possibile.

Che cosa dunque dobbiamo fare? Dobbiamo fare quello che hanno fatto tutti gli altri paesi.

Tutti gli altri paesi si sono messi su vie più larghe.

Non vi farò una lunga esposizione: parlerà su questo, credo, con molta più autorità di me, l'onorevole Maggiorino Ferraris, e l'onorevole Salvatore Orlando ieri ha lungamente studiato la questione, ed io non potrei che ripetere male cose che egli ha detto benissimo.

Tutti i paesi, ormai, si mettono fuori della via da noi seguita finora, via la cui meschinità di risultati è superata appena dalla enormità delle spese.

Non vi sono che due paesi che recentemente si sono messi in modo ardito sulla via delle sovvenzioni: la Spagna e il Giappone. Ma perchè si sono messi su questa via? E in quel modo vi si sono messi? Il Giappone prima di tutto, il più formidabile, il più ammirabile paese del mondo, un paese che ha mostrato anche l'inutilità della ricchezza, un paese che ha un bilancio che è la metà del nostro nella parte ordinaria, mentre ha la popolazione dell'Austria-Ungheria, un paese che ha vinto la terza parte del mondo in popolazione ed in superficie, un paese che ha mostrato come l'intima idealità dell'animo valga ancora più della ricchezza. Ma il Giappone è in una situazione commerciale grave perchè è un paese situato nel grande Oceano, che non ha vicino a sé che la Cina, che deve comunicare con i grandi mercati d'Europa. Che cosa ha fatto il Giappone? Il Giappone ha sovvenzionato delle linee per grandi distanze, delle grandi linee cioè, delle linee le quali si propongono di penetrare in Europa e di conquistare i mercati americani. Questo è giusto, questo è logico!

E la Spagna? La Spagna, che un tempo ci davamo il lusso di considerare come un paese che ci imitava, la Spagna fa meglio di noi. Ho qui proprio la *Gaceta de Madrid*, che è la gazzetta ufficiale, con l'ultima legge spagnuola sulle sovvenzioni marittime. Esaminiamo queste linee sovvenzionate; quali sono? Linee oceaniche: e le navi no-

stre, i nostri vecchi scarafaggi (altro che veterani del mare!) sono piroscafi addirittura inverecondi di fronte ai piroscafi che la Spagna metterà in linea.

La Spagna si mette addirittura a navigare a 15 nodi, a 17 nodi. E quali linee fa la Spagna? Voi credete il piccolo cabotaggio? Voi pensate tutte queste linee inutili che noi abbiamo introdotto, tutte queste linee costiere che servono poco, tutte queste linee dei paesi vicini, uccidendo la marina libera? No; la Spagna che è un paese che fa meglio di noi, che nel commercio vinario comincia a fare meglio di noi, che nel commercio delle frutta sa organizzare i mercati meglio di noi, la Spagna che deve essere adesso in qualche cosa almeno da noi imitata, la Spagna quali linee si è messa a sovvenzionare? Linee dell'America e dell'Asia, linee con grande velocità. Quindi la maggior parte delle sovvenzioni quali sono? Sono per l'America, per linee su cui si propone di battere gli altri paesi nella concorrenza.

Sovvenziona linee a 17 nodi per antiche colonie, per antichi e nuovi mercati, e si propone soprattutto la conquista di mercati economici.

Ora, che cosa noi dovremmo fare? In che cosa deve consistere il nostro programma navale? Lo voglio dichiarare subito. Io non sono un nemico della marina. Non è vero che io non desidero fare dei sacrifici, ma io desidero che si spenda per la produzione e non per il parassitismo. Io desidero che si spenda per sviluppare la marina, non per ucciderla; per abolire queste vecchie forme inutili e parassitarie, ma per creare nuovi, sani, vitali e liberi organismi.

Quale potrebbe essere un grande programma navale? Prima di entrare in questa breve disamina, permettete, onorevoli colleghi, che io renda omaggio alla nobiltà del Parlamento.

Se il Parlamento si trova in angustie, ha dato prova anche di un grande desiderio di verità; e bene a ragione il collega Ferraris parlava della splendida attitudine del Parlamento italiano, perchè noi ci siamo contesi fra di noi, ci siamo litigati fra di noi, dei profondi rancori anche si sono accesi, ma noi abbiamo anche ragione di stimarci di più, perchè noi abbiamo resistito a pressioni e ad interessi; e abbiamo molte volte mostrato come la Camera italiana sia ancora migliore della sua reputazione.

Quale dovrebbe essere in avvenire la nostra attitudine? Limitare le sovvenzioni

fisse alle grandi linee di traffico; escludere tutte quelle linee le quali in quindici o venti anni non hanno presentato alcun coefficiente di sviluppo; escludere, come diceva benissimo il collega Orlando, tutte quelle linee le quali hanno linee libere parallele, perchè questa è la dimostrazione che all'infuori delle sovvenzioni di Stato si può formare una navigazione libera....

Voi mi direte: e perchè non mantenere ancora altre linee parallele? Perchè la navigazione sovvenzionata è destinata ad uccidere la marina libera.

Io non mi dolgo tanto del fatto che si spendano milioni inutilmente (questo mi dorrebbe assai meno!) ma mi dolgo che le società sovvenzionate, quando vedono la più piccola concorrenza svilupparsi, uccidono con la forza che viene loro dalla sovvenzione le libere iniziative, che si formano, per tornare poi arbitre del mercato e mettere sotto, protette dalle aristocrazie bancarie, tutte le libere iniziative. (*Commenti*).

Ben' inteso io parlo di linee sovvenzionate litoranee, linee per il Mar Nero, per la Turchia, ecc., non parlo di linee oceaniche. (*Continuano i commenti — Interruzione del deputato Bettolo*).

Ed allora (poichè l'onorevole Bettolo interrompendomi me ne dà l'occasione) io domando: quali sono le linee che bisogna sovvenzionare? Quelle che hanno carattere veramente politico, quelle che ci uniscono alle poche nostre colonie ed anche qualche linea con il Nord-Africa.

Il resto deve essere lasciato all'iniziativa privata.

Ma come? L'onorevole Bettolo aveva avuto un buon disegno, quando aveva parlato del contributo di nolo; ma il modo come l'organizzò nella furia, mi consenta la parola, di una rapida improvvisazione (un uomo del suo valore e della sua altissima competenza dovette essere sotto la pressione della necessità costretto a presentare subito un disegno di legge), non potè esser tale da rassicurare completamente. Sicchè le critiche furono molte a varie, ed anche io stesso non ne risparmi.

Ma noi vogliamo quella via, sia pure con mutate forme, seguire il concetto dell'onorevole Bettolo, cioè dare aiuti alla marina libera, seguire le grandi linee di traffico ed aiutarle. Dobbiamo soprattutto aiutare la formazione di una grande marina.

Onorevoli colleghi, noi esageriamo le nostre cose. Gli italiani amano molto i superlativi e spesso dietro i nostri aggettivi non

vi è nulla e dietro i paraventi della nostra fantasia è il vuoto.

Io ho sentito molte lodi al nostro grande progresso nelle linee di emigrazione. Ed a questo proposito ieri il nostro collega Arrivabene parlava con grande entusiasmo, di un piroscafo, che ha sbalordito le colonie, quando è arrivato, il *Mafalda*.

Ma che cosa rappresenta il *Mafalda*? Niente altro che un piroscafo di 9,210 tonnellate, come ne hanno tanti gli altri paesi.

ARRIVABENE. È l'utile dato che è sbalorditivo; non le dimensioni del piroscafo.

NITTI. Benissimo; ciò dimostra quanto sia necessario metterci sulla via delle grandi costruzioni.

Ora questo piroscafo, che l'onorevole Arrivabene descriveva come il più maestoso, ed è tale, della nostra flotta navale, è ancora un piccolo piroscafo nel traffico oceanico.

Ormai non vi sono soltanto piroscafi di quindici, venti, trentamila tonnellate sulle grandi linee, ma vi sono piroscafi di quaranta e di quarantacinquemila tonnellate, come il *Titanic* e l'*Olimpic*, o il *Mauretania* e il *Lusitania*. (*Commenti*).

ANCONA. Non potremo mai farne di simili! (*Commenti*).

NITTI. Onorevoli colleghi, io prevedevo questa interruzione. Sono queste grandi costruzioni possibili e sono convenienti in Italia? Senza dubbio la nostra situazione è molto difficile.

Ma domandiamoci per un momento che cosa fanno quei grandi piroscafi stranieri. Quando sono nei primi anni di navigazione percorrono le linee del Nord, e dopo sette, otto, nove anni, quando sono in gran parte ammortizzate le spese, vengono nel Mediterraneo a fare la concorrenza alla nostra bandiera sulle linee di emigrazione. Non è questa una materia di studio? non tenta essa l'onorevole Luzzatti?

Se l'onorevole Luzzatti per un momento piegasse l'alta mente alla ricerca di una soluzione, se una soluzione noi trovassimo, la nostra bandiera io credo ne avrebbe grande vantaggio. Io credo che vi sia il modo di riescire, ritoccando la legge di emigrazione.

L'onorevole Pantano ha indicato molti mezzi con cui il problema può essere risolto; ed io stesso ho cercato di proporre alcuni provvedimenti che credo efficaci. Io odio ogni forma di inutile protezione, io che non darei alcuna forma di protezione quando la ritengo parassitaria, dico che dob-

biamo metterci nella condizione di sussidiare in alcuni casi le grandi costruzioni ed i grandi tonnelli. Piuttosto che aiutare questi umili insetti che discreditano il traffico navale, preferisco aiutare il grande traffico con forma diretta ed audace. È meglio spendere qualche milione, come han fatto paesi più abilmente organizzati, qualche milione in queste forme di protezione audace che spendere inutilmente in piccole sovvenzioni che non servono a nulla! (*Commenti*).

Io non sono un nemico del capitale come può parere da alcune mie frasi male citate. Io credo che lo sforzo per la conquista del capitale privato sia il solo modo per giungere alla conquista della ricchezza. Credo che un paese come l'Italia abbia, se mi si consente l'espressione brutale, abbia più bisogno di sviluppare i « succhioni » che di abolirli. Io credo che nell'Italia meridionale soprattutto bisognerebbe fare un'introduzione artificiale di « succhioni » per svilupparne tutte le attività economiche. Intendasi bene, non i succhioni che vivono sul bilancio dello Stato, ma quelle persone avide, aspre nella lotta per la conquista della ricchezza, e che possono soltanto trasformare le energie latenti del nostro paese.

Debbo, giunto a questo punto, rallegrarmi che la discussione presente sia stata fatta. Essa dimostra che il paese va cercando la soluzione, che noi, pur divisi da lotte, agitati da passioni, di comune accordo cerchiamo una soluzione. Noi vogliamo, ed io mi auguro che a questa soluzione si venga!

Il disegno di legge sarà approvato? L'onorevole Giolitti credo che ritenga di sì. (*Si ride*) Egli conosce la Camera meglio di noi tutti per diretta esperienza. Allora dovremo prepararci presto alla soluzione definitiva.

Non sarà approvato? L'urna patriottica non lo approverà? Io credo che le cose andranno allo stesso modo e, dopo tutto, per l'Italia non sarà una grande sventura.

Se il disegno di legge sarà approvato noi una sola cosa dobbiamo volere: che al più presto possibile (se io rimarrò in questa Camera, sarò assiduo ed insistente) al più presto possibile, da questo Ministero o da quello che seguirà, sia presentato il disegno di legge *definitivo*; che questo disegno di legge si traduca presto in fatto, cioè diventi legge, e siano fatte in quattro, cinque o sei mesi al più, le aste; e che ri-

mangano gli altri due anni per le nuove costruzioni.

Perché noi vogliamo liberare la marina italiana da questo incubo di ferri vecchi che stanno pesando su tutto e pare debbano decidere sulle sorti d'Italia. (*Bravo!*)

Quindi o passerà o non passerà il disegno di legge proposto, la via che dobbiamo percorrere è innanzi a noi chiara. Il presidente del Consiglio ci ha presentato una soluzione che non è una soluzione; è una proroga ed è una proroga a condizioni anche troppe gravose. Io gli faccio l'augurio che la sua acuta mente ci dia la soluzione definitiva.

Ed ora debbo ringraziare la Camera della cortesia con cui mi ha seguito, e debbo augurarmi che il presidente del Consiglio diradi tutti i miei dubbi.

Io ascolto non solo, ma leggo anche tutti i suoi discorsi volentieri e con viva ammirazione. I resoconti dei suoi discorsi sono scritti per una buona metà in corsivo; preceduti tutti da *segni di vivissima e profonda attenzione...* (*Si ride*)

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Come i suoi!

NITTI. ...e poi i bene, i bravo, gli applausi, le ilarità prolungate, son come le stelle del firmamento. (*Ilarità — Commenti*)

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Come i suoi!

NITTI. Quando egli parlerà, misero me! il mio povero corpo sarà pieno di tutti gli strali della sua dottrina e della sua intelligenza.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Vedrà che questa volta non vi sarà sangue, perchè ella è stato tanto cortese!

NITTI. Ad ogni modo, onorevole presidente del Consiglio, io cercherò, se vi saranno strali, di toglierli ad uno ad uno, e se avrò dato a lei l'occasione di un grande discorso, ne sarò lieto.

Il grande figlio di David, il re Salomone, dice il libro sacro, pronunziò tremila sentenze, ed i suoi cantici furono in numero di mille e cinque: ella ha avuto la fortuna di pronunziarne una quantità assai maggiore.

Ora io ascolterò le sue spiegazioni, che mi auguro siano del tutto esaurienti, e se qualche dubbio non mi chiarirà cercherò di ritornarvi, se la Camera lo consentirà, nella discussione degli articoli; ma sono sicuro che la sua voce vibrante, come il suo pensiero è lucido, toglierà a me e alla Camera le prevenzioni che ora ci agitano.

In fine un'ultima dichiarazione debbo fare. La Camera riconoscerà che in questa occasione, per quanto modesta la mia opera, mi sono regolato verso tutti i partiti nello stesso modo. Io non ho portato nella discussione nessun sentimento personale, convinto, quando la virtù della resistenza pareva protezione degli interessi avversi, convinto, al loro come oggi, che il vero, grande interesse da tutelare sia, pure con il nostro danno, l'interesse dello Stato. E se pure un lembo della nostra anima, una parte della nostra fortuna politica devono essere perdute per amore della verità, se pure il sacrificio della nostra carriera si renda necessario, noi dobbiamo farlo, vorrei dire: noi lo abbiamo fatto con semplicità, con onestà, con rettitudine. (*Vivissime approvazioni — Moltissimi deputati vanno a congratularsi con l'oratore: ed anche gli onorevoli presidente del Consiglio e il ministro della marina — Approvazioni — Commenti*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pacetti.

PACETTI. Onorevoli colleghi, veramente avrei dovuto tacere, perchè dove parlano gli uomini di studio e di dottrina, gli altri dovrebbero ascoltare. Ma mi muove a parlare il dovere dell'ufficio, mi fa coraggio la benevolenza dei colleghi a me sempre lusinghiera. Parlo per mio conto personale. Non ho incarico da alcuno ed espongo alcune idee con la massima obbiettività, col desiderio vivissimo di tener lontano dal mio dire e dai motivi che lo determinano qualsiasi ombra di competizione politica o, che dir si voglia, parlamentare.

Riconosco che la situazione del Gabinetto, dopo le crisi del dicembre e del marzo, in ordine al problema marittimo, è stata tutt'altro che deliziosa. Questo problema marittimo era stato la causa occasionale; ma non la causa efficiente della caduta di due Gabinetti.

Infatti, nella risoluzione dell'ultima crisi, il problema marittimo fu più un argomento di preoccupazione che di discussione; ed io non credo di andare molto lontano dal vero, affermando che, su questo problema, il Gabinetto, molto probabilmente, deve avere conferito un mandato di fiducia all'illustre suo Presidente, forse saltando anche il ministro della marina, poichè sembra sia nelle intelligenze, che questo ramo della pubblica attività vada sottratto al Ministero della marina; mandato di fiducia che dovrebbe essere stato, presso a poco, concepito in questi termini:

Trovare una soluzione la quale non dia motivo di doglianza agli interessi locali veri o supposti tali; una soluzione che dolcemente asseconi gli interessi della grande Società di navigazione, senza troppo apparire: una soluzione che non risolva alcuna delle grandi tesi agitate qui e nel paese a proposito del nostro avvenire marinaro: una soluzione insomma che consenta un rinvio dell'esame e, chissà (gli eventi sono tanti), prepari un placido seppellimento dell'esame definitivo di questa questione, almeno nella presente Legislatura.

Questo il mandato di fiducia che forse è stato conferito all'illustre presidente del Consiglio.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non lo avrei accettato.

PACETTI. Se tale fu il mandato di fiducia, la soluzione apparentemente può dirsi geniale. Ma questa genialità acqueta soltanto per alcuni momenti le acque parlamentari.

Perchè, a mio modesto giudizio, essa pregiudica l'avvenire e, quindi, non è vero che non risolva nulla; risolve, fin da questo momento, qualche cosa in pregiudizio delle finanze dello Stato e dell'economia nazionale.

Consentano i colleghi e consenta la Camera che io brevemente dimostri queste tre proposizioni; che la tesi della marina libera, con questa soluzione, viene definitivamente compromessa; che viene compromessa altresì la tesi delle sovvenzioni fisse fuori del Mediterraneo, così come erano state ideate dalla Commissione reale, ed infine che è gravemente compromessa la tesi della rinnovazione del materiale, insieme colle sorti prossime dei nostri cantieri.

Tutte queste tesi non si sentono definitivamente uccise dal problema, ma tutte, quale più quale meno, si sentono ferite.

Infatti, in qual modo la marina libera trova compromesse le sue sorti?

Un programma di vita marinara dovuta a libere energie, prudentemente accompagnate ed aiutate, si appoggia sopra due cardini fondamentali. Prima di tutto la libertà di sfruttamento dei prossimi mercati, di quelli che si possono avere sottomano; in secondo luogo la possibilità di lottare nel campo aperto del mare con un materiale nautico che si possa ottenere alle identiche condizioni alle quali l'hanno le marine concorrenti.

Ora, se noi continueremo per altri tre anni con lo stesso sistema del 1893 e seguenti, noi perdiamo tre anni di tempo; ed

allorquando, passati questi tre anni, ci sveglieremo, ci troveremo a lottare con marine le quali, mentre oggi sono robuste, saranno allora divenute colossi, e quindi ci troveremo a doverci misurare con avversari che molto più difficilmente potremo vincere.

La tesi delle linee regolari, sovvenzionate con moderazione sui mercati che si trovano al di là degli stretti: anche essa è gravemente compromessa. Infatti, che cosa significano i due o tre milioni delle sovvenzioni se non una tendenza, forse quella stessa tendenza per la quale furono richiesti e respinti i 51 milioni nel 1909?

Dunque, se ciò è, nemmeno il programma della Commissione reale del 1905 potrà trovare alcuna attuazione, perchè risorgerà l'ostacolo del carico finanziario. E se adesso vi sono tante preoccupazioni per distribuire i 17 a 22 milioni del progetto Schanzer, i 15 milioni del progetto Bettolo e i 12 a 13 milioni del progetto Luzzatti-Cattolica, che cosa avverrà quando la sfinge, cioè il progetto definitivo, dovrà vedere la luce?

Allora i censori diranno: la marina sovvenzionata inceppa la marina libera, non favorisce lo sviluppo dei commerci e quindi non può pretendere ad un ulteriore sacrificio dello Stato. E così fra la marina libera, la quale non svilupperà le sue energie, e la marina sovvenzionata, la quale non avrà tanto da attuare i piani studiati e le linee preordinate, noi ci troveremo a perdere sempre maggior terreno di fronte alle altre marine.

Che dire della tesi della rinnovazione del materiale navale?

Ormai i cantieri navali, con le relative maestranze e le migliaia di operai, ci sono. È egli possibile, onesto ed anche semplicemente economico discutere sulla loro vita? È mai possibile più discutere se dobbiamo conservarli od ucciderli? Io non lo credo.

Noi possiamo discutere se conservare o dimezzare le linee sovvenzionate, o se conservarle solo in piccola parte nel Mediterraneo od estenderle ivi, ovvero riservarne la maggior parte per oltre gli stretti orientale ed occidentale; perchè, all'infuori di qualche modesta preoccupazione di lesione di interessi locali, null'altro ci può turbare, se è vero che lo Stato, mediante il suo Governo, agisce e si determina sempre per viste di interessi generali e non è prigioniero di coalizioni capitalistiche.

Quali interessi, infatti, quali capitali, quali masse operaie lasciano dietro a sè in eredità le sovvenzioni? Le 135 mila tonnel-

late di naviglio, noi troveremo sempre da impiegarle con qualunque sistema e troveremo anche da impiegare la gente addetta a farle navigare.

Del resto, le sovvenzioni, oltre a ciò non lasciano tracce del loro passaggio sul mare. E le statistiche dei trasporti delle merci e dei passeggeri lo dicono con una eloquenza impressionante.

Ma se questo possiamo discutere, noi non possiamo discutere più sul tema se l'Italia debba costruire le sue navi. Oramai sono centinaia di milioni che rappresentano investimenti nei cantieri. Sono migliaia di operai che hanno appreso il difficile magistero.

Sono decine di industrie che si sono raffinate nell'arte di costruire parti finitissime accessorie di eccellenti vapori. Sono miracoli d'ingegno italiano che hanno vinto mille prove.

Si poteva e si doveva discutere prima. Avremmo potuto e dovuto allora discutere, se, ad esempio, favorendo tutte le industrie manifattrici, le quali si connettono all'agricoltura, all'arboricoltura, alla zootecnica; se, chiamando a contributo tutte le mirabili, inesauribili energie del nostro suolo, delle nostre acque, dei nostri monti, del nostro sole, particolarmente delle gemme del mare nostro, la Sicilia e la Sardegna, noi non avremmo provveduto meglio al nostro sviluppo economico, in terra ed in mare; in terra fabbricando e vendendo i nostri prodotti completi; in mare comprando a buon mercato i vapori, sui quali avremmo fatto sventolare la nostra bandiera.

Ma adesso che abbiamo imparato l'arte, adesso che abbiamo immobilizzato nei cantieri i risparmi, adesso che è quasi completa la nostra maestranza, adesso non è più lecito di ritornare indietro.

Noi dobbiamo spingere sempre più la nostra azione verso l'agricoltura e le sue industrie che devono essere e saranno la nostra salvezza economica; ma non possiamo abbandonare l'arte di costruire le navi.

Or bene, quali provvidenze emergono, nel progetto, per quest'arte? Proroga di un anno alle leggi protettive fiscali e poi l'incertezza e l'ignoto, che sono i nemici più micidiali di tutte le industrie; 12 mila tonnellate di ordinazioni su tipi già noti; altre 12 mila, forse subito, forse con ritardo, sopra tipi che si dovranno deliberare; e poi, nessuno sa più come si va a finire. E così la rinnovazione del materiale che è il porro

unum necessarium dovrà aspettare altri tre anni, forse altri sei anni... e chi vivrà, vedrà!

Oggi, dunque, ciò che si prepara è un vero provvisorio od è un quasi definitivo? Ecco, onorevoli colleghi, il dubbio che tormenta la mia coscienza e la mia intelligenza. A me pare quasi certo che, seguendo questa rotta, noi costringeremo la marina del nostro paese a rimanere altri 10 o 15 anni nelle attuali dolorose e disastrose condizioni.

Io dico sinceramente quello che si agita nell'animo mio. Vogliatemi ascoltare. Il sistema Schanzer prescindeva da ogni discussione teorica; prendeva, come era, la legge del 1908 e cercava di applicarla per tanta parte quanta gli era consentita dalle disposizioni del tesoro, e non si occupava di altro. Vi erano 30 milioni per le industrie marittime: 8 milioni ai premi di costruzione e di navigazione (progetto Mirabello); 22 all'incirca alle sovvenzioni.

Ed è naturale: se quello è il limite, non si può fare di più. Bisognava, invece, vedere se i 22 milioni sotto qualsiasi forma ritornavano, almeno al bilancio economico della nazione.

Ma l'onorevole Schanzer non pervenne a quest'esame: perchè egli non faceva che applicare *sic et in quantum* la legge del 1908. L'esame doveva farsi allora quando si deliberò la legge del 1908. E, come credo, fu fatto. Ma allora si disse che sarebbero stati sufficienti 15 milioni; e tutta quella grazia di Dio di percorrenze, di tonnellate e di naviglio, dovette sembrare una vera provvidenza. L'onorevole Schanzer col suo contratto Piaggio, proseguì un'altra idea che, dal suo punto di vista, era buona; certamente era dominata da una buona intenzione. Ma, nel disegno Schanzer non si faceva questione di marina libera; sovvenzioni *for ever*.

L'onorevole Bettolo abbandonò la legge del 1908, ed introdusse il suo concetto del contributo di nolo; ma, stretto da tutte le parti, non potè sviluppare a dovere il concetto suo. Il tesoro ripeté: 30 milioni; i sovvenzionisti gridarono: guai a toccare un approdo. Nè io fui immune, per la verità, da questo grido, (*Ilarità*) pur non essendo sovvenzionista. E così l'aiuto alla marina libera si convertì in quel progetto in una mezza derisione.

Ma la Camera ed il Paese non hanno ancora detto la loro parola: perchè un voto vero e proprio ancora non c'è stato. Ed oggi che al voto si verrà, quale significato da-

remo, quale indirizzo segneremo alla nostra marina? Provvisorio, ovvero sistema assoluto di sovvenzioni?

Pertanto, onorevoli colleghi, penso essere necessario che la Camera non si affretti a chiudere le porte ad una discussione ampia, vivificatrice, la quale renda esatto conto di tutte le correnti d'opinioni e di energie che si agitano in paese, ed indichi la via da seguire. Perchè, seguendo il sistema proposto, a dicembre, ci troveremo nuovamente allo stesso punto: ci troveremo a dover segnare il trionfo degli errori antichi che preparano nuovi danni e nuove delusioni.

Onorevoli colleghi, vi dico il vero; quando leggo le statistiche, le quali narrano che la marina sovvenzionata non riesce a trasportare che una piccolissima parte delle merci che vanno o vengono a noi; quando leggo i bilanci delle compagnie sovvenzionate italiane che dicono essersi ripartiti i maggiori dividendi, mentre la nostra marina viene discendendo di giorno in giorno; quando veggo e sento che, su molte linee, alla sovvenzionata s'aggiunge la marina libera, e su molte linee, con danno del commercio, la sovvenzionata, mediante il giuoco dei noli, caccia la marina libera, mi vado persuadendo che noi, non che favorire, stiamo ostacolando le energie marinare.

E la riprova l'ho, quando ascolto i discorsi veramente lucidi delle persone competenti in questa Camera; i quali discorsi spiegano, al lume di fatti inoppugnabili, il principio onde muove la loro tesi ed il punto d'arrivo.

Mentre, se leggo ed ascolto i fautori a tutt'oltranza delle sovvenzioni, l'animo mio rimane nel dubbio, non riesco a comprendere onde muovano e dove vogliano arrivare.

Navigare necesse est; vivere non necesse: disse l'onorevole Bettolo; e l'ha ripetuto poco fa l'onorevole Nitti; ma mi permetta l'ammiraglio che io ripeta, modificandolo, questo detto: *Navigare necesse est, ut vivamus*. Vivere è progredire, progredire ogni giorno, è lottare ogni minuto; è stare desti ad ogni movimento degli altri. Tutto questo non consentono le sovvenzioni. Ed ecco perchè io mi persuado che si debba cambiar rotta e penso esser necessario al Parlamento di dire una buona volta il suo pensiero.

Io ascolterò la chiara parola del ministro della marina e mi auguro che egli possa, quasi in formule matematiche come sono i

calcoli astronomici, cui egli è adusato, tradurre il pensiero del Governo su questa altissima questione; ascolterò la alata, fiorita, espressiva parola del Presidente del Consiglio e la robusta, leonina oratoria del relatore onorevole Pantano, felice se riusciranno a sciogliere il dubbio che questo progetto non pregiudica l'avvenire, cioè, lascia intatta la soluzione del problema marittimo.

Ma, oltre a questo, un altro grave dubbio, ieri qui sollevato dall'onorevole Orlando Salvatore, con parola quasi rotta dalla interna commozione, dovrà essere chiarito ed ogni più lontano sospetto dovrà essere eliminato; perchè, onorevole presidente del Consiglio, onorevole ministro e onorevole relatore, io, e con me l'onorevole Auteri-Berretta, aveva pensato che l'articolo 18 della Convenzione con la nuova Società dovesse servire unicamente a sbarazzarsi delle azioni per allogarle sul mercato nazionale; ma non avevo pensato che l'articolo 18 e la non nominatività delle azioni servir possono a farle passare in mani straniere e di concorrenti. (*Interruzioni e commenti*).

Che vale prescrivere che la Società sia nazionale, che italiani siano i consiglieri di amministrazione? Assolutamente questo dubbio va eliminato, onorevole presidente del Consiglio.

Non solo: ma si crede proprio di aver provveduto alla sorte della gente di mare, agli impiegati che dalla Navigazione generale passeranno alla nuova Società?

Leggo a pagina 7 della relazione dell'onorevole Pantano queste precise parole che la Camera mi permetterà di metterle sotto occhio:

« Non basta infatti considerare i problemi dei servizi marittimi ai fini delle industrie del mare, dei bisogni nazionali, delle grandi correnti dei commerci nazionali, delle grandi mete politiche dello Stato. È tempo anche di considerarli in rapporto alla gente di mare, per preparare condizioni di diritto e di vita più degne della benemerita classe. Il marinaio è l'anima della nave: nessuna flotta deve il proprio trionfale sviluppo più ai mezzi meccanici ed ai fiorenti trasporti, che alle energie umane dei suoi equipaggi e del personale degli scali: in nessun'altra industria come in questa l'elemento uomo è preponderante e decisivo ».

Ora, che cosa cominciamo a fare per questa gente di mare? Nobili ed elevate sono davvero queste vostre parole, onorevole

Pantano, ma come rispondono a queste parole le disposizioni del disegno di legge?

Io ho diretta conoscenza di molta parte della gente di mare, so e conosco quale è la condizione intellettuale e morale specialmente del personale di stato maggiore; so e conosco quale è la condizione nella quale si trova, purtroppo, il personale di bassa forza. Ebbene, per questa gente, la quale costituisce una parte della ricchezza della nostra industria, che cosa facciamo, che cosa prepariamo?

E a riguardo di coloro che già prestano il loro servizio, pare forse alla Commissione di aver trovato la giusta soluzione nell'applicazione dell'articolo 49 del regolamento organico della Navigazione generale?

Io accenno, e non è questa l'ora in cui debba fare sviluppi. A me basta di avere indicato questo problema, di averlo messo innanzi ai vostri occhi, e ascolterò volentieri dalla parola del relatore tutte le spiegazioni.

Badi però, onorevole Pantano, che su questo punto è necessario intendersi molto chiaramente, affinché da un lato incominci a trovare il personale della marina un principio di stato giuridico, e dall'altro lato gli impiegati ed agenti di mare della Navigazione generale che cesseranno di prestarle servizio non trovino in nessuna maniera nè per parte della Navigazione, nè per parte dello Stato defraudati i diritti che loro vengono garantiti dall'articolo 49 che si rianoda ad una disposizione della precedente legge.

Non solo. Ma, come si risolve il problema dell'Adriatico? Quale influenza eserciterà nell'avvenire la convenzione con la Puglia a 10 e 15 anni? Di questo argomento parlerà con amore, con fede, con elevata competenza il collega Giulio Alessio.

Della società Puglia, io nulla voglio dire per non suscitare i nobili sdegni del collega ed amico onorevole Lembo.

LEMBO. No, l'ascolterò con la maggiore serenità.

PACETTI. Ho detto nobili sdegni: si può essere sdegnosamente sereni, e nobilmente sdegnati. Ma se una parola mi sia permessa, questa sola parola dirò: che se gl'interessi della nobile regione pugliese, in quanto siano riflessi nella Società di navigazione Puglia, hanno diritto a legittima tutela, essi debbono mirare alto, molto alto: essi non debbono trascurare gli interessi di tutte le regioni adriatiche, delle venete, come delle roma-

gnole, delle marchigiane e delle calabresi: essi debbono unirsi nella superiore considerazione dei grandi interessi nazionali che stanno nell'Adriatico, poichè ogni sacrificio, o abbandono di piccole o grandi ragioni locali rappresenta l'adempimento di un dovere verso l'alta idealità nazionale.

E più non dico: grato alla Camera della benevola attenzione, formo il voto che la sua deliberazione quale essa sarà, non muova da preoccupazioni di vita e di gloria per un Ministero — (al quale si può anche aver ragione, e per i suoi componenti e per alcuni suoi propositi, di augurare vita lunga e fortunata) — ma sia sollecita soltanto della vita, della fortuna, della gloria, che auguriamo e vogliamo, della marina italiana. (*Vive approvazioni. — Molti deputati si congratulano con l'oratore.*)

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni.

CAMERINI, segretario, ne dà lettura:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sul pessimo servizio della Compagnia dei vagoni letto sui treni ordinari in Italia.

« Fiamberti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio per sapere se non creda opportuno nell'interesse del servizio e per ragioni di equità, di adottare, per personale di tutte le amministrazioni dello Stato, la massima, che la destinazione delle residenze disagiate debba essere limitata ad un determinato periodo di tempo, trascorso il quale gl'impiegati abbiano diritto ad essere trasferiti altrove.

« Mezzanotte ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della guerra, per sapere se non ritenga necessaria la più sollecita presentazione di un progetto di legge inteso a sistemare la carriera e migliorare le condizioni notoriamente critiche della classe dei ragionieri d'artiglieria.

« Montù ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi, al fine di sapere per qual ragione gli impiegati

postali delle stazioni ferroviarie non abbiano almeno il riposo settimanale a turno, mentre il riposo festivo è legge dello Stato.

« Podrecca ».

PRESIDENTE. Debbo avvertire l'onorevole Giovanni Amici, se è presente, che non è possibile accettare la sua interrogazione nei termini, nei quali è redatta. Lo dico pubblicamente perchè ne giudichi anche la Camera. Questa interrogazione contiene tutto un programma di legislazione per un nuovo sistema di controllo; e il rappresentante del Governo, che volesse rispondervi convenientemente, dovrebbe occupare più dei quaranta minuti destinati ogni giorno alle interrogazioni. Quindi la interrogazione dell'onorevole Amici, oltre a contraddire ai termini dell'articolo 113 del regolamento, costituisce anche una vera mancanza di riguardo verso i colleghi, che io, tutore del loro diritto, non posso assolutamente tollerare. (*Vive approvazioni.*)

Il segretario generale della Camera favorirà di mandare a chiamare l'onorevole Amici, perchè egli voglia, ove creda, ridurre ai termini regolamentari la sua interrogazione, o mutarla in interpellanza.

Le altre interrogazioni, testè lette, saranno inscritte nell'ordine del giorno.

Presentazione di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Vittorio Emanuele Orlando ha presentato una proposta di legge, che sarà trasmessa agli Uffici, perchè ne autorizzino, se credono, la lettura.

La seduta termina alle 19.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

2. Seguito della discussione sul disegno di legge:

Convenzione per i servizi postali e commerciali marittimi. (461)

Discussione dei disegni di legge:

3. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911 (288, 288-bis).

4. Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911 (283, 283-bis e ter).

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

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

7. Istituzione di una scuola tecnica in Pavullo (137).

8. Facoltà al Governo di modificare la circoscrizione giudiziaria dei mandamenti e dei circondari (138).

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

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

11. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Cornaglia per contravvenzione (139).

12. Domanda di autorizzazione a procedere 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. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Maraini Emilio per contravvenzione (148).

15. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Brandolin per intervento come padrino in duello (112).

16. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Candiani, per contravvenzione all'articolo 67 del regolamento di polizia stradale (235).

17. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Casalegno, per ingiurie e minacce continuate e per oltraggio a pubblico ufficiale (229).

18. Riduzione della tariffa telegrafica interna (95).

19. Modificazioni alle leggi sui limiti di età degli ufficiali generali (301).

20. Indennità ai deputati e incompatibilità parlamentari (121, 122, 140).

21. Aumento degli stipendi minimi agli agenti subalterni dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi (251).

22. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di San Giovanni in Persiceto, Castelfranco d'Emilia, Crevalcore e del ricovero di Sant'Agata Bolognese (394).

23. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Forlimpopoli, Coriano, Mercato

Saraceno, Montescudo, Sarsina, Cesenatico e Savignano di Romagna; dei ricoveri di mendicizia di Bertinoro Gatteo, Sogliano al Rubicone, Longiano, Poggio Berni, Sant'Arcangelo di Romagna, S. Mauro di Romagna; e degli asili infantili di Montiano e Gambettola (411).

24. Lotteria a beneficio dell'Asilo nazionale per gli orfani dei marinai in Firenze (404).

25. Tombola telegrafica a favore degli ospedali riuniti di Montepulciano (405).

26. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Bibbiena, Poppi e Pieve S. Stefano (409).

27. Provvedimenti riguardanti l'emigrazione (243).

28. Modificazione all'articolo 656 del Codice di procedura penale (383).

29. Provvedimenti per la sistemazione idraulico-forestale dei bacini montani, per le altre opere idrauliche e per le bonificazioni (3, 3-bis).

30. Aggregazione di alcune zone del territorio del comune di Fiesole al comune di Firenze (422).

31. Costituzione in comune della frazione Bompensiere (Montedoro) (156).

32. Lotteria a favore degli ospedali di Girgenti e del comune di Santo Stefano Quisquina (299).

33. Tombola telegrafica a favore dell'ospedale Vittorio Emanuele II di Caltanissetta (419).

34. Tombola a favore degli ospedali riuniti di S. Miniato e dell'ospedale della Misericordia e Dolce di Prato (426).

35. Tombola a favore del Laboratorio romano della Società nazionale « Margherita » di patronato per i ciechi (430).

36. Tombola a beneficio degli ospedali di Pistoia, Tizzano e S. Marcello Pistoiese (432).

37. Modificazione alla legge 15 luglio 1906, n. 333, relativa al consorzio obbligatorio per l'industria zolfifera siciliana (194).

38. Tombola telegrafica a beneficio del ricovero intercomunale per la vecchiaia in Rodigo e per l'ospedale di Sabbioneta (393).

39. Modificazione all'articolo 88 della legge elettorale politica (387).

40. Modificazioni alla legge elettorale politica ed alla legge comunale e provinciale (253).

41. *Seguito della discussione sul disegno di legge:*

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

Discussione dei disegni di legge:

42. Conversione in legge del regio decreto n. 106 del 31 gennaio 1909 che approva la convenzione per l'esercizio da parte dello Stato della ferrovia a vapore tra la stazione di Desenzano ed il Lago di Garda (219).

43. Modificazioni all'organico del personale di educazione e di sorveglianza dei riformatori governativi (416).

44. Istituzione del servizio tecnico e di un corso superiore tecnico d'artiglieria (339).

45. Autorizzazione di spesa per l'attuazione della legge 14 luglio 1907, n. 503, che dichiara monumento nazionale i beni di Garibaldi in Caprera (428).

46. Abolizione dei vincoli per la circolazione degli oli minerali nella zona doganale di vigilanza (356).

47. Frazionamento del comune di Alì in Alì superiore ed Alì marina (482).

48. Approvazione della Convenzione relativa alla costruzione del nuovo Osservatorio astronomico della Regia Università di Torino in Pino Torinese (266).

49. Tombola a beneficio dell'Ospedale di San Lorenzo in Colle Val d'Elsa (436).

50. Aumento del limite massimo delle annualità per le pensioni d'autorità al personale dipendente dai Ministeri del tesoro e degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1909-10 (490).

51. Provvedimenti sul personale del Ministero della pubblica istruzione (402).

52. Tombola a favore del sottocomitato regionale di Roma della Croce Rossa (431).

53. Tombola a favore degli ospedali di Cecina e Piombino (435).

54. Per gli studi di perfezionamento degli uditori giudiziari (354).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia.

Roma, 1910 - Tip. della Camera dei Deputati.