

CLXXII.

TORNATA DI SABATO 28 MAGGIO 1910

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARCORA**

INDICE.

Atti vari	Pag. 7583
Convenzioni provvisorie marittime (<i>Seguito e fine della discussione del disegno di legge</i>)	7452
AGUGLIA	7475
ALESSIO GIULIO	7479
ANCONA	7475
ASTENGO	7475
BARZILAI	7478
BERGAMASCO, <i>sottosegretario di Stato</i>	7557
BETTOLO	7477
BOLOGNESE	7516-17
BONOMI IVANOE	7458, 7519
CANTARANO	7457
CASSUTO	7516-17-18
CAVAGNARI	7475
D'ALI	7455
DE FELICE-GIUFFRIDA	7452-75-93-7530-54-77-78
DI SANT'ONOFRIO	7554
D'ORIA	7516-17
FERRARIS MAGGIORINO	7509-22
FRANCICA-NAVA	7516
GINORI-CONTI	7518-51
GRAFFAGNI	7486-7574-75
GIOVANELLI EDOARDO	7575
LUZZATTI, <i>presidente del Consiglio</i>	7467 7476-83-86-87-89, 7508-16-17-18-19-20-22-23 29-54 7574-75-78.
MARCELLO	7475
NAVA	7475
ORLANDO SALVATORE	7487-88-7508
PALA	7475
PANSINI	7517-18-29
PANTANO, <i>relatore</i>	7461-76 7486-89-93, 7506-09-18-19-35-54-74-77
PAPADOPOLI	7477
SCHANZER	7479-7519
SIGHIERI	7577
ZACCAGNINO	7461
TURATI	7480
Disegno di legge (<i>Presentazione</i>):	
Proroga della facoltà accordata al Governo dall'articolo 14 della legge 12 gennaio 1909 (LUZZATTI)	7451

Giuramento del deputato Bacchelli . Pag. 7457**Mozione** (*Lettura*):

Riforma delle disposizioni penali in tema di offese contro l'onore (CIPRIANI-MARINELLI). 7581

Osservazioni e proposte:

Lavori parlamentari 7582-83

Proposte di legge (*Lettura*):

Dichiarare festa nazionale il giorno centenario della nascita di Camillo Cavour (DANELO). 7450

Ripartizione del comune di Arizzano (BELTRAMI). 7450

Estensione della legge 28 giugno 1885 ad altri volontari della spedizione guidata dal generale Garibaldi (GRAFFAGNI). 7450

Concessione di pensione agli eredi del professore Cammillo Ghelli (ORLANDO V. E.). 7451

Assicurazione in caso di morte, degli impiegati dello Stato presso la Cassa popolare di previdenza (RAVA) 7451

Lotteria a favore del ricovero di mendicanti e della Società delle case popolari di Livorno (ORLANDO SALVATORE) 7451

Per aggregazione del comune di Spinete alla pretura di Bojano (PIETRAVALLE) 7451

Relazioni (*Presentazione*):

Proroga dei poteri speciali conceduti al Governo in materia di tariffe doganali (GOGGIO) 7457

Bilancio degli affari esteri (BORSARELLI). . . 7457

Modificazioni al testo unico delle leggi sugli stipendi ed assegni fissi dell'esercito (BATTAGLIERI) 7457

Bilancio della marina (DEL BALZO) 7457

Provvedimenti per i comuni colpiti dal terremoto (ABIGNENTE) 7457

Spese per l'impianto della regia zecca (Id) . 7457

Eccedenze d'impegni al bilancio delle ferrovie e della istruzione pubblica; e saldo spese residue nel bilancio della istruzione pubblica (SAPORITO) 7457

Provvedimenti per la scuola e per i maestri elementari (MANNA)	Pag. 7457
Separazione dei comuni di Casanova Lerone e Vellega del mandamento di Andora e loro aggregazione a quello di Albenga (RASTELLI).	7482
Maggiori e nuove assegnazioni e diminuzioni di stanziamento in alcuni capitoli del bilancio di previsione del Ministero della guerra (FASCE).	7482
Vendita all'amministrazione provinciale di Brescia della caserma Pietro Boifava in detta città (IR).	7482
Nuova assegnazione per lavori della Commissione d'inchiesta sui servizi dipendenti dal Ministero della guerra (IR).	7482
Maggiori e nuove assegnazioni e diminuzioni di stanziamento in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze (MORELLI-GUALTIEROTTI).	7530
Maggiori assegnazioni per lire 1,999,000 su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze (IDEM).	7580
Ritiro di ordini del giorno	7475-76
Verificazione di poteri (<i>Convalidazione</i>): Elezioni del collegio di Bologna I (Bacchelli).	7451
Votazioni (<i>Risultamento</i>): nominale: Passaggio alla discussione degli articoli (Convenzioni marittime).	7482
segreta: Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi	7579

La seduta comincia alle ore 14.5.

SCALINI, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Per motivi di famiglia, l'onorevole De Tilla ha chiesto un congedo di giorni otto.

(È concesso).

Lettura di proposte di legge.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle proposte di legge.

SCALINI, *segretario*, legge:

Proposta di legge dei deputati Daneo, Ferrero di Cambiano, Paniè, Lacava, Boselli, Greppi, Ottavi, Sonnino, Battaglieri, Bettolo, Abbiate, Cesare Rossi, Fradeletto, Montù, Arlotta, Cottafavi, Falcioni, Brunialti, Rienzzi, Chimienti, Romanin-Jacur, Guicciardini, P. Aprile, Salandra, Ciartoso, Marazzi, Beniamino Spirito, Barnabei, Soulier, F. Girardi, Cao-Pinna, Eugenio Valli, Rava, Richard, Mezzanotte, Medici, Riccio, Papadopoli, Compans, Carlo Ferraris, Podestà, M. Pozzo, Di Stefano, Curreno, Gesualdo Libertini, Di Robilant, Gaetano Mosca, Cardani, V. E. Orlando, Cocco-Ortu, Di Saluzzo, Di Rovasenda, Calisse, Del Balzo, Pistoja, Goglio, Rattone, Artom, Rastelli, Carboni-Boi, Grippo, Celli, Borsarelli e Suardi, per dichiarare festa nazionale il giorno centenario della nascita di Camillo Cavour, 10 agosto 1910.

Articolo unico.

Il giorno 10 agosto 1910, centenario della nascita di Camillo Cavour, è dichiarato festa nazionale.

Proposta di legge del deputato Beltrami. — Divisione in due del comune di Arizzano.

Art. 1.

Il comune di Arizzano è diviso in due parti: la parte alta che comprende le frazioni di Arizzano, Groppallo, Cissano e Cresseglio; la parte bassa, comprendente le frazioni di Antoliva, Biganzolo, Selasca e Pontini San Giovanni.

Art. 2.

Le frazioni riunite della parte alta sono costituite in comune autonomo col nome di Arizzano superiore; le frazioni della parte bassa, riunite fra loro, sono pure costituite in comune autonomo col nome di Arizzano inferiore.

Art. 3.

Il Governo del Re è autorizzato a dare le occorrenti disposizioni per l'esecuzione della presente legge.

Proposta di legge dei deputati Graffagni, Celli, Pais-Serra, Leali, Gattorno Pansini. — Estensione della legge 28 giugno 1885 ad altri volontari della spedizione guidata dal generale Garibaldi.

Articolo unico.

È esteso il beneficio della legge 28 giugno 1885, riflettente i Mille di Marsala, ai

superstiti: Pietro Botto, Michele Danovaro e Lorenzo Castello.

Tale legge avrà effetto con il giorno primo del mese successivo a quello della sua pubblicazione.

Proposta di legge del deputato V. E. Orlando. — Per la concessione della pensione agli eredi del prof. Camillo Ghelli.

Articolo unico

Alla vedova e ai figli del prof. Camillo Ghelli la pensione, da corrisondersi nei modi di legge, sarà liquidata in misura pari allo stipendio corrisposto al suddetto professore prima della morte.

Proposta di legge del deputato Rava. — Assicurazione in caso di morte per gli impiegati dello Stato.

Art. 1.

Secondo il disposto dell'articolo 28 della legge (*testo unico*) 30 maggio 1907, n. 376, e con le norme fissate per il ruolo delle assicurazioni popolari, la « Cassa nazionale di previdenza » è autorizzata ad assumere l'assicurazione in caso di morte per i professori delle regie Università e Istituti superiori di insegnamento dal 1° al 25° anno dalla loro entrata in servizio.

Art. 2.

La Cassa nazionale di previdenza è pure autorizzata ad assumere l'assicurazione in caso di morte per tutti gli impiegati dello Stato dal 1° al 25° anno dalla loro entrata in servizio.

Proposta di legge del deputato Salvatore Orlando. — Lotteria a favore del Ricovero di mendicizia e della Società delle case popolari di Livorno (Toscana).

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere al Ricovero di mendicizia e alla Società delle case popolari di Livorno una lotteria telegrafica nazionale di lire un milione.

Art. 2.

La lotteria sarà esente da ogni tassa e diritto erariale.

Il ricavato della lotteria sarà diviso in parti eguali fra il Ricovero di mendicizia e la Società delle case popolari.

Proposta di legge del deputato Pietravalle. — Aggregazione del comune di Spinete alla Pretura, all'Ufficio del registro ed all'Agenzia delle imposte di Bojano.

Art. 1.

Il comune di Spinete è distaccato dalla Pretura e dall'Ufficio del Registro di Baranello, nonchè dall'Agenzia delle imposte di Campobasso, ed aggregato alla Pretura, all'Ufficio del registro, ed alla Agenzia delle imposte di Bojano.

Art. 2.

La presente legge andrà in vigore col 1° luglio 1910.

PRESIDENTE. Sarà fissato, poi, d'accordo col Governo, il giorno per lo svolgimento di queste proposte di legge.

Verificazione di poteri.

PRESIDENTE. La Giunta delle elezioni, nella tornata pubblica d'oggi, ha verificato non essere contestabile la elezione seguente, e, concorrendo nell'eletto le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale, ha dichiarata valida la elezione medesima: Bologna 1°, Bacchelli Giuseppe.

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

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Presidente del Consiglio.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per proroga delle facoltà accordate al Governo del Re dall'articolo 14 della legge 12 gennaio 1909, concernente provvedimenti per il terremoto. Prego la Camera di concedere che di questo disegno di legge, stante la scadenza imminente dei termini, sia deliberata l'urgenza, e che sia trasmesso alla Commissione, che esamina i disegni di legge definitivi, riguardanti il terremoto; definitivi così, per modo di dire, perchè ne avremo parecchi.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Presidente del Consiglio della presentazione del disegno di legge: Proroga delle facoltà

accordate al Governo del Re dall'articolo 14 della legge 12 gennaio 1909, concernente provvedimenti per il terremoto.

L'onorevole Presidente del Consiglio chiede che questo disegno di legge sia dichiarato d'urgenza e deferito all'esame della Commissione, che esamina gli altri disegni di legge, riguardanti provvedimenti per il terremoto.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

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

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

Ieri, essendo stata chiusa la discussione generale, si cominciò lo svolgimento degli ordini del giorno. Spetta oggi all'onorevole De Felice-Giuffrida di svolgere il seguente:

« La Camera, convinta che l'avvenire economico del paese è tutto fondato sulla organizzazione dei trasporti, invita il Governo alla più sollecita soluzione del problema dei trasporti marittimi ».

DE FELICE-GIUFFRIDA. Onorevoli colleghi, il problema dei servizi marittimi è stato ampiamente discusso, ma da un punto di vista troppo unilaterale: l'industria della navigazione. È stato appena sfiorato, se non dimenticato del tutto, il punto di vista più essenziale: quello economico, cioè della produzione e della necessità del trasporto dei prodotti nazionali. Perciò sono stati possibili due equivoci: uno dell'onorevole Nitti, il quale chiese a noi, socialisti, perchè avremmo votato a favore dell'attuale disegno di legge. L'altro: la divergenza tra l'onorevole Orlando Salvatore e l'onorevole Pala: se alla Sicilia e alla Sardegna convenga più la marina libera o la marina sovvenzionata.

All'onorevole Nitti implicitamente rispose ieri l'onorevole Maggiorino Ferraris, uno dei critici più spietati dell'attuale disegno di legge, quando, dopo averlo criticato aspramente, concluse dicendo: probabilmente voterò a favore.

MAGGIORINO FERRARIS. Dissi che voterò a favore.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Ieri disse: probabilmente. Vuol dire che la notte ha

portato consiglio e stamane ella ha mutato opinione. Del resto, unica ragione di questa domanda di proroga, unica giustificazione, ed, a mio credere, unica raccomandazione, è quella impellente necessità di far presto, per paura del peggio, che si compendia nel motto disperato di bere o affogare.

Si che, se non fosse stato per la necessità di provvedimenti immediati, anche io, e probabilmente tutto il gruppo socialista, avremmo votato contro.

BERTINI. Il gruppo ha lasciato piena libertà...

DE FELICE-GIUFFRIDA. No, il gruppo ha deliberato di votare a favore! (*Interruzioni all'Estrema Sinistra*).

PRESIDENTE. Ma vada avanti, onorevole De Felice, e non raccolga le interruzioni. Parli alla Camera!

DE FELICE-GIUFFRIDA. Insomma, io presi parte ad una riunione del gruppo, nella quale si decise di votare a favore... (*Interruzioni all'Estrema Sinistra*).

Allora vuol dire che sono molto arretrato con le deliberazioni del gruppo... Adesso voi mi dite che c'è una deliberazione posteriore nella quale avete stabilito di lasciare liberi gli aderenti. E va bene: avendo libertà di voto, io voterò a favore, spiegando adesso la ragione del mio voto.

Perduta l'occasione della proroga, una volta già chiesta alla Navigazione generale, e non negata, come ben disse l'onorevole Nitti, la Camera adesso è arrivata alla fine di maggio, con la scadenza del contratto alla fine di giugno, e perciò costretta a rinunciare ad ogni beneficio di gara, ad ogni sussidio di studi e, facendo buon viso a cattivo gioco, a pagare tre milioni di più i medesimi servizi che sino ad ora si pagano tre milioni di meno.

Ma l'onorevole Nitti, ha osservato che l'Einaudi e l'ammiraglio Marchese credono che si possa affrontare la possibilità di una soluzione che non giunga ad una nuova convenzione, senza compromettere l'economia nazionale.

E io, se fosse presente l'onorevole Nitti, gli risponderai che queste sono opinioni, opinioni rispettabili, se vogliamo, alle quali però altre opinioni non meno rispettabili si contrappongono, quella dell'onorevole Bettolo per esempio, le quali dicono che arrivare alla scadenza del contratto senza una soluzione, anche provvisoria, del problema marittimo, riuscirebbe di grave danno all'economia nazionale.

E il guaio maggiore, specialmente per

noi rappresentanti di città marittime, è che continuerebbe, senza nemmeno la promessa di una soluzione, questa incertezza e questa impreparazione che ci pongono in uno stato di così pericolosa inferiorità, di fronte ai paesi concorrenti, che compromette la vita dell'industria italiana e lo sviluppo dei nostri commerci. (*Bravo!*)

Per noi siciliani, poi, il danno è grande per effetto della proroga, ma sarebbe stato maggiore, se non ci fosse stata una soluzione anche provvisoria.

Se l'onorevole Nitti avesse opposto al progetto di proroga del Ministero una soluzione più positiva e più sollecita, io avrei con vero piacere accolta la sua soluzione definitiva. Ma la continuazione dell'incertezza, no, non la posso accettare, nell'interesse della città che rappresento.

I porti dell'Alta Italia, infatti, sono organi di una vita commerciale già sviluppata e robusta: quindi sono in grado di aspettare la soluzione del problema della marina sovvenzionata o della marina libera. Noi, invece, abbiamo una quantità di imprese industriali nuove, è vero, ma ancora bambine; promettenti e meravigliose trasformazioni agricole, ma tutte fondate sulla speranza di una pronta soluzione del problema dei trasporti marittimi: sicchè una soluzione a noi s'impone.

Considerate inoltre, onorevoli colleghi, che i porti dell'Alta Italia sono prevalentemente porti d'importazione e che i porti del Mezzogiorno e della Sicilia sono prevalentemente di esportazione, e giudicate la diversa misura del danno.

Le cifre parlano un linguaggio molto chiaro, e, se la Camera me lo permettesse, vorrei leggerne qualcuna a sostegno della mia tesi. Mentre Genova, per esempio, importa quattro milioni trecentosessantotto mila tonnellate di merci, non ne esporta che 565 mila soltanto. Venezia importa 1,590 mila tonnellate, ma non ne esporta che 119 mila soltanto. Livorno importa 668,667 tonnellate e ne esporta 193,000. Savona importa 1,264 mila tonnellate, esporta 18,400 tonnellate soltanto! Mentre Messina importa 264 mila tonnellate e ne esporta 156 mila; vale a dire più della metà; e Palermo importa 264 mila tonnellate e ne esporta 183 mila.

Catania poi importa 406 mila tonnellate e ne esporta 397 mila. Queste cifre dicono, onorevoli colleghi, che, mentre il problema delle convenzioni marittime rimane problema esclusivamente marittimo

per i porti dell'Alta Italia, diventa un problema più vasto e più complesso, industriale e agricolo, commerciale e marittimo insieme, quando è studiato nei rapporti economici della Sicilia e del Mezzogiorno. (*Bene!*)

Da ciò quindi l'improrogabilità della soluzione, sia essa favorevole alla marina libera, sia essa favorevole alla marina sovvenzionata. L'importante è questo: che noi, rappresentati di porti assolutamente esportatori, sentiamo il bisogno della più sollecita risoluzione del problema marittimo.

E ogni dato della statistica di esportazione è un rimprovero alla nostra inazione. Ho sott'occhio un esempio: la relazione della Società veneta per la linea Venezia-Calcutta, dalla quale risulta che, mentre prima Catania non esportava per il Levante che scarsa quantità di prodotti, dopo l'istituzione della linea Venezia-Calcutta ha avuto questa rilevante esportazione: 452,559 chilogrammi per Bombay, 3,032,758 per Calcutta, 502,000 per l'Estremo Oriente, 577,502 per l'India ed il Golfo Persico: 4,734,512 in tutto. Sicchè il professore Aldo Contento, un illustre veneto che insegnò nell'Università di Catania, rilevò, con grande soddisfazione, che Catania, dopo Venezia, è il porto che più esporta per quella linea.

L'onorevole Luzzatti dirà che a quella linea ha già provveduto. Lo so e ringrazio di ciò il presidente del Consiglio. Ma ho citato queste cifre per offrire un dato positivo di rilevante sviluppo commerciale del nostro porto appena è istituita una nuova linea.

Infatti appena i servizi del Levante lo permisero, più per effetto della marina libera che di quella sovvenzionata, il commercio catanese di esportazione verso i porti di Giava, Ceylan, dell'India, dell'Algeria, della Tripolitania, Egitto, Turchia, Grecia, Russia e Mar Nero, raggiunse la cifra di 737,980 quintali, mentre Venezia ve ne esportò 611 mila, Napoli 325 mila, Livorno 445 mila ecc. Solo Genova l'oltrepassa con 1,345 mila quintali.

E se il commercio catanese non ha guadagnato di più, è stato per colpa della marina sovvenzionata, che uccide le meravigliose iniziative della marina libera, ribassando i noli per vincerla, e rialzandoli immediatamente dopo di averla allontanata! Perciò io preferivo il sistema Bettolo, col suo contributo di nolo, ma desideravo estendere il contributo di nolo anche alla esportazione nei porti esteri del Mediterraneo!

E si badi che quando parlo della necessità della pronta soluzione del problema marittimo, nei rapporti con la Sicilia e col Mezzogiorno, non intendo discorrere di una questione esclusivamente marittima, ma del maggiore problema, politico ed economico, e quindi anche morale e sociale del Mezzogiorno.

Spesso il problema siciliano è stato portato in quest'aula: una volta come questione politica, in occasione dei fasci; dopo per ragioni economiche, ora per la crisi agrumaria, ora per quella zolfifera; ma mai è venuto in momento così opportuno il problema siciliano, come in tema di discussione del servizio dei trasporti marittimi, perchè la vita dell'isola è intimamente legata al mare.

Due sono secondo me, onorevole Luzzatti, i requisiti necessari per migliorare economicamente e moralmente le condizioni dell'isola: la scuola e i trasporti.

Alla scuola abbiamo provveduto noi, almeno nei grandi comuni, facendo rilevanti stanziamenti e più riusciremo se l'onorevole Credaro accetterà il programma dell'avvocazione della scuola allo Stato; ma quanto al problema marittimo, al problema dei trasporti, esso è essenzialmente nazionale.

Il compito delle nostre popolazioni è diverso: è quello di trasformare la propria vita economica mettendola alla pari coi bisogni e coi progressi del tempo. E a questo compito la Sicilia orientale ha adempiuto meravigliosamente, senza chiedere nulla allo Stato ed ottenendo risultati così efficaci che a molti di voi dovranno riuscire una gradita sorpresa, appena saranno conosciuti.

La nostra agricoltura, infatti, si è così profondamente trasformata che ottiene frutta e verdura primiticia diversi mesi prima che sia prodotta altrove. Dà carciofi così selezionati, per esempio, che possono essere messi in commercio due o tre mesi prima di quelli di altre regioni; pomodori che maturano prima ancora di quelli di Alessandria di Egitto; ed uve da tavola, o primiticce o tardive, a seconda che ottenute alla base o sulle vette dell'Etna, che hanno perciò un valore molto più rilevante di quelle ottenute nelle stagioni propizie. Ma bisogna potere spedire subito tutti questi prodotti, facendoli arrivare rapidamente nei vari mercati di Europa. Altrimenti la nostra meravigliosa trasformazione agricola non riuscirà ad ottenere altro risultato che il fallimento.

E le nostre industrie producono paste e prodotti alimentari, zolfi e cementi, filati e tessuti, e spiriti, e cognacs, e prodotti chimici, e profumerie, ecc., che sfidano qualunque marca.

Ma a che pro, se non le mettete in grado di lottare, almeno a parità di condizione, con le industrie estere? (*Bene!*)

E conchiudo facendo una calda raccomandazione: ai servizi di navigazione, che debbono essere organizzati sollecitamente, è urgente aggiungere una linea che da tutti è riconosciuta necessaria, che era contenuta nel progetto Bettolo, che è la speranza dei nostri agricoltori ed esportatori: la linea che unisca i mercati di Napoli e di Malta alla Sicilia orientale.

Cito un esempio: l'industria della raffinazione dello zolfo.

A Catania si raffinano non meno di 180,000 tonnellate di zolfo: vale a dire quasi la metà dell'intera produzione zolfifera siciliana, che è di circa 400,000. Ebbene, contro le nostre raffinerie è sorta a Marsiglia una grande raffineria franco-americana, che può fare facilmente la concorrenza alle nostre raffinerie nazionali.

Il Governo della Repubblica francese, infatti, accorda alle sue raffinerie un premio di lavorazione di 25 lire per ogni tonnellata; e le Compagnie marittime francesi danno speciali facilitazioni al trasporto degli zolfi raffinati, o sublimati.

Contro tanti aiuti debbono lottare i nostri raffinatori, privi di qualunque facilitazione. Essi aspettavano la soluzione del problema marittimo, per ottenere almeno il promesso miglioramento di tariffe sugli zolfi raffinati, quando sopraggiunse la scoraggiante domanda di proroga, che li lascia, per altri tre anni, in balla dei concorrenti francesi.

Che cosa faranno in questo triennio? Emigreranno, come fece un impaziente raffinatore catanese, che trasportò in Algeria la sua raffineria, per avere il premio di fabbricazione dalla Francia e le facilitazioni di trasporto dalle Compagnie marittime francesi? O soccomberanno nella difficile lotta per l'esistenza?

È necessaria, dunque, una modificazione, anche provvisoria, della tariffa. (*Bene!*)

Allacciando la Sicilia orientale ai mercati di Napoli e di Malta, il Governo risolverà un duplice problema: il primo agricolo e industriale, ma siciliano e regionale, è vero; l'altro nazionale e prevalentemente sociale, pel rifornimento dei mercati del Centro e del Nord Italia.

L'onorevole Luzzatti aveva promesso tutto il suo appoggio a questa che per noi è una linea già guadagnata, sin da quando la vedemmo inserita nel progetto Bettòlo. Egli assicurò che nel prossimo novembre e adesso, secondo questo disegno di legge, non più tardi del 1° dicembre, comprenderà questa linea nel progetto definitivo. Or bene, noi aspettiamo la sua franca ed esplicita parola, non che annunzi una promessa, ma che preludii alla soddisfazione di questi grandi bisogni economici!

L'onorevole Maggiorino Ferraris ieri, osservando che le comunicazioni tra la Sicilia e il continente sono insufficienti, chiese una linea di 20 miglia all'ora tra Napoli e Palermo. Io approvo pienamente il suo voto, ma gli chiedo: perchè non è usato lo stesso trattamento alla Sicilia orientale, che del resto si contenta anche di una linea di sole 14 miglia all'ora?

Per ragione commerciale? Ebbene, mentre il movimento commerciale d'importazione e d'esportazione di Palermo è di 535 mila tonnellate, per la Sicilia orientale abbiamo i seguenti risultati: la sola Catania, nel 1908, ebbe un movimento commerciale di 803 mila tonnellate ed oggi arriva forse al milione, Messina ha un movimento commerciale di 470 mila tonnellate e Siracusa di 232 mila tonnellate.

È dunque evidente che, se il movimento commerciale deve consigliare l'istituzione di un servizio, la imponenza del movimento commerciale della Sicilia orientale consiglia almeno la necessità della istituzione della linea Napoli-Messina-Catania-Siracusa-Malta e ritorno.

Se poi deve prevalere il concetto della popolazione; or bene le tre provincie di Palermo, Trapani e Girgenti hanno una popolazione di 1,550,000 abitanti, quelle di Catania, Messina e Siracusa ne hanno una di 1,690,103 abitanti, e insieme a Malta di quasi due milioni di abitanti!

Se l'onorevole Luzzatti sodisfarà a quest'unanime desiderio di tutta la Sicilia orientale, che è anche una sua promessa, dichiaro fin d'ora che farò il mio dovere di cittadino, votando a favore del disegno di legge. *(Benissimo! Bravo!)*

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

« La Camera fa voti che i provvedimenti relativi agli sgravi, compensi od aiuti per la industria delle costruzioni e della navigazione in generale vengano concretati ed esaminati separatamente e indipendente-

mente da qualsiasi provvedimento provvisorio o definitivo riflettente servizi con sovvenzioni fisse ».

Non essendo presente l'onorevole Fiamberti, quest'ordine del giorno s'intende ritirato.

Passeremo a quello dell'onorevole D'Alì:

« La Camera, convinta che l'attuale progetto di legge debba ritenersi quale proroga necessaria delle convenzioni marittime sovvenzionate per un prossimo regime di marina libera; convinta che le sole linee politiche e quelle di allacciamento fra le isole maggiori e minori debbano formare oggetto di studio per i necessari sussidi governativi, passa all'ordine del giorno ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole D'Alì ha facoltà di svolgerlo. *(Rumori ed interruzioni dall'estrema sinistra).*

Facciano silenzio! Non comincino con questi rumori. Sono io che dirigo la discussione. Parli, onorevole D'Alì.

D'ALÌ. Onorevoli colleghi, non chiedo che pochissimi minuti alla pazienza della Camera e prego anche i colleghi dell'estrema sinistra di essermi benevoli, lasciandomi parlare senza interruzioni, giacchè tratterò brevissimamente di un tema che è, per sua natura, di interesse loro.

PRESIDENTE. Ma non preghi nessuno!... Io le ho dato facoltà di parlare, e basta. *(Ilarità).*

D'ALÌ. L'ordine del giorno che ho presentato, non avrebbe forse oggi più ragione di essere svolto, in quanto risponde completamente alle ultime frasi pronunziate ieri nel suo discorso dall'onorevole ministro della marina.

Convinto che allo stato delle cose, con le esigenze delle varie regioni, con le aspirazioni del traffico e con le imposizioni dell'alta banca non sia più possibile raggiungere un sistema di convenzioni che sodisfaccia tutti, restringo il mio concetto a che vengano eliminate, per quanto è possibile, le linee di indole esclusivamente commerciale, lasciando che siano espletate dalla marina libera.

È mio convincimento che solo le linee indispensabili al trasporto dei passeggeri e della posta, quelle che devono mantenere il contatto immediato con le isole maggiori e minori, e quelle che sono di carattere po-

litico, specialmente indicate per le relazioni attraverso l'Adriatico o verso la costa nord dell'Africa, debbano essere sussidiate; e questo convincimento credo risponda pure alle idee svolte in quest'aula dalla grande maggioranza dei miei colleghi.

Ma una raccomandazione debbo presentare all'onorevole ministro, quella cioè che la proroga oggi chiesta non venga dilazionata al di là dei tre anni, essendo essa già di grave danno ai nostri commerci.

Oggi non abbiamo più un servizio adeguato ai bisogni del traffico e dei tempi: nè abbiamo, d'altro canto, una marina libera che possa migliorare le sue condizioni secondo le esigenze del commercio, perchè oppressa e quasi soppressa dalla marina sovvenzionata.

Nè è da sperare un miglioramento dall'oggi all'indomani; ragione per cui non avrei voluto fosse presentata una proroga con la clausola risolutiva da un anno all'altro, perchè ritengo quella clausola completamente inutile.

A questo proposito, mi permetta il ministro della marina una parola di critica al progetto presentato. E notorio che il ministro Bettòlo ebbe a rifiutare una proposta di proroga della Navigazione Generale in quanto questa chiedeva che tale proroga dovesse estendersi a due anni, ed il ministro Bettòlo, a quanto si assicura, voleva solo estenderla a sei mesi.

Ora mi chiedo: se il passato Ministero non volle accogliere la proroga di due anni, perchè noi dobbiamo accordarla per tre anni e con l'aumento del dieci per cento sulle precedenti sovvenzioni?

Ha detto l'onorevole ministro che la clausola risolutiva di anno in anno ha essa causato in gran parte tale aumento; ma ove si consideri che un anno di tempo è ancora necessario per la discussione della legge definitiva, e ove si voglia fornire una nuova flotta, non sarà possibile un periodo preparatorio minore di due anni, noi arriviamo per necessità di cose al termine fatale dei tre anni, che avrebbero dovuto esser concessi senza altro vincolo.

E dico tre anni, perchè debbo supporre che il concetto fondamentale dei nuovi servizi marittimi si ricolleggi al non ammettere in servizio piroscafi che abbiano età superiore ai dodici anni; diversamente il presente progetto di legge avrebbe fatto obbligo ai nuovi assuntori di porre anche il materiale vecchio a disposizione di coloro

che saranno per essere chiamati a gestire le Convenzioni definitive sotto qualsiasi forma.

Ciò posto, ha pensato l'onorevole ministro quanti saranno i piroscafi che al termine dei tre anni potranno essere corrispondenti alle condizioni prescritte dalla legge? Da qui la necessità assoluta di rimanere nello *statu quo* fino al 1913 per la preparazione di una nuova flotta, ed io non credo ciò sia vantaggioso agli interessi del commercio.

Desidererei inoltre che l'onorevole ministro desse sicuri affidamenti che le clausole del progetto di legge, le quali offrono una posizione privilegiata agli assuntori provvisori, verranno modificate, per evitare ogni legame per l'avvenire; ma dico francamente che non ho fiducia in ciò, perchè siamo troppo vicini al giorno della scadenza, ed in questo periodo non credo che i nuovi concessionari vorranno fare agevolazione alcuna.

Mi consenta l'onorevole ministro che io paragoni questo disegno di legge alla prossima scadenza di un effetto cambiario, senza che il debitore all'ultimo momento abbia saputo provvedere ai suoi impegni. Egli è forzatamente costretto ad apporre la propria firma su di una nuova cambiale a tasso elevato, ed il tasso che noi oggi scontiamo è quello del dieci per cento.

Io non posso essere consenziente a questo stato di cose, pur riconoscendo la necessità di provvedere, in cui il Governo si trova pel timore di danni maggiori a causa della cessazione dei servizi marittimi; ma, ripeto, non posso dare la mia approvazione a questo disegno di legge, appunto perchè non credo a questi immensi danni, e sostengo anzi che una rinnovazione pura e semplice colla Navigazione Generale dei patti antichi sarebbe stata ottenibile e più vantaggiosa per l'Erario.

Un'ultima osservazione vorrei aggiungere in ordine alle condizioni degli equipaggi, e precisamente rispetto alle modificazioni che la Commissione parlamentare ha creduto di introdurre nel disegno di legge con gli articoli 15 e 16; articoli che non esistevano nel progetto ministeriale.

Con questi articoli si vengono a ledere i diritti degli equipaggi che saranno licenziati dalla Navigazione Generale, inquantochè, mentre in forza dell'articolo 49 del regolamento compete loro un premio d'una mesata di stipendio, per ciascun anno di servizio da essi prestato, noi veniamo a modificare questo loro diritto, che forma parte del contratto stipulato con la Società,

assumendo obblighi e responsabilità alle quali il Governo dovrebbe rimanere estraneo.

È notorio che, nel bilancio della Navigazione Generale, la somma destinata al fondo di previdenza, non è sufficiente per far fronte ai diritti spettanti a tutto il personale in forza dell'articolo 49 del regolamento; e l'articolo 15 viene indubbiamente a pregiudicare tali diritti; conseguenza di ciò sarà la rivalsa di quel personale verso il Governo, il quale così viene ad assumere delle responsabilità di cui potremmo fare a meno e che io vorrei eliminate assolutamente. Dice infatti l'articolo 15:

« Sui fondi inseriti nel suo bilancio al 30 giugno 1909 per la istituzione di una Cassa di previdenza e per la Cassa di soccorso agli impiegati, aumentati dei relativi interessi fino al 30 giugno 1910 e sotto deduzione dei prelevamenti occorsi nell'esercizio 1909-10 ai fini delle Casse stesse, la Navigazione Generale Italiana dovrà assegnare a favore del suo personale, che passerà alle aziende esercenti i nuovi servizi marittimi quella somma, che in ragione degli stipendi e dell'anzianità di servizio ad esso spetterebbe in confronto dell'intero personale delle stesse categorie, versandola alla Cassa dei depositi e prestiti ».

Se sono dunque i fondi del bilancio che difettano (e si vuole rappresentino una mancanza di due milioni) non vedo la necessità per cui il Governo debba surrogarsi agli obblighi di quella Società, mentre dovrebbe rimanersene estraneo e solo intervenire, ove occorra, per tutelare i dritti degli equipaggi licenziati e costringere la Società all'adempimento dei suoi doveri.

Ho ristretto in pochissimi minuti quanto ho creduto di dovere esporre alla Camera: pur tuttavia sono dolente se di questo grave problema ho dovuto tediare colle mie parole, del che le chiedo scusa. (*Benissimo!*)

Giuramento.

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

(*Legge la formula.*)

BACCHELLI. Giuro!

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Goglio, Borsarelli, Battaglieri, Del Balzo, Abignente, Saporito e Manna a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

GOGLIO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Pro-ruga dei poteri speciali conferiti al Governo in materia di tariffe doganali ».

BORSARELLI. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911 ».

BATTAGLIERI. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Modificazioni al testo unico delle leggi sugli stipendi ed assegni fissi pel regio esercito ».

DEL BALZO. A nome della Giunta generale del bilancio, m'onoro di presentare alla Camera la relazione sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911.

ABIGNENTE. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Aumento di 38 milioni al conto corrente istituito dal Tesoro dello Stato per opere e bisogni urgenti nei comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908; nonchè la relazione sul disegno di legge: Maggiore assegno di lire 850,000 nello stato di previsione della spesa per il Ministero del tesoro, esercizio 1909-10 per provvedere alle spese di impianto della regia Zecca ed accessorie.

SAPORITO. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 9,906.91 verificatesi nell'assegnazione di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1908-909, concernenti spese facoltative;

Approvazione di maggiori assegnazioni in lire 7,789.49 per provvedere al saldo di spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1908-909;

Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 4,674,715.29 verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli nel bilancio di previsione dell'amministrazione ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1908-909.

MANNA. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla

Camera la relazione sul disegno di legge: Aumento di stanziamento per la completa applicazione della legge 8 luglio 1904, n. 497 contenente provvedimenti per la scuola e per i maestri elementari.

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Si riprende la discussione sulla Convenzione per i servizi postali e commerciali marittimi.

PRESIDENTE. Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Ivanoe Bonomi, così concepito:

« La Camera afferma la necessità che il regime provvisorio debba lasciare impregiudicato il nuovo assetto marittimo, il quale deve essere specialmente ispirato ai principii della libertà economica ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

L'onorevole Ivanoe Bonomi ha facoltà di svolgerlo.

BONOMI IVANOE. Io parlerò assai brevemente e circoscriverò il mio esame alle proposte del Governo. Nulla quindi vi sarà nelle mie parole che possa suonare anticipazione della discussione ampia e definitiva che faremo nell'inverno prossimo, ma soltanto un rapido giudizio delle proposte che sono davanti alla Camera.

Anzitutto, devo rispondere alla legittima curiosità del mio amico Nitti, che l'altro giorno mi chiedeva: Ma voi socialisti siete contenti di questo disegno di legge di proroga? Risponde forse agli ideali del partito socialista? Io rispondo subito: no! E questa risposta, che può confortare l'inquietudine dell'amico Nitti, il quale — costituitosi quasi curatore d'anime — ha fatto dei dolci rimproveri al nostro partito, deriva da convinzioni antiche e costantemente professate.

Noi abbiamo sempre avversate le molte, le troppe linee sovvenzionate, e le avversiamo ancora. Anzi riteniamo che se, seguendo la tendenza della Commissione reale, si dovessero sovvenzionare tutte le linee che essa ci ha proposte, noi creeremmo un onere fortissimo per lo Stato ed avremmo da qui a venti anni una grande schiera di veterani del mare, da esporre, a vergogna nostra, in tutti i porti del mondo.

Ma, detto ciò, noi non avremmo certamente chiesto al Governo di arrivare al primo luglio senza alcun servizio sovven-

zionato. Per quanto noi, studiosi della materia, possiamo credere che questa eventualità non sarebbe stata una jattura per i nostri commerci; però siamo persuasi che una tale interruzione avrebbe suscitato tanto rammarico di speranze offese, di illusioni svanite, di orgogli mortificati da rovesciare perfino, mi pare iperbolico, Luigi Luzzatti, che, novello Orfeo, sa con le corde della sua eloquenza placare i flutti irosi di Montecitorio.

Forse l'onorevole Nitti non è di questo parere. L'onorevole Nitti, per confessione sua, è fuori dei partiti, è un solitario, è un Robinson Crusò della politica. Noi invece, che viviamo a contatto di questo basso mondo, sentiamo come anche le opinioni materiate di verità si abbattano talvolta contro gli ostacoli insormontabili delle tradizioni delle superstizioni, delle illusioni. E le illusioni, possono essere dimostrate erronee, ma non cessano per questo di essere un fatto di cui un uomo politico deve tenere gran conto.

Però, se noi non avremmo chiesto al Governo l'attuazione di questo programma, assolutamente nichilista, avremmo desiderato che non prorogasse tutte le linee sovvenzionate, ma riducesse queste linee al puro necessario e abbandonasse appunto quelle linee che o rappresentano uno spreco inutile o sono tanto redditizie da bastare a se stesse. (*Commenti*).

E quale miglior occasione di questa per iniziare questa augurata riduzione! Voi, signori del Governo, avreste potuto dire agli interessi regionali che si fossero doluti ed offesi... In fondo si tratta di una soluzione provvisoria, si tratta di un esperimento e vedremo se voi ne avrete danno, oppure se la marina libera correrà al riparo.

Così questa di oggi non sarebbe stata una proroga pura e semplice, ma sarebbe stata anche un esperimento, un avviamento; cioè, quando nell'inverno prossimo, secondo la promessa, che voi certo manterrete, voi affronterete una soluzione alquanto diversa del problema, voi avreste già trovato il paese preparato ad accoglierla.

Il non averlo fatto è un errore di tattica di cui forse vi dovrete pentire. Ma torniamo alla questione. Voi avete prorogato tutti i servizi attuali ed è su questo disegno di legge che noi dobbiamo dare il nostro giudizio.

Lascio i servizi minori. Tratterò soltanto dei maggiori servizi, quelli che fino ad oggi sono ancora esercitati dalla Navigazione

Generale Italiana, e domani lo saranno dalla Società Nazionale. Questi servizi si pagano ora lire 7,253,000 all'anno, si pagheranno dal primo di luglio in poi, e per la durata della proroga, lire 9,200,000.

Ma non è tutto. Questo guadagno di due milioni all'anno che fa questa Società Nazionale, non rappresenta tutto il guadagno vero ed effettivo: c'è dell'altro. Le sovvenzioni risalgono al 1893, quando c'era un traffico minore e quando erano commisurate ad un materiale di costo più elevato. Oggi invece abbiamo un materiale che certo ha un valore ridotto perchè ammortizzato, ed abbiamo uno sviluppo di traffico che certo è maggiore. Perciò credo che la sovvenzione oggi potrebbe essere ridotta almeno di un venti per cento e potrebbe equamente ridursi a meno di sei milioni. Voi invece date più di nove milioni; vale a dire tre milioni e mezzo di più di quanto io ho calcolato essere l'equo e il legittimo. Perchè? L'onorevole ministro della marina ha ieri giustificata una parte di questo aumento. Ma per l'altra?

Per quest'altra parte l'onorevole Luzzatti nella sua relazione, ci ha dato due spiegazioni: l'una, maggior tonneggio e maggior percorrenza; l'altra, aumento del dieci per cento per la provvisorietà del contratto.

In verità, io non credo che la prima giustificazione possa avere fondamento di realtà perchè in fondo, lo dice la stessa relazione ministeriale, la Navigazione Generale Italiana ha già oggi un tonneggio e velocità superiori.

Ora, se essa stessa nell'eseguire il contratto ha creduto essere suo interesse migliorare i servizi con tonneggi, velocità e percorrenze superiori alle pattuite, perchè lo Stato dovrebbe oggi pagare questi miglioramenti imposti dallo sviluppo dei traffici?

La seconda ragione invece, la provvisorietà del contratto, adombra la verità, ma non chiarisce la verità.

La situazione reale mi sembra questa, e lo sviluppo rapidamente. La Navigazione Generale Italiana ha un materiale in parte buono, in gran parte cattivo, in gran parte decrepito, un materiale che fu fino ad oggi un arma formidabile nelle sue mani per jugulare lo Stato.

Or bene questo materiale lo vende alla Società Nazionale allo stesso prezzo usurario con cui lo vendeva ad un amico: Pierce Parodi; ad un nemico, il senatore Piaggio.

Essa non fa differenza fra amici e nemici. Ora si dice che la vendita attuale salga a 21 milioni. Orbene la Società Nazionale che acquista per 21 milioni, quanto potrà ricavare dalla rivendita del materiale dopo un triennio di esercizio? Io ho fatto alcuni calcoli, e ho chiesto informazioni ai competenti: ho trovato che potrà ricavare dai nove ai dieci milioni, e quindi avrà dagli undici ai dodici milioni di perdita. Quindi la necessità di ammortizzare in tre anni dagli 11 ai 12 milioni, cioè quasi quattro milioni all'anno, cifra insolita, date le proporzioni finanziarie dell'impresa.

Ed ecco la necessità di una maggiore sovvenzione, ecco la necessità per lo Stato di pagare molto di più per compensare la Società Nazionale del cattivo affare che fa coll'acquisto del vecchio materiale della Navigazione Generale.

In conclusione, noi oggi ancora subiamo una specie di ricatto da parte della Navigazione Generale. Essa non volle la proroga, perchè allora non avrebbe potuto vendere il suo materiale; essa volle che la Società Nazionale la rilevasse del suo materiale, e che questa poi si facesse a sua volta pagare dallo Stato il soprapprezzo forzatamente sborsato.

V'era un modo solo di sfuggire a questo cappio. Due mesi fa il Governo poteva non far comperare le vecchie navi della Navigazione Generale, ma comperarle direttamente e per proprio conto all'estero per liberarsi da questo monopolio. Ma oggi, al 28 di maggio, è possibile questo? Io dico di no. Ed è per questo, onorevoli colleghi, che la discussione di oggi è una discussione alquanto accademica. Noi siamo stretti in una morsa, e, alla data di oggi, non possiamo uscirne. E allora, quali sono le conseguenze? Io dico francamente che riandando quelli che sono i precedenti di questa questione, mi trovo coerente con me stesso. Io ho combattuto sempre il *trust* navale che si concentra nella Navigazione Generale, ed è per questo che ho visto con simpatia i tentativi dell'onorevole Schanzer per romperlo; ho combattuto il progetto Bettòlo, perchè mi pareva che cedesse troppo alle esigenze del *trust*; e confesso che combatterei, al disopra di ogni preoccupazione politica, anche il progetto dell'onorevole Luzzatti se fosse un progetto definitivo e non un progetto di proroga, e se dalla sua rejezione non potesse derivare uno stato di fatto pieno di pericoli e di insidie.

Perchè, onorevoli colleghi, questo è in

fondo un atto di espiazione. Noi potevamo prima del 1908 risolvere il problema marittimo, ma non lo abbiamo fatto, perchè non eravamo pronti. Più tardi abbiamo brancolato fra il progetto Schanzer e il progetto Bettòlo respingendo l'uno e l'altro, ed oggi noi siamo alla vigilia della scadenza senza neppure aver convinto il paese che anche senza servizi sovvenzionati la vita economica del paese può procedere nel suo corso. Da questa paura del Paese e da questa incertezza nostra, queste forze capitalistiche hanno preso vigore per ricattare lo Stato, per imporci una taglia, che è il prezzo della nostra libertà di discutere ancora.

Questa è la realtà effettiva delle cose, questa è la verità vera della situazione che affermo qui, non curante le mormorazioni maligne, perchè l'uomo politico in tanto è forte in quanto in queste delicate questioni di affari, non ha altra guida che la propria diritta coscienza. (*Approvazioni*).

Ma se dobbiamo ormai subire questo stato di fatto, lo possiamo subire ad un patto: che non si pregiudichi l'avvenire.

E qui mi permetto di esprimere alcuni dubbi al Governo perchè la parola dell'onorevole ministro della marina ieri non mi ha molto rassicurato.

L'articolo 6 della convenzione con la Società Nazionale dispone che il futuro concessionario, che riuscirà vincitore delle gare, avrà il diritto di comprare tutte le navi nuove che verranno costruite in questo tempo e quelle che abbiano un'età inferiore ai 12 anni. Sta bene, ma starebbe meglio se si aggiungesse che dovrà comprare le navi che hanno i requisiti necessari, perchè fra quelle sette navi della Navigazione Generale che hanno l'età inferiore ai dodici anni si dice che ve ne siano quattro che non sono adatte alle linee sovvenzionate.

Ma facciamo l'ipotesi che nella nuova convenzione sia ammesso un periodo di tolleranza nel quale si possano far navigare i veterani del mare. Allora avverrà che la Società Nazionale, possedendo questi veterani del mare, si troverà in condizioni di privilegio di fronte ai futuri concessionari che dovranno acquistare le navi all'estero. Mi sembra quindi che, se nella nuova convenzione sarà ammesso questo periodo transitorio di tolleranza, si dovrà anche lasciare la facoltà al futuro concessionario di rilevare dalla Società Nazionale anche il materiale vecchio.....

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Sta bene.

BONOMI IVANOE. Chè se invece, come mi pare sia nel pensiero della Camera, si vogliono finalmente togliere dalla circolazione queste vecchie carcasse, allora prego l'onorevole presidente del Consiglio di introdurre nella convenzione definitiva una disposizione per la quale mai si possano adoperare navi che siano superiori ai 15 o 20 anni d'età.

Tale divieto metterà i concorrenti in condizioni eguali, e distruggerà ogni monopolio di fatto.

Ma c'è un'altra eventualità su cui richiamo l'attenzione del Governo.

Se nelle aste future dovesse ancora manifestarsi la diserzione dei concorrenti, se ai patti che verranno stabiliti nessuno volesse sottostare, che cosa dovrà fare lo Stato? Credo che lo Stato dovrebbe fare quello che già avrebbe dovuto fare oggi, vale a dire: intervenire e assumere esso stesso il materiale e l'esercizio, oppure affidare questo materiale ad una Compagnia di armatori e di industriali che facesse il servizio con tenui sovvenzioni. Solo in questo modo si potrà spezzare la cerchia di ferro del *trust*.

Ed è per questo che desidererei che nell'articolo 6 del disegno di legge si dicesse che l'obbligo della Società Nazionale verso i futuri concessionari si intende assunto anche verso lo Stato nel caso che questo non trovi dei concessionari e voglia esercitare esso stesso i servizi marittimi.

Attendo su questo la parola rassicuratrice del Governo al quale mi permetto di rivolgere un'ultima esortazione.

Pregherei il Governo, il quale nel dicembre venturo dovrà presentare la soluzione definitiva del problema, — e il termine mi pare incongruo alla vastità del problema e alla necessaria raccolta dei dati — di tener conto dei risultati di questa discussione.

Il Parlamento italiano, con la legge del 5 aprile 1908, si era avviato a costituire un organismo più complesso di linee sovvenzionate. Dopo una navigazione burascosa, piena di scogli e di naufragi noi, avviati verso le Indie, siamo giunti in America, avviati verso un incrudimento del sistema sovvenzionistico, siamo giunti ad una più sana concezione della libertà economica. Infatti quasi tutti gli oratori di questa discussione hanno affermata la necessità di lasciare alla marina libera un più largo campo nella vita marinara d'Italia.

Orbene, accolga il Governo questa chiara significazione della Camera e dimostri col

fatto che l'eresia di ieri sarà la verità del domani

Questa libertà di ridiscutere ancora tutto il nostro problema marittimo, questa libertà che noi compriamo oggi a così caro prezzo, serva almeno a preparare una soluzione nella quale non si ripetano i vecchi errori, e si tenga conto delle chiare indicazioni dell'esperienza. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue il seguente ordine del giorno dell'onorevole Sighieri:

« La Camera, convinta che, perdere un assetto stabile ai nostri servizi marittimi e per ravvivare tutte le industrie marinare, occorra ispirarci al concetto della marina libera, esorta il Governo a non sovvenzionare le linee commerciali interne ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

L'onorevole Sighieri ha facoltà di svolgere il suo ordine del giorno.

SIGHIERI. Vi rinunzio. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Viene ora l'ultimo degli ordini del giorno, che è dell'onorevole Zaccagnino:

« La Camera, confidando che il presente disegno di legge rappresenti uno stato di assoluta provvisorietà, invita il Governo a informare i futuri provvedimenti legislativi a una politica ferroviaria e portuale adatta allo sviluppo della marina libera, alla eliminazione delle sovvenzioni, dei premi di navigazione, di armamento, e di tutti gli altri vietati sistemi protettivi, in quanto essi non giovino agli interessi e allo sviluppo della marina e del paese ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

L'onorevole Zaccagnino ha facoltà di svolgere il suo ordine del giorno.

ZACCAGNINO. Credo mio dovere, di fronte alla cortesia usatami altra volta dalla Camera, di rispondere a questa cortesia, rinunciando allo svolgimento del mio ordine del giorno. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Così gli ordini del giorno sono esauriti.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Tanto l'onorevole relatore quanto l'onorevole presidente del Consiglio esprimeranno anche il loro avviso sui diversi ordini del giorno.

PANTANO, relatore. Onorevoli colleghi io sarò breve, chiaro e, soprattutto, obiettivo. Non risponderò singolarmente ai vari oratori, che mi hanno fatto l'onore di rivolgersi spesso a me, perchè mi dilungherei troppo, ma raggrupperò le risposte secondo le varie tesi, che concernono l'argomento.

Noi siamo in una situazione, che si può riassumere così: sortire il meno male possibile dallo stato presente di cose, per dare il tempo, puramente necessario ed indispensabile, perchè vengano innanzi alla Camera i provvedimenti definitivi nell'interesse della soluzione di un problema, così vasto e così ampio che investe ad un tempo gl'interessi della marina e quelli dell'economia nazionale.

Posto nel bivio di lasciar sospendere i servizi attuali nella imminente scadenza delle convenzioni con la Navigazione Generale, o di adottare provvedimenti temporanei, perchè nessuno può ammettere seriamente che nel breve lasso di tempo fosse possibile un nuovo progetto definitivo, il Governo ha creduto di non poter affrontare la prima soluzione, che l'onorevole Bonomi definiva, con parola recisa, soluzione nichilista, che avrebbe potuto anche sorridere, come sorriso teoricamente a molti dei nostri valenti oratori, ma che senza dubbio avrebbe incontrato nel paese delle vive resistenze e provocato delle gravi perturbazioni.

Si poteva ricorrere ad una soluzione parziale, come accennò l'onorevole Bonomi, vale a dire a provvedere ai servizi più indispensabili, trascurando quelli dove la minore urgenza o le condizioni della marina libera, o l'aiuto della marina estera di passaggio, avrebbero potuto non far sentire un danno immediato.

E questa tesi fu sostenuta in questa Camera da molti, ed anche da me. Ma il Governo, ha creduto, nella sua saviezza, ed ha trovato il modo di provvedere alla rinnovazione temporanea intiera di tutti i servizi, senza perturbarne o trascurarne alcuno.

Si è detto: ha ben fatto il Governo, preferendo ad una proroga con la Navigazione Generale Italiana la costituzione di una nuova società, quale quella che ci presenta?

Qui i pareri dei vari oratori sono stati discordi, e molti ed autorevoli, l'onorevole Nitti, e credo anche l'onorevole Maggiorino Ferraris, tra gli altri, hanno ritenuto che se il Governo avesse voluto, avrebbe potuto ottenere una proroga pura

e semplice dalla Navigazione Generale Italiana.

Questa coartata soluzione provvisoria, accennata dall'onorevole Nitti, è stata ventilata tante volte, e avrebbe potuto certamente, in un dato momento, quando fosse stata impossibile qualunque altra soluzione, essere un'arma validissima nelle mani del Governo, perchè la Navigazione Generale ha il nerbo migliore della sua flotta nei servizi di emigrazione, e la legge sulla emigrazione dà i poteri assoluti allo Stato per negare o concedere le patenti. Per cui in un dato momento, quando la Navigazione generale avesse voluto proprio far passare lo Stato sotto le sue forche caudine, lo Stato avrebbe potuto servirsi di quest'arma poderosa, per imporre la soluzione provvisoria, che però sarebbe stata piena di difficoltà, di pericoli, di incognite.

Il Governo poteva ricorrere pacificamente alla Navigazione Generale, e, ricorrendo ad essa, avrebbe avuto la probabilità di poterne ottenere i prolungamenti? Io, per esempio, ritengo di no. E ritengo di no, perchè la Navigazione Generale si era negata all'appello che le era stato fatto prima dall'onorevole Giolitti, nel momento in cui lo richiedevano le necessità impellenti della situazione, poi a quello del Governo successivo, e, francamente, sarebbe venuta meno a qualsiasi considerazione di convenienza nei suoi rapporti con lo Stato, se ai dinieghi dati ai due Ministeri precedenti avesse contrapposto una subitanea acquiescenza, non giustificando i dinieghi precedenti, il che avrebbe dato il carattere di una passione politica dove per essa non possono esserci che semplici questioni di servizi pubblici.

D'altra parte, se anche avesse potuto questo accadere, sono sicuri gli egregi oratori, che propongono questa soluzione, che la Navigazione Generale non avrebbe imposte condizioni forse anche più onerose di quelle che oggi noi subiamo? Chi può assicurar questo?

L'onorevole ministro Cattolica accennò già che semplicemente l'aver tolto alla Società i servizi fra le isole e il continente, che erano fra i più redditizi, avrebbe costituito per la proroga una condizione di compensi maggiori. E non sarebbe stata la sola. E poi, si sarebbe piegata la Navigazione Generale a concedere quello che sempre negò e per cui ci gettò nel buio delle nostre risoluzioni, cioè quelle statistiche che sono imposte alla nuova Società e da cui, nel primo periodo (la Commissione ha voluto che fossero

fornite ogni due mesi) potremo trarre per lo meno certe direttive generali per gli apprezzamenti finanziari delle linee e delle aste? E in ogni modo: ma come, tutti gli oratori da tutti i banchi lanciano fiamme e fuoco contro la Navigazione Generale (io ne ho lanciate da venti anni; assai prima di loro dunque) e poi vengono a dirci che l'unica soluzione era di andarsi a prostrare ai suoi piedi per ribadire ancora per tre anni la sua pesante catena? (*No! no! — Rumori.*)

Restava dunque unica soluzione possibile una breve concessione; ed è su questo punto preciso della temporaneità che il Governo ha presentato un progetto di legge intorno al quale sorsero subito i dubbi in seno agli Uffici. Si tratta veramente di una soluzione temporanea, ovvero di una soluzione che sotto le apparenze temporanee, di proroga in proroga divenga un assetto definitivo, che così come è congegnato sarebbe realmente non solo insufficiente ma fatale allo sviluppo futuro del nostro commercio? Si tratta, ha detto l'onorevole Di Palma, di una forma ibrida, che non è nè proroga nè provvedimento definitivo. Altri invece: che sola utilità è quella di dar tempo ai futuri assuntori definitivi di prepararsi una flotta e di illuminarli sulla realtà dei traffici mercè le statistiche.

E io, domando: e vi par poco? Quali altri obiettivi erano possibili ora come ora? data l'indole del progetto, date le necessità della situazione, cosa poteva fare di meglio il Governo se non stabilire che questa proroga di tre anni fosse denunziabile ogni anno col preavviso di sei mesi, mettendo il Parlamento nella condizione di ridurre al minimo termine possibile questa provvisoria?

Si è detto: ma, l'articolo della legge, il quale fissa al 1° dicembre i nuovi provvedimenti, non basta. Abbiamo esempi di articoli eguali che sono stati delusi. Ma, onorevoli colleghi, in questo caso, siccome la soluzione è nelle mani del Parlamento e il Parlamento ha mostrato di avere a cuore questa importante questione, noi non dovremmo dolerci del Governo, ma di noi stessi, se nell'ora in cui il Parlamento sarà chiamato a compiere il suo dovere abdicasse al suo mandato. Allora, non sarebbe più il caso di dar fuoco alle vecchie navi; ma sarebbe il caso di sopprimere l'azione legislativa! (*Oh! oh!*)

Si è parlato dell'aumento eccessivo delle spese (e qui è stato il punto delle maggiori

critiche al Governo), e a noi è stato domandato dagli oratori: ma perchè la Commissione non ha fatto l'analisi delle tabelle, vale a dire le assegnazioni specifiche a ciascuna linea? Perchè ha accettato in blocco la spesa dichiarandosi soddisfatta delle dichiarazioni del Governo? La risposta è molto semplice. Noi abbiamo apprezzato molte delle ragioni messe avanti dal Governo per le maggiori spese: abbiamo tenuto conto delle nuove linee, quali la Genova-Zanzibar e di altre piccole lievi modifiche nei percorsi e negli approdi; abbiamo anche vagliato l'aumento del tonnellaggio, ritenendo in gran parte giuste le critiche, pur considerando che non tutti i tonnellaggi vennero aumentati dalla Navigazione Generale per necessità del commercio, ma perchè non volendo costruire nuove navi, e dovendo comprare navi vecchie, le comprava con tonnellaggi vari e non sempre rispondenti al preciso bisogno. E perciò si vedono quei tonnellaggi elastici di cui parlava l'onorevole Di Palma, e per cui sulla stessa linea si hanno navi con tonnellaggi che vanno da 800 a 1,200. È evidente che si tratta di vapori che non rispondono ad un concetto tecnico perfetto, nè alle esigenze precise della linea; e ciò crea un disquilibrio fra il loro mantenimento e il loro rendimento utile.

La Navigazione Generale, e questo è un altro elemento di cui si deve tener conto, non guadagnava soltanto per il commercio di quelle linee, ma perchè disponendo di molti vapori, e non avendo obbligatorio il maggior tonnellaggio, all'occorrenza li noleggiava allo Stato per il trasporto di truppe ed altro, per cui ricavava dei guadagni abbastanza lauti, che non è possibile ottengano i nuovi assuntori.

Ma a parte queste ed altre osservazioni, noi non reputammo che fosse questo il caso di analizzare la spesa linea per linea: qui ci si presenta un contratto con un aumento di spesa del dieci per cento globale. E noi abbiamo fatto delle considerazioni globali. Non è possibile andare ai particolari in un contratto di questo genere. Noi lo abbiamo accettato come una necessità ineluttabile.

Ma lo abbiamo subito, col carattere tassativo di una categorica soluzione provvisoria.

Dati questi schiarimenti sulla parte principale, io vado in un terreno scabroso, su cui scivolerò più che posso.

Nella discussione si sono così confuse le

questioni che riguardano il presente con quelle che riflettono l'avvenire, ed io non posso del tutto sottrarmi a dire anche qualche parola su queste ultime, inquantochè per molte parti i miei colleghi si sono riferiti a me, sia come relatore della Commissione reale, che come relatore del presente disegno di legge.

Non si può infatti separare completamente la questione della soluzione provvisoria da quella della soluzione definitiva. Ma sarò breve investendo l'una questione con l'altra.

Principio dalle sovvenzioni. Qui il conflitto delle opinioni è acuto e nella Camera, diciamolo francamente, la tesi della così detta marina libera ha avuto più eco che la tesi delle sovvenzioni.

Come, ha detto l'onorevole Orlando, la Navigazione Generale rinuncia alle sovvenzioni per diventare marina libera, e proprio in questo momento, in cui la maggiore Società si ritira dal regime delle sovvenzioni, voi ricorrete al sistema che essa stessa condanna?

È vero però che questa tesi è distrutta dagli argomenti degli onorevoli Nitti e Maggiorino Ferraris, i quali dicono invece che la Navigazione Generale è quella che mascheratamente usufruirà delle nuove sovvenzioni; per cui le due argomentazioni pro e contro si elidono.

Ma soprattutto io sono stato designato in questa Camera dagli onorevoli Cavagnari e Orlando come il campione del principio delle sovvenzioni; quasi che io non abbia altro sostenuto, da che mi occupo del problema marittimo, che linee sovvenzionate, non parlando affatto di marina libera. Ma l'onorevole Orlando, che mi fece l'onore di citarmi più volte a proposito della relazione della Commissione reale, se guarda alle pagine 34 e 35 nelle quali riassumo il mio pensiero, vedrà che il pensiero non mio, ma quello della Commissione reale, fu questo: non più esperimenti di premi che si sono dimostrati assolutamente insufficienti e dannosi, ma tutto un indirizzo in cui la marina sovvenzionata deve rappresentare soltanto la integrazione di ciò che assolutamente non può essere dato dalle condizioni insufficienti della vita locale, armonizzata con tutto un complesso di provvidenze in favore della navigazione, aventi principalmente per fine di raggiungere la maggiore e più larga espansione delle nostre attività economiche. (*Commenti*).

Ora permettetemi un semplice rilievo. Io non faccio qui il paladino delle linee sovvenzionate. Quando verranno alla discussione le proposte definitive in questa Camera, ciascuno prenderà il suo posto di combattimento. (*Commenti*). Ma sin da ora non posso lasciar passare così senza risposta, certe recise affermazioni che, cioè, l'Italia è alla coda degli altri paesi in questo movimento moderno per la rinnovazione della marina, sol perchè, tolte la Spagna e il Giappone che hanno obbiettivi speciali, essa sola prosegue sulla falsariga della Francia, sul terreno delle sovvenzioni, dichiarate qui da molti oratori assolutamente fatali allo sviluppo della marina.

E perciò vorrei pregare i miei colleghi, che sono così dotti, di leggere un articolo, brillante e dotto articolo, pubblicato nell'ultimo numero, della *Revue politique e parlamentaire*, in cui è dimostrato con matematica esattezza che la sovvenzione accordata dal Governo inglese alla *Peninsular and Oriental Company* sia molto più forte, *coeteris paribus*, delle sovvenzioni accordate dal Governo francese alle *Messageries Maritimes*.

Si sono rievocati ricordi e tradizioni.

L'onorevole Cavagnari è andato a riscuotere voti della Sardegna di mezzo secolo fa che invocano la marina libera. Ma gli ha risposto eloquentemente l'onorevole Pala! (*Oooh! — Commenti*).

Si sono invocati i voti degli armatori liberi di Genova per dire che la Liguria non domanda altro che aiuti alla marina libera, e contemporaneamente il Consiglio comunale, la Camera di commercio, il Consorzio del porto domandano invece che si continui nel principio delle sovvenzioni.

CAVAGNARI. Quelli sono recenti.

PANTANO, *relatore*. E questi recentissimi! E così via.

Ora io dico: è bene affacciare questi problemi, ma non dare dei giudizi così assoluti ed arrischiati. Il Governo in ogni modo, studiando, saprà a quali criteri attenersi nel presentare la sua soluzione definitiva.

E qui un accenno ad una questione nella quale, direi quasi, prendo la parola per fatto personale.

Vecchio naviglio. Da tutti i lati appare una vera insurrezione in cui tutti mi lanciano in faccia i vecchi veterani del mare! (*ilarità — Commenti*).

Anch'io sono un veterano, ma di un altro genere.

Ora in che cosa sono in contraddizione

con quello che sostenni in questa Camera durante le passate battaglie? Mi opposi io mai a che il vecchio naviglio della Navigazione Generale, che veniva fuori nel primo e nel secondo progetto, entrasse in un periodo provvisorio di esperimento? Mai!

E sfido chiunque a ricordare una sola parola dei miei discorsi, in questo senso; e si noti poi che allora si trattava di un periodo di esperimento non già di tre anni riducibili a due e a uno, come il presente, ma di quattro e cinque anni.

Io insorsi solo quando si trattò di linee commerciali per le quali era concesso che l'età di quelle navi potesse durare fino a trent'anni; quando si vollero adottare le linee alle esigenze del vecchio naviglio e non già il naviglio ai bisogni del traffico.

Ora poichè oggi si presenta un periodo di esperimento per un tempo minore di quello per il quale io già avevo consentito la necessità ineluttabile di un naviglio anche vecchio, io mi domando quale contraddizione mi si possa imputare tanto più quando si rifletta che in nome della Commissione ho affrettato la costruzione delle altre 12,000 tonnellate nell'intendimento che sostituissero al più presto possibile i più vecchi fra quei piroscafi.

Ed aggiungo una cosa di più, riguardo all'articolo 6. Si sollevò intorno ad esso il dubbio se convenisse o meno di imporre ai nuovi assuntori l'obbligo di assumersi un certo numero di vapori usati ma non vecchi unitamente a quelli nuovi costruiti nel periodo provvisorio: alcuni credono che sia questo una condizione onerosa; altri, come me, ritengono che il poter avere un primo nucleo disponibile, nell'adire alle aste, per i futuri assuntori, sia un beneficio anzichè un danno. La Commissione allora sollevò al Governo quest'altra questione: se per togliere cioè il possibile pericolo che la nuova Società possa gettare sul bilancio delle aste e delle licitazioni questo vecchio naviglio, come oggi purtroppo è stato gettato in mezzo alle nostre contese, non convenisse dare la facoltà ai futuri assuntori di scegliere fra quelle navi anche altre navi, oltre quelle prescritte dall'articolo 6, che potessero ritenere utili al loro primo periodo di esercizio.

Il Governo, come annunziò ieri l'onorevole ministro della marina, e come meglio preciserà oggi l'onorevole presidente del Consiglio, ottenne nelle sue trattative che tutto quanto il vecchio naviglio fosse messo a disposizione dei nuovi assuntori che risul-

tassero vincitori alle aste, ma (e qui faccio una confessione che sorprenderà forse l'onorevole presidente del Consiglio ma rivela uno stato dell'animo mio) quando ci fu comunicata questa che certamente è una cosa utile per rompere l'arma del monopolio, io esitai e sono ancora esitante se tale clausola dovesse e debba introdursi nella legge.

Ed ecco il perchè. Poichè l'onorevole presidente del Consiglio ha avuto la preveggenza e dirò anche la fortuna di formulare un impegno in cui il Governo ha la duplice facoltà o di inserire nella legge questo patto o di non inserirlo, pur tenendolo per sè, come impegnativo per la Società, io preferirei questa seconda via perchè non vorrei consacrando nella legge conferire una specie di stato civile a questi vecchi veterani del mare, onde non si trascininò impunemente da una Società all'altra. (*Oh! oh! — Vivi commenti — Rumori*).

E mentre resterà ferma ed impregiudicata da un lato la facoltà nei nuovi assuntori di poterne usare come arma di combattimento per spezzare qualsiasi forma di monopolio, dall'altro io credo che sarà molto meglio introdurre nei nuovi capitolati il diritto di poter noleggiare, occorrendo nel periodo transitorio, delle navi così all'interno come all'estero, senza dover ricorrere per forza a questi vecchi veterani del mare. (*Oh! oh! — Commenti vivaci*).

PALA. Siete tutti azionisti del vecchio naviglio.

PANTANO, *relatore*. E passo rapidamente ad un altro argomento ai cantieri.

L'onorevole Orlando, parlando dei cantieri, ricordò una mia frase che i cantieri sono avvivati soltanto dai sudori della marina libera e si congratulava del passo fatto avanti dall'onorevole Bettòlo (e me ne congratulo anch'io) di avere svincolato l'armatore del cantiere. Ma, in questo argomento, noi siamo ai primi passi. Occorre andare più avanti e sono certo che, anche l'onorevole Bettòlo è del mio avviso, che bisogna svincolare anche il cantiere della tirannia della siderurgica perchè, fino a quando noi non avremo rotto questa maglia d'acciaio che rende schiavo l'armatore del cantiere e il cantiere dello stabilimento siderurgico, non avremo risolto il problema.

Ho accennato soltanto a questo argomento perchè non passasse inosservato e vado ad altro.

Non dirò nulla su ciò che riguarda le

proposte della Commissione circa il credito navale, perchè se ne è occupato, con tanta competenza, l'onorevole Maggiorino Ferraris. Però debbo aggiungere soltanto una parola ed è che, se non si ricorre al credito navale, sarà impossibile di venire in soccorso della marina libera, e vivificare in pari tempo qualsiasi lotta feconda (*Ooooh!*).

Sentite, contro il credito navale sapete chi combatte? il *trust*: (*Ooh!*) se volete aiutare il *trust*, non avete che a combattere il credito navale. (*Commenti*)

Perchè fino a quando non le avrete dato i mezzi necessari, non è possibile che la marina libera possa trovare la forza e l'energia indispensabile a spezzare i monopoli e adire dalle aste.

Ed ora una parola sull'Adriatico. Spero che l'Adriatico mi varrà almeno una lieve considerazione dalla Camera.

Una voce. È amaro.

PANTANO, *relatore*. Fu detto dal mio caro amico Pacetti e, da quest'altra parte della Camera, dall'onorevole Nava, che per l'Adriatico questa legge costituisce un punto d'arresto; che si pregiudica e si ipoteca l'avvenire dell'organizzazione marinara dell'Adriatico. Lo nego recisamente.

La concessione fatta alla Puglia non può, in alcuna guisa, pregiudicare la soluzione definitiva dell'importante problema; in primo luogo perchè fu stralciata la linea di Patrasso, che rappresentava la spina dorsale del primo provvedimento, e poi perchè si tratta di servizi assolutamente speciali, che possono stabilirsi in armonia con quelli più ampi che saranno organizzati; perchè per le linee di concentrazione abbiamo introdotto la denuncia triennale, in modo da poter liberare lo Stato da ogni impegno, e, se occorre, armonizzarlo coi nuovi servizi; perchè per le condizioni del materiale, della velocità, del tonnellaggio, abbiamo ottenuto dalla Società assuntrice l'impegno di riformarlo quando le necessità dello Stato lo richiedessero e richiedessero, come in Austria, sacrifici pecuniari adeguati alla loro utilità; e perchè infine non abbiamo messo nessun vincolo; e non lo misero nemmeno i progetti antecedenti; che limiti in alcun modo la concorrenza su tutte quelle linee. Voi potete anche dare premi a nuovi armatori costituire, anche linee concorrenti senza che ve lo vieti il contratto fatto con la Puglia. Abbiamo poi imposto tariffe internazionali, che non possono esser mai superiori, a quelle che l'Austria fa in quelle linee; abbiamo imposto il registro alle navi,

perchè ci sia almeno una garanzia che non siamo molto decadenti; e abbiamo infine provveduto perchè non sia dato nessun dividendo alla compagnia, se prima non è prelevato il fondo di ammortamento del cinque per cento pel materiale e quello per le spese di assicurazione.

Infine abbiamo armato col capitolato A e col capitolato B lo Stato di tali poteri da chiamare al dovere in qualunque momento la Compagnia e farla piegare agli interessi nazionali, se mai per avventura, il che io non credo per omaggio al suo patriottismo, essa incorresse nel pericolo di mettersi in contrasto con essi. (*Conversazioni*).

Ma se questo è, dove è il pericolo per l'Adriatico? L'Adriatico, me lo permettano gli amici di Bari quanto quelli di Venezia, l'Adriatico non appartiene nè a Bari, nè a Venezia, l'Adriatico è dell'Italia, ed è supremo dovere nazionale il provvedervi in modo alto e degno. (*Commenti vivissimi prolungati*).

PANTANO, *relatore*. Nè il diritto di preferenza dato alle società nelle aste può rendere impossibile ciò che temeva l'onorevole Marcello, cioè l'autonomia dei due servizi nei due mari, perchè, indipendentemente che la preferenza non investe le concessioni dirette, si possono mettere nei capitolati d'asta tali condizioni da rendere impossibile qualunque *trust* per l'uno e l'altro mare. (*Rumori — Segni d'impazienza*).

Ed ora una parola per il personale. Vedete che corro verso la fine.

Il personale si è in questi giorni lamentato, anche fuori di questa Camera, su per i giornali, che non si fosse abbastanza provveduto alle sue guarentigie per ciò che riguarda i fondi della Navigazione Generale ad esso dovuti. (*Conversazioni*).

PRESIDENTE. Ma facciamo silenzio una buona volta, onorevoli colleghi.

PANTANO, *relatore*. Orbene, quantunque a nostro avviso la formula adattata rispondesse alla piena tutela dei suoi diritti, tuttavia la nuova formula concordata tra il Governo e la Commissione toglie assolutamente qualunque dubbia interpretazione in proposito, e garantisce al personale l'intera somma che ad esso spetta per l'articolo 49 che regola i rapporti tra il personale e la società di navigazione. Soltanto si aggiunge, che depositata nella Banca depositi e prestiti deve servire a costituire un fondo di previdenza a conti individuali, come prime nucleo di quella organizzazione per l'invalidità e la vecchiaia, che do-

vrà imporsi alla sistemazione dei servizi definitivi. (*Conversazioni animate*).

Ed una sola parola sull'articolo 13. (*Rumori*).

L'articolo 13 statuisce che i benefici delle nuove tariffe marittime di Stato vengono attuati, non al primo luglio, ma al 31 dicembre 1910, per la Sicilia e per la Sardegna. La ragione di questo ritardo è dovuta alla convenienza di coordinarle con altri provvedimenti di grande interesse pel paese.

Essendo infatti ritenuta quasi sicura pel 1° dicembre 1910 la tanto invocata unificazione e semplificazione delle tariffe ferroviarie, in cui dovranno essere non solo consacrate ma migliorate le tariffe marittime di Stato prescritte dalla legge 1908, parve a noi che si potesse e si dovesse ritardare di pochi mesi l'attuazione di queste ultime, sia per non duplicare a breve scadenza il lavoro di coordinamento fra le tariffe di terra e di mare; sia per far coincidere la loro attuazione con l'estensione del servizio cumulativo ferroviario-marittimo mediante accordi anche con le Società di navigazione private alle più importanti relazioni nazionali ed internazionali.

In tal modo, estesi indistintamente a tutti i trasporti marittimi i benefici del servizio cumulativo ed eliminata ogni più lontana contestazione di indebite concorrenze da parte dello Stato per virtù di privilegiate agevolanze, sarà aperta a tutti indistintamente la libera gara nel campo dei traffici fra le grandi isole e il continente. E si sarà in pari tempo evitata ogni altra eventuale contestazione relativa agli articoli che riflettono questa materia così rispetto alla legge del 1908 che ai successivi disegni di legge.

Un'ultima parola ed avrò finito. L'argomento principe, che è stato mosso da coloro che sono i più forti avversari di questo disegno di legge, è il seguente: dietro a questo disegno di legge vi è il *trust*. La forma attuale del contratto nasconde indubbiamente, dietro, la Navigazione Generale mascherata, con tutti i cantieri riuniti, con tutte le banche che li sostengono, con tutto quel groviglio di interessi siderurgici, marittimi, bancari, che da qualche tempo costituiscono la preoccupazione della Camera italiana intorno a questo problema. Orbene, è vero tutto ciò? In che maniera è possibile sottrarci a questo sospetto data l'indole del contratto? La lealtà con cui il Governo viene a presentarlo? Le di-

chiarazioni che completarono in modo decisivo in seno alla Commissione e completeranno innanzi alla Camera il carattere assolutamente autonomo di questa nuova Società? L'assicurazione la più assoluta da parte sua che essa non rappresenta una trasformazione larvata di organismi contro la cui preponderanza noi abbiamo voluto ed inteso di combattere?

L'onorevole Ferraris Maggiorino mi domandò: È possibile che l'onorevole Pantano, che fu il primo della Commissione reale ad insorgere contro il *trust*, oggi si possa prestare menomamente ad agevolarlo indirettamente? (*Oh! oh! — Commenti — Segni di diniego del deputato Ferraris Maggiorino*).

Onorevole Ferraris Maggiorino, la ringrazio del diniego. Ma dico solo che, se si vuol veramente combattere il *trust*, non soltanto a parole od a frasi oratorie, bisogna andare verso una organizzazione in cui lo Stato sia padrone delle tariffe.

Fino a che non avrete votato una legge di questo genere, voi sarete sempre esposti al pericolo. (*Rumori vivissimi*).

PRESIDENTE. Ma facciamo silenzio, ripeto!

PANTANO, *relatore*. Del resto, onorevoli colleghi, dirò una cosa che farà piacere anche a questa parte della Camera (*accenna a destra*). Da parte mia come relatore ed in nome della Commissione, in che modo potrei trasfondere in questa Camera il convincimento, che in noi è profondo, dopo le franche dichiarazioni del Governo, che non si tratti di nessuna forma di *trust*, o di monopolio mascherato? Le parole certamente non bastano, perchè è tutta questione di fiducia, non in una o più persona, ma in tutto il complesso delle cose.

Ma se qualche altra franca affermazione potesse arrivare a calmare gli scrupoli di qualcuno, dirò semplicemente questo: che io ho la fede più profonda che il Governo, il 1° dicembre 1910, presenterà a questa Camera il disegno definitivo; non solo, ma che lo presenterà sopra basi tali da sottrarre il commercio e la marina mercantile italiana alle strette del monopolio, per avviarli verso i più larghi orizzonti del progresso materiale e morale della nazione in casa e pel mondo. Che se, per avventura, e ciò non sia, io fossi per ingannarmi in queste previsioni sincere, assicuro i miei colleghi che mi vedono mal volentieri a questo posto, che il 1° dicembre, mi troveranno ancora al

mio posto di combattimento, su quei banchi. (*Accenna all'estrema sinistra — Rumori e commenti animati*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno* (*Segni di vivissima attenzione*). Onorevoli colleghi, per quanto sia legittima e chiara l'impazienza della Camera di venire ai voti, assicuro la Camera che io sono più impaziente di lei. (*Ilarità — Commenti*).

Quindi m'asterro da ogni argomento che non sia intimamente collegato col tema di cui si tratta e coi miei doveri di ministro; e resisterò persino al fascino di rispondere (lo farò un'altra volta) (*Ilarità*), ai discorsi eloquenti e densi di contenuto vitale, fatti dagli onorevoli Ancona, Nitti, Maggiorino Ferraris e da altri. Il che è il maggior sacrificio che si possa chiedere a un oratore. (*Ilarità*).

Esperto di queste difficili navigazioni parlamentari, non ignoro che il problema gravissimo, il quale tutti ci appassiona, si compone di due parti: una è prettamente tecnica e ha dato occasione di parlare a quelli che chiamerei, in questa Camera, gl'intelletuali del mare; (*Viva ilarità — Commenti*) l'altra parte è quella a cui la complicazione e la gravità delle materie hanno impresso, per necessità di cose, un carattere politico: poichè queste questioni marittime hanno la virtù d'atterrare e di suscitare le speranze dei candidati al Ministero. (*Viva ilarità — Commenti*).

Ne è lecito credere che le discussioni avvenute abbiano contribuito a chiarire il problema nautico perchè ai precedenti programmi, argomento di tante controversie, si sieno aggiunti i nuovi che con gran dottrina si svolsero, ma intorno ai quali io mancherei ai miei doveri di ministro e di uomo tecnico, se volessi, per ingraziarmi coloro che li hanno esposti, assicurare sin d'ora che li abbia chiaramente capiti. (*Si ride*).

E infatti uno dei più dotti, perchè, quando ne ragiona tecnicamente è il più competente di tutti noi, sa la matematica e la applica a queste questioni, nomino l'onorevole Ancona, che cosa ci ha detto? Ci ha detto che agli altri programmi egli ne opponeva uno, per effetto del quale il Governo doveva costruire e poi dare i legni costruiti a fitto a dei noleggiatori di Stato. E con ciò, per parte sua, che ha appro-

ondito il problema, credeva di averci fatto intendere di che si trattava. (*Viva ilarità e commenti*).

Ma noi, onorevoli colleghi, che dal 1885 al 1905, prima che le ferrovie passassero al Governo, abbiamo combattuto in questa Camera, tutti, con le querimonie e con le dottrine, contro un metodo, per effetto del quale le ferrovie, proprietà dello Stato, erano affidate a degli assuntori per l'esercizio, e giudicammo il sistema così cattivo che si dovette rinunziarvi, non possiamo credere che per mare, non troveremmo le stesse difficoltà incontrate per terra. (*Approvazioni*).

E così, quando l'onorevole Cavagnari, l'onorevole Salvatore Orlando e altri mettono innanzi il programma della marina libera, con una parola affascinatrice, io domando: ma quale è questa marina libera che voi difendete? Perchè ne conosco parecchie specie, che non sono paragonabili fra loro.

Vi è la marina libera degli armatori, quelli che mi ha presentato l'onorevole Salvatore Orlando, i quali desiderano la sovvenzione universale. (*Si ride*). Di fatti essi domandano (perchè è bene chiarire brevemente la cosa) che si sovvenzano tutti i battelli a vapore e tutti i legni a vela di qualunque età (soltanto ci fanno la grazia di digradare il premio secondo l'età) anche quando non navigano, e combattono nella loro memoria, il contributo di nolo, il quale, se fosse possibile praticamente tradursi in atto, avrebbe il vantaggio di collegare la navigazione col traffico e l'incremento della navigazione con l'incremento del traffico.

BETTOLO. Ma è possibile, è pratico!

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ella sa, onorevole Bettolo, il fascino che ebbe su me la sua idea, conosce le mie obiezioni quando la mise innanzi e ne abbiamo discusso troppo seriamente per dare qualsiasi occasione a piccole schermaglie nella Camera.

Un altro e alto programma della marina libera è quello dei contributi di nolo che sta in contrasto col primo, ma costosi anch'essi. Infine ci furono proposti anche dei metodi intermedi, i quali offenderebbero il primo e il secondo e poi vi è un *minimum* di marina libera con un *maximum* di marina sovvenzionata e un *maximum* di marina sovvenzionata con un *minimum* di marina libera...

Ora quando mi trovo di fronte a que-

sta varietà di programmi, non essendo competente in materia, mi vien la voglia di rievocare l'esempio del fisico, il quale dimostra che sovrapponendosi due raggi di luce, o incontrandosi a un angolo breve, invece della chiarezza possono produrre l'oscurità. Dunque io non posso impegnarmi... perchè non capisco niente. (*Ilarità — Commenti*).

E mi pare che anche i cultori di siffatte proposte, troveranno più franca la mia ingenua e modesta dichiarazione che se con abili circonlocuzioni affermassi di avere inteso ogni cosa e di seguirli. Ma prima occorre che comincino a mettersi d'accordo intorno al valore di queste loro parole, che hanno una strana fortuna!

Un altro dubbio aleggia su questa Assemblea ed è che il Governo abbia preso un impegno troppo generico di presentare i provvedimenti definitivi, il primo dicembre; che abbia anche ubbidito di malavoglia all'ingiunzione della Commissione, traducendo in legge questo precetto; si notò che sono tante le leggi contenenti quest'obbligo di presentare delle altre leggi e non si osservano! Ma come posso supporre io che con tanti interessi legittimi e locali, col pungolo degli intellettuali marittimi, i quali ci hanno già avvertito che non mi lasceranno mai pace dal primo dicembre, se non presentassi questo progetto e se non ne sperimentassi il valore suo nella Camera, essi non mi dichiarerebbero la sfiducia che meriterei? Io so, o signori, che prendendo quell'impegno ne è inesorabile la scadenza ed è inesorabile il giudizio, a cui mi sottopongo; e so che coloro che presentano dei progetti definitivi devono ben armarsi d'animo, perchè qui ogni pietà è morta intorno a questo suscettibile argomento. (*Ilarità*).

Ma intanto mi consenta la Camera che le esponga una idea, la quale non ho ancora udita svolgere, nè mi pare inutile ed è che spesse volte le soluzioni dei problemi più difficili, invano attese dalla sapienza degli uomini, si ottengono poi dalla sapienza delle cose.

La sapienza delle cose è essa che molte volte ha trovato quelle soluzioni per le quali fu incapace la sapienza degli uomini. (*Commenti*).

Voce. Avanti! avanti!

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Avanti, avanti, chi mi sprona così? Non ne ho bisogno! (*Ilarità*).

Ora se, per esempio, si avverasse (ciò che non desidero per il mio paese, non sa-

rebbe utile all'economia nazionale, ma temo inevitabile, poichè vi sono cose dolenti, ma che dobbiamo pur subire) se, per esempio, si avverasse che allo scadere dei presenti trattati di commercio (il che sarà domani, perchè il 1916 è l'anno in cui dovremo decidere se stipularli o no) non si potessero rinnovare, se quindi avvenisse che nel 1916, vista la politica doganale della doppia tariffa rincrudita in Francia e negli Stati Uniti d'America, visto il carattere protezionista a cui sempre più piega l'Inghilterra, fosse impossibile all'Italia di sottrarsi anch'essa alla doppia tariffa e dovesse rinunciare ai trattati maggiori con gli Imperi centrali e con la Repubblica svizzera, la conseguenza evidente sarebbe che non potrebbero rinnovarsi neppure i trattati di navigazione.

Imperocchè i nostri trattati di navigazione sono così congegnati che oggidì rappresentano un favore fatto alle marine estere piuttosto che alla marina nazionale. (*Vive approvazioni*).

Essi contengono un compenso di altri benefici recati alla nostra vita economica; è la marina nazionale che paga, come avviene spesso in questa grande solidarietà di un popolo concorde, i vantaggi ottenuti da cospicue importanti esportazioni. (*Approvazioni*).

Ma il giorno, nel quale i trattati non fossero più possibili, e non per colpa nostra, sarebbe un atto incredibile quello di un Governo, il quale negoziasse trattati di navigazione senza poter concludere trattati di commercio.

Se questa autonomia doganale avvenisse, voi vedete, onorevoli colleghi, come la sapienza e la fatalità delle cose aprirebbero delle vie che la sapienza degli uomini non sa ancora trovare; imperocchè tutte le grosse questioni della politica marittima verso gli emigranti, del trasporto degli emigranti, dei contributi di nolo, onorevole Bettolo, che per me possono avere una grande obiezione nei trattati di commercio e di navigazione in vigore e se lo dico vuol dire che...

BETTOLO. Che lo sa. (*Si ride*).

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. ...che lo so; tutte le altre questioni di navigazione diretta e di cabotaggio avrebbero soluzioni diverse, esigerebbero dallo Stato un minore intervento e minori sussidi, perchè la marina nazionale troverebbe più utili e remunerati servizi da offrire al paese. (*Bene! Bene!*)

Quindi io che poco so di tutti i programmi navali messi innanzi, questo ho chiaro davanti alla mente ed è che nella legge, la quale presenteremo nel venturo dicembre si dovranno contenere delle convenzioni a breve scadenza, per esempio, a cinque anni, oppure si dovrà dare facoltà di denunzia, ove non si potessero rinnovare i trattati di commercio e di navigazione. (*Benissimo! Bravo! — Commenti*).

Mi sono permesso d'insistere su questo punto dinanzi alla Camera non solo per la sua novità, ma perchè crea una coscienza di Stato intorno alla quale, molto più che intorno ad altri programmi, potrà svolgersi una potente marina nazionale. Così si avrebbe il compenso di quei guai che certamente ci saranno inflitti ove, non per colpa nostra, non si potessero rinnovare i trattati di commercio e di navigazione. (*Approvazioni*).

E ora, onorevoli colleghi, rispondo rapidissimamente alle osservazioni dell'onorevole Pala, dell'onorevole De Felice ed a quelle del mio amico Marcello (*Oh! oh!*) ed egli sa che glielo dico con antica affezione, (*Oh! oh!*)

Ma volete che per assecondarvi si neghino in questa Camera anche le affezioni più antiche e più gradite? (*Si ride*).

E dico che già esiste un consenso generale nella Camera, fra i liberisti più assoluti, come fra gli interventzionisti (diciamo la brutta parola) di considerare a parte gli interessi delle isole e gli interessi dell'Adriatico. L'onorevole Maggiorino Ferraris e l'onorevole Nitti lo dissero con parola scultoria quindi io mi posso esimere da ogni altra considerazione.

Non è dubbio che l'onorevole Pala, difendendo con affetto la sua Sardegna, difende gl'interessi italiani, e non è dubbio che questa ingerenza di Governo possa dare qualche buon frutto fino a quando il lieto tempo lontano della libertà assoluta si instaurerà nella nostra marina.

L'onorevole Pala però, dopo questa mia dichiarazione, mi darà un compenso, quello di ritirare le modificazioni immediate che vorrebbe recare al disegno di legge... (*Si ride*) perchè deve credere a me, non nato nella sua isola, ma della sua isola antico fautore e che con commozione ebbi dalla sua città, Sassari, il titolo di cittadino per la conversione dei debiti, nome che porto con orgoglio, ei deve credermi che un impegno, preso con la Sardegna, è sacro, inviolabile come quello, che prendessi con la mia prediletta città natale, Venezia.

L'onorevole De Felice, in compenso di questa dichiarazione, che non si può supporre un ordinamento definitivo dei servizi marittimi, senza dare effetto al provvedimento messo innanzi dall'onorevole Bettolo, cioè, di una linea, recante le primizie da Catania a Malta, e da Catania a Napoli, di cui egli ha tracciato con affettuosa e competente parola il carattere, linea necessaria quando verrà l'ordinamento definitivo dei servizi marittimi in dicembre, non sicula, ma italiana (e tanto più noi dobbiamo preparare l'ordinamento dei nostri traffici lontani quanto è più imminente il pericolo di barriere doganali che ce ne impediscano l'adito), l'onorevole De Felice si contenterà di queste dichiarazioni e ritirerà le proposte a scadenza immediata. (*Si ride*).

Al mio amico Marcello poi, dico... (*Ooh! ooh!* — *Si ride*).

Sì, sì! È inutile che facciate queste esclamazioni, perchè non sono uomo che se ne spaventi.

Al mio amico Marcello dico: se nell'ordine del giorno che svolse ieri, il quale condensava ed epilogava tanti studi da lui dedicati a questa materia, ammirai qualche cosa più del discorso stesso, è quanto ha taciuto. (*Si ride*). A lui, nato a Venezia, a cui cuoce la soluzione che si darà ad una questione molto delicata, dico che mi piace assai, e gliene son grato, che ne abbia taciuto; perchè il suo silenzio, se è pieno di bontà nazionale, impegna anche i miei amici di Bari e di Puglia. Il giorno, in cui dovremo sistemare il servizio dell'Adriatico, che dovrà avere la sua testa a Venezia, perchè Venezia è stata creata per governarlo, la regina dell'Adriatico, i Pugliesi corrisponderanno con il loro voto e coi loro giusti sacrifici a questo silenzio pieno di dignità e pieno di disinteresse, notato nel discorso dell'onorevole Marcello (*Benissimo! Bravo! — Applausi*). È così, che noi dobbiamo intendere la solidarietà nazionale, perchè, se fossimo giunti a tal punto che i Baresi da una parte e i Veneziani dall'altra, non potessero intendersi sull'ordinamento di una potente marina nell'Adriatico, allora dispererei di ogni progresso futuro della nostra patria sul mare. (*Bene! Bravo!*)

Questi stessi intendimenti porteremo nell'esame di tutte le altre fermate e appoggiature (*Si ride*), delle quali sono ingemmati gli emendamenti posti innanzi a noi. Onorevoli colleghi, voi ne intendete chiaramente il motivo. Questa Camera è composta di uomini superiori (*Aah! — Si ride!*)

quando considerano l'interesse generale del paese, e nessun sacrificio qui si potrebbe chiedere, il quale non fosse all'altezza del suo patriottismo. Ma è composta anche di quegli esseri, che Montaigne diceva *ondoyants et divers* e non per proprio fallo ma, per necessità di cose, segnatamente invidiosi. Noi siamo così fatti che sopportiamo il male di casa nostra, purchè non possa paragonarsi con un beneficio concesso ad altri; ci rassegniamo ai rifiuti del Governo quando sieno comuni, purchè in questi rifiuti ci sia l'uguaglianza nella sventura! (*Vivissima ilarità*).

E questi sorrisi, e queste mezze approvazioni... (*Si ride*).

Voci. No, no! Intere, intere!

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. ...e queste sincere approvazioni... (*Ah! ah!*)

Non osavo dirlo, perchè temevo che l'onorevole Nitti mi rimproverasse di mettercele io... (*Interruzione del deputato Nitti — Ilarità vivissima*).

...e queste approvazioni significano che fra breve, quando sia giunto alla fine del mio discorso, questa Camera potrà facilmente giungere anch'essa all'esame di tutto il disegno di legge (*Si ride*), che è nostro intendimento di compiere questa sera, non come una azione di cui ci sentiremo gloriosi, ma quale atto necessario, che è bene trarci fuori dal nostro animo affannato. (*Benissimo! Bravo!*)

Ma perchè, hanno domandato parecchi oratori, e questo è proprio il punto che duole, perchè avete dato l'aumento di sovvenzioni, il 10 per cento? ecc. Permettete mi su questo punto di essere molto preciso. Ieri un oratore abilmente vi ha parlato di quattro milioni di benefizi raccolti dalla Navigazione Generale; io pure parlerò di questo argomento non solo per esame esteriore di bilanci, ma col riscontro dei dati. Mi ascolti bene la Camera, perchè tutti i rimproveri sono disposto a prendere da voi, tranne quello di essere prodigo del pubblico denaro; ho passato la mia vitalità a essere raffigurato in quasi tutti i giornali umoristici d'Italia (*Si ride*) con la lesina e con la lima, e non è alla mia età che mi porrei a fare il liberale del pubblico denaro. Questo rimorso non l'avrò mai! Con dati riscontrati si avverte che questi benefizi di quattro milioni sono nel penultimo esercizio; l'ultimo ne registra soltanto lire 2,635,000.

Cosicchè abbiamo ragione tutti e due;

l'onorevole Maggiorino Ferraris, quando parla di quattro milioni, ed è l'esercizio del 1907-1908, e io... (*Cenni del deputato Maggiorino Ferraris*) quando li dimezzo nell'esercizio successivo. E senta, senta onorevole Maggiorino, queste cifre, piene di verità e mettono tutto a posto, perchè guai! guai se anche avendo l'unanimità, come disse l'onorevole Nitti, io uscissi da questo apparente trionfo col dubbio di aver dato dei danari a una Società che a essa non spettavano; non me lo perdonerei mai se anche mi assolveste voi! (*Approvazioni*).

Investighiamo dunque a fondo questo conto, che resterà negli atti, che tutti i critici potranno prendere in esame e ha una grande importanza.

Il conto che esamino è quello dell'esercizio 1908-909; come sapete la Navigazione Generale ha un esercizio come il nostro, non conosce l'anno solare. (1)

Ora i 2,635,000 lire guadagnate l'anno scorso, sapete come si dividono fra gli esercizi sovvenzionati e obbligatori e i servizi liberi?

Gli esercizi sovvenzionati diedero soltanto 31 mila lire di utile netto, gli esercizi liberi 2 milioni e 603 mila lire. Cosicché, se dagli esercizi sovvenzionati si detraggono i servizi, che diverranno ora di Stato, e rappresentano da soli un utile medio di circa 800 mila lire, coloro i quali prendessero alle stesse condizioni, senza quei servizi, la continuazione dell'azienda perderebbero nette 800 mila lire. E queste, o signori, non sono opinioni, ma notizie sicure e domanderò al Presidente, anche ritardando di un giorno o due la facoltà della correzione, di aggiungere tutti questi dati al mio discorso ed egli che è così buono violerà, per questa volta, la giusta precisione del regolamento. (*Si ride*).

Continuiamo nella indagine. Quest'anno, che non è finito ancora, i servizi sovvenzionati perdono più dell'esercizio precedente. Coloro che hanno contrattato con me, esaminarono a fondo questi numeri offrendome le prove (perchè non mi crederete capace di considerare alla leggera tutto questo), che cosa hanno chiesto? Hanno chiesto l'aumento che si avvicina alla perdita dell'ultimo anno, detratto l'utile delle linee ora passate allo Stato.

Voi mi direte: sta bene; ma in un contratto c'è l'alea compensatrice. E io rispondo: c'è; e non avrei dati i compensi se

avessi stipulato un accordo di quindici anni, perchè nel corso di quindici anni i risarcimenti degli elementi buoni coi cattivi fanno sì che si può attendere quando c'è l'anno magro, l'anno grasso.

Ma quando si stringe un contratto di tre anni, denunziabile, o signori, di sei in sei mesi, e con quell'aura che spira in questa Camera (*Ilarità*) piena di virtù austera, della quale naturalmente io mi compiaccio, si affidano i contraenti che da voi si eserciteranno al più presto i diritti di denuncia, dei quali la legge investe il Governo e il Parlamento, intenderete agevolmente che non ho creduto di essere un negoziatore troppo facile consentendo aumenti corrispondenti alle perdite reali desunte dai bilanci. (*Approvazioni*).

E, onorevoli colleghi, questo non basta. Volete vedere un altro prospetto, pieno anch'esso di alta filosofia pratica e che affido alle vostre meditazioni? Ho chiesto (e anche questo è riscontrato), ho chiesto quali fossero le quote per lega delle spese di navigazione, come aumentassero dal 1895-1896 al 1908-909, l'ultimo bilancio di cui ci occupiamo (1).

Allegherò al mio discorso questo prospetto contenente tutte le spese per lega di navigazione, cioè, le spese in arrivo e in partenza, il consumo di carbone, i consumi diversi, le spese per approdi, ecc. Si giunge a questi risultati che mentre nel 1895-96 la lega costava lire 22.80, nel 1908-1909 la lega è costata lire 31.50.

E basti ricordare equipaggi, carbone, e tutte le spese di ufficio, di edifici nelle città, per intendere le cagioni dell'aumento!

Ma non basta, onorevoli colleghi; queste spese sono in aumento. Non mi pare, a mo' d'esempio, che le classi lavoratrici (e fino a un certo punto ne va data a loro lode, perchè ogni classe cerca di fare il proprio utile e l'utile è legittimo quando non intinge nella sfera d'azione altrui) sieno disposte a contentarsi della immutabilità dei salari!

Ma mi si osserverà: Se queste spese sono cresciute, sono cresciute anche le entrate.

Eccovi pronta la risposta.

Le entrate delle linee sovvenute crebbero, per miglio, dal 1492-93 da lire 13.843 a 16 mentre invece le linee libere crebbero da 16.38 a 27.30 (2).

(1) Vedi allegato 2.

(2) Vedi allegato 3.

(1) Vedi allegato 1.

Le entrate per le linee libere crebbero in questi anni notevolmente, mentre sono piccolissimi gli aumenti delle entrate nelle linee sovvenzionate. Quindi da una parte sta l'incremento continuo delle spese, e dall'altra, per le linee sovvenzionate, non c'è un aumento di entrata corrispondente alle spese.

Ma tutto questo è nulla; e io vi direi, se non temessi di spaventare gli azionisti della nuova società... (*Si ride*) molte altre cose vi direi; ma una osservazione non posso tacervi, a tranquillità della vostra coscienza, perchè votiate con la certezza di non avere sprecato il denaro pubblico inutilmente.

Questa società, che ha già raccolto diciannove milioni (ho letto in un giornale che ne ha raccolti soltanto otto, ma sono diciannove), non ne adopera che quindici; vuol dire che il resto se lo farà prestare dagli azionisti ch'erano disposti a sottoscrivere e sono in Italia sparsi dappertutto. Non è male se per la prima volta nel nostro paese, banchieri, commercianti e industriali, rischiando poco, perchè non hanno voluto concentrare somme forti in imprese di questa specie, abbiano contribuito a una necessaria iniziativa e io pubblicamente li ringrazio. (*Bene!*)

Questa società, che ha 15 milioni, deve prenderne a prestito subito circa 21 per l'acquisto dei piroscafi e tre per capitale mobile; deve poi gradatamente costruire 24 mila tonnellate di legni nuovi. Questa è la parte di lode, che se non me la date voi, me la piglio io, (*Si ride*) perchè è stata proprio cosa bene immaginata che in un servizio provvisorio si sia trovato modo di non sospendere l'attività dei cantieri! La società dovrà far fronte a gravi spese, delle quali attende il rimborso (il che dipenderà dalle vicende e dalle stelle che brilleranno sui servizi sistemati definitivamente); deve in tre anni, se non resta deliberataria di nulla (per esempio, se prevalessse la marina libera con minori servizi marittimi sovvenzionati), se prevalessero i contributi di nolo accanto ai servizi sovvenzionati, i contributi di nolo mi paiono fuori di ogni preferenza, avendosi tolto il *comunque*, bisognerà che venda questi legni o si dia all'esercizio libero della navigazione. Ora voi avete contribuito, e giustamente, a non accreditare i legni vecchi; e quando dovranno venderli non credete voi, onorevoli colleghi, che vi saranno delle perdite notevoli e che s'imponga un ammortamento rapido nell'anno primo o nei

due o tre anni che lascerete in vita la società?

Anche questo è uno dei motivi per i quali si è giustificato l'aumento del 10 per cento; potrei continuare a dimostrarvi che non fummo prodighi del pubblico denaro, ma non lo faccio perchè non voglio terrorizzare gli azionisti della nuova impresa (*Si ride*).

E ora, veniamo ai punti, nei quali io spero di aver potuto accontentare alcuni desideri, che mi furono espressi in questa Camera dagli onorevoli Nitti, Maggiorino Ferraris, Salvatore Orlando, i cui discorsi furono da me meditati come si dovevano e soddisfatti come potevo.

Nelle convenzioni dell'onorevole Bettòlo era detto: I concessionari hanno facoltà di emettere titoli di obbligazioni al portatore e nominativi per un ammontare non eccedente il doppio del capitale versato.

E si aggiungeva: « A deroga di qualsiasi contraria disposizione, le azioni dei concessionari, dal giorno in cui siano interamente liberate, sono ammesse alla quotazione nelle borse in cui si contrattano valori pubblici ».

Fuori delle obbligazioni, che i concessionari non mi chiesero, nè io avrei consentito, perchè si capivano nel programma dell'onorevole Bettòlo, una concessione a lungo termine, ma non s'intendevano in una concessione transitoria che doveva finire in un triennio, mi si domandò la facoltà delle azioni, su cui non si era discusso mai, nemmeno nelle tante controversie agitate alla Camera. (*Interruzioni*) Forse si accennavano da qualcheduno che vede tutto e sa tutto, ma non erano giunte al mio orecchio. E io dico la verità, ho concesso le azioni (liberate, cioè interamente pagate), negoziabili in borsa subito, prima del biennio di prova. Ma poi ho riflettuto che certi... (come potrei dire?) che certi sospettosi alcune volte possono aver più ragione di coloro che troppo si fidano...

CAVAGNARI. Ingenui!

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ingenui non siamo nè io nè lei. (*Si ride*).

Insomma ho apprezzato il dubbio, su cui si accamparono i miei egregi colleghi.

Il regolamento stabilisce che una società deve per due anni dare ragione di sé, prima che i suoi titoli possano essere ammessi all'onore della quotazione di borsa.

In verità qui il fatto di questa società è crudele, perchè il giorno in cui sarà ammessa alla quotazione di borsa, al terzo anno, voi ne avrete probabilmente decre-

tata la morte per quanto riguarda la assunzione dei servizi sovvenzionati.

Ma poichè in queste materie è meglio derogare il meno possibile da quelle limpide norme della contabilità di Stato, le quali collegano coi bilanci la fortuna delle pubbliche aziende come delle private, ho pregato vivamente gli assuntori di rinunciare a quella facoltà, e sono lieto di dire alla Camera che tanto il sentimento loro corrisponde al desiderio della chiarezza e della lealtà, che vi hanno rinunciato, cosicchè io proporrò di eliminare quell'articolo.

Spero che questa notizia sarà appresa con piacere dalla Camera. (*Ilarità — Commenti — Approvazioni*).

Aggiungo, onorevoli colleghi, che prendo anche l'impegno di introdurre nella sistemazione definitiva l'obbligo delle azioni nominative e quellò delle azioni possedute dai connazionali. (*Benissimo!*)

Quando si tratta di esercizio di navigazione, e lo estenderemo anche alle altre forme di attività collegate con sovvenzioni dello Stato, la severità è giusta. (*Approvazioni*).

E non dipese da alcuno di coloro che contrattarono particolarmente con me che questa facoltà non si ottenesse subito, nè ho perduto ancora interamente la speranza, senza che me lo imponiate (perchè devo rispettare i patti contrattuali, cui non sono venuto mai meno) che tenendo conto del vostro desiderio, quando gli assuntori tradurranno questo...

CAVAGNARI. Contratto.

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Va bene, mi date la parola che mi manca (*Si ride*), quando tradurranno questo preliminare di contratto in una società anonima, io possa essere riuscito a ottenere quanto voi desiderate o qualche cosa di simile a quanto si desidera.

Tutto questo affermo, onorevoli colleghi, con grande semplicità e con letizia di animo, come pure vi dico con letizia d'animo che ottenni quanto mi ha chiesto l'onorevole Bonomi, ripetendo la domanda che l'onorevole Schanzer mi mosse privatamente, ripetendo quanto un giornale rappresentante la parte più inquieta dei miei amici e per ciò si chiama *l'Alfiere*... (*Viva ilarità*) mi persuase con arguti e amorosi cenni, dei quali lo ringrazio. (*Viva ilarità*).

Distinguo il giornalismo in due grandi categorie; quella che critica tanto se si fa bene quanto se si fa male, e particolarmente se si fa bene; e quella che critica per

aiutare i propri amici e salvarli a tempo dalla perdizione. (*Ilarità*).

Ho accolto la sostanza di queste giuste idee in un emendamento, che fa obbligo alla società di cedere i legni nuovi e sotto i dodici anni; il che poteva parere dubbio. E poi (e questo se lo volete si può inserire nel contratto o, se non lo si voglia inserire nel contratto, è negli impegni che il Governo serberà), quando i nuovi assuntori volessero adoperare gli altri legni capaci di navigare alle condizioni fissate dall'articolo 6 e con i criteri dell'uso industriale, la società avrebbe l'obbligo di cederli anche sopra i dodici anni.

Se tale facoltà convenga o meno non è qui il caso di discutere; se si potranno avere legni nuovi o noleggiarne di meno vecchi tanto meglio; qui si tratta di materia delicatissima che farà parte delle definitive sistemazioni, per le quali vi prego di non volermi affannare oggi, perchè dovrò affannarmi lungamente in dicembre. (*Si ride*).

Lo stesso dicasi per qualche altra domanda fatta oggi dall'onorevole Bonomi. Egli ha chiesto: se lo Stato eserciterà lui direttamente, la nuova Compagnia sarà obbligata a cedere i legni? Sì, gli rispondo io, perchè lo Stato sarebbe in questo caso il concessionario di sè stesso. Ma a ogni modo, per togliere ogni dubbio, questo sarà ben messo in chiaro. E così potrei continuare a parlare di tante altre minori concessioni, ma non lo faccio perchè voi mi obblighereste alle ciarle e a tutti preme venire ai voti.

E non dico neppure una parola sugli operai; si tratta di una questione risolta dagli emendamenti presentati dalla Commissione, nè dirò all'onorevole Pietro Chiesa che non accetto di mutare le società di lavoratori in cooperative, perchè abbiamo in Sicilia e in altri siti i lavoratori del mare costituiti in sodalizi che non sono cooperativi e non vogliamo escluderli. Io, del resto, non posso essere sospettato di poco affetto verso le cooperative.

CHIESA PIETRO. Non si tratta di escluderli, si mettano in regola con la legge.

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Quando lei ha quel che vuole, è inutile discutere. (*Si ride*).

E son pure d'accordo con l'onorevole Chiesa che bisogna affrettare e presentare in dicembre, quando si metterà innanzi la soluzione definitiva, il contratto di lavoro marittimo perchè preferisco queste formule particolari alla generale.

Quando la risaia mostrò di soffrire per le condizioni patologiche dei lavoratori e tali da richiedere pronti rimedi, si presentò un contratto di lavoro apposito, lo stesso faremo ora pel contratto di lavoro marittimo; così si farà per tutte le giuste esigenze dei diversi tipi di lavoro. Riesce meglio procedere per esperimenti che *a priori* con la metafisica di una legge generale sul contratto di lavoro, spandente molto fumo e stringente poca sostanza. (*Bene! Bene!*)

E ora, onorevoli colleghi, giunto alla fine, vi risparmio qualunque di quelle conclusioni che mi potrebbero far sperare il vostro applauso, al quale mi avete tante volte abituato. (*ilarità*). E, se mi permettete, dopo aver detto che cosa accetto e che cosa non accetto degli ordini del giorno (ho dimenticato dire che parleremo in appresso delle costruzioni, che questo disegno di legge le cura, che accetto di prorogare di altri sei mesi il regime attuale... sono piccole cose, e avete capito già fin dove posso essere condiscendente) (*ilarità*), benchè si tratti di problema tecnico, è necessario che dica qualche parola di politica. (*Oooh!*)

Quando l'ultimo voto, che fu anche il primo di cui voi mi onoraste, si diede nella Camera, i miei colleghi dovranno farmi questa fede che io non equivocai, nè giuocai di fino invocando che alla fiducia esterna corrispondesse la sostanziale e interiore, mettendo in guardia tutti coloro che avessero dei dubbi e pregandoli di non votare o di votare contro.

Non fu mia colpa se dei dubitanti si con-

fusero con la schiera dei convinti e vollero darmi un voto che ho trovato pletorico. Questa unanimità non l'ho ambita, onorevole amico Nitti, perchè un po' d'esperienza politica acquistata in quarant'anni di insegnamento di diritto costituzionale, mi ha fatto persuaso che molto sono da pregiarsi le maggioranze grosse, ma ancora più da desiderarsi le maggioranze fedeli. (*Bravo!*)

Preferisco i costumi e le condizioni di quei Parlamenti, che abbiamo sempre additato a onore della vita libera, nei quali gli uomini dicono quello che pensano e pensano quello che dicono e anche con sottili maggioranze hanno la certezza di vincere, come i loro avversari, quando giungono al potere, hanno la certezza di restarci, perchè non ci sono possibilità nè di continui equivoci nè di oscuri tradimenti. (*Approvazioni vive*).

Ora, io oggi devo chiedere il voto politico per vedere se questa maggioranza si possa diminuire. (*Viva ilarità — Bene! — Bravo! — Applausi*).

Prego la Camera di considerare la fiducia che il Ministero chiede nel passaggio dalla discussione generale all'esame degli articoli. Dopo il discorso che ho fatto, dove ho detto, senza equivoco, quanto non posso, non devo accettare e il poco che posso e devo accettare, la fiducia concessa nella discussione generale è l'impegno di approvare la legge a voto palese e a voto segreto. (*Vivissimi applausi — Moltissimi deputati vanno a congratularsi con l'onorevole presidente del Consiglio*).

ALLEGATO 1.

Esercizio 1908-909.

L'utile dell'esercizio 1903-909 fu di lire	L. 2,635,061.34
Attribuibile alle linee sovvenzionate od obbligatorie per.	» 31,353.08
Ai servizi liberi ed interessenze diverse	L. 2,603,703.26
I proventi lordi che asciesero a lire 62,208,086.75 per tutta la gestione sociale si ripartono fra servizi sovvenzionati in. L. 36,409,946.20	
(comprese le lire 9,461,375.21 di sovvenzione)	
e servizi liberi, interessi, ecc.	» 25,798,140.55
Le spese che asciesero a lire 59,573,025.41 sono ripartibili:	
Servizi sovvenzionati.	L. 36,378,593.12
Servizi liberi.	» 23,194,432.29
Il capitale impiegato sulle vie sovvenzionate fu di circa L. 32,000,000. »	
Sulle linee libere (materiale, scorte)	» 40,000,000. »

ALLEGATO 2.

Prospetto della quota per lega delle spese di navigazione dal 1895-96 al 1908-909.

	ESERCIZIO							
	1895-96	1896-97	1898-99	1900-901	1902-903	1904-905	1906-907	1908-909
Servizio in arrivo e partenza e spese uffici sociali	9.04	8.94	9.49	9.84	9.99	10.21	10.74	11.06
Consumo carbone.	6.19	6.23	9.17	11.78	9.24	9.24	10.32	9.97
Consumi diversi	0.65	0.70	0.75	0.76	0.89	0.86	0.97	1.12
Spese equipaggi	6.72	6.51	6.69	6.77	7.36	7.87	8.50	9.08
Spese diverse	0.20	0.22	0.22	0.23	0.26	0.28	0.36	0.37
	<u>22.80</u>	<u>22.60</u>	<u>26.32</u>	<u>29.38</u>	<u>27.74</u>	<u>28.40</u>	<u>30.89</u>	<u>31.50</u>

ALLEGATO 3.

Entrate delle linee.

	1892-93		1908-909	
	complessivamente	per miglio	complessivamente	per miglio
Linee sovvenzionate L.	19,593,256	9,387	26,948,570	11.85
Sovvenzioni »	9,301,334	4,456	9,461,375	4.15
	<u>L. 28,894,590</u>	<u>13,843</u>	<u>36,409,945</u>	<u>16. »</u>
Linee libere (compreso premi nav.) L.	13,487,443	16.38	25,798,140	27.30

Voci. Ai voti! Ai voti! (*Conversazioni animate e generali*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, facciano silenzio!

Prima di venire alla votazione nominale debbo domandare ai presentatori di ordini del giorno se li mantengano o li ritirino. Oltre a ciò dovranno parlare per dichiarazione di voto alcuni deputati che ne hanno già fatto domanda.

Onorevole Cavagnari, mantiene o ritira il suo ordine del giorno? Ella ha udito che il presidente del Consiglio ha dichiarato di non accettare nessuno degli ordini del giorno presentati.

CAVAGNARI. Io aveva presentato un ordine del giorno, perchè vagheggiavo l'idea di poter dare un voto favorevole al Governo, ma poichè l'onorevole presidente del Consiglio ha dichiarato che non accetta nessun ordine del giorno, e quindi neppure il mio, lo ritiro (*Bravo!*) rassegnandomi a dare voto contrario. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Onorevole Pala, mantiene il suo ordine del giorno?

PALA. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Macaggi?... (*Non è presente*).

Non essendo presente, s'intende che lo abbia ritirato.

Onorevole Astengo?...

ASTENGO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Marcello?...

MARCELLO. Ritiro i miei ordini del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Nava?...

NAVA. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Ancona?...

ANCONA. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole De Felice-Giuffrida?...

DE FELICE-GIUFFRIDA. Dopo le dichiarazioni fatte dall'onorevole presidente del Consiglio, che assicurano le linee (*Oh! oh!*) alle quali mi interessavo, ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Fiamberti?
(Non è presente).

Quest'ordine del giorno non è stato neppure svolto: ora, non essendo presente l'onorevole Fiamberti, s'intende che l'abbia ritirato.

Onorevole Salvatore Orlando?...

ORLANDO SALVATORE. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Maggiorino Ferraris?...

FERRARIS MAGGIORINO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole D'Alì?...

D'ALÌ. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Bonomi?...

BONOMI IVANOE. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Sighieri?...

SIGHIERI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Zaccagnino?...

ZACCAGNINO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Vi sono adesso tre ordini del giorno proposti dalla Commissione. Il Governo li accetta?

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Li accetta.

BONOMI IVANOE. Chiedo di parlare per fare una dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Onorevole Bonomi, ella ha già parlato svolgendo il suo ordine del giorno. Quanto alla dichiarazione di voto, vedremo più tardi.

Veniamo ora ai tre ordini del giorno proposti dalla Commissione ed accettati dal Governo.

Il primo è il seguente:

« La Camera, ritenendo opportuno richiamare l'attenzione del Governo sulla necessità di far completare i lavori del porto di Napoli, che per la sua posizione geografica è destinato a diventare il grande porto del Mediterraneo nei rapporti con l'Oriente;

« Considerato essere nell'interesse dell'avvenire economico di Napoli ed in quello generale della nazione che le dette opere portuali siano compiute nel più breve tempo possibile;

« Confida che il Governo provvederà ai mezzi necessari per raggiungere lo scopo ».

Metto a partito quest'ordine del giorno.

(È approvato).

Il secondo ordine del giorno è il seguente:

« La Camera invita il Governo a completare non più tardi del 31 dicembre 1910 gli studi per l'attuazione del servizio cumulativo ferroviario-marittimo generale, ed in ispecial modo per quelli riguardanti la Sicilia e l'Adriatico ».

PANTANO, *relatore*. Chiedo di parlare.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANTANO, *relatore*. Per un errore di stampa, dove è detto: « 31 dicembre 1910 », deve dirsi: « primo dicembre 1910 ».

PRESIDENTE. Allora viene corretto così: « non più tardi del primo dicembre 1910 ».

Quindi l'ordine del giorno rimane così modificato:

« La Camera invita il Governo a completare non più tardi del 1° dicembre 1910 gli studi per l'attuazione del servizio cumulativo ferroviario-marittimo generale, ed in ispecial modo per quelli riguardanti la Sicilia e l'Adriatico ».

Metto a partito quest'ordine del giorno così modificato.

(È approvato).

Il terzo ordine del giorno della Commissione è il seguente:

« La Camera invita il Governo a introdurre nel disegno di legge pei servizi marittimi definitivi speciali norme, destinate a garantire condizioni adatte di alloggio al personale navigante. E frattanto invita il ministro della marina a provvedere perchè questo sia disposto per le nuove navi prescritte dalla presente legge ».

Metto a partito quest'ordine del giorno.

(È approvato).

Ora, onorevoli colleghi, rimane la proposta del Governo, cioè che la Camera voti il passaggio alla discussione degli articoli. Per questa proposta, sulla quale il Governo ha posto la questione di fiducia, è stata presentata domanda di votazione nominale dagli onorevoli Arturo Luzzatto, Brizolesi, Cottafavi, Montauti, Di Bagno, Valli, Costa-Zenoglio, Casolini, Rizza, Scalori, Giovanni Amici, Fraccacreta, D'Oria, Di Marzo, Modica e Abbruzzese.

Intanto ha chiesto di fare una dichiarazione di voto l'onorevole Bettolo, il quale ha anche presentato un ordine del giorno, che non può essere svolto, secondo le disposizioni del regolamento. Nè do lettura:

« La Camera, convinta che tutta la nostra politica marinara debba essere informata alla piena fiducia in quelle energie ed iniziative capaci a dare vita ad una vigorosa marina libera, strumento di feconda espansione economica, invita il Governo ad uniformare a tale concetto i provvedimenti

definitivi ed a limitare le sovvenzioni fisse a quei servizi marittimi, che, per ineluttabili ragioni di Stato, le richiedono ».

Ho già detto che l'onorevole Bettolo non può svolgere quest'ordine del giorno. Ha però facoltà di parlare per fare una pura e semplice dichiarazione di voto, succinta, come dice il regolamento.

BETTOLO. (*Segni di attenzione*). Onorevoli colleghi, poichè mi è vietato di dare ragione del mio ordine del giorno, consentitemi di fare una breve dichiarazione di voto. Ed anzitutto, poichè l'ordine del giorno non ha potuto giungere chiaro alle vostre orecchie, consentite che, nella calma che ora mi concedete, io ve lo rilegga.

« La Camera, convinta che tutta la nostra politica marinara debba essere informata alla piena fiducia in quelle energie ed iniziative capaci a dare vita ad una vigorosa marina libera, strumento di feconda espansione economica, invita il Governo ad uniformare a tale concetto i provvedimenti definitivi ed a limitare le sovvenzioni fisse a quei servizi marittimi, che, per ineluttabili ragioni di Stato le richiedono ». (*Comenti animati*).

Non so quale sorte toccherebbe a quest'ordine del giorno, quale ve l'ho letto, se venisse posto in votazione.

Ieri l'onorevole ministro della marina, accennando alla tendenza che si era manifestata in questa Camera, diceva che a quella tendenza, la quale è verso la marina libera, egli avrebbe pensato d'informare, per quanto fosse possibile, l'ordinamento dei nostri servizi marittimi.

Data per altro la natura aleatoria delle imprese sul mare, bisogna riconoscere che non è possibile di passare da un periodo di torpore, determinato da metodi narcotici che hanno potuto creare pregiudizi ed interessi, anche legittimi, attraverso un mezzo secolo di consuetudini, non è possibile, dico, di passare da questo stato ad un nuovo stato, dove si richiede che tutte le energie e tutte le iniziative siano messe in opera, per dar vita ad una forte marina mercantile. Da ciò, la necessità di un periodo di transizione.

L'onorevole presidente del Consiglio ci diceva che, fra le varie controversie, fra le diverse opinioni... (*Interruzioni — Rumori*) che si erano qui espresse, a proposito della marina libera, non era riuscito a formarsi un concetto esatto di ciò che essa fosse.

Ora, onorevole presidente del Consiglio... (*Interruzioni — Rumori*).

Voci. Questa non è una dichiarazione di voto!

PRESIDENTE. Ma facciamo silenzio! Ed ella, onorevole Bettolo, stia nei limiti di una dichiarazione di voto. Le ho già detto che non può svolgere il suo ordine del giorno!

BETTOLO. Rispondo, onorevole Presidente, al suo invito, formulando la mia dichiarazione di voto.

Voci. Ai voti! ai voti!

BETTOLO. Confesso esser necessario accordare una proroga che dia campo di meglio approfondire la questione, in tutte le sue parti. Quindi sono disposto a votare questo disegno di legge, pur riservandomi piena libertà di giudizio per la soluzione definitiva del problema; e poichè non voglio annettere alcun vincolo politico al mio voto, anche a rischio di non assottigliare la maggioranza, voterò tuttavia a favore del disegno di legge.

PRESIDENTE. Intanto ella non insiste perchè sia votato il suo ordine del giorno?

BETTOLO. Non insisto.

PRESIDENTE. L'onorevole Papadopoli ha facoltà di fare una dichiarazione di voto.

(*Alcuni deputati ingombrano l'emicielo*).

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Onorevoli deputati, è inutile gridare: *Ai voti!* Favoriscano piuttosto di ritirarsi dall'emicielo e di prendere i loro posti.

Parli, onorevole Papadopoli.

PAPADOPOLI. Debbo fare una brevissima dichiarazione di voto.

Pur riconoscendo la bontà e la serietà di molti degli argomenti di fatto e di molte osservazioni dei miei onorevoli amici e colleghi, che pur dichiarando di votare per il Ministero, avevano aria di fronda nei loro discorsi... credo mio assoluto dovere di votare per il Ministero.

Veneziano, certamente ho tutto l'affetto per la mia città e per il mare nostro, ma incontrandomi su questo terreno con l'onorevole mio amico, (se mi permette) Luigi Luzzatti... non posso che ripetere il saluto che Dante fa rivolgere da Sordello a Virgilio nel Purgatorio.

Non posso ammettere che l'onorevole presidente del Consiglio possa disconoscere mai i veri e legittimi diritti, che competono nell'economia dei progetti per la navigazione italiana a Venezia ed all'Adriatico.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Barzilai, per una dichiarazione di voto.

Voci al centro. Anche la riserva? Viene la riserva!

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. No, perchè non è l'ora del pericolo. *(Si ride).*

BARZILAI. (Segni di attenzione). L'onorevole Nitti, col suo brillante discorso, mi ha creato un fatto personale al quale per economia di tempo e connessità di materia, rispondo con una dichiarazione di voto.

E nel parlare interpreto il pensiero degli amici del gruppo repubblicano parlamentare, ed anche di qualche altro amico di questa parte della Camera.

L'onorevole Nitti ha dimostrato col suo discorso di aspirare alla conquista di un singolare privilegio, quello di essere unico oppositore del Ministero in questa Camera.

La prospettiva lì per lì non dispiacque all'onorevole presidente del Consiglio il quale si affrettò anche a fare all'oratore le sue congratulazioni, oggi cavallerescamente restituite dall'onorevole Nitti!

Non dispiaceva forse al presidente del Consiglio l'idea che il firmamento azzurro della nostra vita politica fosse interrotto dal sol voto contrario dell'onorevole Nitti...

Oggi però l'onorevole Luzzatti ha fatto una dichiarazione.

Egli ha detto che alle maggioranze numerose, ma vòlte a possibili tradimenti, egli preferisce le maggioranze brevi e fedeli.

Io però sono convinto che fra le due varietà egli ne preferisca una terza: le maggioranze numerosissime e fedelissime...

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Ma non sono di questo mondo parlamentare. *(Viva ilarità).*

BARZILAI. Affermando questo egli ha però sentito e mostrato il disagio di questa maggioranza pletorica, ed ha anche espresso il voto platonico che nella votazione d'oggi potesse risultare diminuita.

Però egli deve convenire in questo, che forse insieme a questa espressione di desiderio egli non ha detto o fatto alcun che, che possa portare a realizzarlo, determinando nella situazione un poco di sincerità e di chiarezza. *(Commenti).* Nel suo discorso di oggi ha detto parole attraenti, intenzionalmente dirette ad accrescere, non certo a assottigliare il numero di coloro che votano a favore. E soltanto noi che abbiamo la capacità di resistere alle attrattive, non nuove e non disprezzabili certo da alcuno,

della sua eloquenza, soltanto noi siamo capaci di annunziare in quest'ora che riaffermeremo il voto contrario...

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Con la riserva? *(Ilarità).*

BARZILAI. Ma sulla parola « riserva » ricordata ora dal presidente del Consiglio, l'onorevole Nitti è caduto in equivoco. E mi pare che l'equivoco sia in questo momento anche nella mente del capo del Governo.

Io ho parlato nel mio precedente discorso, non di riserve mentali che togliessero valore al nostro voto contrario.

Voci. Riserve navali?

BARZILAI. Io ho parlato di riserve di forze. Ora, onorevole Luzzatti, con tutta sincerità e chiarezza — poichè mi ci invita — io le posso definire oggi anche più precisamente questo concetto.

Nel suo primo discorso e nella replica brillante fatta agli oratori che non attaccarono, ma dubitarono in qualche parte del suo programma, ella accennò ad una riforma elettorale che doveva nella sua mente e nelle sue parole essere cosa seria; *(Oh! oh!)* accennò ad un diritto di famiglia che si doveva costituire al di fuori *(Oh! oh!)* di premesse dogmatiche; a quelle dichiarazioni ci riferimmo, e riaffermiamo oggi che aspettiamo dai lucidi e bene ordinati periodi esca l'anima dei fatti! Aspettiamo i fatti, perchè l'esperienza personale nostra in questa Camera non solo ci educa alla incredulità e ci suggerisce la diffidenza, ma la stessa situazione parlamentare (che la parola odierna dell'onorevole presidente del Consiglio non vale a correggere), la situazione per la quale sovvenzioni di fiducia vengono da tutte le parti della Camera, e tutte con la pretesa di garanzie ipotecarie di primo rango sul programma del Governo, *(Oh! oh!)* porterebbe a questa conclusione: che nel giorno della scadenza dei crediti, malgrado le garanzie ipotecarie troppe e troppo numerose, questi crediti ipotecari restino allo scoperto. Onde, onorevole presidente del Consiglio, il nostro voto; il voto degli illetterati del mare. Poichè la significazione politica è stata da lei posta nettamente e poichè fiducia politica non le possiamo consentire fino a quando promesse ed illusioni non si traducano in cose tangibili che cadano sotto gli occhi, noi dobbiamo, riaffermando la nostra prima risposta, votare contro. *(Commenti — Approvazioni all'estrema sinistra).*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Schanzer per una dichiarazione di voto.

SCHANZER. (*Segni di attenzione*). Onorevoli colleghi, mi limiterò a fare una brevissima dichiarazione.

Ho ascoltato ieri con molta attenzione il discorso dell'onorevole ministro della marina, ed oggi il discorso dell'onorevole presidente del Consiglio.

Orbene, onorevole presidente del Consiglio, ella che è stato oggi tanto cortese verso di me, mi permetta di dirle con tutta franchezza che nè la dimostrazione dell'onorevole ministro della marina, nè le eloquenti parole sue hanno potuto distruggere nell'animo mio l'impressione prima che questi contratti provvisori importino gravi oneri per lo Stato. (*Interruzioni*).

Ma debbo subito lealmente aggiungere e riconoscere che il Governo, in questa questione dei servizi marittimi, si è trovato in uno stato di necessità.

Lo stato di necessità in questa questione è stato più volte affermato, contestato e negato; sarebbe impossibile negarlo oggi quando la scadenza dei contratti vigenti non solo batte alle porte, ma è immediata, in modo che sarebbe impossibile improvvisare ora qualunque altra soluzione.

Noi dunque dobbiamo sottostare a questa soluzione provvisoria ed onerosa la quale, come ha già detto l'onorevole Bonomi, è quasi un'espiazione, per non avere noi saputo in tempo utile risolvere il problema in modo definitivo.

Io mi domando: può lo Stato, in una simile situazione, fare qualche sacrificio per assicurarsi il diritto, direi quasi, per comprarsi il diritto, di risolvere una questione di così alta importanza con calma, con dignità e senza la pressura della scadenza immediata?

Credo che la risposta non possa essere che affermativa. Il peggio, onorevoli colleghi, non è il subire il sacrificio di qualche milione di più; il peggio sarebbe che questo stato provvisorio si tramutasse in definitivo. (*Denegazioni*).

Orbene, questo, non è e non sarà; me ne affida la parola dell'onorevole presidente del Consiglio, nel quale ho piena fiducia; me ne affida il solenne impegno che il presidente del Consiglio ha preso e che certamente la Camera, chiunque si trovi al banco del Governo, saprà far rispettare...

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Non ho bisogno, per os-

servarlo, che ella me lo ricordi in questo momento. (*Commenti*).

SCHANZER. Non credo di aver mancato di deferenza verso di lei; anzi la ringrazio di quanto ella ha detto intorno ai criteri che intende di introdurre nel contratto definitivo. Bisogna che non solo sia affermato il carattere provvisorio di questo ordinamento, ma bisogna anche che sia garantita la libertà e la sincerità delle future gare per il collocamento dei servizi definitivi.

La ringrazio dunque delle dichiarazioni che ella ha voluto fare, cioè, che è disposto ad accettare modificazioni all'articolo 6 della convenzione colla Società Nazionale, le quali facciano sì, come è appunto nelle sue intenzioni, di mettere tutti gli eventuali futuri concorrenti nelle stesse condizioni. Di questo discuteremo agli articoli.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Non abbiamo tempo da discutere di ciò!

SCHANZER. Ma se ella ha dichiarato che sono queste le sue intenzioni... (*Commenti*).

Faccio questa dichiarazione che a queste condizioni, provvisoria del contratto e norme da introdurre nella legge definitiva le quali assicurino, che la posizione di tutti i concorrenti sia pareggiata, io do il mio voto al disegno di legge, ed aggiungo che, se questa proroga può essere dolorosa, qualche bene produrrà, perchè essa darà una tregua di qualche mese a queste discussioni marittime, che hanno assorbito tanta parte della attività dell'Assemblea, e ci metterà in grado, ridonando serenità al nostro spirito, di facilitare una soluzione sintetica ed armonica del problema, soluzione, a cui tutti porteremo il nostro coscienzioso contributo, perchè tutti abbiamo nell'animo un solo ardente desiderio, quello di far sì che la nostra marina mercantile assurga finalmente all'altezza della funzione che le spetta nella vita economica e politica del paese. (*Approvazioni*).

Voci. Ai voti, ai voti! (*Rumori — Conversazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di fare una dichiarazione di voto, l'onorevole Giulio Alessio.

ALESSIO GIULIO. Consentitemi di fare una brevissima dichiarazione a nome dei colleghi del gruppo parlamentare radicale.

Voci. È al Governo!

ALESSIO GIULIO. Questo difficile problema ha incontrato sempre due difficoltà di carattere, direi quasi, storico e parlamentare. L'una è la differenza di sviluppo

della marina mercantile nelle varie parti dello Stato, l'altra la possibilità di una coalizione degli interessi offesi o non soddisfatti contro qualsiasi soluzione che si proponesse. Perciò il partito radicale nella discussione sul progetto di legge Bettolo ha a mio mezzo fatte varie proposte, le quali tendevano a tener conto della diversità di siffatte condizioni. Ora il presente disegno di legge ha un carattere di assoluta provvisorietà e non compromette alcuna delle proposte e delle soluzioni, che sono state allora presentate... (*Rumori — Conversazioni*).

Voci. Ai voti! ai voti!

ALESSIO GIULIO. Perciò, a nome del partito parlamentare radicale...

Voci. È al Governo, è al Governo! (*Rumori — Conversazioni*).

ALESSIO GIULIO... io dichiaro che noi diamo voto favorevole, sia perchè nessuna delle nostre soluzioni è compromessa, sia perchè un voto contrario avrebbe per effetto di provocare una nuova stasi nella vita dello Stato e in quella del Parlamento con danno gravissimo del paese e reagendo ad un indirizzo, che noi intendiamo di secondare. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di fare una dichiarazione di voto l'onorevole Turati.

TURATI. (*Segni d'attenzione*). Due sole parole. Il voto del gruppo parlamentare socialista non sarà questa volta così unanime come è stato nella precedente votazione nominale. Noi fummo però perfettamente unanimi nel reputare che, di questa unanimità, in questa occasione, non ci fosse per noi alcuna necessità, nè soggettiva, nè obiettiva; perchè, per quanto possa parere scortese rifiutarsi alle seduzioni del presidente del Consiglio...

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Anche verso di loro?

TURATI. ...tuttavia non possiamo consentire nel suo concetto, che oggi, di nuovo, e su questa questione, debba sperimentarsi la fiducia politica.

Se questa fosse la questione, nulla essendo mutato nella situazione generale, noi, per ragioni di disciplina, per ragioni di coerenza, ripeteremmo esattamente il voto dato nell'ultimo appello nominale, con le stesse motivazioni e con le stesse riserve.

Se non che, ci pare che, in questo momento, data la natura preminentemente tecnica del problema, e date le previsioni, che si possono fare senza troppa audacia,

sul voto imminente della Camera, sia perfettamente oziosa la ripetizione che ci si chiede.

Per noi oggi la questione rimane esclusivamente tecnica. E, sotto l'aspetto tecnico, tutti consentiamo nelle critiche fatte oggi stesso, a questo progetto, dal collega Bonomi...

Voci. Quali?

TURATI. ...soltanto, da quelle critiche ci pare che possano derivare due diverse conseguenze, quasi indifferentemente.

Il Bonomi disse in sostanza: il voto che la Camera darà oggi a questo progetto di proroga è la conseguenza necessaria di tutti gli errori del passato; è un voto di espiazione. E lo ha rammentato or ora l'onorevole Schanzer nella sua dichiarazione di voto. Ora, soggiungono alcuni di noi, poichè noi fummo avversari di tutte le precedenti decisioni della Camera, di tutti i sistemi ch'essa ha adottati... (*Rumori — Interruzioni*), poichè non fummo mai parte della maggioranza, perchè dovremmo noi oggi solidarizzarci con essa e farci capri espiatori dei peccati non nostri... (*Rumori — Interruzioni*), quando tale sacrificio non è richiesto dalla situazione politica in cui ci troviamo?

Altri, per maggiore bonomia politica, chiamiamola così, trovando che, ad ogni modo, allo stato delle cose, il Ministero non poteva fare cosa sostanzialmente molto diversa da quella che ha fatto, non stimano conveniente di ribellarsi a ciò che, in qualche modo, appare imposto da uno stato di necessità.

Onde è che questa differenza nei nostri voti non significa nè sbandamento nostro, nè vero dissenso sia sulla questione tecnica, sia nel giudizio politico sul Ministero. Gli stessi nostri voti favorevoli (questo teniamo a mettere bene in rilievo) non sono dati alla bontà del progetto, ma alla sua inevitabilità e soprattutto all'assoluta provvisorietà dei provvedimenti; il che implica la riserva che noi, col voto di oggi, non pregiudichiamo affatto la condotta che terremo in avvenire; significa anzi che ci riserbiamo di svolgere ampiamente il nostro concetto, già altre volte accennato, intorno alla soluzione di questo problema, quando esso, alla ripresa dei lavori parlamentari, si discuterà in tutta la sua intierezza. (*Commenti*).

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Verremo ora alla votazione nominale.

Avverto però che non farò cominciare la chiama, se prima tutti gli onorevoli deputati non sieno seduti.

(Gli onorevoli deputati che ingombravano alcuni passaggi, recansi ai loro posti).

Procediamo alla votazione sulla proposta fatta dal Governo, e sulla quale il Governo pone la questione di fiducia, che è questa: « La Camera passa alla discussione degli articoli ».

Coloro che approvano questa proposta risponderanno *sì*, coloro che non l'approvano risponderanno *no*.

Si faccia la chiama.

CAMERINI, segretario, fa la prima e la seconda chiama.

Rispondono sì:

Abbate — Abbruzzese — Abignente — Abozzi — Agnetti — Aguglia — Alessio Giulio — Aliberti — Amato — Amici Giovanni — Amici Venceslao — Ancona — Angiolini — Aprile — Are — Artom — Astengo.

Baccelli Alfredo — Baccelli Guido — Baragiola — Bacchelli — Barnabei — Baslini — Battaglieri — Benaglio — Berenga — Benini — Bergamasco — Bertarelli — Berti — Bettolo — Bettoni — Bianchi Emilio — Bianchi Leonardo — Bianchi Vincenzo — Bianchini — Bignami — Bolognese — Bonicelli — Bonomi Ivanoe — Bonomi Paolo — Borsarelli — Bricito — Brizzolesi — Brunialti — Buonanno — Buonvino.

Cabrini — Caccialanza — Cacciapuoti — Caetani — Calissano — Calisse — Calleri — Calvi — Camagna — Camera — Camerini — Cameroni — Campi — Canepa — Canevari — Cannavina — Capaldo — Capece-Minutolo Alfredo — Cappelli — Caputi — Carboni Vincenzo — Carcano — Cardani — Cartia — Carugati — Cascino — Caso — Casolini Antonio — Cassuto — Castellino — Celesia — Centurione — Cermenati — Cerulli — Cesaroni — Chiaradia — Chiesa Pietro — Chimienti — Chiozzi — Ciacci Gaspare — Ciappi Anselmo — Ciartoso — Cicarelli — Ciccarone — Cimati — Cimorelli — Ciocchi — Cipriani Gustavo — Cipriani-Marinelli — Ciruolo — Cirmeni — Ciuffelli — Codacci-Pisanelli — Colosimo — Coris — Cosentini — Costa-Zenoglio — Cotugno — Cottafavi — Credaro — Curreno — Cutrufelli.

Da Como — Dagosto — Dal Verme — Daneo — Danieli — Dari — De Benedictis — De Bellis — De Cesare — De Felice-Giuffrida — Degli Occhi — Del Balzo — Del-

l'Acqua — Della Pietra — De Luca — De Michele-Ferrantelli — De Nava — De Nicola — De Novellis — Dentice — De Seta — Di Bagno — Di Marzo — Di Robilant — Di Saluzzo — Di Sant'Onofrio — Di Scalea — D'Oria.

Ellero.

Facta — Faelli — Falcioni — Falletti — Fasce — Fazi — Ferraris Carlo — Ferraris Maggiorino — Ferri Enrico — Foscarini — Fraccacreta — Fradeletto — Francica-Nava — Frugoni — Fusco Alfonso — Fusco Ludovico — Fusinato.

Galli — Gallina Giacinto — Gallini Carlo — Gallino Natale — Gallo — Gargiulo — Gazelli — Gerini — Giaccone — Ginori-Conti — Giolitti — Giovanelli Alberto — Giovanelli Edoardo — Girardi — Giuliani — Giusso — Goglio — Graffagni — Grassi-Voces — Guarracino.

Hierschel.

Incontri — Indri.

Joele.

Lacava — Landucci — La Via — Leali — Lembo — Leonardi — Leone — Loero — Longinotti — Longo — Lucchini — Lucernari — Luciani — Luzzatti Luigi — Luzzatto Arturo.

Magni — Malcangi — Mancini Camillo — Manfredi Giuseppe — Manfredi Manfredi — Mango — Manna — Maraini — Marcello — Margaria — Marzotto — Masciantonio — Masi Tullo — Masoni — Mater — Mazzitelli — Meda — Medici — Mendaja — Merlani — Messedaglia — Mezzanotte — Miari — Micheli — Miliani — Modica — Molina — Montagna — Montauti — Montresor — Montù — Morando — Morelli Enrico — Morelli-Gualtierotti — Morpurgo — Mosca Tommaso — Moschini — Murri.

Nava — Negri De Salvi — Negrotto — Nuvoloni.

Odorico — Ottavi.

Padulli — Pagani-Cesa — Pais-Serra — Pala — Paniè — Pantano — Papadopoli — Pasqualino-Vassallo — Pastore — Patrizi — Pavia — Pellecchi — Pellegrino — Pellerano — Perron — Pietravalle — Pini — Podestà — Pozzi Domenico — Pozzo Marco.

Queirolo.

Raineri — Rampoldi — Rasponi — Rastelli — Rattone — Rava — Richard — Ridola — Rizza — Rizzetti — Rizzone — Rochira — Romanin-Jacur — Romeo — Romussi — Ronchetti — Rondani — Rossi Gactano — Rossi Luigi — Rota Attilio — Rota Francesco — Roth — Ruspoli.

Sacchi — Salvia — Sanarelli — Sanjust — Santoliquido — Scaglione — Scalini — Scalori — Scellino — Schanzer — Scorcianini-Coppola — Semmola — Serristori — Solidati-Tiburzi — Soulier — Speranza — Spirito Beniamino — Spirito Francesco — Squitti — Staglianò — Stoppato — Suardi.

Talamo — Targioni — Taverna — Tedesco — Teodori — Teso — Testasecca — Tinozzi — Torlonia — Torre — Toscanelli — Toscano — Turati — Turbiglio.

Vaccaro — Valenzani — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Valvassori-Peroni — Venditti — Ventura — Venzi — Vicini.

Zaccagnino.

Rispondono no :

Agnesi — Agnini — Albasini — Arrivabene:

Barzilai — Beltrami — Bentini — Bocconi — Brandolin.

Calamandrei — Cavagnari — Celli — Colajanni.

Di Palma.

Faustini.

Gattorno — Girardini.

Lucifero.

Macaggi — Mancini Ettore — Mazza — Milana — Montemartini — Morgari — Musatti.

Nitti — Nunziante.

Orlando Salvatore.

Pacetti — Pansini — Pozzato.

Sighieri — Strigari.

Valeri — Viazzi.

Si astengono :

Bertesi.

Simoncelli.

Sono in congedo:

Bertolini — Bizzozero.

Ciccotti — Colonna di Cesarò.

De Amicis — De Tilla.

Larizza.

Paparo.

Tamborino.

Sono ammalati:

Aubry.

Libertini Pasquale.

Marsengo-Bastia — Matteucci — Mirabelli.

Rubini.

Tovini.

Assenti per ufficio pubblico:

Di Rovasenda.

Fani — Finocchiaro Aprile.

Martini.

Rienzi.

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

(Gli onorevoli segretari procedono alla numerazione dei voti).

Comunico alla Camera il risultamento della votazione nominale sul passaggio alla discussione degli articoli del disegno di legge: Convenzione per i servizi postali e commerciali marittimi.

Presenti e votanti 365

Maggioranza 183

Hanno risposto sì 328

Hanno risposto no 35

Si sono astenuti 2

(La Camera approva il passaggio alla discussione degli articoli).

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Rastelli e Fasce a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

RASTELLI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge: Separazione dei comuni di Casanova Lero e Vellega dal mandamento di Andora e loro aggregazione a quello di Albenga.

FASCE, presidente della Giunta generale del bilancio. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Maggiori e nuove assegnazioni per lire 8,650,800 e diminuzioni di stanziamento per lire 3,193,000 in alcuni capitoli dello Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1909-1910;

Vendita all'Amministrazione provinciale di Brescia della Caserma Pietro Boifava in detta città;

Nuova assegnazione di lire 20,000 per i lavori della Commissione d'inchiesta sui servizi dipendenti dal Ministero della guerra.

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

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

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

Procediamo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

Sono approvati:

il capitolato *A*, qui unito, che deve servire di norma per l'esercizio dei servizi postali marittimi delle isole minori;

il capitolato *B*, qui unito, che deve servire di norma per l'esercizio delle linee di concentramento.

I capitolati suddetti fanno parte integrante della presente legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Onorevole Presidente, a rischio di meritare i suoi rimproveri, chiederei che quei capitolati, sui quali non sono stati presentati emendamenti nè dalla Commissione, nè dal Governo, nè da deputati, si intendessero senz'altro approvati.

PRESIDENTE. Così avrei voluto fare; ma proprio ora mi pervengono alcuni emendamenti presentati da dieci o più deputati, a proposito dei quali non posso astenermi dal domandare se i proponenti vi insistano.

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Ho già dichiarato che di tutti gli emendamenti terrò conto come raccomandazioni, perchè i capitolati attuali danno la facoltà al Governo di nuove iniziative. Io studierò con lealtà e imparzialità politica le modificazioni richieste.

Spero che queste dichiarazioni basteranno; altrimenti debbo pregare la Camera, che mi ha accordata la sua fiducia poco fa, di non disdirmela quando si tratti di mantenere l'integrità delle Convenzioni nei punti sostanziali, perchè mi si sarebbe conceduta la fiducia in principio per togliermela poi a poco a poco negli articoli (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ciò sta bene; ma a norma del regolamento, ed anche, implicitamente, dello Statuto, le leggi debbono essere esaminate articolo per articolo. Quindi non posso impedire ai deputati di svolgere gli emendamenti presentati, nè astenermi dal chieder loro se li mantengano.

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Ha ragione.

PRESIDENTE. Propongo però che tutti gli articoli dei capitolati, delle Convenzioni, delle dichiarazioni e delle tabelle, su cui non siano stati presentati emendamenti, o non si facciano osservazioni, s'intendano approvati con la semplice lettura.

Non essendovi obiezioni, così s'intenderà stabilito.

(Così è stabilito).

All'articolo 1° non vi è nessun emendamento.

Questo articolo però importa l'approvazione del capitolato *A* e del capitolato *B*. Procediamo quindi all'esame del capitolato *A*.

Capitolato A. pei servizi postali marittimi delle isole minori.

Esecuzione dei servizi, orari e itinerari.

Art. 1.

I servizi da eseguirsi sono indicati nella tabella annessa alla Convenzione.

Art. 2.

I giorni e le ore di partenza e di arrivo verranno determinati dal ministro della marina, sentiti i concessionari, e potranno essere in egual modo variati mediante il preavviso opportuno.

Le partenze medesime potranno però, per ragioni d'ordine pubblico o di interesse postale, commerciale e politico, essere ritardate od anticipate sull'ordine scritto del ministro della marina o in sua vece dell'Ispettorato dei servizi marittimi e dei suoi rappresentanti, o per causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il commissario del Governo nei singoli porti, senza che si possa chiedere alcun compenso dai concessionari o dai terzi.

I ritardi però non dovranno essere tali da reclamare un aumento del materiale prescritto per ciascuna linea.

I piroscafi non potranno approdare ad altri punti che a quelli designati nel loro itinerario, salvo il caso di forza maggiore, che dovrà essere giustificato con processo verbale a tenore di legge e salvo autorizzazione, in casi eccezionali, del Ministero della marina, il quale potrà autorizzare anche l'esecuzione di altri approdi dopo toccati i porti capolinea.

In caso di ritardo nella traversata, i capitani abbrevieranno il tempo di sosta nei diversi punti di approdo, riducendolo allo stretto necessario, allo scopo di arrivare a destinazione in orario o col minor ritardo possibile.

Art. 3.

I viaggi designati dovranno essere eseguiti colla velocità normale indicata per le rispettive linee.

Per velocità normale si intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di ordinaria navigazione, e sulla medesima saranno stabiliti i relativi orari.

Art. 4.

Il ministro della marina potrà, udito il Comitato pei servizi marittimi, attuare provvisoriamente o definitivamente approdi e far eseguire viaggi straordinari. In casi di eccezionali gravità ed urgenza il ministro potrà disporre senz'altro in via provvisoria.

Nel caso di attuazione di approdi la sovvenzione sarà variata in proporzione allo aumento della percorrenza e degli oneri del nuovo approdo.

L'attuazione di approdi non dovrà però costituire un aumento di percorrenza tale da richiedere aumento di materiale.

Nel caso di viaggi straordinari che possano essere eseguiti col materiale assegnato alle rispettive linee, saranno rimborsate ai concessionari le spese vive di esercizio.

Sorveglianza dei servizi.

Art. 5.

La sorveglianza del servizio spetta al ministro della marina che la esercita per mezzo dell'Ispettorato dei servizi marittimi e dei commissari del Governo. I funzionari dell'Ispettorato hanno diritto di eseguire a bordo dei piroscafi sovvenzionati e presso le singole amministrazioni dei concessionari tutte le indagini che occorresse di fare per accertare l'applicazione della legge e del presente capitolato.

Art. 6.

Perchè si possa controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati di consegnare al commissario del Governo nei singoli scali ad ogni arrivo a destinazione un estratto del giornale di bordo, indicante le circostanze occorse nell'intero viaggio.

Cauzione.

Art. 7.

Entro un mese dall'approvazione legislativa del contratto i concessionari delle linee dovranno prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi dei concessionari, e che dovranno essere a tale uopo assicurati presso una società italiana di assicurazioni accettata dal Ministero della marina per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione.

Art. 8.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario come dalle persone per cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle multe definitive inflitte, che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalle sovvenzioni. In questo caso si provvederà, mediante decreto del ministro della marina, a prelevare le somme dalla cauzione, la quale deve essere immediatamente reintegrata. Non avvenendo ciò, il contratto si intenderà risoluto per colpa del concessionario.

I crediti del Governo verso i concessionari godranno di privilegio sulla cauzione in confronto di ogni altro credito contro il concessionario per parte dei terzi qualunque sia la precedenza degli atti giudiziari.

Ricevimento, custodia, trasporto e consegna degli effetti postali.

Art. 9.

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto gratuito regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via, senza limitazione di peso, siano essi originari od a destinazione del Regno, siano originari o a destinazione di Stati esteri.

Sotto la denominazione di effetto s'intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali del peso ciascuno non superiore a 5 chilogrammi. Per quelli di peso superiore che potessero in avvenire essere istituiti sarà corrisposto ai concessionari un compenso da stabilirsi dal Comitato pei servizi ma-

rittimi in misura non superiore al 50 per cento delle tasse riscosse dall'Amministrazione delle poste.

L'obbligo del trasporto gratuito degli effetti vale anche per le linee che i concessionari esercitassero per loro conto, senza sovvenzione dello Stato, verso qualsiasi direzione.

I concessionari avranno pure l'obbligo di trasportare gratuitamente gli oggetti e le provviste riferentisi al servizio postale telegrafico e telefonico dipendenti dal Ministero delle poste e dei telegrafi nel limite del 2 per cento della portata lorda di ciascun piroscafo in ciascun viaggio.

Art. 10.

I concessionari dovranno destinare su ogni piroscafo un locale spazioso, lontano dalla macchina e ben riparato per collocarvi gli effetti; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia degli effetti affidata al capitano del piroscafo sotto la sua responsabilità.

Qualora l'Amministrazione delle poste chiedesse di destinare a bordo pel servizio degli effetti uno o due impiegati ed un servente, i concessionari saranno in obbligo di assegnare ai primi, senza corrispettivo, un camerino con letti, indipendentemente da apposito e sufficiente locale sopra coperta ed in luogo centrale per le operazioni postali durante il tragitto, ed al servente una cuccetta di seconda classe. Questo locale dovrà essere mantenuto pulito ed illuminato a spese dei concessionari.

Il vitto per gli impiegati sarà calcolato a metà di quello dei viaggiatori.

Art. 11.

Qualora un piroscafo fosse costretto ad ancorarsi in rada per causa di cattivo tempo, l'impiegato delle poste potrà richiedere che sia messa a disposizione, pel servizio degli effetti, una idonea imbarcazione, di cui avrà a prendere il comando uno degli ufficiali di bordo, sempre quando il capitano del piroscafo stimi che lo sbarco degli effetti possa farsi senza pericolo col mezzo su accennato.

Qualora non fosse imbarcato l'impiegato, o questi cadesse ammalato nel tragitto, alle operazioni suddette provvederà il comandante del piroscafo.

Ove poi, per avaria, un piroscafo dovesse approdare in qualche porto o rada non indicati nell'itinerario della linea, per cui si trovasse nella impossibilità di prose-

guire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna degli effetti all'ufficio di posta locale o viciniore, per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari e col primo piroscafo nazionale od estero, rimanendo le spese a carico dei concessionari.

Art. 12.

I concessionari dovranno far ritirare gli effetti dagli ufizi postali al porto o dagli ufizi sanitari o consolari, dalle capitanerie, dagli ufizi di porto, dalle dogane, ovvero, in difetto di essi ufizi, dagli agenti incaricati di trasportare gli effetti medesimi allo scalo d'imbarco, ove non sia possibile diversamente.

Essi dovranno egualmente operare la consegna degli effetti in arrivo negli ufizi suddetti od agli agenti suindicati.

La consegna ed il ricevimento degli effetti potranno, a richiesta del Ministero della marina, d'accordo con quello delle poste e dei telegrafi, effettuarsi anche presso le agenzie dei concessionari.

Il trasporto degli effetti da terra a bordo e viceversa sarà a carico dei concessionari, i quali dovranno adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo d'avarìa e senza perdita di tempo.

Per facilitare poi la distribuzione delle corrispondenze nei porti d'approdo e la ripedizione degli effetti dai porti stessi, i concessionari dovranno, a richiesta del Governo, attuare a proprie spese speciali comunicazioni cogli ufizi semaforici, che verranno all'uopo designati.

Art. 13.

Per la consegna ed il ricevimento degli effetti, i concessionari si uniformeranno alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero della marina di concerto con quello delle poste e dei telegrafi, nello scopo di accertare il numero e la natura dei dispacci per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco degli effetti dovranno precedere qualsiasi altra operazione e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano ormeggiati.

I piroscafi dovranno salpare non appena siano stati ricevuti a bordo gli effetti postali.

Art. 14.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli uffici di posta, tanto interni che esteri, indicati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, o che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere, di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura dei concessionari, ai quali faranno carico anche le riparazioni, e che dovrà essere consegnata, unitamente agli effetti, agli uffici postali nei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte dei concessionari o dei loro agenti, sarà punita a norma di dette leggi.

I comandanti dei piroscafi su qualunque linea esercitata dai concessionari saranno obbligati ad aprire le suaccennate cassette mobili d'impostazione, per estrarne le corrispondenze e formare i dispacci postali, attenendosi a tutte le disposizioni che saranno emanate dal Ministero della marina di accordo con quello delle poste e dei telegrafi.

I detti comandanti saranno tenuti inoltre allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali.

Potrà richiedersi ai concessionari che sieno tenute esposte, nelle agenzie dei concessionari, cassette mobili d'impostazione, con obbligo alle agenzie stesse di estrarne le corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti dei piroscafi.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori degli avvisi, stampati a cura del Ministero delle poste e dei telegrafi, relativi all'interdizione del trasporto delle corrispondenze.

I concessionari però potranno trasportare gratuitamente sulle linee da essi esercitate e con esenzione delle tasse postali, le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'amministrazione delle linee stesse nonché quelli relativi al servizio cumulativo.

Art. 15.

I concessionari saranno responsabili, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione postale per perdite, manomissioni o avarie degli effetti, e dovranno tener questa rilevata dall'indennità che dovesse rifondere ai terzi.

Piroscafi.

Art. 16.

I piroscafi che i concessionari dovranno costruire per l'attuazione dei servizi sovvenzionati e quelli che man mano dovranno

essere sostituiti ai termini dell'articolo 18, devono essere costruiti nei cantieri italiani.

I concessionari potranno ricorrere ai cantieri esteri, nei due casi seguenti:

1° Quando i cantieri nazionali di primo ordine domandino un prezzo del 7 per cento superiore al valore risultante dalla media dei prezzi di sei cantieri esteri di prim'ordine, o che siano specializzati per le piccole costruzioni esclusi il prezzo massimo ed il minimo.

2° Quando non possano ottenere d'alcun cantiere italiano di prim'ordine la consegna del materiale entro un anno.

I concessionari avranno però diritto di ricorrere all'industria estera senza vincolo di sorta per la costruzione di un quarto del tonnello occorrente per i servizi.

Nel caso in cui nell'applicazione delle disposizioni contenute nel presente articolo, sorgessero divergenze, saranno risolte dal ministro della marina.

L'onorevole Salvatore Orlando propone che per questo articolo 16 si ritorni al testo ministeriale.

PANTANO, *relatore*. La Commissione d'accordo col Governo accetta questa proposta.

PRESIDENTE. Il Governo accetta?

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Accetto che si ritorni al testo primitivo perchè vi sono dei cantieri, come i francesi, i quali hanno protezioni che possono rivolgersi a nostro danno.

PRESIDENTE. L'onorevole Graffagni ha presentato il seguente emendamento:

« Nel n. 1°:

a) *Sostituire alla parola: esteri, la parola: inglesi.*

b) *Sopprimere le parole: o che siano specializzati per le piccole costruzioni.*

c) *Aggiungere:*

Le richieste di prezzi debbono essere fatte in base a disegni e specificazioni dettagliate ».

Insiste, onorevole Graffagni?

GRAFFAGNI. Essendo stato accettato l'emendamento dell'onorevole Orlando, ritiro il mio.

PRESIDENTE. Sta bene. Metto dunque a partito l'articolo 16 secondo il testo ministeriale di cui do lettura:

Art. 16.

I piroscafi che i concessionari dovranno costruire per l'attuazione dei servizi sovvenzionati e quelli che man mano dovranno essere sostituiti ai termini dell'articolo 18, devono essere costruiti nei cantieri italiani.

I concessionari potranno ricorrere ai cantieri esteri, nei due casi seguenti:

1° Quando i cantieri nazionali di primo ordine domandino un prezzo del 7 per cento superiore al valore risultante dalla media dei prezzi di sei cantieri inglesi di prim'ordine, o che sieno specializzati per le piccole costruzioni, esclusi il prezzo massimo ed il minimo.

2° Quando non possano ottenere d'alcun cantiere italiano di prim'ordine la consegna del materiale entro un anno.

I concessionari avranno però diritto di ricorrere all'industria estera senza vincolo di sorta per la costruzione di un quarto del tonnelloccaggio occorrente per i servizi.

Nel caso in cui nell'applicazione delle disposizioni contenute nel presente articolo, sorgessero divergenze, saranno risolte dal ministro della marina.

(È approvato).

Art. 17.

Il ministro della marina, in base alle condizioni dell'articolo 16, ha facoltà, udito il Comitato per i servizi marittimi, di concedere all'assuntore una dilazione di non oltre tre anni (a decorrere dal 1° luglio 1910) per l'impiego dei piroscafi aventi le caratteristiche prescritte, autorizzandolo frattanto a prendere a nolo, ove occorra, e ad assegnare temporaneamente ai servizi piroscafi le cui caratteristiche non si discostino molto da quelle prescritte ed aventi i migliori requisiti possibili, da accertarsi dalla Commissione di visita.

In tal caso la sovvenzione complessiva attribuita alla linea, sarà ridotta proporzionalmente, secondo la formola seguente:

$$S' = S - (a + b)$$

in cui:

S' rappresenta la sovvenzione ridotta;

S rappresenta la sovvenzione normale;

a la ritenuta per deficienza di velocità;

b la ritenuta per deficienza di tonnellaggio.

$$a = S - \left(\frac{S}{2} + \frac{S(V')^3}{2(V)^3} \right)$$

$$b = S - \left(0.65 S + 0.35 S \frac{T'}{T} \right)$$

delle quali

V' rappresenta la velocità effettiva;

V id. la velocità prescritta;

T' rappresenta il tonnelloccaggio effettivo;

T id. il tonnelloccaggio prescritto.

La riduzione della sovvenzione si calcola per viaggio.

A questo articolo l'onorevole Salvatore Orlando propone il seguente emendamento:

« Aggiungere dopo il primo comma le parole: e siano classificati in uno dei registri nazionali ».

Ha facoltà di parlare.

ORLANDO SALVATORE. Come rilevai anche in seno alla Commissione, vi sono navi che oltrepassano i 48 e 49 anni. Ora io chiedo che ciò risulti dai registri per tenerne conto quando si deve esaminare se possano o meno navigare con sicurezza. Il richiedere l'iscrizione in una classe del registro non significa che debbano essere iscritte alla prima; basta che siano iscritte anche nell'ultima classe, purchè vi si facciano le riparazioni necessarie per mantenerle in stato di navigabilità.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Sono dolente di non poter accettare l'emendamento dell'onorevole Orlando.

Riguardo alle condizioni di navigabilità, posso assicurare la Camera che il Governo curerà rigorosamente che siano osservate, ma non posso aggiungere un obbligo agli altri stabiliti in questo capitolato, che del resto è eguale a quelli proposti dagli onorevoli Schanzer e Bettolo.

Prego l'onorevole Orlando di appagarsi di queste dichiarazioni, non potendo accettare, ripeto, in materia contrattuale un obbligo così improvvisato, contro del quale si sono opposte difficoltà intrinseche, di fronte alle quali l'onorevole Bettolo e io ci siamo dovuti arrestare.

PRESIDENTE. Onorevole Salvatore Orlando, insiste nel suo emendamento?

ORLANDO SALVATORE. Debbo insistere, perchè altrimenti si permetterà che navighino piroscafi che hanno cinquantun anno e che sono stati rifiutati nell'ultima classe di tutti i registri.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Prendo impegno di eliminare i veterani assoluti: mi riporterò per questo al Codice della marina mercantile e alla necessità di tutelare la vita dei passeggeri. Ma non posso accettare l'emendamento perchè mi sento contrattualmente impegnato. Non v'è cosa che mi preme di più delle buone navi; ma quando il servizio

mancasse, la popolazione si rivolgerebbe contro il Governo che non lo ha mantenuto.

ORLANDO SALVATORE. Non insisto nel mio emendamento.

PRESIDENTE. Allora nessun altro chiedendo di parlare s'intende approvato l'articolo 17.

Art. 18.

Nel periodo dei tre anni di cui all'articolo precedente i concessionari dovranno adibire ai servizi piroscafi di nuova costruzione.

È però consentito ai concessionari di surrogare temporaneamente nei casi di ordinarie riparazioni, con piroscafi usati, quelli normalmente adibiti ai servizi.

Art. 19.

I piroscafi da assegnarsi al servizio dovranno essere coperti di bandiera nazionale e di assoluta proprietà del concessionario, salvo il caso di sostituzione di cui all'articolo 17, e godranno delle prerogative che sono o che potrebbero essere accordate ai piroscafi postali.

Art. 20.

I piroscafi da assegnarsi al servizio, salvo pel primo triennio il disposto dell'articolo 17, debbono essere di tonnellaggio e velocità non inferiore a quelli indicati nella tabella annessa alla convenzione e il loro numero dovrà essere per ciascuna linea tale che si possa provvedere alla regolare ed esatta esecuzione del servizio e non dovrà essere inferiore a quello indicato nella tabella predetta.

L'assuntore non è esonerato dall'obbligo di disimpegnare il servizio nei modi stabiliti, in alcun caso e nemmeno se egli non possa disporre di parte del materiale prescritto per causa di forza maggiore o di riparazione, eccetto però nel caso previsto dall'articolo 24 e dall'articolo 35.

Art. 21.

La forza delle macchine dei piroscafi dovrà essere tale da corrispondere alla velocità normale richiesta dall'articolo seguente.

Art. 22.

In ogni piroscavo dovrà essere segnata la linea di minima immersione per garantire la stabilità e le condizioni di buona navigazione e la linea della immersione massima (*Free-Board*) secondo le norme del

« Board of trade » adottate dai registri nazionali.

I piroscafi ad una immersione media fra le due suindicate, dovranno sottostare ad una prova di velocità, con mare calmo o leggermente mosso, della durata di 12 ore, durante le quali dovranno mantenere una velocità superiore del 12 per cento a quella prescritta.

In ogni piroscavo vi debbono essere battelli ed apparecchi di salvataggio in numero corrispondente allo scopo ed un numero sufficiente di scale, nonchè cinture di sicurezza in numero almeno eguale a quello massimo dell'equipaggio e dei passeggeri.

L'equipaggio dovrà addestrarsi almeno una volta al mese al maneggio delle barche o zattere di salvataggio.

Gli scafi, le macchine, le caldaie e tutti gli oggetti di dotazione dovranno essere tenuti in istato di perfetta conservazione: le caldaie dovranno essere surrogate con caldaie nuove o riparate a nuovo, appena ciò sia riconosciuto necessario dalla Commissione di visita.

Gli scafi, le macchine e le caldaie dei piroscafi da costruire dovranno essere solidamente e diligentemente costruiti, a seconda dei sistemi più moderni e perfezionati con materiali di prima qualità e classificati alla più alta classe del registro nazionale o di altro autorizzato.

Sarà eseguita per parte della Commissione di sorveglianza una prova di stabilità, a norma del regolamento, per determinare le condizioni di sicurezza assoluta della nave anche navigando con doppio fondo e carboni vuoti.

In massima non sono consentiti passaggi attraverso le paratie stagne regolamentari.

Ogni compartimento dovrà potersi esaurire in modo efficace mediante tubulatura in connessione con le pompe di macchina e con una pompa speciale di esaurimento.

Le pompe di circolazione delle motrici, qualora non siano azionate dalle motrici stesse, avranno adattamenti per poter pompare acqua dal compartimento stesso.

I piani dei piroscafi da costruirsi nuovi, o da acquistarsi e quelli delle loro macchine verranno presentati al Ministero della marina per l'approvazione prima di cominciare la costruzione e rispettivamente prima di concludere il contratto di costruzione o di acquisto.

A questo articolo l'onorevole Graffagni propone il seguente emendamento:

« Nel secondo comma, alle parole: fra le due suindicate, *sostituire*: corrispondente alla metà del carico totale (dead weight) ».

PANTANO, *relatore*. La Commissione lo accetta.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Anche io lo accetto.

PRESIDENTE. Pongo a partito l'articolo 22 con l'emendamento proposto dall'onorevole Graffagni e accettato dalla Commissione e dal Governo.

(È approvato).

Art. 23.

I piroscafi dovranno soddisfare a tutte le condizioni prescritte dalle leggi vigenti pel trasporto dei passeggeri in viaggi di breve navigazione.

Art. 24.

Il concessionario non potrà intraprendere l'esercizio delle linee di navigazione da esso assunte, se non avrà provato di essere fornito del numero prescritto di piroscafi occorrenti alla esecuzione dei servizi contemplati nel presente capitolato, i quali dovranno avere tutte le caratteristiche richieste dal presente capitolato, salvo il disposto dell'articolo 17.

Nel caso che un piroscavo si perdesse, il concessionario dovrà provvedere provvisoriamente al servizio con altro piroscavo capace di compiere i viaggi nel tempo prescritto, quantunque non soddisfaccia pienamente alle condizioni stabilite ed avrà l'obbligo di sostituirlo con altro, corrispondente alle condizioni stesse, nel termine che sarà determinato dal ministro della marina.

In questo caso sarà applicata una ritenuta sulla sovvenzione non superiore al 20 %. La misura di tale ritenuta sarà determinata caso per caso dal Comitato pei servizi marittimi.

Qualora però la perdita di un piroscavo avvenga nell'ultimo quinquennio, il piroscavo stesso potrà essere sostituito con altro corrispondente sostanzialmente alle caratteristiche di quello perduto.

I piroscafi, nei casi contemplati dai precedenti due comma, dovranno sempre essere accettati dalla Commissione di visita di cui all'articolo 25.

Art. 25.

Per l'accettazione del materiale navale di primo impianto, sia nuovo, sia già in na-

vigazione, ma rispondente alle condizioni del presente quaderno d'onori, nonchè di quello che sarà in seguito costruito, il Ministero della marina, nominerà apposita Commissione, la quale nelle visite del materiale si atterrà alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero della marina ed alle istruzioni di cui ai seguenti articoli.

La Commissione visita lo scafo internamente ed esternamente esigendo dove occorra, che esso sia messo a secco in un bacino o sopra uno scalo da designarsi di accordo fra il Governo ed il concessionario. Ispeziona ugualmente la macchina e le caldaie e verifica gli attrezzi e i corredi di dotazione fissa o di ricambio.

Procede inoltre alle prove di velocità in mare, le quali devono essere eseguite sotto la pressione di regime.

Art. 26.

L'ispezione della Commissione di visita può essere eseguita anche per quei piroscafi, che quantunque ammessi al servizio, siano stati assoggettati a riparazioni di qualche importanza.

In questo caso il concessionario, nella domanda che presenterà per la visita, indicherà la natura e lo scopo dei lavori eseguiti.

Art. 27.

Ogni quadriennio dalla data dell'incominciamento del servizio, il ministro della marina dovrà far procedere alla visita del materiale, con facoltà di farvi eseguire tutti i lavori necessari perchè esso si trovi nelle condizioni stabilite, nonchè di eliminare quei piroscafi che fossero riconosciuti non rispondenti al capitolato, i quali dovranno essere surrogati nel termine che verrà notificato dal ministro suddetto, senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio.

Art. 28.

Oltre il disposto dell'articolo precedente il ministro della marina potrà fare eseguire visite straordinarie, allo scopo di accertare se i piroscafi riuniscano tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio ed al comodo dei passeggeri.

Risultando dalle visite che taluno dei piroscafi non soddisfi alle condizioni sopra accennate, il concessionario dovrà, nel limite di tempo che verrà assegnato, surrogarlo ed uniformarsi a quelle altre prescri-

zioni che saranno emanate, ferma la responsabilità che il concessionario possa avere incontrato per ritardi od inconvenienti seguiti.

Art. 29.

Se la Commissione di visita muovesse eccezioni sull'ammissione o riammissione dei piroscafi, il ministro della marina inviterà il concessionario a fare quelle osservazioni che stimasse opportuno intorno alle deliberazioni della Commissione stessa, dopo di che il ministro predetto delibererà inappellabilmente in merito.

Art. 30.

Le spese per indennità di missione alle Commissioni per l'esecuzione delle visite dei piroscafi saranno a carico del bilancio del Ministero della marina, eccetto per le visite previste all'articolo 25 le cui spese saranno rimborsate dal concessionario.

Art. 31.

I concessionari indicheranno al ministro della marina le linee sulle quali intendono destinare i singoli piroscafi, questi non potranno essere distolti dalle linee così indicate e sostituiti con altri, senza l'autorizzazione del predetto ministro.

A tale effetto i verbali di visita indicheranno tutte le linee alle quali il piroscifo potrà essere assegnato.

Equipaggi.

Art. 32.

La composizione degli equipaggi dei piroscafi sovvenzionati è determinata da apposite tabelle stabilite di concerto fra il Ministero della marina ed i concessionari.

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piroscafi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato da appositi uffici di collocamento istituiti presso le capitanerie e gli uffici di porto, con uguale rappresentanza tanto dei concessionari quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

I concessionari si obbligano di adottare il contratto tipo di arruolamento degli equipaggi che sarà stabilito dal Ministero della marina, tenuto conto delle consuetudini vigenti, delle mutate condizioni della vita di bordo e della specialità delle linee cui il presente capitolato si riferisce.

I concessionari avranno facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento, quando questi non abbiano personale disponibile alle condizioni del contratto tipo suddetto di arruolamento.

Art. 33.

Sui piroscafi sarà riservato apposito ed idoneo locale per gli ammalati, e specialmente per i mentecatti, affinché non riescano di molestia o di pericolo agli altri passeggeri; ed altro locale aereato per i prigionieri militari ed detenuti civili, ove occorra.

Requisizione e noleggio di piroscafi.

Art. 34.

I piroscafi addetti ai servizi sovvenzionati possono per grave necessità pubblica essere requisiti dall'autorità amministrativa con l'osservanza delle disposizioni legislative in materia.

Art. 35.

Il ministro della marina avrà diritto di noleggiare per i servizi straordinari dello Stato i piroscafi dei concessionari completamente armati.

In questo caso sarà corrisposto ai concessionari un compenso risultante dai seguenti elementi per tutta la durata effettiva del noleggio:

1° Il 5 per cento per interesse sul valore attuale del piroscifo.

2° Il rimborso delle spese vive è cioè:

- a) il 12 per cento annuo sul valore iniziale del piroscifo per le quote di ammortamento, manutenzione e riparazioni ordinarie, spese di amministrazione e fondo grandi riparazioni;

- b) consumo del carbone e delle materie grasse, paghe e panatiche dell'equipaggio, spese portuali ed assicurazione.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato, salvo il deprezzamento normale.

Trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Art. 36.

I concessionari saranno obbligati al trasporto dei viaggiatori e delle merci per tutti gli scali toccati dai loro piroscafi, sotto la osservanza delle tariffe e delle condizioni approvate dal Comitato per i servizi marit-

timi, con l'intervento del rappresentante dei concessionari.

Nello scopo di facilitare i detti trasporti, i concessionari dovranno stabilire apposite agenzie in tutti i luoghi di approdo.

Tariffe.

Art. 37.

a) Passeggeri.

I concessionari non potranno applicare al trasporto dei passeggeri tariffe superiori alle seguenti:

Pei passeggeri di classe centesimi 8 per passeggero chilometro;

Pei passeggeri di ponte centesimi 3 per passeggero-chilometro.

Nel caso in cui si ritenga opportuno di distinguere i passeggeri in tre classi, dovrà istituirsi la classe intermedia sulla base di centesimi 6 per passeggero-chilometro.

Potranno essere istituiti a bordo dei piroscafi posti di lusso con l'aumento fino al 20 per cento sul prezzo fissato per i passeggeri di camera.

Il numero dei posti di lusso non potrà eccedere il 15 per cento del numero totale dei posti di classe.

I ragazzi inferiori a tre anni di età saranno esenti da qualsiasi pagamento escluso il vitto; dai tre ai dieci anni pagheranno metà tariffa escluso il vitto.

Ogni passeggero avrà diritto di portare con sé 60 chilogrammi di bagaglio anche se è costituito da derrate o prodotti agricoli pel mercato.

Quest'ultima facoltà è strettamente personale pel passeggero essendo vietato il trasporto come bagaglio delle derrate e dei prodotti agricoli quando assuma carattere di abuso.

Il concessionario non potrà esigere alcun diritto d'imbarco e sbarco nei porti dove il piroscafo, per giudizio datone dal Ministero della marina, può attraccare alla banchina.

Negli altri porti dovrà curare l'imbarco e sbarco dei passeggeri e dei loro bagagli e non potrà percepire compenso superiore a quello che sarà determinato dal Ministero della marina.

b) Merci.

I concessionari non potranno applicare al trasporto delle merci nolo superiore al seguente:

Per qualsiasi percorso delle linee e per quintale centesimi 80.

L'importo minimo di ogni spedizione è di centesimi 80.

Nell'applicazione del nolo le frazioni di quintale sono rispettivamente calcolate per mezzo quintale o per quintale intero.

Nel nolo non è compreso il diritto di imbarco e sbarco.

Gli speditori dovranno consegnare le merci sotto paranco. Lo sbarco delle merci sarà fatto a cura dei concessionari i quali non potranno applicare tariffe superiori a quelle che saranno determinate dal Ministero della marina.

Per le merci voluminose sarà applicato un aumento del 50 o del 100 per cento, a seconda che la merce sia rispettivamente di peso inferiore a 250 od a 150 chilogrammi per metro cubo.

c) Bestiame.

I concessionari non potranno applicare al trasporto del bestiame tariffa superiore alla seguente:

1ª classe	lire	6	per capo
2ª	»	4	»
3ª	»	1	»
4ª	»	0.50	»

Il nolo per l'uso del *box* non è compreso nei prezzi suddetti.

Appartengono alla 1ª classe: cavalli, muli, buoi, tori, vacche e vitelli;

alla 2ª: asini, muletti, puledri piccoli e vitellini;

alla 3ª: montoni, capre, pecore, porci;

alla 4ª: capretti, agnelli e porcellini da latte.

Le modificazioni alla classificazione suindicata saranno determinate di accordo fra il Comitato per i servizi marittimi ed i concessionari.

Art. 38.

Le tariffe potranno essere sottoposte a revisione per parte del Comitato per i servizi marittimi, sentiti i concessionari.

Le variazioni delle tariffe dovranno essere rese pubbliche 15 giorni prima che vadano in vigore.

Art. 39.

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto dei piccoli colli con le modalità che saranno determinate dal Comitato per i servizi marittimi.

I colli stessi non potranno superare il peso di kg. 60 e la tariffa non potrà superare centesimi 60 per ogni collo.

Il loro volume non dovrà superare un quarto di metro cubo.

Il trasporto dei piccoli colli sarà effettuato dall'agenzia di partenza a quella di destinazione coll'aumento di centesimi 10 per ciascun collo per indennizzo di prestazione per le operazioni doganali ed altre relative al transito.

Facilitazioni di viaggio e trasporti per conto dello Stato.

Art. 40.

I concessionari dovranno accordare il viaggio gratuito (escluso il vitto):

1° Ai membri del Parlamento in carica ed agli ex deputati che abbiano almeno sette legislature, e tre viaggi gratuiti all'anno per le loro famiglie;

2° Ai funzionari dell'Ispettorato dei servizi marittimi ed agli ispettori delle poste e dei telegrafi con le norme che saranno stabilite dall'Ispettorato generale dei servizi marittimi.

I concessionari dovranno inoltre accordare il viaggio gratuito, escluso il vitto, nel limite di quattro posti di 3ª classe per ciascun viaggio, ai nazionali indigenti dimoranti all'estero che rimpatriano per prestare servizio militare o che ritornino alla loro residenza all'estero dopo averlo prestato.

Art. 41.

I concessionari dovranno accordare la riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive (escluso il vitto):

1° alle famiglie dei membri del Parlamento;

2° agli impiegati civili e militari e loro famiglie;

3° agli ufficiali e militari di truppa del regio esercito e della regia marina ed alle rispettive famiglie;

4° alle comitive di operai agricoltori e alle loro famiglie;

5° alle persone di servizio dei membri del Parlamento e degli impiegati civili;

6° ed in mancanza di speciali convenzioni coi ministri della guerra e della marina, anche ai militari di ogni grado che viaggiano a spese dello Stato.

I concessionari dovranno inoltre trasportare in 3ª classe, con la riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto, i condannati civili e militari anche pel viaggio di ritorno espiata la pena, non

che gli imputati ed accusati che si traducono per conto dello Stato e colla riduzione del 50 per cento gli indigenti che vengono rimpatriati per conto dello Stato.

Il Governo si obbliga, dal canto suo, a parità di condizioni, di affidare a ciascun concessionario i trasporti che possono compiersi sulle linee a lui aggiudicate.

In caso di mobilitazione i concessionari sono obbligati a dare la preferenza nello imbarco a chi è chiamato a prestare il servizio militare.

Art. 42.

I concessionari dovranno accordare la riduzione del 75 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto, ai cittadini che viaggiano per prender parte alle elezioni politiche.

Art. 43.

I concessionari dovranno trasportare marinai naufraghi o cittadini indigenti, provenienti da linee internazionali, in numero non superiore a 10 (in 3ª classe) per ogni viaggio pel compenso di lire 3 (vitto compreso) per ogni giorno di navigazione e di lire 1 se trattasi di fanciulli da 3 a 12 anni e gratuitamente i bambini di età inferiore ai tre anni.

Il Ministero degli affari esteri rimborserà le somme dovute per questo titolo ai concessionari. Andranno però a carico del bilancio della marina le spese di rimpatrio degli individui già appartenenti agli equipaggi di navi mercantili naufragate.

Le richieste per tali viaggi saranno fatte dal Ministero degli affari esteri e all'estero dai regi consoli.

Art. 44.

Pel trasporto dei generi di privativa non che di derrate e oggetti comunque destinati al servizio governativo, sarà, a parità di condizioni, data la preferenza alla bandiera italiana, con speciale riguardo ai concessionari, ai prezzi da determinarsi con apposite convenzioni.

In mancanza di convenzioni speciali, sarà fatta una riduzione del 50 per cento sulla tariffa normale.

Art. 45.

In casi di eccezionale gravità ed urgenza riconosciuti dai Ministeri della marina e della guerra, i concessionari saranno obbligati, a loro rischio e pericolo, di trasportare

materie infiammabili ed esplosive conciliabilmente con le condizioni dei piroscafi.

Art. 46.

Le facilitazioni concesse per i citati articoli dal 40 al 44 inclusi saranno date anche su quelle linee non contemplate nel presente quaderno d'onori, di cui i concessionari avessero o venissero ad avere per proprio conto l'esercizio.

Art. 47.

I concessionari dovranno provvedere perchè ad ogni approdo possano essere imbarcate le merci pronte per l'esportazione; a tale scopo dovranno lasciare un proporzionale spazio a bordo nei diversi scali in relazione con la media del movimento commerciale di essi, secondo che sarà stabilito dal Comitato per i servizi marittimi, sentiti i concessionari.

Gli speditori che almeno tre giorni prima della partenza del piroscafo dal porto capolinea abbiano impegnato lo spazio a bordo per il caricamento delle merci in un porto di scalo, in caso di adempimento da parte del vettore, potranno ricorrere all'azione giudiziaria derivante dal diritto comune.

Non adempiendo all'obbligo di cui nel primo comma del presente articolo, i concessionari saranno tenuti verso gli speditori, la cui merce non venisse imbarcata, a eseguirne il trasporto nel viaggio successivo, senza compenso sempre però che gli speditori stessi abbiano dato avviso alle locali agenzie nel termine stabilito dal regolamento.

Quando non fosse presentata all'imbarco la merce impegnata, il concessionario avrà diritto al 50 per cento del nolo.

All'articolo 47 gli onorevoli De Felice-Giuffrida, Milana, D'Oria, Beltrami, Pozzato, Baldi, Musatti, Arturo Luzzatto, Pala, Auteri-Berretta, Grassi-Voces, presentano il seguente emendamento:

La seguente disposizione aggiunta dalla Commissione ai capitoli A e B per i servizi minori e per le linee di concentramento:

« Gli speditori che almeno tre giorni prima della partenza del piroscafo dal porto capolinea abbiano impegnato lo spazio a bordo per il caricamento delle merci in un porto di scalo, in caso di adempimento da parte del vettore, potranno ricorrere all'azione giudiziaria derivante dal diritto comune.

« Non adempiendo all'obbligo di cui nel primo comma del presente articolo, i con-

cessionari saranno tenuti verso gli speditori la cui merce non venisse imbarcata, a eseguirne il trasporto nel viaggio successivo, senza compenso, sempre però che gli speditori stessi abbiano dato avviso alle locali agenzie nel termine stabilito dal regolamento »;

è aggiunta agli articoli corrispondenti in tutte le altre convenzioni.

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

DE FELICE-GIUFFRIDA. Non so se si tratti di un errore di stampa o di altro, ma certo è che questa disposizione dell'articolo 47 è omessa nelle altre Convenzioni annesse a questa legge. Propongo quindi che si ripari a tale omissione.

PRESIDENTE. Ma allora, onorevole De Felice-Giuffrida, il suo emendamento non riguarda l'articolo 47 del capitolato A che stiamo esaminando; è invece una proposta che si riferisce agli altri capitoli.

PANTANO, *relatore*. L'onorevole De Felice Giuffrida vorrebbe estendere questa disposizione dell'articolo 47, che impegna tutte le Società minori, anche ai servizi maggiori. Ora per questi, trattandosi di una sistemazione provvisoria, non si può innovare nulla dei quaderni d'onere esistenti.

Prego quindi l'onorevole De Felice Giuffrida di non insistere.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Intanto il nostro traffico col Levante se ne va! Non capisco perchè una disposizione che è accettata in un capitolato non possa essere accettata negli altri.

PANTANO, *relatore*. Sono patti contrattuali, onorevole De Felice Giuffrida. La prego di non insistere.

PRESIDENTE. Onorevole De Felice, la sua proposta, come le ho già fatto osservare, non riguarda questo articolo 47 del capitolato A, e quindi non può in questa sede venir ulteriormente discussa. Quando esamineremo gli altri capitoli, allora ella potrà svolgerla.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Io volevo discuterne una volta per tutte.

PRESIDENTE. Ma non è possibile farlo ora, a proposito del capitolato A.

Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvato l'articolo 47.

Art. 48.

In caso di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica, che abbia per effetto di variare notabilmente le condizioni

economiche normali del Regno o di alcune provincie, il ministro della marina potrà ordinare pei generi alimentari di prima necessità una temporanea riduzione di tariffe entro il limite del 50 per cento delle tariffe normali, senza che i concessionari abbiano diritto a verun compenso.

Art. 49.

È riservata facoltà al Governo, sentito il Comitato pei servizi marittimi ed il Consiglio dei ministri, di chiedere una riduzione di tariffe per agevolare l'esportazione dei prodotti nazionali o per sviluppare il commercio di determinate provincie. Siffatta riduzione avrà la durata di un anno e potrà essere prorogata di anno in anno.

Il minor introito che derivasse ai concessionari da questo provvedimento sarà compensato dallo Stato.

Art. 50.

La sorveglianza sulle tariffe è esercitata dall'Ispettorato dei servizi marittimi; le modificazioni di esse saranno devolute al Comitato pei servizi marittimi.

Al Comitato medesimo spetterà la definizione delle eventuali contestazioni fra i concessionari e gli speditori, caricatori ed altri terzi interessati. Le decisioni del Comitato dei servizi marittimi non sono appellabili dinanzi al Collegio degli arbitri, di cui all'articolo 85, e non pregiudicano l'azione giudiziaria delle parti.

Art. 51.

Il Comitato pei servizi marittimi ha l'incarico di rivedere le norme e le condizioni della polizza di carico per accertare che non contengano disposizioni contrarie alle leggi ed alle consuetudini.

Servizio cumulativo.

Art. 52.

Tanto per le merci in genere, quanto per i passeggeri, è fatto obbligo ai concessionari di attuare il servizio cumulativo con le ferrovie e con le altre Società di navigazione sovvenzionate e, possibilmente, con altre Società italiane di navigazione marittima e fluviale mediante unico contratto di trasporto ed istituendo tariffe con prezzi globali determinati sulle basi differenziali proprie a ciascuna amministrazione.

Sarà possibilmente pure attuato servizio cumulativo dai concessionari con Società

di navigazione estere che esercitino linee per località non toccate da piroscafi italiani.

Il Comitato pei servizi marittimi determinerà le norme per l'esecuzione del servizio cumulativo fra Società di navigazione.

I concessionari avranno l'obbligo, quando sia possibile, di costruire nei porti di transito appositi capannoni per le operazioni del servizio cumulativo.

Statistiche, relazioni annuali e bilanci.

Art. 53.

I concessionari hanno l'obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per ciascuna delle linee esercitate con l'indicazione dei diversi introiti e di trasmetterne copia ogni due mesi all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo i concessionari dovranno mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

I concessionari alla fine di ogni anno, e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetteranno al ministro della marina, insieme coi propri bilanci, una relazione tecnica ed economica dell'azienda delle linee contenente la ripartizione così dei prodotti, come delle spese per ciascuna linea di cui hanno l'esercizio.

La liquidazione definitiva della sovvenzione non sarà fatta finchè non siano trasmessi al ministro della marina i documenti di cui al presente articolo e da esso trovati regolari, ferme però restando le anticipazioni di cui all'articolo 74.

Art. 54.

Se i concessionari non adempissero agli obblighi di cui all'articolo 53 o se ostacolassero le indagini che l'Ispettorato dei servizi marittimi praticasse ai termini dell'articolo 5 e dell'articolo 53 del presente capitolo, uditi il Consiglio di Stato ed il Comitato pei servizi marittimi, sarà sospeso il pagamento della sovvenzione.

Penalità.

Art. 55.

Nel caso di ritardo nell'arrivo nei porti capolinea od in quelli altri che fossero designati linea per linea dal Comitato pei servizi marittimi, non derivante da forza maggiore giustificata o da autorizzazione mini-

steriale, i concessionari incorreranno nella multa di lire venti per ciascun'ora di ritardo.

Nell'applicazione di detta penalità non sarà tenuto conto del primo quarto d'ora. L'ora di arrivo sarà desunta dalla consegna, agli uffici od agli agenti di cui nell'articolo 12, del primo effetto postale da sbarcarsi.

Nel caso di omissione di un viaggio senza causa di forza maggiore sarà applicata una multa di lire 200 ritenendosi anche la sovvenzione in proporzione al minor percorso.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

Nel caso in cui senza autorizzazione del Ministero della marina e senza causa di forza maggiore fosse eseguito un approdo in località non contemplata dall'itinerario, i concessionari incorreranno nella multa di lire 100.

Il ritardo frapposto dai concessionari a rimpiazzare un piroscavo scadente o disadatto alla navigazione, oltre il termine stabilito dall'articolo 24, sarà punito colla multa di lire 30 per ogni giorno di ritardo.

Qualora un piroscavo senza causa di forza maggiore non approdasse ad uno degli scali prescritti, i concessionari incorreranno nella multa di lire 100.

Nel caso d'inosservanza dell'obbligo della divisa da indossarsi in servizio, dai comandanti, dagli ufficiali e dal resto dell'equipaggio, compreso il personale di servizio, sarà applicata ogni volta la penalità di lire 10 per il comandante, di lire 5 per ogni ufficiale e di lire 2 per ogni individuo dell'equipaggio, escluso il personale di macchina quando è in servizio.

Per la irregolare applicazione delle tariffe, non derivante da errore materiale, i concessionari incorreranno in una multa nella misura del quintuplo del nolo percepito.

L'ammontare delle penalità sarà ritenuto mensilmente o semestralmente sulle quote della sovvenzione e sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione.

Art. 56.

Le penalità sono applicate dal ministro della marina su proposta dell'Ispettorato dei servizi marittimi.

Art. 57.

Nel caso di interruzione del servizio il Governo potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare i concessionari ad

eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'onori; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, nonostante tale invito, si verificasse nuova interruzione, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà senz'altro esser pronunciata dal tribunale competente.

Quando si constati la sospensione od abbandono della navigazione per qualunque causa che non sia relativa ai casi di guerra o di contumacia, il Governo del Re avrà facoltà di prendere possesso dei piroscafi destinati alla navigazione sovvenzionata e di adempiere agli obblighi tutti stabiliti nelle Convenzioni, a rischio, pericolo e responsabilità del concessionario.

Casi di guerra.

Art. 58.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza, o fra potenze estere in un punto qualunque dei mari percorsi dalle linee sovvenzionate, il Governo del Re avrà facoltà:

- 1° di sospendere il servizio;
- 2° di obbligare i concessionari a continuarlo;
- 3° di prendere possesso dei piroscafi non iscritti nel ruolo del naviglio ausiliario o di acquistarli.

Art. 59.

Quando il Governo del Re diffidi i concessionari di sospendere il servizio sopra una o più linee, i concessionari stessi potranno continuarlo a proprio rischio e pericolo e non avranno in alcun caso altro diritto che quello della sovvenzione normale, corrispondente alla linea o alle linee così esercitate.

Se il servizio venga sospeso sopra una o più linee, cesserà per tutto il tempo della interruzione la sovvenzione relativa, corrispondendosi ai concessionari, tanto a titolo d'interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi di quelle linee, del materiale, delle provviste e per coprire i concessionari delle spese restanti a loro carico, un'indennità da fissarsi di comune accordo.

Art. 60.

Nel caso di sospensione di una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di esigere che uno o più o anche tutti i piro-

scafi assegnati alle linee stesse siano adibiti ad altre, allo scopo di rendere disponibili quei piroscafi dei quali intendesse prendere possesso.

Art. 61.

In luogo di sospendere interamente il servizio sopra una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di modificarne il periodo, gli approdi e gli itinerari. Se per queste modificazioni si venga ad aumentare il percorso normale delle linee stesse, il Ministero della marina pagherà ai concessionari la sovvenzione normale per questa linea o per queste linee, fatta eccezione se l'aumento di percorrenza superi il 10 per cento di quella complessiva della linea o delle linee modificate, nel qual caso corrisponderà per l'eccedenza superiore al 10 per cento un aumento proporzionale al maggior percorso stabilito.

Se il percorso invece resti invariato o diminuisca, i concessionari avranno diritto al pagamento della sovvenzione normale, qualora la diminuzione sia inferiore al 10 per cento; se superiore, si farà una ritenuta proporzionale alla diminuzione oltre il 10 per cento.

Nessun'altra indennità competerà in entrambi i casi ai concessionari.

Le modificazioni di cui sopra saranno deliberate dal Governo su proposta del ministro della marina, sentito il Comitato pei servizi marittimi.

Le deliberazioni del Governo non possono costituire materia di controversie giudiziarie, nè per le deliberazioni di esso o per la loro esecuzione può al Governo incorrersi in alcuna civile responsabilità.

Art. 62.

Il Governo del Re, nel caso che obblighasse i concessionari a continuare il servizio, oltre il pagamento della sovvenzione normale assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni altra cosa relativa al servizio medesimo per qualunque danno derivante da causa di guerra, esclusi quelli avvenuti per fatto del capitano o dei concessionari per inosservanza delle regole di guerra od altro.

Allo scopo di determinare il valore che il Governo deve rimborsare ai concessionari, nei casi in cui le perdite debbano andare a carico di esso, secondo le disposizioni del presente quaderno d'onori, all'epoca della ammissione in servizio di ciascun piroscafo, ne sarà determinato il prezzo

secondo le norme stabilite per calcolare il valore dei piroscafi requisiti dalla regia marina.

Art. 63.

Se il Governo del Re prenderà possesso di uno o più piroscafi dei concessionari, si applicheranno le disposizioni riguardanti la requisizione dei piroscafi, di cui all'articolo 34.

Art. 64.

I concessionari dovranno riprendere l'esercizio delle linee nel modo con cui sarà possibile attuarlo, quando a ciò vengano invitati dal Governo.

Contumacie.

Art. 65.

Nei casi di provvedimenti sanitari presi dal Governo nazionale o dai Governi esteri o di ostacoli frapposti per tema di contagio delle popolazioni dei porti di approdo delle linee sovvenzionate interne ed internazionali il ministro della marina potrà:

1° Sospendere l'esercizio di una o più linee;

2° Modificare il percorso delle linee, sostituire o sopprimere approdi, mutare gli orari;

3° Far continuare il servizio in tutto od in parte.

In questi casi saranno applicate le disposizioni seguenti:

Art. 66.

In caso di sospensione di una o più linee sovvenzionate, ordinata dal Ministero della marina, sarà corrisposta ai concessionari, tanto a titolo di interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi assegnati alle linee stesse, del materiale, delle provviste e per coprire i concessionari delle spese restanti a loro carico, un'indennità (non superiore al 50 per cento della sovvenzione normale) che sarà determinata con deliberazione del Comitato pei servizi marittimi.

Ove i concessionari però intendessero di continuare i servizi delle linee per le quali venne disposta la sospensione e il Ministero della marina non vi si opponesse, avranno diritto alla sola sovvenzione normale.

Art. 67.

In caso di riduzione di corse, di modificazioni al percorso, sostituzione o soppres-

sione di approdi, mutazione di orari, ecc., la sovvenzione sarà aumentata o diminuita in rapporto al percorso e sarà determinata da deliberazioni del Comitato pei servizi marittimi.

Art. 68.

In caso di obbligo imposto dal ministro della marina di eseguire tutti i servizi od una parte di essi, quando sia necessario l'aumento del materiale nautico, e sempre previo il parere del Comitato pei servizi marittimi, i viaggi in eccedenza della metà del numero imposto dalle convenzioni potranno essere retribuiti con un supplemento di sovvenzione non maggiore del 50 per cento sulla sovvenzione normale.

Art. 69.

Il giudizio sulla necessità di soppressione, modificazione, continuazione dei viaggi, e distacco dei piroscafi da una linea interna ad un'altra, mutazione di orari, ecc., spetta al Ministero della marina, che lo esercita, sentiti l'autorità sanitaria ed il Comitato pei servizi marittimi.

Art. 70.

Se per contravvenzione alle regole sanitarie un piroscafo fosse sottoposto a misure contumaciali, che ritardassero il compimento del suo viaggio, la sovvenzione per il viaggio stesso potrà, secondo i casi, essere diminuita del 25 per cento.

Art. 71.

Le prescrizioni sanitarie che a bordo dei piroscafi possano essere stabilite dal Governo nazionale o da Governi esteri, non danno luogo ad indennità veruna.

Art. 72.

Le merci ed i viaggiatori devono essere sbarcati in appositi lazzaretti al luogo di destinazione. Ove non si potessero sbarcare per deficienza di lazzaretti e i concessionari fossero obbligati a convertire in lazzaretti i propri piroscafi, lasciando i viaggiatori a bordo a scontare la contumacia, i concessionari dovranno ricevere per ogni piroscafo un compenso che sarà determinato dal Comitato pei servizi marittimi, sentita l'autorità sanitaria.

Durata della concessione del servizio.

Art. 73.

Il servizio avrà principio il 1° luglio 1910, ed avrà la durata di 15 anni.

S'intenderanno compresi nei viaggi d'obbligo quelli incominciati prima della scadenza del contratto, quantunque il ritorno avvenga posteriormente.

Il contratto s'intenderà continuativo di anno in anno oltre il 30 giugno 1925, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Pagamento della sovvenzione.

Art. 74.

La sovvenzione dovuta ai concessionari verrà corrisposta a rate mensili posticipate. Potrà essere accordata, a richiesta del concessionario, una anticipazione di diciannove ventesimi sulla sovvenzione mensile.

Disposizioni diverse.

Art. 75.

I concessionari dovranno essere cittadini italiani, come pure dovranno essere cittadini italiani i direttori ed i componenti il Consiglio di amministrazione.

Nel caso in cui la Ditta o Società concessionaria risulti essere solo apparentemente italiana ed effettivamente connessa ad una Ditta estera o filiazione della medesima, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, potrà dichiarare risoluto il contratto.

Art. 76.

I concessionari avranno una rappresentanza in Roma ove avranno pure il loro domicilio legale per tutti gli effetti del presente contratto.

I concessionari dovranno avere uno speciale ufficio nella sede di armamento.

Art. 77.

I concessionari non potranno cedere ad altri i servizi contemplati nel presente capitolato se non in virtù di una legge.

I concessionari non potranno, inoltre, vendere i piroscafi assegnati ai servizi sovvenzionati ed obbligatori senza l'autorizzazione del ministro della marina. Questi avrà facoltà di opporsi al noleggio dei piroscafi stessi e d'imporre determinate condizioni.

Essi non potranno del pari, senza l'autorizzazione del ministro predetto, assumere per conto di altro Governo l'esercizio di un servizio postale.

È vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta dei concessionari di linee

aggiudicate a *trusts*, coalizioni o cartelli o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico.

Contravvenendosi a questi patti, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, è in facoltà di dichiarare risoluto il contratto a danno dei concessionari, senza obbligo di giudiziale diffidamento.

Art. 78.

I concessionari, nell'esecuzione dei servizi che loro sono affidati, dovranno uniformarsi in tutto al regolamento che sarà approvato con decreto reale, su proposta del ministro della marina, sentiti i concessionari ed il Comitato pei servizi marittimi.

Art. 79.

I concessionari dovranno assumere di preferenza gli impiegati, gli ufficiali ed il personale che restasse libero, in seguito a cessazione di servizio da parte dei concessionari attuali, purchè abbiano i necessari requisiti.

Art. 80.

Fermi restando pei concessionari gli obblighi dei versamenti stabiliti dal testo unico della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro, approvato con regio decreto 31 gennaio 1904, n. 51, a favore del personale retribuito con somme inferiori a lire 2,100 all'anno, pel resto del personale i concessionari sono obbligati ad assicurare un trattamento d'invalidità e vecchiaia. A tale fine sarà istituita una sezione presso la Cassa nazionale di previdenza od altro Istituto ben accetto al Governo.

I contributi necessari pel servizio di pensione andranno per metà a carico dei concessionari e per metà a carico degli assicurati.

I concessionari sono obbligati di presentare alla approvazione del Ministero della marina, entro sei mesi dall'attuazione del contratto, speciali regolamenti sulla composizione organica e sul trattamento di pensione del personale di stato maggiore di coperta e di macchina e del personale addetto ai servizi amministrativi.

Nel caso di inadempimento di tali disposizioni, provvederà d'ufficio alla compilazione di tali regolamenti il Ministero della marina.

Sorgendo controversie giudicherà un Consiglio di arbitri, composto di un rappresentante dei concessionari, di un rappresentante

del personale e di un terzo nominato dal primo presidente della Corte di cassazione.

In caso di inadempimento degli obblighi da parte dei concessionari la loro quota di concorso sarà ritenuta sulla sovvenzione o potrà essere prelevata dalla cauzione e sarà anche in facoltà del ministro della marina di dichiarare il concessionario decaduto dalla concessione per sua colpa.

Art. 81.

Nei lavori di carico e scarico nei porti, a parità di condizioni, i concessionari dovranno preferire le Società di lavoratori legalmente costituite.

Art. 82.

Oltre la risoluzione del contratto, nei casi contemplati dal presente capitolato, i concessionari saranno tenuti all'emenda di tutti i danni che per questo fatto possono derivare allo Stato.

Art. 83.

Tutte le clausole, riserve e facoltà stipulate a favore dello Stato e contro i concessionari avranno valore verso i concessionari e gli esercenti delle linee aggiudicate e verso tutti gli aventi causa a qualsiasi titolo da loro.

Art. 84.

L'appello contro la deliberazione e decisione, che è sempre provvisoriamente eseguibile, del Comitato pei servizi marittimi, è prodotto al Collegio arbitrale di cui all'articolo seguente.

Art. 85.

Tutte le controversie, che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione del presente capitolato e delle convenzioni stipulate in base ad esso, e per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise inappellabilmente da un Collegio arbitrale, composto di un presidente da nominarsi con decreto reale fra i consiglieri della Corte di Cassazione di Roma, o fra consiglieri di Stato, di un rappresentante del Ministero della marina, da nominarsi con decreto ministeriale caso per caso, e del rappresentante del concessionario interessato nella vertenza.

La vertenza non potrà essere sottoposta al Collegio se prima sopra essa non avrà deciso o deliberato il Comitato pei servizi marittimi e non sarà stata tentata la conciliazione innanzi al medesimo.

È così approvato il capitolato A.

Procediamo ora all'esame del capitolato B per le linee di concentramento.

Capitolato B per le linee di concentramento.

Art. 1.

Le linee da eseguirsi sono indicate nella tabella annessa alla convenzione.

Art. 2.

Le linee dovranno essere eseguite sia in andata che in ritorno e possibilmente a periodo regolare, salvo che le esigenze del traffico non consiglino altrimenti.

I concessionari dovranno preavvisare l'Ispettorato dei servizi marittimi del giorno di partenza dai porti capolinea mentre le ore di approdo nei porti intermedi saranno stabilite dai concessionari tenuto conto delle esigenze locali: salvo all'Ispettorato l'indicazione del tempo minimo di sosta che dovranno fare i piroscafi nei singoli scali delle linee.

Le partenze medesime potranno però, per ragioni di ordine pubblico o di interesse postale, commerciale e politico, essere ritardate od anticipate sull'ordine scritto dell'Ispettorato dei servizi marittimi o dei suoi rappresentanti, o per causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il commissario del Governo nei singoli porti, senza che si possa chiedere alcun compenso dai concessionari o dai terzi.

I ritardi però non dovranno essere tali da reclamare un aumento del materiale prescritto per ciascuna linea.

Art. 3.

I viaggi dovranno essere eseguiti con la velocità normale di almeno nove miglia all'ora da calcolarsi sulla media dell'intero percorso di ciascun viaggio.

Per velocità normale s'intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di ordinaria navigazione.

Art. 4.

Il ministro della marina, udito il Comitato per i servizi marittimi, potrà ordinare l'attuazione di approdi fra i punti estremi delle linee e potrà accordare la facoltà di prolungare le linee al di là dei punti stessi, e potrà anche sopprimere degli approdi.

Sorveglianza dei servizi.

Art. 5.

La sorveglianza del servizio spetta al ministro della marina che la esercita per mezzo dell'Ispettorato dei servizi marittimi

e dei commissari del Governo. I funzionari dell'Ispettorato hanno diritto di eseguire a bordo dei piroscafi sovvenzionati e presso le singole Amministrazioni dei concessionari tutte le indagini che occorresse di fare per accertare l'applicazione della legge e del presente capitolato.

Art. 6.

Perchè si possa controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati di consegnare al commissario del Governo nei singoli scali ad ogni arrivo a destinazione un estratto del giornale di bordo, indicante le circostanze occorse nell'intero viaggio.

Art. 7.

Entro un mese dall'approvazione legislativa del contratto i concessionari delle linee dovranno prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi dei concessionari che dovranno essere assicurati a tale uopo presso una Società italiana di assicurazioni accettata dal Ministero della marina per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario come dalle persone per cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle multe definitive inflitte, che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalle sovvenzioni. In questo caso si provvederà, mediante decreto del ministro della marina, a prelevare le somme dalla cauzione, la quale deve essere immediatamente reintegrata. Non avvenendo ciò, il contratto s'intenderà risolto per colpa del concessionario.

I crediti del Governo verso i concessionari godranno di privilegio sulla cauzione in confronto d'ogni altro credito contro il concessionario per parte dei terzi qualunque sia la precedenza degli atti giudiziari.

Ricevimento e custodia, trasporto e consegna degli effetti postali.

Art. 8.

I concessionari hanno obbligo del trasporto gratuito regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti su fogli di via senza limitazione di peso.

Sotto la denominazione di effetto s'intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali del peso ciascuno non superiore a 5 kg. Per quelli di peso superiore che potessero in avvenire essere istituiti sarà corrisposto ai concessionari un compenso da stabilirsi dal Comitato pei traffici marittimi in misura non superiore al 50 per cento delle tasse riscosse dall'Amministrazione delle poste.

I concessionari avranno pure l'obbligo di trasportare gratuitamente tutti gli oggetti e le provviste riferentisi al servizio postale, telegrafico e telefonico dipendenti dal Ministero delle poste e dei telegrafi nel limite del due per cento della portata lorda di ciascun piroscafo in ciascun viaggio.

Art. 9.

I concessionari dovranno destinare su ogni piroscafo un sufficiente locale lontano dalla macchina e ben riparato per collocarvi gli effetti; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia degli effetti affidata al capitano del piroscafo sotto la sua responsabilità.

Qualora per avaria un piroscafo dovesse approdare in qualche porto o rada non indicati nell'itinerario della linea, per cui si trovasse nell'impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna degli effetti all'ufficio di posta locale o viciniore per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari e col primo piroscafo nazionale od estero, rimanendo le spese a carico dei concessionari.

Art. 10.

I concessionari dovranno far ritirare gli effetti dagli uffici postali al porto, ovvero, in difetto di essi uffici, dagli agenti incaricati di trasportare gli effetti medesimi allo scalo d'imbarco, ove non sia possibile diversamente.

Essi dovranno egualmente operare la consegna degli effetti in arrivo negli uffici suddetti od agli agenti suindicati.

Il trasporto degli effetti da terra a bordo e viceversa sarà a carico dei concessionari, i quali dovranno adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo d'avarìa e senza perdita di tempo.

Art. 11.

Per la consegna ed il ricevimento degli effetti, i concessionari si uniformeranno alle

disposizioni che saranno emanate dal Ministero della marina di concerto con quello delle poste e dei telegrafi nello scopo di accertare il numero e la natura dei dispacci per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco degli effetti dovranno precedere qualsiasi operazione e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano ormeggiati.

Art. 12.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli uffici di posta, tanto interni che esteri, indicati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, e che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere, di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura dei concessionari ai quali faranno carico anche le riparazioni, e che dovrà essere consegnata, unitamente agli effetti, agli uffici postali nei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte dei concessionari o loro agenti sarà punita a norma di dette leggi.

I comandanti dei piroscafi su qualunque linea esercitata dai concessionari, saranno obbligati ad aprire le suaccennate cassette mobili d'impostazione, per estrarne le corrispondenze e formare i dispacci postali, attenendosi a tutte le disposizioni che saranno emanate dal Ministero della marina d'accordo col Ministero delle poste.

I detti comandanti saranno inoltre tenuti allo smercio dei francobolli biglietti e cartoline postali.

Potrà richiedersi ai concessionari che siano tenute esposte nelle Agenzie cassette mobili d'impostazione con obbligo alle Agenzie stesse di estrarne le corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti dei piroscafi.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori degli avvisi, stampati a cura del Ministero delle poste e dei telegrafi, relativi all'interdizione del trasporto delle corrispondenze.

I concessionari potranno trasportare gratuitamente sulle linee da essi esercitate, con esenzione delle tasse postali, le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'Amministrazione delle linee stesse, nonchè quelli relativi al servizio cumulativo.

Art. 13.

I concessionari saranno responsabili, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione postale per perdite, manomissioni o avarie degli effetti, e dovranno tenere questa rilevata dall'indennità che dovesse rifondere ai terzi.

Piroscafi.

Art. 14.

I piroscafi da assegnarsi al servizio devono essere di tonnellaggio e di velocità non inferiori a quelli indicati nella tabella annessa alla Convenzione, il loro numero dovrà essere per ciascuna linea tale che si possa provvedere alla regolare ed esatta esecuzione del servizio, devono essere classificati in uno dei registri nazionali di classificazione riconosciuti dal Governo e devono corrispondere alle regole comuni sull'idoneità alla navigazione, stabilita dal Codice per la marina mercantile.

I piroscafi destinati ai servizi saranno sottoposti a visita da parte di apposita Commissione, nominata dal Ministero della marina, per accertare che soddisfino alle condizioni prescritte dal presente capitolato.

Art. 15.

I piroscafi da adibirsi al servizio dovranno essere coperti da bandiera nazionale e di assoluta proprietà dei concessionari e godranno delle prerogative che sono o che potrebbero essere accordate ai piroscafi postali.

Art. 16.

I concessionari non sono esonerati dall'obbligo di disimpegnare il servizio nei modi stabiliti, in alcun caso e nemmeno se essi non possano disporre di parte del materiale adibito ad una linea per causa di forza maggiore o di riparazione.

Art. 17.

La composizione degli equipaggi dei piroscafi sovvenzionati è determinata da apposite tabelle stabilite di concerto fra il Ministero della marina ed i concessionari.

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piroscafi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato da appositi uffici di collocamento istituiti presso le capitanerie e gli uffici di porto, con eguale rappresentanza tanto dei concessionari quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

I concessionari si obbligano di adottare il contratto tipo di arruolamento degli equipaggi che sarà stabilito dal Ministero della marina, tenuto conto delle consuetudini vigenti, delle mutate condizioni della vita di bordo e della specialità delle linee cui si riferisce il presente capitolato.

I concessionari avranno facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento, quando questi non abbiano personale disponibile, alle condizioni del contratto tipo suddetto di arruolamento.

Art. 18.

I concessionari saranno obbligati al trasporto delle merci per tutti gli scali toccati dai loro piroscafi, sotto l'osservanza delle tariffe e delle condizioni approvate dal Comitato per i servizi marittimi con l'intervento del rappresentante dei concessionari.

Pel trasporto dei passeggeri, ove questo si effettui, i concessionari dovranno pure osservare le tariffe e condizioni approvate dal Comitato predetto con l'intervento dei concessionari medesimi.

Le linee di concentramento servono principalmente per la esportazione coi piroscafi delle linee sovvenzionate.

Il nolo per le merci destinate alla esportazione non potrà superare lire tre per ogni tonnellata dal porto di imbarco a quello più prossimo di concentramento ove deve effettuarsi il trasbordo.

Nei limiti dello spazio che rimanesse disponibile dopo provveduto agli imbarchi per l'esportazione potranno essere trasportate merci e bestiame tra porto e porto della linea di concentramento, applicandosi in questo caso la tariffa nella misura massima di centesimi 80 per quintale.

Nella applicazione della tariffa dopo il primo quintale, che è indivisibile, le frazioni di quintale sono rispettivamente calcolate per mezzo quintale o per quintale intero.

Nella tariffa non è compreso il diritto di sbarco ed imbarco.

Gli speditori dovranno consegnare le merci sotto paranco. Lo sbarco delle merci sarà fatto a cura dei concessionari i quali non potranno applicare tariffe superiori a quelle che saranno determinate dal Ministero della marina.

Per le merci voluminose sarà applicato un aumento del 50 o del 100 per cento a seconda che la merce sia rispettivamente di peso inferiore a 250 od a 150 kg. per metro cubo.

Pel trasporto del bestiame, ove tale trasporto possa effettuarsi, la tariffa relativa sarà determinata dal Comitato pei servizi marittimi d'accordo coi concessionari.

Il trasbordo delle merci e la loro custodia nei porti di concentramento saranno fatti a cura dei concessionari e le spese re-

lative saranno ripartite fra le Società sovvenzionate interessate, secondo la disposizione dell'ultimo comma dell'articolo 25.

Il concessionario potrà effettuare il trasporto dei passeggeri applicando tariffe non superiori alle seguenti, escluso il vitto:

Z O N E	Chilometri	Passeggeri	
		di classe	di ponte
Prima.	da 1 a 100	L. 0.08	L. 0.03
Seconda.	da 101 a 250	» 0.03	» 0.015

Oltre i 250 chilometri si applica la tariffa di centesimi due a chilometro pei passeggeri di classe, e di centesimi uno a chilometro pei passeggeri di ponte.
(Nell'applicazione della tariffa le frazioni di cinque centesimi si calcolano per cinque centesimi),

I ragazzi inferiori ai tre anni di età saranno esenti da qualsiasi pagamento (vitto escluso), dai tre ai dieci anni pagheranno metà tariffa (vitto escluso).

Ogni passeggero avrà diritto di portare con sè 60 chilogrammi di bagaglio evitando che questa facoltà assuma carattere di abuso.

Il concessionario non potrà esigere alcun diritto d'imbarco e sbarco nei porti dove il piroscalo, per giudizio datone dal Ministero della marina, può attraccare alla banchina.

Negli altri porti dovrà curare l'imbarco e sbarco dei passeggeri e dei loro bagagli e non potrà percepire compenso superiore a quello che sarà determinato dal Ministero della marina.

Art. 19.

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto dei piccoli colli con le modalità che saranno determinate dal Comitato pei servizi marittimi.

I colli stessi non potranno superare il peso di kg. 60 e la tariffa non potrà superare centesimi 60 per ogni collo.

Il loro volume non dovrà superare un quarto di metro cubo.

Il trasporto dei piccoli colli sarà effet-

tuato dall'agenzia di partenza a quella di destinazione, coll'aumento di centesimi 10 per ciascun collo per indennizzo di prestazione per le operazioni doganali.

Facilitazioni di viaggio e trasporti per conto dello Stato.

Art. 20.

Su quelle linee di concentramento sulle quali si effettua il trasporto dei passeggeri i concessionari dovranno accordare le seguenti facilitazioni:

1° Il viaggio gratuito, escluso il vitto, ai membri del Parlamento in carica ed agli ex deputati che abbiano almeno 7 legislature, e tre viaggi all'anno gratuiti per le loro famiglie;

2° Il viaggio gratuito di 1ª classe ai funzionari dell'Ispettorato dei servizi marittimi ed agli ispettori delle poste e dei telegrafi con le norme che saranno stabilite dall'Ispettorato generale dei servizi marittimi;

3° La riduzione del 30 % sulle tariffe effettive escluso il vitto:

a) alle famiglie dei membri del Parlamento;

b) agli impiegati civili e militari e loro famiglie;

c) agli ufficiali e militari di truppa del regio esercito e della regia marina ed alle rispettive famiglie;

d) alle comitive di operai agricoltori e loro famiglie;

e) agli impiegati governativi in genere che viaggiano per motivi di servizio.

Ed in mancanza di speciali convenzioni coi ministri della guerra e della marina ai militari di ogni grado che viaggino a spese dello Stato.

I concessionari dovranno inoltre trasportare in 3^a classe con la riduzione del 30 % sulle tariffe effettive, escluso il vitto, i condannati civili e militari anche per viaggio di ritorno espiata la pena, non che gl'imputati ed accusati che si traducono per conto dello Stato. In caso di mobilitazione i concessionari sono obbligati a dare la preferenza nell'imbarco a chi è chiamato a prestare servizio militare.

I concessionari dovranno accordare la riduzione del 50 % sulle tariffe effettive, escluso il vitto, ai cittadini che viaggiano per prendere parte alle elezioni politiche.

Art. 21.

Pel trasporto dei generi di privativa, non che di derrate e oggetti comunque destinati al servizio governativo, sarà, in mancanza di convenzioni speciali, fatta una riduzione del 30 per cento sulla tariffa massima di centesimi 80 per quintale.

Art. 22.

I concessionari dovranno provvedere perchè ad ogni approdo possano essere imbarcate le merci pronte per l'esportazione.

Gli speditori che almeno tre giorni prima della partenza del piroscafo dal porto capolinea abbiano impegnato lo spazio a bordo per il caricamento delle merci in un porto di scalo, in caso di inadempimento da parte del vettore, potranno ricorrere all'azione giudiziaria derivante dal diritto comune.

Non adempiendo all'obbligo di cui nel primo comma del presente articolo, i concessionari saranno tenuti verso gli speditori, la cui merce non venisse imbarcata, a eseguirne il trasporto nel viaggio successivo, senza compenso, sempre però che gli speditori stessi abbiano dato avviso alle locali agenzie nel termine stabilito dal regolamento

Quando non fosse presentata all'imbarco la merce impegnata, il concessionario avrà diritto al 50 per cento del nolo.

Art. 23.

La sorveglianza sulle tariffe è esercitata dall'Ispettorato dei servizi marittimi; le modificazioni di esse saranno devolute al Comitato pei servizi marittimi.

Al Comitato medesimo spetterà la definizione delle eventuali contestazioni fra i concessionari e gli speditori, caricatori ed altri terzi interessati. Le decisioni del Comitato pei servizi marittimi non sono appellabili dinanzi al Collegio degli arbitri, di cui all'articolo 55, e non pregiudica l'azione giudiziaria.

Art. 24.

Il Comitato pei servizi marittimi ha l'incarico di rivedere le norme e le condizioni della polizza di carico per accertare che non contengano disposizioni contrarie alle leggi ed alle consuetudini.

Servizio cumulativo.

Art. 25.

Per le merci in genere quanto pei viaggiatori è fatto obbligo ai concessionari di attuare il servizio cumulativo con le ferrovie, con le altre Società di navigazione sovvenzionate e, possibilmente, con altre Società italiane di navigazione marittima e fluviale mediante unico contratto di trasporto ed istituendo tariffe con prezzi globali determinate sulle basi differenziali proprie a ciascuna amministrazione.

Le spedizioni di merci destinate alla esportazione dovranno essere fatte con documento unico, qualunque ne sia la destinazione purchè compresa nell'itinerario di linee regolari.

Il Comitato pei servizi marittimi determinerà le norme per l'esecuzione del servizio cumulativo fra Società di navigazione e stabilirà il reparto fra le Società sovvenzionate interessate delle spese di trasbordo e di custodia delle merci di esportazione a mezzo delle linee di concentramento.

Statistiche, relazioni annuali e bilanci.

Art. 26.

I concessionari hanno l'obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per ciascuna delle linee esercitate con l'indicazione distinta dei diversi introiti, e di trasmetterne copia ogni due mesi all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha il diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo i concessionari do-

vranno mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

I concessionari alla fine di ogni anno, e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetteranno al Ministero della marina insieme coi propri bilanci, una relazione tecnica ed economica dell'azienda delle linee contenente la ripartizione così dei prodotti, come delle spese per ciascuna linea di cui hanno l'esercizio.

La liquidazione definitiva della sovvenzione non sarà fatta finchè non siano trasmessi al Ministero della marina i documenti di cui al presente articolo, e da esso trovati regolari, ferme però restando le anticipazioni di cui all'articolo 46.

Art. 27.

Se i concessionari non adempissero agli obblighi di cui allo articolo 26 o se ostacolassero le indagini che l'Ispettorato dei servizi marittimi praticasse ai termini dell'articolo 5 e dell'articolo 26 del presente capitolato, uditi il Consiglio di Stato ed il Comitato dei servizi marittimi, sarà sospeso il pagamento della sovvenzione.

Penalità.

Art. 28.

Ciascun viaggio tanto di andata, quanto di ritorno sarà eseguito entro i limiti di tempo che saranno fissati dall'Ispettorato dei servizi marittimi.

Nei casi di ritardo nell'esecuzione di ciascun viaggio di andata o di ritorno non derivanti da forza maggiore giustificata, i concessionari incorreranno in una multa di lire 20 per ogni ora oltre le prime 6 ore di ritardo.

Qualora senza circostanze di forza maggiore, non fosse effettuato qualche viaggio, i concessionari incorreranno nella multa di lire 200. In questo caso incorreranno anche nella perdita della corrispondente sovvenzione.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

Qualora un piroscavo senza causa di forza maggiore non approdasse ad uno degli scali prescritti, i concessionari incorreranno nella multa di lire 100.

Per la irregolare applicazione delle tariffe non derivante da errore materiale, i concessionari incorreranno in una multa nella misura del quintuplo del nolo percepito.

L'ammontare delle penalità sarà ritenuto mensilmente o semestralmente sulle quote della sovvenzione e sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione.

Art. 29.

Le penalità sono applicate dal Ministero della marina, su proposta dell'Ispettorato dei servizi marittimi.

Art. 30.

Nel caso di interruzione del servizio il Governo potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare i concessionari ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'onori; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, nonostante tale invito, si verificasse nuova interruzione, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà senz'altro essere pronunciata dal tribunale competente.

Quando si constati la sospensione od abbandono della navigazione per qualunque causa che non sia relativa ai casi di guerra o di contumacia, il Governo del Re avrà la facoltà di prendere possesso dei piroscafi destinati alla navigazione sovvenzionata e di adempiere agli obblighi tutti stabiliti nelle convenzioni, a rischio, pericolo e responsabilità del concessionario.

Casi di guerra.

Art. 31.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza, o fra potenze estere in un punto qualunque dei mari percorsi dalle linee sovvenzionate, il Governo del Re avrà facoltà:

- 1° di sospendere il servizio;
- 2° di obbligare i concessionari a continuarlo;
- 3° di prendere possesso dei piroscafi non iscritti nel ruolo del naviglio ausiliario o di acquistarli.

Art. 32.

Quando il Governo del Re diffidi i concessionari di sospendere il servizio sopra una o più linee, i concessionari stessi potranno continuarlo a proprio rischio e pericolo e non avranno in alcun caso altro diritto che quello della sovvenzione normale, corrispondente alla linea o alle linee così esercitate.

Se il servizio venga sospeso sopra una o più linee, cesserà per tutto il tempo della interruzione la sovvenzione relativa, corrispondendosi ai concessionari, tanto a titolo d'interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi di quelle linee, del materiale, delle provviste e per coprire i concessionari delle spese restanti a loro carico, un'indennità da fissarsi di comune accordo.

Art. 33.

Nel caso di sospensione di una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di esigere che uno o più o anche tutti i piroscafi assegnati alle stesse linee siano adibiti ad altre, allo scopo di rendere disponibili quei piroscafi dei quali intendesse prendere possesso.

Art. 34.

In luogo di sospendere interamente il servizio sopra una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di modificarne il periodo, gli approdi e gli itinerari. Se per queste modificazioni si venga ad aumentare il percorso normale delle linee stesse, il Ministero della marina pagherà ai concessionari la sovvenzione normale per questa linea o per queste linee, fatta eccezione se l'aumento di percorrenza superi il 10 per cento di quella complessiva della linea o delle linee modificate, nel qual caso corrisponderà per l'eccedenza superiore al 10 per cento un aumento proporzionale al maggior percorso stabilito.

Se il percorso invece resti invariato o diminuisca, i concessionari avranno diritto al pagamento della sovvenzione normale, qualora la diminuzione sia inferiore al 10 per cento; se superiore, si farà una ritenuta proporzionale alla diminuzione oltre il 10 per cento.

Nessun'altra indennità competerà in entrambi i casi ai concessionari.

Le modificazioni di cui sopra saranno deliberate dal Governo su proposta del ministro della marina, sentito il Comitato pei servizi marittimi.

Le deliberazioni del Governo non possono costituire materia di controversie giudiziarie, nè per le deliberazioni di esso o per la loro esecuzione può dal Governo incorrersi in alcuna civile responsabilità.

Art. 35.

Il Governo del Re, nel caso che obbligasce i concessionari a continuare il servizio, oltre il pagamento della sovvenzione

normale assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni altra cosa relativa al servizio medesimo per qualunque danno derivante da causa di guerra, esclusi quelli avvenuti per fatto del capitano o dei concessionari per inosservanza delle regole di guerra od altro.

Allo scopo di determinare il valore che il Governo deve rimborsare ai concessionari, nei casi in cui le perdite debbano andare a carico di esso, secondo le disposizioni del presente quaderno d'oneri, all'epoca dell'ammissione in servizio di ciascun piroscafo, ne sarà determinato il prezzo secondo le norme stabilite per calcolare il valore dei piroscafi requisiti dalla regia marina.

Art. 36.

Se il Governo del Re prenderà possesso di uno o più piroscafi dei concessionari, si applicheranno le disposizioni riguardanti la requisizione dei piroscafi da parte dell'autorità amministrativa.

Art. 37.

I concessionari dovranno riprendere l'esercizio delle linee nel modo con cui sarà possibile attuarlo, quando a ciò vengano invitati dal Governo.

Contumacie.

Art. 38.

Nei casi di provvedimenti sanitari presi dal Governo nazionale o dai Governi esteri o di ostacoli frapposti per tema di contagio dalle popolazioni dei porti di approdo delle linee il ministro della marina potrà:

1° sospendere l'esercizio di una o più linee;

2° modificare il percorso delle linee, sostituire o sopprimere approdi, mutare gli orari;

3° far continuare il servizio in tutto od in parte.

In questi casi saranno applicate le disposizioni seguenti.

Art. 39.

In caso di sospensione di una o più linee sovvenzionate, ordinate dal Ministero della marina, sarà corrisposta ai concessionari, tanto a titolo di interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi assegnati alle linee stesse, del materiale, delle provviste e per coprire i concessionari delle spese restanti a loro carico, un'indennità (non superiore al 50 per cento della

sovvenzione normale) che sarà determinata con deliberazione del Comitato pei servizi marittimi.

Ove i concessionari però intendessero di continuare i servizi delle linee per le quali venne disposta la sospensione e il Ministero della marina non vi si opponesse, avranno diritto alla sola sovvenzione normale.

Art. 40.

In caso di riduzione di corse, di modificazioni al percorso, sostituzione o soppressione di approdi, mutazione di orari, ecc., la sovvenzione sarà aumentata o diminuita in rapporto al percorso e sarà determinata da deliberazioni del Comitato pei servizi marittimi.

Art. 41.

In caso di obbligo imposto dal ministro della marina di eseguire tutti i servizi od una parte di essi, quando sia necessario l'aumento del materiale nautico, e sempre previo il parere del Comitato pei servizi marittimi, i viaggi in eccedenza della metà del numero imposto dalle convenzioni potranno essere retribuiti con supplemento di sovvenzione non maggiore del 50 per cento sulla sovvenzione normale.

Art. 42.

Il giudizio sulla necessità di soppressione, modificazione, continuazione dei viaggi, e distacco dei piroscafi da una linea interna ad un'altra, mutazione di orari, ecc., spetta al ministro della marina, che lo esercita, l'autorità sanitaria ed il Comitato pei servizi marittimi.

Art. 43.

Se per contravvenzione alle regole sanitarie un piroscafo fosse sottoposto a misure contumaciali che ritardassero il compimento del suo viaggio, la sovvenzione pel viaggio stesso potrà, secondo i casi, essere diminuita del 25 per cento.

Art. 44.

Le prescrizioni sanitarie che a bordo dei piroscafi possano essere stabilite dal Governo nazionale o dai Governi esteri non danno luogo ad indennità veruna.

Le merci ed i viaggiatori devono essere sbarcati in appositi lazzaretti al luogo di destinazione. Ove non si potessero sbarcare per deficienza di lazzaretti e i concessionari fossero obbligati a convertire in lazzaretti i propri piroscafi, lasciando i viaggiatori a

bordo a scontare la contumacia, i concessionari dovranno ricevere per ogni piroscafo un compenso che sarà determinato dal Comitato pei servizi marittimi sentita l'autorità sanitaria.

Durata della concessione del servizio.

Art. 45.

Il servizio avrà principio il 1° luglio 1910 ed avrà la durata di 10 anni.

S' intenderanno compresi nei viaggi di obbligo quelli incominciati prima della scadenza del contratto, quantunque il ritorno avvenga posteriormente.

Il contratto s' intenderà continuativo di anno in anno oltre il 30 giugno 1920 salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Pagamento della sovvenzione.

Art. 46.

La sovvenzione dovuta ai Concessionari sarà corrisposta a rate mensili posticipate. Potrà essere accordata, a richiesta del concessionario, una anticipazione di diciannove ventesimi sulla mensile.

PANTANO, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANTANO, *relatore*. Nel testo di questo articolo è incorsa un'omissione. Prima della parola *mensile* deve precedere la parola *sovvenzione*.

PRESIDENTE. Sta bene. Non essendovi osservazioni in contrario, pongo a partito questo articolo 46 con la rettificazione indicata dall'onorevole relatore.

(È approvato).

Disposizioni diverse.

Art. 47.

I concessionari dovranno essere cittadini italiani, come pure dovranno essere cittadini italiani i direttori ed i componenti il Consiglio di amministrazione.

Nel caso in cui la Ditta o Società concessionaria resulti essere solo apparentemente italiana ed effettivamente connessa ad una Ditta estera o filiazione della medesima, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, potrà dichiarare risoluto il contratto.

Art. 48.

I concessionari avranno una rappresentanza in Roma dove avranno pure il domicilio legale per tutti gli effetti del contratto.

Art. 49.

I concessionari nell'esecuzione dei servizi che loro sono affidati, dovranno uniformarsi in tutto al regolamento che sarà approvato con decreto reale su proposta del ministro della marina sentiti i concessionari ed il Comitato pei servizi marittimi.

I concessionari non potranno cedere ad altri i servizi contemplati nel presente capitolato, se non in virtù di una legge.

I concessionari non potranno, inoltre, vendere i piroscafi assegnati ai servizi sovvenzionati senza l'autorizzazione del ministro della marina. Questi avrà facoltà di opporsi al noleggio dei piroscafi stessi e d'imporre determinate condizioni.

Essi non potranno del pari, senza l'autorizzazione del ministro predetto, assumere per conto di altro Governo l'esercizio di un servizio postale.

È vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta dei concessionari a *trusts*, coalizioni o cartelli o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazioni o di traffico.

Contravvenendosi a questi patti, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, è in facoltà di dichiarare risoluto il contratto a danno dei concessionari, senza obbligo di giudiziale diffidamento.

Art. 50.

Fermi restando pei concessionari gli obblighi dei versamenti stabiliti dal Testo Unico della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro approvato con regio decreto 31 gennaio 1904, n. 51, a favore del personale retribuito con somme inferiori a lire 2,100 all'anno, pel resto del personale i concessionari sono obbligati ad assicurare un trattamento di invalidità e vecchiaia. A tal fine sarà costituita una sezione presso la Cassa nazionale di previdenza od altro Istituto ben accetto al Governo.

I contributi necessari pel servizio di pensione andranno per metà a carico dei concessionari e per metà a carico degli assicurati.

I concessionari sono obbligati di presentare alla approvazione del Ministero della marina entro sei mesi dall'attuazione del contratto, speciali regolamenti sulla composizione organica e sul trattamento di pensione del personale di stato maggiore di coperta e di macchina e del personale addetto ai servizi amministrativi.

Nel caso di inadempimento di tali disposizioni, provvederà d'ufficio alla compilazione di tali regolamenti il Ministero della marina.

Sorgendo controversie giudicherà un Consiglio di arbitri composto di un rappresentante dei concessionari, di un rappresentante del personale e di un terzo nominato dal primo Presidente della Corte di cassazione.

In caso di inadempimento degli obblighi da parte dei concessionari la loro quota di concorso sarà ritenuta sulla sovvenzione o potrà essere prelevata dalla cauzione e sarà anche in facoltà del ministro della marina di dichiarare il concessionario decaduto dalla concessione per sua colpa.

Art. 51.

Nei lavori di carico e scarico nei porti, a parità di condizioni, i concessionari dovranno preferire le Società di lavoratori legalmente costituite.

Art. 52.

Oltre la risoluzione del contratto, nei casi contemplati dalla presente convenzione, i concessionari saranno tenuti all'emenda di tutti i danni che per questo fatto possono derivare allo Stato.

Art. 53.

Tutte le clausole, riserve e facoltà stipulate a favore dello Stato e contro i concessionari avranno valore verso i concessionari e gli esercenti delle linee aggiudicate e verso tutti gli aventi causa a qualsiasi titolo da loro.

Art. 54.

L'appello contro la deliberazione e decisione, che è sempre provvisoriamente eseguibile, del Comitato pei servizi marittimi, è prodotto al Collegio arbitrale di cui all'articolo seguente.

Art. 55.

Tutte le controversie, che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione del presente capitolato e delle convenzioni stipulate in base ad esso, e per le quali non fosse specialmente provveduto saranno decise inappellabilmente da un Collegio arbitrale, composto di un presidente da nominarsi con decreto reale fra i consiglieri della Corte di cassazione di Roma, o fra i consiglieri di Stato, di un rappresentante del Ministero della marina, da no-

minarsi con decreto ministeriale caso per caso, e del rappresentante del concessionario interessato nella vertenza.

La vertenza non potrà essere sottoposta al Collegio se prima sovra essa non avrà deciso o deliberato il Comitato per i servizi marittimi e non sarà stata tentata la conciliazione innanzi al medesimo.

Essendo stati così approvati i capitoli A e B metterò a partito l'articolo 1 del disegno di legge.

ORLANDO SALVATORE. Chiedo di parlare. (*Rumori*).

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ORLANDO SALVATORE. Dovrei insistere nella proposta che già feci alla Commissione, in vista della disparità di trattamento che esiste fra le linee di concentramento e le altre.

Mi limito a rilevare questa differenza di trattamento e a dolermene.

Aggiungo che l'onorevole Pantano mi aveva fatto comprendere che avrebbe accolto...

PANTANO, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Salvatore Orlando, fa qualche proposta?

ORLANDO SALVATORE. Non posso evidentemente far più una proposta, che è stata ormai abbandonata.

PRESIDENTE. E allora?

ORLANDO SALVATORE. Però io ho presentato un'altra proposta che mi riservo di svolgere e sulla quale credo che l'onorevole presidente del Consiglio e l'onorevole relatore vorranno consentire, ed è quella che si riferisce al divieto di adibire a linee sovvenzionate nessun piroscafo che abbia oltre i quarant'anni di età.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Se sarà possibile, sarò lieto di accettarla.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, metto a partito l'articolo 1 del disegno di legge con gli annessi capitoli A e B dei quali è stata data lettura.

(È approvato).

Art. 2.

Sono approvate le convenzioni:

a) in data 27 aprile 1910 stipulata con i rappresentanti di una costituenda Società anonima nazionale di servizi marittimi, col capitale di almeno 15 milioni di lire per la

esecuzione dei servizi della Sardegna, della Sicilia, della Tunisia, Tripolitania, Cirenaica, Egitto, Levante, Mar Rosso, Zanzibar, India e Cina;

b) in data 23 aprile 1910 stipulata con la Società Veneziana di navigazione per il servizio fra Venezia e Calcutta;

c) in data 23 aprile 1910 stipulata con la Società italiana di navigazione *La Veloce* per il servizio fra Genova ed il Centro America;

d) in data 27 aprile 1910 stipulata con la Società di navigazione *Puglia* per i servizi dell'Adriatico e di alcune linee di concentramento;

e) in data 23 aprile 1910 stipulata con il signor cav. Carlo Allodi per i servizi dell'Arcipelago Toscano;

f) in data 23 aprile 1910 stipulata con la Società Siciliana di navigazione per i servizi delle Isole Eolie e di alcune linee di concentramento;

g) in data 23 aprile 1910, stipulata coi rappresentanti di una costituenda Società di navigazione, per il servizio delle isole Partenopee e Pontine;

h) in data 23 aprile 1910, stipulata con la Società Siciliana per il servizio delle isole Egadi e Pelagie;

i) in data 23 aprile 1910, stipulata con il Banco di Roma per il servizio fra Tripoli ed Alessandria d'Egitto;

l) in data 23 aprile 1910, stipulata con la Società di navigazione *Nederland* per una comunicazione periodica fra Genova e Batavia.

Le convenzioni stesse qui allegate fanno parte integrante della presente legge.

Prima di procedere alla votazione di quest'articolo, esamineremo partitamente le diverse convenzioni.

Avverto che nel testo delle medesime, quale è presentato dalla Commissione, sono già inclusi gli emendamenti contenuti nelle dichiarazioni aggiuntive, tranne quelli compresi nella dichiarazione n. 3 modificativa (27 maggio 1910) della convenzione 27 aprile 1910, dei quali tratteremo quando verranno in discussione le parti di detta convenzione che essi modificano. Lo stesso dicasi per gli emendamenti che in forza della dichiarazione n. 2 (28 maggio 1910), modificativa della convenzione per l'esercizio delle isole Partenopee e Pontine, debbono arrecarsi alla tabella annessa a detta convenzione.

Do lettura della prima convenzione:

Convenzione pei servizi postali e commerciali marittimi della Sicilia, Sardegna, e per la Tunisia, la Tripolitania, l'Egitto, il Levante, il Mar Rosso, lo Zanzibar, l'India e la Cina.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, il ministro della marina e quelli dei lavori pubblici, dell'agricoltura, industria e commercio, delle poste e dei telegrafi, del tesoro e delle finanze a nome dello Stato:

ed i signori

Cav. EMILIO FERRO;

PIETRO LAGOMAGGIORE;

Comm. FRANCESCO CERIANA che firma per sè e per le ditte Luigi Marsaglia, Giovanni Donn e C^a, A. Grasso e figli e Luigi Donegani;

Marchese GIACOMO FILIPPO DURAZZO PALLAVICINI che firma per sè e per delega dei signori comm. Giuseppe Balduino, commendatore Enrico Rossi fu Luigi e commendatore Attilio Odero;

ERNESTO PACELLI per sè ed in rappresentanza del marchese Luigi Medici;

Cap. EMILIO MENADA in rappresentanza della Società commerciale italiana di navigazione in Genova;

LUIGI DELLA TORRE in rappresentanza della Banca Zaccaria Pisa e dei fratelli Ingegnoli, comm. Carlo Vanzetti, comm. Alberto Amman, comm. Giovanni Silvestri, comm. senatore Gio. Battista Pirelli e della Ditta F. e G. Pavoncelli P. e F.;

CESARE PRANDONI fu Carlo in rappresentanza della sua Banca A. e C. Prandoni, della Banca Belinzaghi e del sig. Enrico Mazzucchetti;

Cav. VITTORIO BONDI per la Ditta M. Bondi, e figli di Firenze e pel cav. Tommaso Giussani;

GIUSEPPE DI LUGGO in rappresentanza della Ditta Roberto de Sanna, i quali stipulano solidariamente in nome proprio e dei deleganti sopra indicati assumendone la responsabilità e in rappresentanza della Società anonima nazionale di servizi marittimi che con vincolo pure solidale si obbligano a costituire,

HANNO CONCORDATO E STIPULATO
QUANTO SEGUE:

Art. 1.

I signori contraenti, in nome proprio e della costituenda Società di navigazione, assumono l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati di cui nell'annessa tabella, e contemplati nelle convenzioni e nei qua-

derni d'oneri approvati con la legge del 22 aprile 1893, n. 195, e modificati con le leggi del 3 agosto 1895, n. 471, del 29 marzo 1900, n. 107, dell'8 luglio 1903, n. 355, del 29 giugno 1905, n. 298 e n. 299 e della legge del 30 maggio 1907, n. 272, alle stesse condizioni contenute nelle convenzioni, nei quaderni, d'oneri, nelle tariffe vigenti e nelle leggi predette, salvo le modificazioni e le disposizioni indicate nei seguenti articoli e nella tabella suddetta, che fa parte integrante della presente convenzione.

FERRARIS MAGGIORINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS MAGGIORINO. Debbo richiamare l'attenzione cortese del presidente del Consiglio e del relatore sopra un'interpretazione di capitale importanza.

I servizi sono concessi in base ai capitoli vigenti approvati dalle leggi citate nell'articolo 1° di questa Convenzione.

Le tariffe, invece, furono approvate con decreto ministeriale, trasformato in decreto reale, due anni dopo. Se, quindi, noi facciamo la concessione secondo la formula dell'articolo 1, introduciamo, per tutti i servizi, la tariffa del 1893, che, dopo sei anni di negoziati, fu modificata, e diventò la tariffa del 1899 e del 1902.

Quindi, per quanto riguarda le tariffe bisogna richiamare i decreti d'approvazione delle tariffe attualmente in vigore, unicamente per mantenere lo stato di fatto.

PANTANO, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANTANO, *relatore*. La sua osservazione, onorevole Ferraris, è giusta; ma trattandosi d'un patto contrattuale, non si potrebbe parlare soltanto di tariffe vigenti? .

FERRARIS MAGGIORINO. Sì, basterebbe.

PANTANO, *relatore*. Allora nell'articolo 1° di questa Convenzione, dove è detto: « e della legge del 30 maggio 1907, n. 272, alle stesse condizioni contenute nelle convenzioni, nei quaderni d'oneri », la Commissione propone di aggiungere le parole: « nelle tariffe vigenti ».

FERRARIS MAGGIORINO. Perfettamente.

PRESIDENTE. Allora l'articolo 1 di questa Convenzione s'intende così modificato. Lo metterò poi a partito dopo approvata la tabella che vi è unita.

Procediamo all'esame di questa tabella, sempre con l'intesa che le linee ivi indicate, per le quali non vi siano emendamenti, si considerino senz'altro approvate.

Tabella

Capitolato	Riferimento al quaderno d'oneri	Numero della linea	ITINERARI DELLE LINEE	Periodicità o numero dei viaggi	Percorrenza in miglia	
					per viaggio	annua
B	e	IV	Genova-Napoli-Messina-Catania-Porto Said-Suez-Aden-Bombay e ritorno.	mensile	9,080.8	108,969.6
B	f	V	Bombay-Singapore-Hong-Kong e ritorno (1).	id.	7,723.2	92,678.0
B	d	VI (7)	Genova-Livorno-Napoli-Catania-Alessandria-Porto Said-Suez-Porto Sudan (facoltativo a richiesta del Governo)-Massaua-Aden-Obbia-Mogadiscio-Merka-Brawa-Kisimajo-Mombasa-Zanzibar e ritorno.	ogni 4 settimane	9,449.0	122,837.0
B	l	VII (7)	Massaua-Porto Sudan e ritorno Durante la sosta a Massaua e salvo circostanze di forza maggiore il piroscafo si recherà: Massaua-Assab Massaua-Hodeida	settimanale ogni 4 settimane id.	625.8 516.0 420.0	32,541.6 6,708.0 5,460.0
B	e	VIII	Genova-Livorno-Napoli-Messina-Catania-Alessandria e ritorno.	settimanale	2,830.8	147,201.6
»	»	VIII <i>bis</i>	Alessandria-Giaffa-Beirut Larnaca-Mersina-Alessandretta-Latachia (facoltativo)-Tripoli-Beirut (Caifa-Giaffa facoltativi)-Beirut-Alessandria.	ogni 4 settimane (2)	1,305.3	16,968.9
B	a	IX	Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Alessandria-Porto Said e ritorno.	quindicinale	2,778.6	66,686.4
B	g	X-XI	Genova-Livorno-Napoli-Palermo-Messina Catania (Siracusa durante l'esportazione agrumaria)-Canea-Pireo-Salonicco o Smirne-Dardanelli-Costantinopoli-(Burgas facoltativo) Odessa e ritorno (3) (4).	settimanale	4,250.7	221,036.4
B	h	XII	Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Santi Quaranta-Corfù-Patrasso-Pireo-Dardanelli-Costantinopoli e ritorno.	id.	2,245.2	116,750.4
B	»	XIII	Costantinopoli-Constanza-Sulina-Galatz-Braila e ritorno.	40 viaggi all'anno	732.6	29,304.0
B	b	XV	Brindisi-Corfù-Patrasso-Pireo e ritorno . . .	settimanale	708.0	36,816.0
A	o	XVI	Napoli-Palermo-Trapani-Tunisi e ritorno . .	Id.	718.2	37,346.4
			<i>Da riportarsi.</i>			1,041,304.3

(1) Il piroscafo nel ritorno approda facoltativamente a Penang, Colombo e Sabang.

(2) Questa linea può essere esercitata facoltativamente ogni settimana.

(3) Nel ritorno il piroscafo da Messina si dirigerà a Napoli.

(4) Nel ritorno durante il periodo di esportazione del tabacco e nel solo viaggio in cui il piroscafo approda a Salonicco dovrà essere eseguito l'approdo a Cavalla.

Allegato alla Convenzione.

delle linee.

Velocità	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Sovvenzione	Annotazioni
		unitario	complessivo		
12.0	2	4,000	8,000	1,024,000. »	
9.5	2	4,000	8,000	490,000. »	
10.0	3	1,500	4,500	605,000. »	Approdo facoltativo a Torre Annunziata nel ritorno.
10.0	1	750	750	410,000. »	
				920,000. »	
12.0 (5)	4	2,800/5,000	16,000	105,000. »	Approdo facoltativo ad altri scali della Costa.
12.0 (6)	2	2,700	5,400	500,000. »	Approdo facoltativo a Giuffa durante la sosta a Porto Said.
9.5	7	2,500/3,500	21,000	918,000. »	Facoltà di approdare a Suda anzichè a Canea e di eseguire anche l'approdo a Gostanza. Facoltà di approdare a Nikolaieff durante la sosta a Odessa.
11.5	5	2,500	12,500	805,000. »	Approdo facoltativo in andata ad Ortona o ad uno scalo minore della costa pugliese.
					Approdo facoltativo a Tulcia ed a Burgas.
12.0	1	1,300	1,300	202,000. »	
14.0	1	3,000	3,000	342,000. »	
	28		80,450	6,321,000. »	

(5) Nel tratto Genova-Catania ed in quello Alessandria-Soria la velocità potrà limitarsi a 11 miglia.

(6) Nel tratto Venezia-Brindisi la velocità potrà essere ridotta a 11.5 miglia.

(7) Facoltà nel Ministero della marina di modificare gli itinerari di queste linee nel Mar Rosso purchè non ne derivi aumento di percorrenza o necessità di altri piroscafi oltre quelli prescritti.

Capitolato	Riferimento al quaderno d'onori	Numero della linea	ITINERARI DELLE LINEE	Periodicità o numero dei viaggi	Percorrenza in miglia	
					per viaggio	annua
			<i>Riporto. . .</i>	1,041,304.3
B	»	XVII	Catania-Siracusa-Malta-Tripoli-Misrata-Bengasi-Derna-Canea-Candia-Smirne-Costantinopoli e ritorno.	ogni 2 settimane	3,296.4	85,706.4
B	»	XIV	Costantinopoli - Ineboli - Samsun - Kerassunda - Trebisonda - Batum e ritorno.	id.	1,287.6	33,487.0
A	c	XVIII	Genova-Livorno-Cagliari-Tunisi e ritorno . .	settimanale	1,077.0	56,004.0
A	d	XIX	Tunisi-Susa - Monastier-Mehdia-Sfax-Gabes-Gerba-Tripoli e ritorno.	id.	1,066.2	55,442.4
A	e	XX	Genova-Napoli-Messina-Reggio-Catania-Siracusa-Malta-Tripoli e ritorno.	id.	1,777.8	92,545.6
A	o	XXI	Palermo-Castellammare G.-Trapani-Favignana-Marsala-Mazzara-Sciacca-Pantelleria-Tunisi e ritorno.	id.	582.6	30,295.0
A	l	XXII	Genova-Livorno-Bastia-Porto Torres e ritorno.	id.	560.4	29,140.8
»	»	XXIII	Genova-Livorno-Civitavecchia-Napoli - (Torre Annunziata-Castellammare di Stabia facoltativi)-Palermo-Termini-Milazzo-Messina-Reggio-Riposto-Siracusa-Catania-Catanzaro-Cotrone-Taranto-Gallipoli-Brindisi-Bari-Barietta-Manfredonia-Ortona-Pescara Castellammare-Ancona-(Trieste sola andata)-Venezia e ritorno	id.	3,186.6	165,703.2
A	g	XXIV	Cagliari-Trapani-Palermo e ritorno	id.	465.6	24,211.2
A	i	XXV	Genova-Livorno-Maddalena -Terranova-Golfo Aranci-Siniscola-Orosei-Dorgali-Tortoli-Muravera-Cagliari e ritorno.	id.	852.6	44,335.2
A	h	XXVI	Cagliari-Torrev ecchia-Napoli e ritorno (1). .	id.	538.2	27,986.4
A	n	XXVII	Genova-Palermo-Trapani-Favignana-Marsala-Mazzara-Sciacca-Porto Empedocle-Palma-Licata-Terranova-Scoglitti - Marzamemi-Siracusa-Catania e ritorno.	id	1,485.9	77,266.8
			<i>Da riportarsi. . .</i>	1,763,428.3

(1) Durante la sosta a Napoli, facoltà, ogni due settimane, di approdare a Torre Annunziata ed a Castellammare di Stabia.

Velocità	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Sovvenzione	Annotazioni
		unitario	complessivo*		
...	28	...	80,450	6,321,000. »	
10.0	3	2,200	6,600	326,000. »	Approdo facoltativo a Lebidà e approdo obbligatorio a Suda quando non può approdare a Candia.
					Approdo facoltativo negli scali minori dell'Anatolia.
					Approdo facoltativo a Spezia nel ritorno.
10.0	6	1,800/2,200	12,000	1,058,000. »	
9.5	1	1,200	1,200	95,000. »	
9.5	1	800/1,200	1,000	105,000. »	Approdo facoltativo a Spezia e a S. Teresa.
9.5	8	1,600/2,500	16,400	460,000. »	Approdo facoltativo a Spezia.
9.5	1	2,300	2,300	124,000. »	
					Approdo facoltativo a Spezia ed a Parao durante la sosta a Maddena.
9.5	3	800/1,200	4,000	218,000. »	
					Approdo facoltativo all'isola dei Cavoli.
9.5	3	2,200	6,600	308,000. »	Approdo facoltativo a Castellamare del Golfo, Mazzarelli e Pozzallo.
...	54	...	130,550	9,015,000. »	

Capitolato	Riferimento al quaderno d'onori	Numero della linea	ITINERARI DELLE LINEE	Periodicità o numero dei viaggi	Percorrenza in miglia	
					per viaggio	annua
			<i>Riporto. . .</i>			1,763,428.3
A	<i>i-bis</i>	XXIX	Gagliari-S. Antioco-Carloforte-Oristano-Bosa-Alghero-Porto Torres e ritorno.	ogni 2 settimane	482.4	12,542.4
A	<i>m</i>	XXX	Genova-Spezia-Livorno-Capraia-Maddalena-Santa Teresa-Castelsardo-Porto Torres e ritorno.	settimanale	606.0	31,512.0
A	<i>»</i>	XLII	Carloforte-Calasetta-Carloforte-Portovesme e ritorno.	giornaliera	18.0	6 570.0
						1,814,052.7

Velocità	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Sovvenzione	Annotazioni
		unitario	complessivo		
...	54	...	133,550	9,015,000. .	
9.5	3	800/1,200	3,300	164,000. »	Approdo facoltativo a Cala d'Oliva
9.5	1	70	70	21,000. »	Approdo facoltativo a Parao durante la sosta a Maddalena.
...	58	...	133,920	9,200,000. »	

LUIGI LUZZATTI
PASQUALE LEONARDI-CATTOLICA
ETTORE SACCHI
GIOVANNI RAINERI
AUGUSTO CIUFFELLI
FRANCESCO TEDESCO
LUIGI FACTA

EMILIO FERRO
P. LAGOMAGGIORE
FRANCESCO CERIANA
March. G. F. DURAZZO PALLAVICINI
ERNESTO PACELLI
E. MENADA
VITTORIO BONDI
CESARE PRANDONI
GIUSEPPE DI LUGGO
LUIGI DELLA TORRE

EUGENIO PINZAUTI, testimone.
ANTONIO EDOARDO FRANZA, testimone

Sulla linea quarta gli onorevoli Salvatore Orlando e Cassuto, propongono che dopo « Napoli » si aggiunga « Livorno ».

L'onorevole Cassuto ha facoltà di parlare.

CASSUTO. Onorevole presidente del Consiglio, qui si tratta di una delle più importanti linee transoceaniche, per la quale era stato stabilito, anche nei precedenti disegni di legge, l'approdo al porto di Livorno; in quanto il porto di Livorno è indubbiamente, la statistica lo dimostra, il terzo porto del regno per le esportazioni, perchè dopo Genova e Napoli viene Livorno.

ORLANDO SALVATORE. È il secondo.

CASSUTO. Secondo o terzo; se ben ricordo è il terzo. La ragione per la quale codesti approdi non si facevano era una sola, quella cioè che i piroscafi, che sono adibiti a codesto servizio, sono di cinque mila tonnellate e non potevano pel momento entrare nel porto di Livorno. Per la linea di Bombay il piroscafo parte da Genova, passa proprio davanti a Livorno e va a Napoli, e quindi da Napoli prosegue pel canale di Suez.

Livorno ha un commercio importante con l'Estremo Oriente.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Lo sappiamo!

CASSUTO. Poichè presentemente i piroscafi sono prescritti in quattro mila tonnellate e non in cinque mila, e poichè per il porto di Livorno si spendono dieci milioni, di cui una parte per l'escavazione immediata, e quindi presto il porto sarà in condizione di ricevere qualunque piroscafo, io raccomanderei la cosa all'onorevole presidente del Consiglio. Se non può accettare il mio emendamento, insisterei perchè l'accettasse almeno come raccomandazione.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Accetto la raccomandazione dell'onorevole Cassuto, e l'accetto dopo le spiegazioni che mi ha date, non per ammetterla in principio, ma per studiarla con lui e con la Società assuntrice, con tutta la cura che si richiede.

CASSUTO. La ringrazio.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, la linea IV s'intende approvata.

Circa la linea VIII l'onorevole Francica-Nava ed altri nove deputati propongono che dopo « Catania » si aggiunga « Siracusa ».

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Prego l'onorevole Fran-

cica-Nava di non voler perdere il merito del silenzio in una questione che abbiamo amichevolmente dibattuta.

Si contenti di questa dichiarazione. Egli ha guadagnato metà della sua causa con questa dichiarazione. Se insiste, la perde.

FRANCICA-NAVA. Non insisto, anzi la ringrazio di queste dichiarazioni.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, anche la linea VIII si intende approvata.

Per la linea IX l'onorevole Bolognese propone il seguente emendamento:

« Nell'annotazione, dopo le parole: « Porto Said », aggiungere: « ed a Barletta, riprendendo l'orario a Bari ».

Ha facoltà di parlare.

BOLOGNESE. Dopo quanto ha dichiarato l'onorevole presidente del Consiglio, ritiro il mio emendamento, e mi limito soltanto a fare una calda raccomandazione al Governo perchè si adoperi per ottenere dai contraenti la variante, da me proposta, la quale non muta le condizioni di fatto precedenti all'attuale convenzione, e rimanendo, come è detto in annotazione, facoltativa, si otterrà a seguito di richiesta che dovrà farsi fare alla competente Commissione. Dico questo soltanto in tema procedurale salvo quando, terminato questo stato provvisorio, si farà la sistemazione definitiva dei servizi maggiori, a tornare sulla grande necessità dell'approdo a Barletta di questa importantissima linea, tenuto conto della importantissima esportazione ed importazione di Barletta e relativo *hinterland* del suo circondario e limitrofe provincie.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, anche la linea IX si intende approvata.

Circa le linee X e XI, l'onorevole D'Oria presenta questo emendamento:

« Alla linea X-XI Genova-Livorno-Napoli-Palermo-Messina-Catania (Siracusa durante la esportazione agrumaria)—Canea-Pireo-Salonico o Smirne-Dardanelli-Costantinopoli—(Burgas facoltativo)—Odessa e ritorno, dopo Genova aggiungere: Spezia (facoltativo) ».

Ha facoltà di parlare.

D'ORIA. Chiedo solo all'onorevole presidente del Consiglio se accetta questo emendamento come raccomandazione.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. L'accetto come raccomandazione.

Questa non è la rassegna delle navi di Omero, ma minaccia di diventarla! (*Si ride*).

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole D'Oria converte in raccomandazione il suo emendamento?

D'ORIA. Sì, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene. Le linee X-XI s'intendono così approvate.

Alla linea XII l'onorevole Pansini dopo « Ancona », propone di aggiungere « Molfetta ».

Ha facoltà di parlare.

PANSINI. La dichiarazione dell'onorevole presidente del Consiglio potrebbe rendere inutile la discussione e quindi anche ogni nostro intervento; cosicchè potremmo andarcene.

Egli ha detto: trattandosi di materia contrattuale, non si può modificare ciò che fu convenuto fra Governo e Società. Ora questo non è e non può essere, perchè noi abbiamo sempre il diritto di modificare tutto quello che viene sottoposto alle nostre deliberazioni. Altrimenti a noi non sarebbe concesso di compiere il nostro dovere, di garantire cioè gli interessi del paese, e inutile sarebbe l'opera nostra.

Io ho presentato alla Commissione i voti della Camera di commercio di Bari, i voti di tutti i centri che sono interessati alla fermata di Molfetta, e non ho avuto risposta. O, meglio, mi si risponde che è materia contrattuale.

Ora se per questa linea io posso accontentarmi di ridurre l'emendamento ad una semplice raccomandazione, non posso però accontentarmene anche per l'altra linea che segue, la quale è d'interesse nazionale.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Non posso accettare la tesi come la pone l'onorevole Pansini.

Ogni deputato qui ha il diritto di chiedere modificazioni a tutti i contratti, a tutti i capitoli, ma il ministro ha il dovere di distinguere quelle che non violano lo spirito del suo accordo e quelle che lo violerebbero e deve avvertirne la Camera. Quindi è illeso il suo diritto, onorevole Pansini, come d'altra parte il mio dovere.

Detto ciò, accetto la sua raccomandazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Pansini insiste?

PANSINI. Non insisto.

PRESIDENTE. L'onorevole Bolognese propone il seguente emendamento:

« Alla linea XII nell'Annotazione, dopo le parole: ad Ortona, cancellare quanto è attualmente scritto e sostituirvi: od a Bar-

letta, ed, in ritorno, a Barletta durante il periodo di tempo stabilito per la sosta a Bari ».

Ha facoltà di parlare.

BOLOGNESE. Ripeto quanto genericamente, e pregiudizialmente ho dinanzi detto per le linee IX e X. Tenendo conto delle dichiarazioni fatte testè dall'onorevole presidente del Consiglio, non insisto e converto in raccomandazione l'emendamento, pregando il Governo di fare in modo che per le esigenze del traffico sia concessa anche a Barletta la fermata facoltativa, essendo Barletta scalo più importante della stessa Ortona e di qualsiasi altro scalo pugliese.

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Accetto la sua raccomandazione.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, la linea XII s'intende approvata.

L'onorevole Pala ha presentato il seguente emendamento:

« Alla linea XVIII, a: Genova-Livorno-Cagliari-Tunisi e ritorno, sostituire: Genova-Livorno-Terranova Pausania-Cagliari-Tunisi e ritorno ».

Non essendo presente, l'onorevole Pala, s'intende che egli vi abbia rinunciato.

Alla linea XX l'onorevole Cassuto propone che fra « Genova e Napoli » si aggiunga « Livorno-Portoferraio ».

Ha facoltà di parlare.

CASSUTO. Dopo le dichiarazioni fatte dall'onorevole presidente del Consiglio, il quale ha detto di accettare gli emendamenti proposti come raccomandazione, non insisto nel mio emendamento, avendo piena fiducia in lui.

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Ringrazio l'onorevole Cassuto della fiducia che egli nutre in me, e lo assicuro che la linea da lui raccomandata non avrà che a guadagnarne.

PRESIDENTE. Segue l'emendamento dell'onorevole D'Oria così formulato:

« Alla linea XXIII, Genova-Livorno-Napoli ecc... Venezia e ritorno, aggiungere dopo Genova: Spezia (rendendo obbligatorio l'approdo facoltativo) ».

D'ORIA. Lo ritiro, convertendolo in raccomandazione.

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Accetto la sua raccomandazione.

PRESIDENTE. Alla linea XXIII, l'onorevole Pansini propone che dopo « Bari » si aggiunga « Molfetta ».

Ha facoltà di parlare.

PANSINI. Si tratta di una linea di grande importanza che parte da Genova ed arriva a Venezia toccando le Calabrie e la Sicilia.

Ad ogni modo, poichè si tratta di un interesse nazionale e non si andrà al di là dell'anno col progetto definitivo, spero che il Governo studierà questo importante argomento, e dichiaro di non insistere nella mia proposta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ginori-Conti.

GINORI-CONTI. Vorrei pregare l'onorevole presidente del Consiglio e l'onorevole relatore della Commissione di volere includere nella linea XXIII Genova-Livorno Napoli e Venezia e viceversa, lo scalo di Piombino.

E lo stesso vorrei che si stabilisse per la linea XXV, per assicurare a detto scalo una comunicazione con la Sardegna. E ciò non potendo ora concedere per non creare precedenti, pregherei l'onorevole presidente del Consiglio di confermare le dichiarazioni che ebbe già a farmi privatamente ieri.

Io sono certo che l'onorevole presidente del Consiglio vorrà confermare le fatte dichiarazioni e come ebbe a dire anche alla Commissione di Piombino, ieri da lui ricevuta, appena approvato il presente disegno di legge, provvedere dando a quel porto, che diviene ogni dì più importante, quegli scali cui ha diritto.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Nessuno più di me riconosce i progressi meravigliosi di Piombino. Sento gli obblighi economici che il Governo ha verso Piombino; permetta l'onorevole Ginori-Conti che esso li adempia, senza toccare, per ora, questa tabella.

Dia al Governo la fiducia specifica; non quella generica. (*Si ride*).

GINORI-CONTI. Sta bene. Prendo atto delle dichiarazioni del presidente del Consiglio.

PRESIDENTE. L'onorevole Cassuto a questa linea XXIII propone che fra « Livorno » e « Civitavecchia » si aggiunga « Porto-ferraio ».

CASSUTO. Mi associo alla dichiarazione fatta dall'onorevole Pansini e ritiro il mio emendamento.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non dubitino gli onorevoli proponenti che studieremo insieme.

PANTANO, *relatore*. Chiedo di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANTANO, *relatore*. Onorevole Presidente, alla linea XXV, nella colonna del tonnellaggio complessivo deve sostituirsi 3000, a 4,000. Per conseguenza nel totale della colonna stessa e nel riporto a 130,550 deve sostituirsi 129,550 e il totale generale della tabella è di 132,920 invece di 133,920.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvato l'articolo 1° con la tabella annessa, compresa la modificazione del tonnellaggio della linea XXV che è contemplata dalla dichiarazione modificativa n. 3, come ha indicato l'onorevole relatore.

Art. 2.

La Società si impegna di ordinare alcuni piroscafi con le caratteristiche determinate nel modo stabilito dall'articolo 4, per un tonnellaggio complessivo di 12,000 tonnellate lorde, subito dopo la promulgazione della legge che approva la presente convenzione.

Fermi gli accordi di cui all'articolo 4, saranno dalla Società contraente ordinati altri piroscafi per 12,000 tonnellate lorde, tosto che il Governo indicherà le caratteristiche di essi piroscafi in conformità delle sue proposte per la definitiva sistemazione dei servizi marittimi.

Ai limiti di tonnellaggio suaccennati sarà consentita la tolleranza in più od in meno fino al 5 per cento.

Art. 3.

Per le costruzioni suddette la Società dovrà preferire i cantieri italiani, semprechè il prezzo dai medesimi offerto non superi del 7 per cento il valore risultante dalla media dei prezzi, escluso il massimo ed il minimo, di sei cantieri esteri di prim'ordine, tre dei quali scelti dalla Società e tre dal cantiere con il quale è contrattata la costruzione, sopra richiesta del prezzo da farsi in base a disegni e specificazioni dettagliati.

PANTANO, *relatore*. Chiedo di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANTANO, *relatore*. All'articolo 3 occorre ripristinare il testo proposto dal Ministero.

Alle parole « cantieri esteri » bisogna sostituire le parole « cantieri inglesi ».

PRESIDENTE. Sta bene. Non essendovi osservazioni s'intende approvato l'articolo 3 così emendato.

Art. 4.

Previ accordi fra il Ministero della marina e la Società, tenuti presenti i bisogni dei servizi sovvenzionati in corso ed anche il disposto del seguente articolo 5, nei riguardi delle nuove esigenze del commercio, il detto Ministero indicherà alla Società le principali caratteristiche dei nuovi piroscafi e ne approverà i disegni ed i contratti di costruzione.

Art. 5.

La Società si obbliga di aumentare, oltre il prescritto, la velocità ed il tonnellaggio di quelle linee che saranno concordate col Ministero della marina, quando potrà disporre dei nuovi piroscafi.

Art. 6.

Alla scadenza della presente convenzione 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, di cui al precedente articolo 2, sia esso già in esercizio, in corso di costruzione od anche soltanto ordinato alla data della intervenuta disdetta, quanto i piroscafi già usati ed applicati ai servizi sovvenzionati, che non superino il 12° anno di età dalla data del varo.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

PANTANO, *relatore*. L'articolo 6 rimarrebbe formulato come segue:

« Alla scadenza della presente convenzione ed anche prima in caso di risoluzione per intervenuta disdetta, lo Stato si obbliga di far rilevare al nuovo od ai nuovi concessionari dei servizi marittimi, di cui alla presente convenzione, e la Società ha l'obbligo di ceder loro, tanto il materiale nuovo, di cui al precedente articolo 2, sia esso già in esercizio, in corso di costruzione od anche soltanto ordinato alla data della intervenuta disdetta, quanto i piroscafi già usati ed applicati ai servizi sovvenzionati, che non superino il 12° anno di età dalla data del varo.

« L'importo complessivo dei piroscafi usati, di cui sopra, da rilevarsi non potrà in ogni caso superare la somma complessiva di sei milioni di lire ».

A proposito di quest'articolo l'onorevole presidente del Consiglio deve fare le dichiarazioni, relative al resto del naviglio, che il

Governo ha la facoltà di far rilevare dai nuovi assuntori.

Non mettendola nella legge, questa facoltà deve per lo meno risultare dagli atti.

BONOMI IVANOE. Chiedo di parlare.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONOMI IVANOE. Tanto io quanto l'onorevole Schanzer volevamo fare alcune proposte di modificazioni a questo articolo 6. Vi rinunziamo, perchè abbiamo avuto comunicazione di una convenzione aggiuntiva che in parte accetta le idee che abbiamo avuto l'onore di sostenere.

Però pregherei il Governo di dare comunicazione alla Camera di questa convenzione aggiuntiva, che è molto importante.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Coi rappresentanti della Società assuntrice ho sottoscritto il seguente atto addizionale:

« Il Governo ha facoltà di far rilevare al nuovo od ai nuovi concessionari dei servizi marittimi, e la Società ha l'obbligo di cedere tutti gli altri piroscafi, purchè in stato di navigabilità. Questa facoltà dovrà essere esercitata per la totalità dei piroscafi entro un mese dalla data di aggiudicazione dei nuovi servizi ed in ogni modo non meno di cinque mesi prima della cessazione delle presenti convenzioni. Le condizioni e norme del rilievo saranno quelle fissate dall'articolo 8, tenuto conto anche del criterio del valore industriale del naviglio ».

Queste dichiarazioni faranno parte delle negoziazioni e saranno obbligatorie per le altre parti contraenti.

Si può allegare anche questa dichiarazione alla presente convenzione, perchè ne faccia parte integrante. L'impegno c'è per gli assuntori, l'uso di questo impegno è facoltativo pel concessionario o pei concessionari futuri.

Questo è il punto più importante della cosa.

Altro non posso dire e in questi termini credo che uno dei pericoli paventati sia escluso.

SCHANZER. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCHANZER. Ringrazio l'onorevole presidente del Consiglio della comunicazione che ha fatta e devo riconoscere che il Governo si è adoperato per risolvere questa questione. Certo quella formula, che non fa parte della legge, se la dovessimo discu-

tere darebbe luogo ad osservazioni, perchè, fra le altre cose, vi si parla di valore industriale, il che si potrebbe prestare ad una sopravvalutazione del materiale, e perchè si farebbe obbligo al nuovo concessionario di rilevare tutta intera la flotta di età superiore ai dodici anni anzichè dargli facoltà di rilevare solo i piroscafi che potranno essere utilmente adibiti ai servizi.

Ad ogni modo, tenendo conto di ciò che il Governo ha fatto per completare con questo accordo a parte le disposizioni della convenzione, esprimo la viva fiducia che nella legge definitiva verranno introdotte norme che garantiscano in modo assoluto la parità di tutti i concorrenti per il collocamento dei servizi definitivi.

PRESIDENTE. Allora la dichiarazione testè letta dall'onorevole presidente del Consiglio s'intende allegata a questa convenzione.

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Accetto l'osservazione dell'onorevole Schanzer; però egli, che è negoziatore abilissimo, sa di non aver potuto ottenere tutto ciò che desiderava. (*Sì ride*).

SCHANZER. Non gliene ho fatto rimprovero...

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Lo ha fatto con forma sottile.

SCHANZER. ...ma non posso dire che ella abbia ottenuto interamente lo scopo che si proponeva, e sarebbe stato meglio che di valore industriale non si fosse parlato.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, l'articolo 6, nel testo emendato di cui ha dato lettura l'onorevole relatore, s'intende approvato.

Art. 7.

Il prezzo per il rilievo del materiale nuovo già in esercizio si formerà per ciascun piroscafo in base al costo risultante dal relativo contratto di costruzione, approvato dal Ministero della marina, più gli interessi, 5 per cento all'anno, sulle anticipazioni per acconti dati dalla Società al costruttore e sotto deduzione pro-rata dal giorno dell'entrata in servizio, del 6 per cento annuo sul costo di cui sopra, dedotto il 12 per cento quale valore di ricupero del materiale al 20° anno.

Il prezzo per il rilievo del materiale nuovo in corso di consegna, in costruzione od anche soltanto ordinato, si formerà in base al

costo contrattuale, più gli interessi del 5 per cento annui sugli acconti che già fossero stati pagati dalla Società al costruttore.

Art. 8.

Il prezzo per il rilievo del materiale usato, di cui all' articolo 6, come delle scorte di bordo, sarà determinato da un Collegio peritale, colle funzioni di arbitro inappellabile, composto di cinque membri, dei quali due nominati dal compratore, due dal venditore ed il quinto, ove non fosse scelto d'accordo fra le parti, sarà nominato dal presidente della Corte di cassazione di Roma sull'analogia richiesta di una delle parti.

Art. 8-bis.

Tutti i piroscafi adibiti ai servizi contemplati dalla presente convenzione dovranno essere classificati in uno dei registri nazionali di classificazione riconosciuti dal Governo, ferma rimanendo per i piroscafi della linea XXIII la disposizione contenuta nell'articolo 3 della convenzione annessa alla legge del 29 giugno 1905, n. 299.

Art. 9.

Nulla è innovato per quanto concerne le attuali sedi di armamento dei piroscafi adibiti alle linee contemplate dalla presente convenzione.

Art. 10.

Nella prima assunzione del personale occorrente all'esercizio dei servizi contemplati nella presente convenzione, la Società avrà l'obbligo (nei limiti delle proprie occorrenze) di assumere personale amministrativo e di mare proveniente dalla cessante Società, purchè valido ed idoneo alle rispettive attribuzioni, ferme restando le disposizioni del Codice per la Marina mercantile.

Eguale obbligo sarà imposto ai futuri assuntori dei servizi sovvenzionati nei rapporti con la Società contraente, alla scadenza della presente convenzione ed anche prima in caso di risoluzione per intervenuta disdetta.

Art. 10-bis.

La composizione degli equipaggi dei piroscafi sovvenzionati è determinata da apposita tabella stabilita di concerto fra il Ministero della marina e i concessionari.

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piroscafi adibiti alle linee sovvenzionate sarà designato

da appositi uffici di collocamento istituiti presso gli Uffici di Capitaneria e gli Uffici di porto, con eguale rappresentanza tanto dei concessionari quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

I concessionari si obbligano di adottare il contratto tipo di arruolamento degli equipaggi che sarà stabilito dal Ministero della marina, secondo le consuetudini vigenti alla data di stipulazione della presente Convenzione.

I concessionari avranno facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento, quando questi non abbiano personale disponibile, alle condizioni del contratto tipo suddetto di arruolamento.

Art. 10-ter.

Nei lavori di carico e scarico nei porti a parità di prezzi e delle altre speciali condizioni, caso per caso, la Società contraente dovrà preferire le Società di lavoratori legalmente costituite.

Art. 10-quater.

La Società contraente assegnerà annualmente ad una riserva speciale una somma corrispondente al 10 per cento degli utili da distribuirsi agli azionisti, secondo i risultati del bilancio accertato dai sindaci e approvato dall'Assemblea generale degli azionisti, e, in ogni caso, non meno di lire sessantamila all'anno.

Dalla detta riserva, amministrata come le altre attività sociali dal Consiglio d'amministrazione, il Consiglio stesso preleverà sussidi al personale in caso di cessazione dal servizio, e la rimanenza, allo scadere della presente convenzione, od anche prima intervenendo la disdetta di cui all'articolo 11, verrà passata ai futuri concessionari per costituire una Cassa di previdenza a favore del personale amministrativo e di mare (Stato Maggiore).

Art. 11.

La presente convenzione avrà effetto dal 1° luglio 1910 e durerà fino al 30 giugno 1913.

Sarà in facoltà del Governo di addivenire di anno in anno, e così fin dal primo anno, alla risoluzione della presente convenzione mediante disdetta a darsi con preavviso di mesi sei e senza diritto nella Società concessionaria a richiedere per tale anticipata risoluzione danni e compensi di sorta.

L'anno cui il presente articolo si riferisce decorre dal 1° luglio al 30 giugno.

Art. 12.

La sovvenzione per le singole linee è quella indicata per ciascuna di esse nella tabella qui unita, che fa parte integrante della presente Convenzione, salvo le riduzioni proporzionali alla percorrenza stabilite dai quaderni di oneri.

La sovvenzione sarà corrisposta a rate mensili posticipate e potrà essere accordata su di esse, a richiesta della Società, una anticipazione di 19/20.

Art. 12-bis.

Entro i limiti contrattuali risultanti dai quaderni d'oneri A e B annessi alla convenzione approvata con la legge del 22 aprile 1893, n. 195 sono affidate alla Commissione per i servizi marittimi, di cui all'articolo 11 della legge che approva la presente convenzione, le attribuzioni delle Commissioni per le tariffe, per la soppressione di approdi, per le misure contumaciali, nonchè le attribuzioni affidate al Consiglio di arbitri.

Art. 13.

La Commissione per i servizi marittimi stabilirà il riparto, fra le Società sovvenzionate interessate, delle spese di trasbordo e di custodia delle merci di esportazione a mezzo delle linee di concentramento esercitate dalle Società di navigazione Puglia e Siciliana.

La Società si obbliga di accettare per le linee da Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli e Palermo alla Sardegna, fino a che non sia altrimenti provveduto, le nuove tariffe e condizioni, e relative norme di applicazione già formulate dalla Commissione per la riforma del servizio cumulativo ferroviario marittimo fra il continente e la Sicilia e la Sardegna e concordate con la Società cessante, come pure tutti gli altri accordi di servizio cumulativo già in vigore.

Art. 14.

La Società ha obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per ciascuna delle linee esercitate, con l'indicazione distinta dei diversi introiti, e di trasmetterne copia ogni due mesi all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo la Società dovrà in qualunque momento mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

Art. 15.

A garanzia degli obblighi assunti con la presente convenzione i signori contraenti in nome proprio e della costituenda Società prestano la cauzione provvisoria di lire 250,000 risultante dalla polizza qui unita.

Entro un mese dall'approvazione legislativa della presente convenzione la Società concessionaria dovrà prestare a garanzia degli obblighi assunti la cauzione definitiva di lire un milione cinquecentomila (lire 1,500,000) in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, ovvero costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi di proprietà della Società concessionaria, i quali dovranno essere a tale uopo assicurati presso una Società italiana di assicurazione, anche mutua, accettata dal Ministero della marina, per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione.

Dopo ciò sarà autorizzato lo svincolo della cauzione provvisoria.

Art. 16.

Alla cessazione della presente convenzione, in qualunque anno avvenga e quando il Governo addivenisse a nuove concessioni di servizi marittimi comunque sovvenzionati, la Società, ove concorra tanto alle aste quanto alla licitazione privata, avrà la preferenza, se l'offerta da essa fatta al momento delle aste o della licitazione privata risulti uguale a quella del miglior offerente.

L'articolo 16 della Commissione deve essere modificato, a termini della dichiarazione n. 3, come segue:

« Alla cessazione della presente convenzione, in qualunque anno avvenga e quando il Governo addivenisse a nuove convenzioni per la concessione di servizi marittimi sovvenzionati, la Società, ove concorra tanto alle aste, quanto alla licitazione privata, avrà la preferenza, se l'offerta da essa fatta al momento delle aste o della licitazione privata risulti uguale a quella del miglior offerente ».

L'onorevole Maggiorino Ferraris ha facoltà di parlare.

FERRARIS MAGGIORINO. Pregherei l'onorevole presidente del Consiglio di dichiarare quale sia la precisa portata dell'articolo 16. In risposta ad una osservazione che gli venne fatta da un deputato dell'Adriatico egli dichiarò che questo ar-

ticolo 16 non dava preferenza alle Società per l'Adriatico. Non arrivo a concepire come ciò sia possibile, se non è spiegato diversamente.

Domando inoltre: con questo articolo 16 il Governo si obbliga alle aste o alla licitazione privata? Perché potrebbe fare anche concessioni a titolo privato a Società ferroviarie o ad altre. Per esempio, le linee della Sardegna potrebbe concederle alle ferrovie sarde, per la qual cosa deve anche trattare il riscatto o no. Questo precisamente è un antico desiderio della Sardegna, di unificare i servizi marittimi e ferroviari. Il Governo è obbligato per legge, perchè per legge nel 1913 scade la facoltà del riscatto delle Ferrovie Sarde.

Ora, è impossibile, ed io prego i deputati della Sardegna di esaminare bene la gravità della questione, è impossibile che il Governo si impegni qui in una formula generale che lo vincoli nella concessione dell'ordinamento definitivo dei servizi marittimi. Quindi su questo punto chiedo quale sia il pensiero del presidente del Consiglio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non sono obbligato a concedere a uno solo. L'articolo come fu modificato, lo ha annunciato il ministro della marina, lo ha annunciato il relatore e lo annuncio io, è questo: « Alla cessazione delle presenti convenzioni in qualunque anno avvenga, e quando il Governo addivenisse a nuove convenzioni per la concessione dei servizi marittimi sovvenzionati, la Società, ove concorra tanto alle aste quanto alla licitazione privata (vuol dire a queste; ma non a qualunque altra forma che non sia asta o licitazione privata), avrà la preferenza se l'offerta da essa fatta al momento delle aste o della licitazione privata, risulta uguale a quella del migliore offerente ». Ma solo in questi casi.

FERRARIS MAGGIORINO. Asta o licitazione...

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Precisamente.

FERRARIS MAGGIORINO. Le concessioni sono libere?...

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Le concessioni fuori delle forme contenute nella presente legge, come quelle, per esempio di Società ferroviarie prolungantisi nel mare ecc. ecc., sarebbero, a mio avviso, libere.

FERRARIS MAGGIORINO. Ringrazio l'onorevole presidente del Consiglio.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, l'articolo 16 nel nuovo testo, di cui ho dato lettura, s'intende approvato.

Art. 17.

La presente convenzione, nonchè gli atti relativi alla costituzione della Società ed i contratti di compra-vendita dei piroscafi, inerenti ai servizi contemplati nella presente convenzione, saranno soggetti al diritto fisso di una lira e centesimi venti, decimi compresi, per tassa di registro.

Art. 18.

Le azioni della Società concessionaria, dal giorno in cui siano interamente liberate, non sono sottoposte all'obbligo risultante dal terzo comma dell'articolo 16 del regolamento per la esecuzione del codice di commercio approvato col regio decreto 27 dicembre 1882, n. 1139, modificato con regio decreto del 9 giugno 1907, n. 299.

Di questo articolo 18 si propone la soppressione.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Accetto la soppressione, si intende naturalmente che tutti i numeri degli articoli saranno variati secondo l'ordine naturale.

PRESIDENTE. Precisamente.

Art. 18.

La vigilanza sui servizi è esercitata dall'Ispettorato generale dei servizi marittimi.

Art. 19.

I concessionari, i direttori ed i componenti il Consiglio di amministrazione dovranno essere cittadini italiani.

Art. 20.

La presente convenzione non sarà obbligatoria per lo Stato se non dopo l'approvazione per legge e per la Società concessionaria cesserà ogni obbligo col 15 giugno 1910.

Art. 21.

Le spese di bollo, di registro ed altre occorrenti alla stipulazione della presente convenzione sono a carico della Società concessionaria.

Fatta a Roma, in tre originali, addì 27 aprile 1910.

*Il presidente del Consiglio dei ministri,
ministro dell'interno*

LUIGI LUZZATTI

Il ministro della marina

PASQUALE LEONARDI-CATTOLICA

Il ministro dei lavori pubblici

ETTORE SACCHI

*Il ministro di agricoltura, industria
e commercio*

GIOVANNI RAINERI

Il ministro delle poste e dei telegrafi

AUGUSTO CIUFFELLI

Il ministro del tesoro

FRANCESCO TEDESCO

Il ministro delle finanze

LUIGI FACTA.

EMILIO FERRO; P. LAGOMAGGIORE; FRANCESCO CERIANA anche per i deleganti sopra indicati; marchese G. F. DURAZZO PALLAVICINI anche per i deleganti sopra indicati; ERNESTO PACELLI anche per il marchese Luigi Medici; E. MENADA in rappresentanza della Società commerciale italiana di navigazione; VITTORIO BONDI per la ditta M. Bondi e figli e pel cav. Tommaso Giusani; CESARE PRANDONI per la Banca A. e C. Prandoni e per gli altri deleganti sopra indicati; GIUSEPPE DI LUGGO pel commendatore Roberto de Sanna; LUIGI DELLA TORRE per la ditta Zaccaria Pisa e pei deleganti sopra indicati.

EUGENIO PINZAUTI, *testimonio*.

ANTONIO EDOARDO FRANZA, *testimonio*.

Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvata l'intera convenzione stipulata in data 27 aprile 1910, con la Società nazionale dei servizi marittimi comprese tutte le dichiarazioni modificative concordate fra il Governo e la Società.

Passiamo ora all'esame della convenzione stipulata con la Società Veneziana di navigazione a vapore, relativa al servizio sovvenzionato tra Venezia e Calcutta. Avverto che nel testo in discussione sono già compresi gli emendamenti contenuti nella dichiarazione modificativa del 21 maggio 1910.

Convenzione per l'esercizio della linea fra Venezia e Calcutta.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, il ministro della marina, quelli dei lavori pubblici, dell'agricoltura, industria e commercio, delle poste e dei telegrafi, del tesoro e delle finanze a nome dello Stato:

il signor cavaliere Giuseppe Beniamino Coen, consigliere delegato della Società Veneziana di navigazione a nome della Società medesima in virtù di regolare mandato.

HANNO CONCORDATO E STIPULATO QUANTO SEGUE:

Art. 1.

La convenzione vigente fra la Società Veneziana di navigazione a vapore e lo Stato relativa al servizio di navigazione sovvenzionato fra Venezia e Calcutta, indicato nell'annessa tabella, ed approvata con la legge del 24 dicembre 1903, n. 519, e prorogata con la legge del 30 maggio 1907, n. 272, è nuovamente prorogata per tre anni e cioè dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1913.

Sarà in facoltà del Governo di addivenire di anno in anno, e così fino da primo anno, alla risoluzione della convenzione prorogata mediante disdetta a darsi con preavviso di mesi sei e senza diritto nella Società concessionaria a richiedere per tale anticipata risoluzione danni o compensi di sorta.

Leggiamo la tabella annessa a questo articolo.

Linea	ITINERARIO	Periodicità	Percorrenza in miglia		Velocità	N. dei Piroscafi	Tonnellaggio		Sovvenzione
			per viaggio	annua			uni-tario	com-plessivo	
—	Venezia - Ancona - Bari - Brindisi - Catania - Porto Said - Suez (1) - Massaua (2) - Aden (1) - Calcutta e ritorno	mensile	12841.8	154,102	10	4	3.500	14,000	1,009,000

(1) Approdi facoltativi.
(2) Obbligatorio nella sola andata.

Non essendovi osservazioni, s'intende approvato l'articolo 1 con l'annessa tabella di cui è stata data lettura.

Art. 2.

Le condizioni contenute nella convenzione e nelle leggi indicate nell'articolo precedente restano immutate salvo per quanto riguarda la sovvenzione da corrispondersi alla Società concessionaria che viene fissata in lire un milione all'anno (lire 1,000,000) e salvo le eccezioni seguenti:

a) All'articolo 21 della convenzione prorogata fra il secondo e il terzo comma, aggiungere i commi seguenti:

La composizione degli equipaggi dei piroscafi sovvenzionati è determinata da apposita tabella stabilita di concerto fra il Ministero della marina e i concessionari.

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piroscafi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato da appositi uffici di collocamento istituiti presso gli Uffici di Capitaneria e gli Uffici di porto con rappresentanza uguale tanto dei concessionari quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

I concessionari si obbligano di adottare il contratto tipo di arruolamento degli equipaggi che sarà stabilito dal Ministero della marina secondo le consuetudini vigenti alla data di stipulazione della presente convenzione.

I concessionari avranno facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento, quando questi non abbiano personale disponibile alle condizioni del contratto tipo suddetto di arruolamento.

b) All'articolo 27 sostituire il secondo comma col seguente:

« La Società ha obbligo di trasmettere annualmente al Ministero della marina una relazione tecnica ed economica dell'impresa e di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per la linea esercitata, con l'indicazione distinta dei diversi introiti e di trasmetterne copia, ogni due mesi all'Ispettorato dei servizi marittimi, che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo la Società dovrà in qualunque momento mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo ».

Art. 3.

La Commissione di cui all'articolo 15 della convenzione suindicata, approvata con la

legge del 24 dicembre 1903, n. 519, è sostituita dalla Commissione di cui all'articolo 11 della legge che approva la presente convenzione.

Art. 4.

La presente convenzione sarà soggetta al diritto fisso di una lira e centesimi venti, decimi compresi, per tassa di registro.

Art. 5.

La presente convenzione non sarà obbligatoria per lo Stato se non dopo l'approvazione per legge.

Fatta in Roma, in tre originali, addì 23 aprile 1910.

*Il presidente del Consiglio dei ministri,
ministro dell'interno*

LUIGI LUZZATTI

Il ministro della marina

PASQUALE LEONARDI-CATTOLICA

Il ministro dei lavori pubblici

ETTORE SACCHI

Il ministro

di agricoltura, industria e commercio

GIOVANNI RAINERI

Il ministro delle poste e dei telegrafi

AUGUSTO CIUFFELLI

Il ministro del tesoro

FRANCESCO TEDESCO

Il ministro delle finanze

LUIGI FACTA

*Per la Società Veneziana
di Navigazione a Vapore*

GIUSEPPE BENIAMINO COEN

Consigliere Delegato della Società Veneziana
di Navigazione a Vapore.

ALFREDO CAVI, *testimonio.*

EUGENIO PINZAUTI, *testimonio.*

Passiamo ora alla Convenzione per l'esercizio del servizio di navigazione fra Genova ed il Centro America. Avverto che nel testo che discuteremo sono già inclusi gli emendamenti portati dalla dichiarazione 21 maggio 1910 conclusa con la Società *La Veloce*.

Convenzione per l'esercizio del servizio di navigazione fra Genova ed il Centro America.

Il Presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, il ministro della marina, quelli dei lavori pubblici, di agricoltura, industria e commercio, delle poste e dei telegrafi, del tesoro e delle finanze a nome dello Stato:

il sig. Cav. Prof. Domenico Brunelli, direttore generale della Società italiana di

navigazione *La Veloce* a nome della Società medesima in virtù di regolare mandato,

HANNO CONCORDATO E STIPULATO
QUANTO SEGUE:

Art. 1.

La convenzione vigente tra la Società di navigazione italiana *La Veloce* e lo Stato, relativa al servizio di navigazione sovvenzionato fra Genova e l'America Centrale indicato nell'annessa tabella, ed approvata con la legge del 29 giugno 1905, n. 301, e

prorogata con la legge 30 maggio 1907, n. 272, è nuovamente prorogata per tre anni e cioè dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1913.

Sarà in facoltà del Governo di addivenire di anno in anno, e così fino dal primo anno, alla risoluzione della convenzione prorogata mediante disdetta a darsi con preavviso di mesi sei e senza diritto nella Società concessionaria a richiedere per tale anticipata risoluzione danni o compensi di sorta.

Do lettura della tabella annessa a questo articolo :

Linea da Genova al Centro-America.

Num. della Linea	ITINERARIO	Periodicità	Percorrenza in miglia		Velocità	Num. dei piroscafi	Tonnellaggio		Sovvenzione
			per viaggio	per anno			Unitario	Complessivo	
—	Genova-Marsiglia-Barcellona-Teneriffa-Trinidad-La Guayra-Puerto Cabello-Curaçao-Puerto Columbia-Puerto Limon-Colon-Curaçao-La Guayra-Teneriffa-Genova (1).	mensile	11,525.2	138,308.4	12	2	3,000	6,000	

(1) Con approdi facoltativi a Ponce e a Barcellona nel viaggio di ritorno.

Art. 2.

Le condizioni contenute nella convenzione e nelle leggi indicate nell'articolo precedente restano invariate, salvo le eccezioni seguenti:

a) il secondo comma dell'articolo 10 della convenzione è sostituito dal seguente:

« In caso di necessità per riparazioni e per ordinaria manutenzione e per non più di tre viaggi all'anno, potrà essere consentito di adibire eccezionalmente alla linea anche un piroscafo noleggiato che corrisponda soltanto alle condizioni prescritte di velocità e tonnellaggio e di classificazione nella prima classe del Registro italiano.

« Questa sostituzione dovrà essere « autorizzata di volta in volta dal ministero della marina ».

b) il comma secondo del successivo articolo 12 è sostituito dal seguente:

« Le merci da e per gli scali dell'America Centrale (La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Puerto Columbia, (Sabanilla), Puerto Limon, Colon) a destinazione o provenienti da Livorno, Napoli, Messina, Catania e Palermo, saranno trasportate da questi porti a Genova e viceversa senza alcuna spesa di soprano e di trasbordo ».

c) il primo comma dell'articolo 27 è modificato nel modo seguente:

« In corrispettivo del servizio di cui nella

presente convenzione, il Governo corrisponderà alla Società la somma di lire cinquecentomila (L. 500,000) all'anno fatta deduzione delle eventuali penalità e ritenute ».

Art. 3.

La Società ha obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per la linea esercitata con l'indicazione distinta dei diversi introiti e di trasmetterne copia ogni due mesi all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo la Società dovrà in qualunque momento mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

Art. 4.

La Commissione di cui all'articolo 15 della convenzione suindicata approvata con la legge del 29 giugno 1905, n. 301, è sostituita dalla Commissione di cui all'articolo 11 della legge che approva la presente convenzione.

Art. 5.

La composizione degli equipaggi dei piroscafi sovvenzionati è determinata da apposita tabella stabilita di concerto fra il Ministero della marina e i concessionari.

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piroscafi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato da appositi uffici di collocamento istituiti presso gli uffici di capitaneria e gli uffici di porto con rappresentanza uguale tanto dei concessionari quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

I concessionari si obbligano di adottare il contratto tipo di arruolamento degli equipaggi che sarà stabilito dal Ministero della marina secondo le consuetudini vigenti alla data di stipulazione della presente convenzione.

I concessionari avranno facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento, quando questi non abbiano personale disponibile alle condizioni del contratto tipo suddetto di arruolamento.

Nei lavori di carico e scarico nei porti, a parità di condizioni, la Società dovrà preferire le società di lavoratori legalmente costituite.

L'onorevole Pietro Chiesa insieme con gli onorevoli Canepa, D'Oria, Macaggi, Cabrini, Pozzato, Baldi, Ettore Mancini, Beltrami, Morgari, Fasce, propone il seguente emendamento:

« Al comma ultimo, dopo le parole « dovrà preferire » aggiungere: « le società cooperative dei lavoratori legalmente costituite ed iscritte all'albo prefettizio ».

L'onorevole Pietro Chiesa non è presente; s'intende quindi che abbia rinunciato a questo emendamento.

Art. 6.

La presente convenzione sarà soggetta al diritto fisso di una lira e centesimi venti, decimi compresi, per tassa di registro.

Art. 7.

La presente convenzione non sarà obbligatoria per lo Stato se non dopo l'approvazione per legge.

Fatta a Roma in tre originali addì 23 Aprile 1910.

Il presidente del Consiglio dei ministri
ministro dell'interno

LUIGI LUZZATTI.

Il ministro della marina

PASQUALE LEONARDI-CATTOLICA.

Il ministro dei lavori pubblici

ETTORE SACCHI.

*Il ministro di agricoltura,
industria e commercio*

GIOVANNI RAINERI.

Il ministro delle poste e dei telegrafi

AUGUSTO CIUFFELLI.

Il ministro del tesoro

FRANCESCO TEDESCO.

Il ministro delle finanze

LUIGI FACTA.

Per la Società Italiana di Navigazione

« La Veloce »

DOMENICO BRUNELLI.

EUGENIO PINZAUTI, *testimonio*.

ALFREDO CAVI, *testimonio*.

Passiamo alla convenzione con la Società di navigazione *Puglia* per l'esercizio dei servizi per l'Adriatico e di alcune linee di concentramento. Avverto che, nel testo in discussione sono già compresi gli emendamenti portati dalla dichiarazione modificativa del 21 maggio 1910, conclusa con detta società.

Convenzione per l'esercizio dei servizi dell'Adriatico e di alcune linee di concentramento.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, il ministro della marina, quelli dei lavori pubblici, dell'agricoltura, industria e commercio, delle poste e dei telegrafi, del tesoro e delle finanze a nome dello Stato:

il signor Cav. Vito Manzari fu Mauro Presidente della Società di navigazione « Puglia » a nome della Società medesima in virtù di regolare mandato;

HANNO CONCORDATO E STIPULATO
QUANTO SEGUE:

Art. 1.

La Società di navigazione Puglia assume l'esercizio dei servizi marittimi dell'Adria-

tico indicati nell'annessa tabella (allegato a) alle condizioni contemplate nel capitolato n. I, qui unito, che con la tabella stessa fa parte integrante della presente convenzione, verso l'annua sovvenzione di lire novecentoventimila (lire 920,000).

Procediamo all'esame della tabella annessa a questo articolo.

(ALLEGATO a).

TABELLA DEL CAPITOLATO N. I.

Servizi dell'Adriatico.

Num. della linea	ITINERARI	Periodicità	Percorrenza in miglia		Velocità	Num. dei piroscafi	Tonnellaggio		Sovvenzione
			per viaggio	per anno			Unitario	Complessivo	
A	Venezia-Fiume-Ancona-Spalato-Merkovich-Curzola-Gravosa-Cattaro-Antivari-Bari e ritorno (1).	settimanale	1482	77,064	10	2	1,000	2,000	335,000
B	Venezia-Pola-Zara-Ancona-Pescara-Castellammare - Ortona - Tremi-Viesti-Manfredonia-Barletta-Bari-Antivari - Dulcigno (facoltativo) - S. Giovanni di Medua - Durazzo-Valona-Brindisi e ritorno (1).	id.	1622	84,344	10	3	800	2,400	280,000
C	Venezia-Ancona-Barletta-Bari-Brindisi-Valona-Santi Quaranta-Corfù-Gumenitza o in andata o in ritorno-Saiada o in andata o in ritorno - Parga (facoltativo) - Santa Maura - Prevesa - Salahora e ritorno (1).	id.	1398	72,696	10	2	800	1,600	230,000
D	S. Giovanni di Medua pel fiume Bojana fino a Scutari e ritorno (2).	208 volte all'anno	684	14,227	8.5	2	100	200	75,000
				248 331		9		6,200	920,000

(1) Con facoltà pel concessionario di prolungare la linea fino a Trieste e durante la sosta a Bari il concessionario dovrà effettuare, quando a giudizio del Comitato per i servizi marittimi l'entità del traffico lo richieda, gli approdi a Monopoli, Molfetta e Trani coi piroscafi delle linee A, B, C; a Barletta coi piroscafi della linea A; ed a Bisceglie coi piroscafi della linea C.

(2) Stante la difficoltà che presenta la navigazione del fiume i viaggi non possono essere determinati a periodo regolare, ed il piroscafo potrà limitare il percorso fin dove lo consentano le condizioni del fiume, ferma rimanendo la sovvenzione. Le riparazioni dei piroscafi di questa linea devono essere fatte in Italia, e però ove per tale ragione avesse ad essere omissa qualche viaggio, sarà trattenuta soltanto la sovvenzione proporzionale.

N. B. — Costruiti che siano i nuovi piroscafi, saranno adibiti in sostituzione di quelli in servizio: alla linea A un piroscafo nuovo di 1200 tonnellate; alla linea C due nuovi da 1000 a 1200 tonnellate; ed alla linea D uno di 200 tonnellate.

L'onorevole Pansini propone di aggiungere « alla linea B, dopo: « Barletta », « Molfetta ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non posso accettare questo emendamento che come raccomanda.

PRESIDENTE. Insiste, onorevole Pansini?

PANSINI. Sì; il Governo spende e sta spendendo di più, data la condizione di quel porto.

Insisto quindi nel mio emendamento, ed è bene che la Camera lo voti e ciascuno faccia qui il suo dovere, come io fo il mio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Prego l'onorevole Pansini, nell'interesse dell'approdo che invoca, di non volere che la Camera respinga la sua proposta con un voto, perchè se la Camera la respinge, il danno è irrevocabile. Invece, se la Camera non si pronunzia, l'esame e la riparazione sono possibili.

PRESIDENTE. Onorevole Pansini?

PANSINI. Poichè l'onorevole presidente del Consiglio mi dice che l'esame è possibile, confido in questa sua dichiarazione; e non insisto nel chiedere la votazione sul mio emendamento.

Ritiro anche gli emendamenti successivi che erano i seguenti:

« Alla linea C, dopo: Barletta, aggiungere: Molfetta ».

« TABELLA DELLE LINEE: SOCIETÀ PUGLIA.

Linee di concentramento ».

« Nella prima linea di concentramento, a: Bari, premettere: Molfetta ».

PRESIDENTE. Sta bene. Non essendovi altre osservazioni s'intende approvato l'art. 1 coll'annessa tabella di cui è stata data lettura.

Art. 2.

La Società si obbliga inoltre di assumere l'esercizio delle linee di concentramento indicate nell'annessa tabella (allegato b) alle condizioni, salvo l'eccezione di cui al seguente articolo 3, contenute nel capitolato B che, con la tabella stessa, fa parte integrante della presente convenzione, verso la sovvenzione annua complessiva di lire trecentotrentamila (lire 330,000).

Fino a che non siano costruiti i nuovi piroscafi da adibirsi alle linee indicate nella tabella a) sarà consentito che alle linee di concentramento siano adibiti piroscafi che non si discostino molto dalle caratteristiche prescritte di velocità. In tal caso la sovvenzione sarà ridotta applicandosi la formola di cui all'articolo 17 del Capitolato n. I.

Esaminiamo la tabella (allegato b) del capitolato B annessa a quest'articolo.

(ALLEGATO b).

TABELLA DEL CAPITOLATO B.

Linee di concentramento.

N. della linea	ITINERARI DELLE LINEE	Periodicità o Numero dei viaggi	Percorrenza		Velocità	N. dei Piroscafi	Tonnellaggio lordo		Sovven- zione
			per viaggio	annua			uni- tario	com- plessivo	
	Linee di concentramento.								
1	Bari - Mola - Monopoli - Brindisi - Otranto - Tricase - Gallipoli - Taranto - Trebisacce - Rossano - Cotrone - Catanzaro - Soverato - Monasterace - Roccella Jonica - Siderno Marina - Gerace Marina - Reggio - Messina e ritorno.	52 viaggi all'anno	940	48,880	9	2	400	800	150,000
2	Venezia - Chioggia - Ravenna - Ancona - Pescara - Castellammare - Ortona - Termoli - Rodi - Viesti - Manfredonia - Barletta - Trani - Bisceglie - Molfetta - Bari e ritorno.	id.	816	42,432	9	2	500	1,000	100,000
3	Bari - Molfetta - Barletta - Manfredonia - Mattinata - Viesti - San Menaio - Peschici - Rodi - Tremiti e ritorno.	bisettiman.	270	28,080	9	1	300	300	80,000
				119,392		5		2,100	330,000

Alla linea 1 della tabella delle linee di concentramento, l'onorevole De Felice-Giuffrida ed altri deputati propongono che sia aggiunto « Catania ».

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

DE FELICE-GIUFFRIDA. Potrò rinunciare a svolgere il mio emendamento ed affidare all'onorevole presidente del Consiglio questa proposta, tanto più che la causa si raccomanda per sè stessa.

L'onorevole presidente del Consiglio ha promesso gli approdi alla Sicilia; ora bisogna collegare la Sicilia con l'Adriatico. Questa proposta non toglie e non aggiunge nulla, non fa che rendere più produttive due linee. Mi affido al presidente del Consiglio e non insisto nell'emendamento.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvato l'articolo 2 con l'annessa tabella della quale è stata data lettura.

Art. 3.

L'articolo 45 del capitolato *B* è sostituito dal seguente:

« Il servizio avrà principio dal 1° luglio 1910 ed avrà la durata di quindici anni, ma sarà in facoltà del Governo di addivenire di triennio in triennio alla risoluzione della concessione medesima, mediante disdetta da darsi con preavviso di un anno e senza diritto nella Società concessionaria a richiedere per tale anticipata risoluzione danni e compensi di sorta.

Art. 4.

La durata, della concessione delle linee contemplate nel capitolato n. 1, che avrà principio dal 1° luglio 1910, resta fissata in quindici anni. Trascorso tale termine la concessione s'intenderà continuativa di anno in anno salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Art. 5.

La Società non potrà distribuire un dividendo ai propri azionisti se oltre la riserva statutaria non ha stanziato una quota di deperimento non inferiore al 5 per cento all'anno del valore originario del naviglio, dei mobili e dei materiali di esercizio e se non ha provveduto in misura adeguata alle spese di assicurazione e di riparazioni del naviglio.

Art. 6.

La presente convenzione con gli annessi capitolati è soggetta al diritto fisso di una lira e centesimi 20, decimi compresi, per taxa di registro.

Art. 7.

La presente convenzione non sarà obbligatoria pel Governo se non dopo l'approvazione per legge.

Fatta a Roma, in tre originali, addì 27 aprile 1910.

Il presidente del Consiglio dei ministri
ministro dell'interno

LUIGI LUZZATTI.

Il ministro della marina

PASQUALE LEONARDI CATTOLICA.

Il ministro dei lavori pubblici

ETTORE SACCHI.

*Il ministro di agricoltura,
industria e commercio*

GIOVANNI RAINERI.

Il ministro delle poste e dei telegrafi

AUGUSTO CIUFFELLI.

Il ministro del tesoro

FRANCESCO TEDESCO.

Il ministro delle finanze

LUIGI FACTA.

Per la Società di navigazione « Puglia »

VITO MANZARI FU MAURO.

EUGENIO PINZAUTI, *testimonio.*

ALFREDO CAVI, *testimonio.*

Procediamo ora all'esame del Capitolato n. 1 per i servizi postali e commerciali marittimi dell'Adriatico.

Avverto che nel testo in discussione sono inclusi gli emendamenti portati dalla dichiarazione con la Società *Puglia* il 21 maggio 1910.

Capitolato n. 1 per i servizi postali e commerciali marittimi dell'Adriatico.

Esecuzione dei servizi, orari ed itinerari.

Art. 1.

I servizi da eseguirsi sono indicati nella tabella annessa alla convenzione.

Art. 2.

I giorni e le ore di partenza e di arrivo verranno determinati dal ministro della marina, sentiti i concessionari, e potranno essere in egual modo variati mediante il preavviso opportuno.

Le partenze medesime potranno però, per ragioni d'ordine pubblico o di interesse postale, commerciale e politico, essere ritardate od anticipate sull'ordine scritto del ministro della marina o in sua vece dell'Ispettorato dei servizi marittimi e dei suoi rappresentanti, o, per causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il commissario del Governo nei singoli porti, senza che si possa chiedere alcun compenso dai concessionari o dai terzi.

I ritardi però non dovranno essere tali da reclamare un aumento del materiale prescritto per ciascuna linea.

I piroscafi non potranno approdare ad altri punti che a quelli designati nel loro itinerario, salvo il caso di forza maggiore, che dovrà essere giustificato con processo verbale a tenore di legge. I concessionari però potranno eseguire altri approdi, dopo toccati i porti capolinea.

Se l'approdo per forza maggiore avrà luogo in un porto estero, il processo verbale dovrà essere vidimato dal Consolato italiano, ed in sua mancanza dalle autorità locali.

In caso di ritardo nella traversata, i capitani abbrevieranno il tempo di sosta nei diversi punti di approdo, riducendolo allo stretto necessario, allo scopo di arrivare a destinazione in orario o col minor ritardo possibile.

Art. 3.

I viaggi designati dovranno essere eseguiti da approdo ad approdo colla velocità normale indicata per le rispettive linee.

Per velocità normale si intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di ordinaria navigazione, e sulla medesima saranno stabiliti i relativi orari.

Art. 4.

Il ministro della marina potrà, udito il Comitato per i servizi marittimi, attuare provvisoriamente o definitivamente approdi e far eseguire viaggi straordinari. In casi di eccezionali gravità ed urgenza il ministro potrà disporre senz'altro in via provvisoria.

Nel caso di attuazione di approdi la sovvenzione sarà variata in proporzione all'aumento della percorrenza e degli oneri del nuovo approdo.

L'attuazione di approdi non dovrà però costituire un aumento di percorrenza tale da richiedere aumento di materiale.

Nel caso di viaggi straordinari che possano essere eseguiti col materiale assegnato alle rispettive linee, saranno rimborsate ai concessionari le spese vive d'esercizio.

Sorveglianza dei servizi.

Art. 5.

La sorveglianza del servizio spetta al ministro della marina che la esercita per mezzo dell'Ispettorato dei servizi marittimi e dei commissari del Governo. I funzionari dell'Ispettorato hanno diritto di eseguire a bordo dei piroscafi sovvenzionati e presso le singole amministrazioni dei concessionari tutte le indagini che occorresse di fare per accertare l'applicazione del presente capitolato.

Art. 6.

Perchè si possa controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati ad inviare al Ministero della marina o di consegnare al commissario del Governo nei singoli scali ad ogni arrivo a destinazione un estratto del giornale di bordo, indicante le circostanze occorse nell'intero viaggio.

Cauzione.

Art. 7.

Entro un mese dall'approvazione legislativa del contratto i concessionari delle linee dovranno prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi dei concessionari, e che dovranno essere a tale uopo assicurati presso una società italiana di assicurazioni accettata dal Ministero della marina per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione.

Art. 8.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario come dalle persone per cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle multe definitive inflitte, che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalle sovvenzioni. In questo caso si provvederà, mediante decreto del ministro della marina, a prelevare le somme dalla cauzione, la quale deve essere immediatamente reintegrata. Non avvenendo ciò il contratto si intenderà risolto per colpa del concessionario.

I crediti del Governo verso i concessionari godranno di privilegio sulla cauzione in confronto di ogni altro credito contro il concessionario per parte dei terzi, qualunque sia la precedenza degli atti giudiziari.

Ricevimento, custodia, trasporto e consegna degli effetti postali.

Art. 9.

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto gratuito regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via, senza limitazione di peso, siano essi originari od a destinazione del Regno, siano originari o a destinazione di Stati esteri.

Sotto la denominazione di effetto s'intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali del peso ciascuno non superiore a 5 chilogrammi. Per quelli di peso superiore che potessero in avvenire essere istituiti sarà corrisposto ai concessionari un compenso da stabilirsi dal Comitato pei servizi marittimi in misura non superiore al 50 per cento delle tasse riscosse dall'Amministrazione delle poste.

L'obbligo del trasporto gratuito degli effetti vale anche per le linee che i concessionari esercitassero per loro conto, senza

sovvenzione dello Stato, verso qualsiasi direzione.

I concessionari avranno pure l'obbligo di trasportare gratuitamente gli oggetti e le provviste riferentisi al servizio postale, telegrafico e telefonico dipendente dal Ministero delle poste e dei telegrafi nel limite del 2 per cento della portata lorda di ciascun piroscavo in ciascun viaggio.

Art. 10.

I concessionari dovranno destinare su ogni piroscavo un locale spazioso, lontano dalla macchina e ben riparato per collocarvi gli effetti; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia degli effetti affidata al capitano del piroscavo sotto la sua responsabilità.

Qualora l'Amministrazione delle poste chiedesse di destinare a bordo pel servizio degli effetti uno o due impiegati ed un servente, i concessionari saranno in obbligo di assegnare ai primi, senza corrispettivo, un camerino con letti, indipendentemente da apposito e sufficiente locale sopra coperta ed in luogo centrale per le operazioni postali durante il tragitto, ed al servente una cuccetta di seconda classe. Questo locale dovrà essere mantenuto pulito ed illuminato a spese dei concessionari.

Il vitto per gli impiegati sarà calcolato a metà di quello dei viaggiatori.

Art. 11.

Qualora un piroscavo fosse costretto ad ancorarsi in rada per causa di cattivo tempo, l'impiegato delle poste potrà richiedere che sia messa a disposizione, pel servizio degli effetti, una idonea imbarcazione, di cui avrà a prendere il comando uno degli ufficiali di bordo, sempre quando il capitano del piroscavo stimi che lo sbarco degli effetti possa farsi senza pericolo col mezzo suaccennato.

Qualora non fosse imbarcato l'impiegato, o questi cadesse ammalato nel tragitto, alle operazioni suddette provvederà il comandante del piroscavo.

Ove poi, per avaria, un piroscavo dovesse approdare in qualche porto o rada non indicati nell'itinerario della linea, per cui si trovasse nella impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna degli effetti all'ufficio di posta locale o viciniore, per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari e col primo piroscavo nazionale od estero, rimanendo le spese a carico dei concessionari.

Art. 12.

I concessionari dovranno far ritirare gli effetti dagli ufizi postali al porto o dagli ufizi sanitari o consolari, dalle capitanerie, dagli ufizi di porto, dalle dogane, ovvero, in difetto di essi ufizi, dagli agenti incaricati di trasportare gli effetti medesimi allo scalo d'imbarco ove non sia possibile diversamente.

Essi dovranno egualmente operare la consegna degli effetti in arrivo negli ufizi suddetti od agli agenti suindicati.

La consegna ed il ricevimento degli effetti potranno, a richiesta del Ministero della marina d'accordo con quello delle poste e dei telegrafi, effettuarsi anche presso le agenzie dei concessionari.

Il trasporto degli effetti da terra a bordo e viceversa sarà a carico dei concessionari, i quali dovranno adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo d'avaria e senza perdita di tempo.

Per facilitare poi la distribuzione delle corrispondenze nei porti d'approdo e la spedizione degli effetti dai porti stessi, i concessionari dovranno, a richiesta del Governo, attuare a proprie spese speciali comunicazioni cogli ufizi semaforici, che verranno all'uopo designati.

Art. 13.

Per la consegna ed il ricevimento degli effetti, i concessionari si uniformeranno alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero della marina d'accordo con quello delle poste e dei telegrafi, nello scopo di accertare il numero e la natura dei dispacci per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco degli effetti dovranno precedere qualsiasi altra operazione e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano ormeggiati.

I piroscafi dovranno salpare non appena siano stati ricevuti a bordo gli effetti.

Art. 14.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli ufizi di posta, tanto interni che esteri, indicati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, o che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle

lettere, di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura dei concessionari, ai quali faranno carico anche le riparazioni, e che dovrà essere consegnata, unitamente agli effetti, agli ufizi postali nei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte dei concessionari o loro agenti sarà punita a norma di dette leggi.

I comandanti dei piroscafi su qualunque linea esercitata dai concessionari saranno obbligati ad aprire le suaccennate cassette mobili d'impostazione, per estrarne le corrispondenze e formare i dispacci postali, attenendosi a tutte le disposizioni che saranno emanate dal Ministero della marina d'accordo con quello delle poste e dei telegrafi.

I detti comandanti saranno inoltre tenuti allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali.

Potrà richiedersi ai concessionari che siano tenute esposte nelle agenzie cassette mobili d'impostazione con obbligo alle agenzie stesse di estrarne le corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti dei piroscafi.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori degli avvisi, stampati a cura del Ministero delle poste e dei telegrafi, relativi all'interdizione del trasporto delle corrispondenze.

I concessionari però potranno trasportare gratuitamente sulle linee da essi esercitate e con esenzione delle tasse postali le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'Amministrazione delle linee stesse, nonchè quelli relativi al servizio cumulativo.

I concessionari, senza il consenso del Governo, non potranno sulle linee sovvenzionate trasportare effetti fra i porti esteri per conto di un altro Stato.

Art. 15.

I concessionari saranno responsabili, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione postale per perdite, manomissioni o avarie degli effetti, e dovranno tener questa rilevata dall'indennità che dovesse rifondere ai terzi.

Piroscafi.

Art. 16.

I piroscafi che i concessionari dovranno costruire per l'attuazione dei servizi sovvenzionati e quelli che man mano dovranno essere sostituiti ai termini dell'articolo 18, devono essere costruiti nei cantieri italiani.

I concessionari potranno ricorrere ai cantieri esteri nei due casi seguenti:

1° Quando i cantieri nazionali di primo ordine domandino un prezzo del 7 per cento superiore al valore risultante dalla media dei prezzi, escluso il massimo ed il minimo, di sei cantieri esteri di primo ordine, tre dei quali scelti dalla Società e tre dal cantiere con il quale è contrattata la costruzione, sopra richiesta del prezzo da farsi in base a disegni e specificazioni dettagliati;

2° Quando non possano ottenere da alcun cantiere italiano di prim'ordine la consegna del materiale entro un anno.

I concessionari avranno però diritto di ricorrere all'industria estera senza vincolo di sorta per la costruzione di un quarto del tonnellaggio occorrente per i servizi.

Nel caso in cui, nell'applicazione delle disposizioni contenute nel presente articolo, sorgessero divergenze, saranno risolte dal ministro della marina.

PANTANO, *relatore*. Chiedo di parlare.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANTANO, *relatore*. A questo articolo 16, al n. 1, occorre fare la solita correzione: sostituire alla parola *inglesi* la parola *esteri*.

PRESIDENTE. Sta bene. Non essendo osservazioni, l'articolo 16 s'intende approvato con questa correzione.

Art. 17.

Il ministro della marina, in base alle condizioni dell'articolo 16, ha facoltà, udito il Comitato per i servizi marittimi, di concedere all'assuntore una dilazione di non oltre tre anni (a decorrere dal 1° luglio 1910) per l'impiego dei piroscafi aventi le caratteristiche prescritte, autorizzandolo frattanto a prendere a nolo, ove occorra, e ad assegnare temporaneamente ai servizi piroscafi le cui caratteristiche non si discostino molto da quelle prescritte ed aventi i migliori requisiti possibili, da accertarsi dalla Commissione di visita.

In tal caso la sovvenzione complessiva attribuita alla linea, sarà ridotta proporzionalmente, secondo la formola seguente:]

$$S' = S - (a + b)$$

in cui:

S' rappresenta la sovvenzione ridotta;

S rappresenta la sovvenzione normale;

a la ritenuta per deficienza di velocità;

b la ritenuta per deficienza di tonnellaggio.

$$a = S - \left(\frac{S}{2} + \frac{S(V')^3}{2(V)^3} \right)$$

$$b = S - \left(0.65 S + 0.35 S \frac{T'}{T} \right)$$

delle quali

V' rappresenta la velocità effettiva;

V id. la velocità prescritta;

T' rappresenta il tonnellaggio effettivo;

T rappresenta il tonnellaggio prescritto.

La riduzione della sovvenzione si calcola per viaggio.

Art. 18.

Nel periodo dei tre anni di cui all'articolo precedente, i concessionari dovranno adibire ai servizi piroscafi di nuova costruzione.

Potranno rimanere in servizio fino al termine del contratto, purchè mantengano le caratteristiche prescritte, i piroscafi *Barletta, Brindisi, Gallipoli, Jolanda e Moljetta*.

È pure consentito ai concessionari di surrogare temporaneamente nei casi di ordinarie riparazioni, con piroscafi usati, quelli normalmente adibiti ai servizi.

Art. 19.

I piroscafi da assegnarsi al servizio dovranno essere coperti da bandiera nazionale e di assoluta proprietà del concessionario, salvo il caso di sostituzione di cui all'articolo 17, e godranno delle prerogative che sono o che potrebbero essere accordate ai piroscafi postali.

Art. 20.

I piroscafi da assegnarsi ai servizi sovvenzionati, salvo per il primo triennio il disposto dell'articolo 17, devono essere di tonnellaggio e di velocità non inferiori a quelli indicati nella tabella annessa alla convenzione e il loro numero dovrà essere per ciascuna linea tale che si possa provvedere alla regolare ed esatta esecuzione del servizio e non dovrà essere inferiore a quello indicato nella tabella predetta.

L'assuntore non è esonerato dall'obbligo di disimpegnare il servizio nei modi stabiliti, in alcun caso, e nemmeno se egli non possa disporre di parte del materiale da esso assegnato ad una linea, per causa di forza maggiore o di riparazione, eccetto

però nel caso previsto dall'articolo 24 e dall'articolo 37.

La Società si obbliga di accettare pei servizi contemplati nel presente capitolato aumenti di velocità e di tonnello per le maggiori spese di esercizio ed altre occorrenti, e sempre quando essa possa beneficiarsi del costituendo istituto del Credito navale.

In tal caso le modalità per l'attuazione di detti provvedimenti saranno concordate fra il Governo e la Società *Puglia*.

Art. 21.

La forza delle macchine dei piroscafi dovrà essere tale da corrispondere alla velocità normale richiesta dall'articolo seguente.

Art. 22.

In ogni piroscafo dovrà essere segnata la linea di minima immersione per garantire la stabilità e le condizioni di buona navigazione e la linea della immersione massima (*Free Board*) secondo le norme del « Board of trade » adottate dai registri nazionali.

I piroscafi ad una immersione media, corrispondente alla metà del carico totale, dovranno sottostare ad una prova di velocità, con mare calmo o leggermente mosso, della durata di 12 ore, durante le quali dovranno mantenere una velocità superiore del 12 per cento a quella prescritta per le linee fino a 13 nodi e superiore del 10 per cento a quella prescritta per le linee di velocità maggiore ai 13 nodi.

L'altezza dei ponti negli alloggi passeggeri, misurata dalla faccia superiore del tavolato del ponte alla faccia inferiore dei bagli del ponte sovrastante, non dovrà essere minore di metri 2 per i piroscafi al di sopra di 1500 tonnellate di stazza lorda fino a 3000 tonnellate, e di metri 2.20 per quelli superiori a 3000 tonnellate di stazza lorda.

In ogni piroscafo vi debbono essere battelli ed apparecchi di salvataggio in numero corrispondente allo scopo ed un numero sufficiente di scale, nonché cinture di sicurezza in numero almeno eguale a quello massimo dell'equipaggio e dei passeggeri.

L'equipaggio dovrà addestrarsi almeno una volta al mese al maneggio delle barche o zattere di salvataggio.

Gli scafi, le macchine, le caldaie e tutti gli oggetti di dotazione dovranno essere tenuti in istato di perfetta conservazione: le caldaie dovranno essere surrogate con caldaie nuove o riparate a nuovo, appena ciò sia riconosciuto necessario dalla Commissione di visita.

Gli scafi, le macchine e le caldaie dei piroscafi da costruire dovranno essere solidamente e diligentemente costruiti, a seconda dei sistemi più moderni e perfezionati con materiali di prima qualità e classificati alla più alta classe del registro nazionale o di altro autorizzato.

Tutti i piroscafi nuovi da assegnarsi al servizio, di una stazza lorda superiore a 500 tonnellate, saranno costruiti con doppio fondo esteso almeno per due terzi della lunghezza dello scafo.

In massima non sono consentiti passaggi attraverso le paratie stagne regolamentari.

Ogni compartimento dovrà potersi esaurire in modo efficace mediante tubulatura in connessione con le pompe di macchina e con una pompa speciale di esaurimento.

Le pompe di circolazione delle motrici, qualora non siano azionate dalle motrici stesse, avranno adattamenti per poter pompare acqua dal compartimento stesso.

Tutti i piroscafi dovranno avere installazioni interne sistemate in modo da rendere agevole, mediante facili adattamenti, il trasporto delle truppe, di quadrupedi e di materiale da guerra.

I piani dei piroscafi da costruirsi nuovi, o da acquistarsi, e quelli delle loro macchine verranno presentati al Ministero della marina per l'approvazione prima di cominciare la costruzione e rispettivamente prima di concludere il contratto di costruzione o di acquisto.

Art. 23.

I piroscafi saranno forniti di locali bene arredati per i passeggeri di 1ª e 2ª classe e per gli ufficiali di bordo e di locali bene aereati per i passeggeri di terza classe e per l'equipaggio, in modo da poter sostenere favorevolmente il confronto con i migliori piroscafi destinati al trasporto dei passeggeri.

I piroscafi assegnati alle linee internazionali, la cui traversata eccedesse due pernotte, saranno provvisti di un conveniente numero di cuccette mobili per uso dei passeggeri di terza classe.

Ogni cuccetta sarà corredata di un ma-

terasso, di un guanciale e di una coperta di lana.

Tutti i locali destinati ai passeggeri e all'equipaggio saranno forniti di un numero sufficiente di sportellini e di boccaporti, e, nel caso se ne riconoscesse la necessità, anche di ventilatori ed estrattori.

Le donne, in qualunque classe prendano posto, avranno diritto ad essere alloggiare in locali riservati ad esse soltanto.

Art. 24.

Il concessionario non potrà intraprendere l'esercizio delle linee di navigazione da esso assunte se non sarà fornito del numero dei piroscafi occorrenti alla esecuzione di tutti i servizi contemplati nel presente capitolato, i quali dovranno avere tutte le caratteristiche richieste dal presente capitolato salvo il disposto dell'articolo 17.

Nel caso che un piroscafo si perdesse, il concessionario dovrà provvedere provvisoriamente al servizio con altro piroscafo capace di compiere i viaggi nel tempo prescritto, quantunque non soddisfaccia pienamente alle condizioni stabilite, ed avrà l'obbligo di sostituirlo con altro corrispondente alle condizioni stesse, nel termine che sarà determinato dal ministro della marina.

In questo caso sarà applicata una ritenuta sulla sovvenzione non superiore al 20 %. La misura di tale ritenuta sarà determinata caso per caso dal Comitato pei servizi marittimi.

Qualora però la perdita di un piroscafo avvenga nell'ultimo quinquennio il piroscafo stesso potrà essere sostituito con altro corrispondente sostanzialmente alle caratteristiche di quello perduto.

I piroscafi, nei casi contemplati dai precedenti due comma, dovranno sempre essere accettati dalla Commissione di visita di cui all'articolo 25.

Art. 25.

Per l'accettazione del materiale navale di primo impianto, sia nuovo, sia già in navigazione, ma rispondente alle condizioni del presente quaderno d'onori, nonchè di quello che sarà in seguito costruito, il Ministero della marina nominerà apposita Commissione, la quale, nelle visite del materiale, si atterrà al regolamento speciale per l'esecuzione dei servizi marittimi, da emanarsi dal Ministero medesimo, ed alle istruzioni di cui ai seguenti articoli.

La Commissione visita lo scafo internamente ed esternamente esigendo, dove occorra, che esso sia messo a secco in un

bacino o sopra uno scalo, da designarsi d'accordo fra il Governo ed il concessionario. Ispeziona ugualmente la macchina e le caldaie e verifica gli attrezzi e i corredi di dotazione fissa o di ricambio.

Procede inoltre alle prove di velocità in mare, le quali devono essere eseguite sotto la pressione di regime.

Art. 26.

L'ispezione della Commissione di visita può essere eseguita anche per quei piroscafi, che, quantunque ammessi al servizio, siano stati assoggettati a riparazioni di qualche importanza.

In questo caso il concessionario, nella domanda che presenterà per la visita, indicherà la natura e lo scopo dei lavori eseguiti.

Art. 27.

Ogni quadriennio dalla data dell'incinziamento del servizio, il ministro della marina dovrà far procedere alla visita del materiale, con facoltà di farvi eseguire tutti i lavori necessari perchè esso si trovi nelle condizioni stabilite, nonchè di eliminare quei piroscafi che fossero riconosciuti non rispondenti al capitolato, i quali dovranno essere surrogati nel termine che verrà notificato dal ministro suddetto, senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio.

Art. 28.

Oltre il disposto dell'articolo precedente il ministro della marina potrà fare eseguire visite straordinarie, allo scopo di accertare se i piroscafi riuniscano tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio ed al comodo dei passeggeri.

Risultando dalle visite che taluno dei piroscafi non soddisfi alle condizioni sopra accennate, il concessionario dovrà, nel limite di tempo che verrà assegnato, surrogarlo ed uniformarsi a quelle altre prescrizioni che saranno emanate, ferma la responsabilità che il concessionario possa avere incontrato per ritardi od inconvenienti seguiti.

Art. 29.

Se la Commissione di visita muovesse eccezioni sull'ammissione o riammissione dei piroscafi, il ministro della marina inviterà il concessionario a fare quelle osservazioni che stimasse opportuno intorno alle

deliberazioni della Commissione stessa, dopo di che il ministro predetto delibererà inappellabilmente in merito.

Art. 30.

Le spese per indennità di missione alle Commissioni per l'esecuzione delle visite dei piroscafi saranno a carico del bilancio del Ministero della marina eccetto per le visite previste all'articolo 25 le cui spese saranno rimborsate dal concessionario.

Art. 31.

I concessionari indicheranno al ministro della marina le linee sulle quali intendono destinare i singoli piroscafi; questi non potranno essere distolti dalle linee così indicate e sostituiti con altri, senza l'autorizzazione del predetto ministro.

A tale effetto i verbali di visita indicheranno tutte le linee alle quali il piroscafo potrà essere assegnato.

Equipaggi.

Art. 32.

La composizione degli equipaggi dei piroscafi sovvenzionati è determinata da apposite tabelle, stabilite di concerto fra il Ministero della marina ed i concessionari.

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piroscafi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato da appositi uffici di collocamento istituiti presso le capitanerie e gli uffici di porto con eguale rappresentanza tanto dei concessionari, quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

I concessionari avranno facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento quando questi non abbiano personale disponibile alle condizioni del contratto tipo di arruolamento di cui all'articolo seguente.

Art. 33.

I concessionari si obbligano di adottare il contratto tipo di arruolamento degli equipaggi che sarà stabilito dal Ministero della marina, tenuto conto delle consuetudini vigenti, delle mutate condizioni della vita di bordo e della specialità delle linee cui si riferisce il presente capitolato.

Gli alloggi del personale di bassa forza dovranno soddisfare ai requisiti dell'igiene. In ogni caso saranno concessi metri cubi 3 per ogni persona quando posti in batteria o

sul ponte, e metri cubi 3,500 quando posti in corridoio.

Nei piroscafi di nuova costruzione gli alloggi dovranno avere speciale cabina-bagno munita di doccia e cessi particolari, e dovranno gli alloggi stessi essere disposti in modo che sia possibile porvi tavoli o tavole mobili per i pasti.

Per gli alloggi degli ufficiali provvederà il regolamento.

A bordo di ciascun piroscafo sarà tenuta affissa una tabella indicante il vitto che al personale navigante di bassa forza deve essere somministrato.

Art. 34.

Sui piroscafi sarà riservato apposito ed idoneo locale per gli ammalati, e specialmente per i mentecatti, affinché non riescano di molestia o di pericolo agli altri passeggeri; ed altro locale aereato per i prigionieri militari ed i detenuti civili, ove occorra.

Art. 35.

Gli assuntori hanno l'obbligo, a richiesta del ministro della marina, di adottare speciali modificazioni e nuovi adattamenti così nello scafo come nell'apparato motore che in seguito a nuove invenzioni o applicazioni scientifiche ed industriali, non coperte da brevetti fuori commercio, e che divenissero di uso normale nei servizi concorrenti delle rispettive linee, o che altrimenti siano riconosciuti indispensabili sempre che siano conciliabili col tipo di nave in esercizio, come pure tutte quelle particolari installazioni assolutamente richieste dal genere di traffico della linea a cui sono adibiti, quali camere frigorifere, apparecchi di radiotelegrafia o radiotelefonica ed altri.

In caso di contestazione giudicherà un Consiglio di arbitri composto di un ufficiale superiore del Genio navale, designato dal ministro della marina, di un delegato dei concessionari e di un terzo eletto dal primo presidente della Corte di Cassazione di Roma.

Questo Consiglio stabilirà quale adeguato compenso sia dovuto ai concessionari per le modificazioni richieste.

Requisizione e noleggio dei piroscafi.

Art. 36.

I piroscafi addetti ai servizi sovvenzionati possono, per grave necessità pubblica, essere requisiti dall'autorità amministrativa

con l'osservanza delle disposizioni legislative in materia.

Art. 37.

Il ministro della marina avrà diritto di noleggiare per i servizi straordinari dello Stato i piroscafi dei concessionari completamente armati.

In questo caso sarà corrisposto ai concessionari un compenso risultante dai seguenti elementi per tutta la durata effettiva del noleggio:

1° Il 5 per cento annuo per interesse sul valore attuale del piroscafo.

2° Il rimborso delle spese vive e cioè:

a) il 12 per cento annuo sul valore iniziale del piroscafo per le quote di ammortamento, manutenzione e riparazioni ordinarie, spese di amministrazione e fondo grandi riparazioni.

b) consumo del carbone e delle materie grasse, paghe e panatiche dell'equipaggio, e spese portuali ed assicurazione.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato, salvo il deprezzamento normale.

Trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Art. 38.

I concessionari saranno obbligati al trasporto dei viaggiatori e delle merci per tutti gli scali toccati dai loro piroscafi, sotto l'osservanza delle tariffe e delle condizioni approvate dal Comitato per i servizi marittimi con l'intervento del rappresentante dei concessionari.

Nello scopo di facilitare i detti trasporti, i concessionari dovranno stabilire apposite agenzie in tutti i luoghi di approdo.

Tariffe e noli.

Art. 39.

All'inizio dei servizi le tariffe ed i noli da applicarsi al trasporto dei passeggeri, delle merci e del bestiame fra tutti i porti del Regno saranno inferiori del 10 per cento alle tariffe di fatto in vigore nel 1909.

Successivamente saranno apportate a queste tariffe iniziali, d'accordo fra il Comitato per i traffici marittimi e il concessionario, ulteriori riduzioni graduali fino a raggiungere il limite segnato dalle tabelle A), B), C) di cui in appresso, e ciò man mano che l'incremento del traffico permetta di compensare le maggiori spese ed i minori introiti derivanti dalle riduzioni stesse o quando gli utili netti dell'azienda eccedano il 5.50 per cento del capitale azionario. In quest'ultimo caso, la riduzione dovrà essere contenuta nel limite dell'eccedenza.

L'Ispettorato dei servizi marittimi dovrà provvedere all'accertamento delle tariffe di fatto, per sottoporle all'approvazione del Comitato per i servizi marittimi, il quale entro un anno dall'attuazione dei servizi provvederà perchè le tariffe stesse siano perequate e rese proporzionali, per quel che riguarda le merci, alle distanze più brevi.

Qualora nell'applicazione delle tariffe di fatto, ridotte del 10 per cento, i prezzi di trasporto risultassero per qualche percorso inferiori alle tariffe di cui nelle tabelle seguenti, l'assuntore avrà facoltà di applicare queste ultime tariffe.

Tabella A.

Passeggeri.

Velocità prescritta da porto a porto	Centesimi per passeggero-chilometro		
	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Per le linee con velocità inferiore a:			
15 miglia all'ora	6. »	3.80	2. »
da 15 a meno di 18 miglia	7. »	4.50	2.25
da 18 a 20 miglia	8. »	5. »	2.50
oltre 20 miglia	11. »	7. »	3.50

Dopo 333 chilometri si applica una riduzione del 20 per cento sulla quota unitaria dei 333 chilometri antecedenti fino a 1000 chilometri. Dopo 1000 chilometri si applica una quota fissa per passeggero-chilometro corrispondente al 50 per cento di quella iniziale.

Sui piroscafi per passeggeri potranno aggiungersi cabine di lusso e cabine a un posto a prezzi superiori a quelli normali.

Tali prezzi saranno determinati dal Comitato per i servizi marittimi.

Il numero delle cabine di lusso non potrà eccedere il 15 per cento del numero totale dei posti di 1ª classe.

Tuttavia a richiesta dei concessionari il Comitato per i servizi marittimi potrà autorizzare l'impianto di un numero maggiore di tali cabine.

I ragazzi inferiori ai cinque anni di età saranno esenti da qualsiasi pagamento (vitto escluso): dai cinque ai dieci anni pagheranno metà tariffa.

Il costo del vitto e delle consumazioni

a bordo sarà determinato dal Comitato per i servizi marittimi, tenendo presente quanto si pratica dalle altre Compagnie di navigazione.

Il vitto non è obbligatorio per i passeggeri nei viaggi della durata inferiore a 12 ore.

Ogni passeggero di 1ª classe avrà diritto di portare con sé gratuitamente 100 chilogrammi di bagaglio, e ogni passeggero di 2ª e 3ª classe 70, anche se il bagaglio è costituito da derrate o prodotti agricoli per il mercato, evitando che questa facoltà assuma carattere di abuso.

Il concessionario non potrà esigere alcun diritto di imbarco e sbarco nei porti dove il piroscafo, per giudizio datone dal Ministero della marina, può attraccare alla banchina.

Negli altri porti dovrà curare l'imbarco e sbarco dei passeggeri e dei loro bagagli e non potrà percepire compenso superiore a quello che sarà determinato dal Ministero della marina.

Tabella B.

Merci.

Zone di percorrenza	Centesimi per tonnellata-chilometro			
	1ª categ.	2ª categ.	3ª categ.	4ª categ.
Da 1 a 100 chilometri	10	8	5	3
Da oltre 100 a 200 »	5	4	3	2
» 200 a 300 »	3	2	0.5	0.5
» 300 a 400 »	2	1	0.5	0.5

Oltre i 400 chilometri si applicherà mezzo centesimo per tonnellata-chilometro per qualsiasi categoria di merci.

Il Comitato pei servizi marittimi vigilerà perchè, nell'applicazione delle tariffe, i concessionari non accordino sulla stessa linea ribassi a vantaggio o a danno dei singoli porti o di singoli speditori.

Le tariffe si applicano come minimo per 200 chilometri e pei percorsi successivi di 20 in 20 chilometri indivisibili e per quintale. Le frazioni di quintale sono rispettivamente calcolate per mezzo quintale o per quintale intero.

L'importo minimo di ogni spedizione è di lire una.

Per ogni spedizione superiore a 100 tonnellate potranno, sotto determinate condizioni, essere consentiti degli abbuoni in misura da stabilirsi d'accordo fra il Comitato pei servizi marittimi e i concessionari.

La classificazione delle merci sarà posta dal Comitato pei servizi marittimi in analo-

gia con la classificazione in uso pei trasporti nelle ferrovie dello Stato.

Ove si tratti di riunire due o più classi, le merci di regola non potranno essere assegnate alla classe superiore.

Nella misura del nolo suindicato non sono compresi i diritti di imbarco e sbarco.

Gli speditori dovranno consegnare le merci sotto paranco.

Lo sbarco delle merci sarà fatto a cura dei concessionari, i quali per lo sbarco non potranno applicare tariffe superiori a quelle che saranno determinate dal Ministero della marina.

Tuttavia per partite d'importanza speciale, i concessionari potranno consentire al ricevitore di ritirare la merce sotto paranco.

Per le merci voluminose sarà applicato un aumento del 50 o del 100 per cento, a seconda che la merce sia rispettivamente di peso inferiore a 250 o a 150 chilogrammi per metro cubo.

Tabella C.

Bestiame.

Zona di percorrenza	Lire per capo			
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	4ª classe
Da 1 a 300 chilometri	6. »	4. »	1.50	1. »
Per ogni 50 chilometri in più fino a 500.	1. »	0.75	0.50	0.25
Per ogni 100 chilometri in più oltre i 500	0.50	0.40	0.25	0.10

Appartengono alla 1ª classe: cavalli, muli, buoi, tori, vacche e vitelli;

alla 2ª classe: asini, muletti, puledri piccoli e vitellini;

alla 3ª classe: montoni, capre, pecore e porci;

alla 4ª classe: capretti, agnelli e porcellini da latte.

Il nolo per l'uso del *box* non è compreso nei prezzi suddetti.

Le modificazioni alla classificazione suindicata saranno determinate d'accordo fra il Comitato pei servizi marittimi e i concessionari.

Le tariffe approvate con la legge 29 giugno 1905, n. 298, per i trasporti dalla Sardegna continueranno ad essere applicate, ove risultassero inferiori alle tariffe stabilite nel presente articolo.

Art. 40.

Per i trasporti da e per i porti esteri, il Comitato pei servizi marittimi determinerà i noli massimi che i concessionari potranno percepire così per le merci, come per i passeggeri. Questi noli non potranno in verun caso essere superiori a quelli praticati dalle compagnie concorrenti.

Le tariffe potranno essere sottoposte a revisione per parte del Comitato per i servizi marittimi, sentiti i concessionari.

Le variazioni delle tariffe dovranno essere rese pubbliche quindici giorni prima che vadano in vigo e.

Le merci di esportazione provenienti da porti esteri, trasportate come complemento di carico sui piroscafi in partenza dall'Italia, non potranno in alcun caso essere tassate ad un prezzo inferiore al nolo applicato dai concessionari alle merci della stessa natura prese in Italia per essere spedite alla stessa destinazione collo stesso piroscafo.

Le merci d'importazione imbarcate in un porto estero sopra un piroscafo a destinazione di un porto italiano non saranno mai tassate a un prezzo superiore al nolo applicato dai concessionari alle merci della stessa natura imbarcate nello stesso porto sopra il medesimo piroscafo per essere rispedite con o senza trasbordo ad un porto estero.

Art. 41.

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto dei piccoli colli contenenti le merci determinate dal Comitato pei servizi marittimi e con le modalità da determinarsi dal Comitato stesso, sentiti i concessionari, i quali non potranno applicare al trasporto stesso tariffe superiori alle seguenti:

1° per i piccoli colli scambiati fra qualsiasi località del Regno, toccata da piroscafi adibiti alle linee aggiudicate:

fino a 60 kg L. 1
 fino a 120 kg » 2

2° per i piccoli colli scambiati fra qualsiasi località del Mediterraneo, toccate da piroscafi adibiti alle linee aggiudicate:

fino a 60 kg L. 2
 fino a 120 kg » 4

Il volume dei piccoli colli non dovrà superare un quarto di metro cubo.

Il trasporto dei piccoli colli sarà effettuato dall'Agenzia di partenza a quella di destinazione con l'aumento sul prezzo di trasporto, per indennizzo di operazioni doganali ed altre relative al transito di centesimi 10 pei piccoli colli di cui al n. 1 e di centesimi 20 per quelli di cui al n. 2.

Facilitazioni di viaggio e trasporti per conto dello Stato.

Art. 42.

I concessionari dovranno accordare:

a) tanto sulle linee interne quanto su quelle internazionali:

1° il viaggio gratuito, ai membri del Parlamento in carica ed agli ex-deputati che abbiano almeno sette legislature e tre viaggi gratuiti all'anno per le loro famiglie sempre escluso il vitto;

2° il viaggio gratuito di 1ª classe, escluso il vitto che sarà per essi facoltativo, ai funzionari dell'Ispettorato dei servizi marittimi ed agli ispettori delle poste e dei telegrafi con le norme che saranno stabilite dall'Ispettorato generale dei servizi marittimi;

b) sulle linee internazionali, il viaggio gratuito, escluso il vitto:

1° a due missionari o due missionarie in seconda classe (uno potrà essere concesso in prima classe);

2° ai nazionali indigenti dimoranti all'estero od a quelli che rimpatriano per prestare servizio militare o che ritornano alla loro residenza all'estero dopo di aver prestato servizio militare, in numero di dieci (posti interi in 3ª classe) pei piroscafi che abbiano meno di 1000 tonnellate di stazza netta con l'aumento di uno ogni 200 tonnellate o frazione di 200 tonnellate al di sopra delle 1000 fino al numero di 30.

Art. 43.

I concessionari dovranno accordare sulle linee interne la riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto:

1° alle famiglie dei membri del Parlamento;

2° agli impiegati civili e militari e loro famiglie;

3° agli ufficiali e militari di truppa del regio esercito e della regia marina ed alle rispettive famiglie;

4° agli allievi di Istituti nautici;

5° agli invitati ai congressi, alle fiere, alle esposizioni;

6° alle comitive di operai agricoltori e loro famiglie;

7° alle persone di servizio dei membri del Parlamento e degli impiegati civili.

Sulle linee interne ed internazionali:

1° ai componenti le spedizioni scientifiche;

2° ai regi agenti diplomatici e consolari e rispettive famiglie;

3° ai delegati commerciali viaggianti;

4° agli impiegati governativi in genere che viaggiano per ragioni di servizio;

5° agli insegnanti nelle regie scuole all'estero e rispettive famiglie;

6° ai missionari ed alle missionarie italiani.

Ed in mancanza di speciali convenzioni coi ministri della guerra e della marina:

a) ai militari di ogni grado che viaggino a spese dello Stato;

b) ai cittadini emigrati all'estero che si rechino in Italia per presentarsi sotto le armi o che ritornino al paese estero di abituale residenza, dopo aver adempiuto agli obblighi di leva.

I concessionari dovranno inoltre trasportare in 3ª classe, con la riduzione del 50 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto, i condannati civili e militari anche pel viaggio di ritorno espiata la pena, non che gli imputati ed accusati che si traducono per conto dello Stato.

Il Governo si obbliga, dal canto suo, a parità di condizioni, di affidare a ciascun concessionario i trasporti che possono compiersi sulle linee a lui aggiudicate.

In caso di mobilitazione i concessionari sono obbligati a dare la preferenza nello imbarco a chi è chiamato a prestare servizio militare.

Art. 44.

I concessionari dovranno accordare sulle linee interne la riduzione del 75 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto, ai cittadini che viaggiano per prender parte alle elezioni politiche.

Art. 45.

I concessionari dovranno trasportare sulle linee internazionali marinai naufraghi o cittadini indigenti o sudditi indigenti delle colonie italiane in numero non superiore a 10 (in 3ª classe) per ogni viaggio per il compenso di lire 3 (vitto compreso) per ogni giorno di navigazione e di lire 1 se trattisi di fanciulli da 3 a 12 anni e gratuitamente i bambini di età inferiore ai 3 anni.

Il Ministero degli affari esteri rimborserà le somme dovute per questo titolo ai concessionari. Andranno però a carico del bilancio della marina le spese di rimpatrio degli individui già appartenenti agli equipaggi di navi mercantili naufragate.

Le richieste per tali viaggi saranno fatte dal Ministero degli affari esteri e all'estero dai regi consoli.

Art. 46.

Pel trasporto dei generi di privativa non che di derrate e oggetti comunque destinati al servizio governativo, sarà, a parità di condizioni, data la preferenza alla bandiera italiana, con speciale riguardo ai concessionari, ai prezzi da determinarsi con apposite convenzioni.

In mancanza di convenzioni speciali, sarà fatta una riduzione del 30 per cento sulla tariffa normale.

Art. 47.

In casi di eccezionale gravità ed urgenza riconosciute dai Ministeri della marina e della guerra, i concessionari saranno obbligati, a loro rischio e pericolo, di trasportare materie infiammabili ed esplosive conciliabilmente con le condizioni dei piroscafi.

Art. 48.

Le facilitazioni concesse per i citati articoli dal 42 al 46 inclusi saranno date anche su quelle linee non contemplate nel presente quaderno d'oneri, di cui i concessionari avessero o venissero ad avere per proprio conto l'esercizio.

Art. 49.

I concessionari dovranno provvedere perchè ad ogni approdo possano essere imbarcate le merci pronte per l'esportazione; a tale scopo dovranno lasciare un proporzionale spazio a bordo pei diversi scali in relazione con la media del movimento commerciale di essi, secondo che sarà stabilito dal Comitato pei servizi marittimi, sentiti i concessionari.

Gli speditori che almeno tre giorni prima della partenza del piroscafo da porto capolinea abbiano impegnato lo spazio a bordo per il caricamento di merci in un porto di scalo, in caso di inadempimento da parte del vettore, potranno ricorrere all'azione giudiziaria derivante dal diritto comune.

Non adempiendo all'obbligo di cui nel primo comma del presente articolo i concessionari saranno tenuti verso gli speditori, la cui merce non venisse imbarcata, a eseguirne il trasporto nel viaggio successivo, senza compenso, sempre però che gli speditori stessi abbiano dato alle locali agenzie un preavviso di cinque giorni.

Quando non fosse presentata all'imbarco la merce impegnata, il concessionario avrà diritto al 50 per cento del nolo.

Art. 50.

In caso di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica, che abbia per effetto di variare notabilmente le condizioni economiche normali del Regno o di alcune provincie, il ministro della marina potrà ordinare pei generi alimentari di prima necessità una temporanea riduzione di tariffe entro il limite del 50 per cento delle tariffe normali, senza che i concessionari abbiano diritto a verun compenso.

Art. 51.

E riservata facoltà al Governo, sentito il Comitato pei servizi marittimi ed il Consiglio dei ministri, di chiedere una riduzione di tariffe per agevolare l'esportazione dei prodotti nazionali o per sviluppare il commercio di determinate provincie. Siffatta riduzione avrà la durata di un anno e potrà essere prorogata di anno in anno.

Il minor introito che derivasse ai concessionari da questo provvedimento sarà compensato dallo Stato.

Art. 52.

La sorveglianza sulle tariffe è esercitata dall'Ispettorato dei servizi marittimi; le modificazioni di esse saranno devolute al Comitato pei servizi marittimi.

Al Comitato medesimo spetterà la definizione delle eventuali contestazioni fra i concessionari e gli speditori, caricatori ed altri terzi interessati. Le decisioni del Comitato pei servizi marittimi non sono appellabili dinanzi al Collegio degli arbitri, di cui all'articolo 87, e non pregiudicano l'azione giudiziaria delle parti.

Art. 53.

Il Comitato pei servizi marittimi ha l'incarico di rivedere, d'accordo coi concessionari, le norme e le condizioni della polizza di carico per accertare che non contengano disposizioni contrarie alle leggi ed alle consuetudini.

Servizio cumulativo.

Art. 54.

Tanto per le merci in genere, quanto per i passeggeri, è fatto obbligo ai concessionari di attuare il servizio cumulativo con le ferrovie; con le altre Società di navigazione sovvenzionate e, possibilmente, con altre so-

cietà italiane di navigazione marittima e fluviale mediante unico contratto di trasporto ed istituendo tariffe con prezzi globali determinati sulle basi differenziali proprie a ciascuna amministrazione.

Sarà possibilmente pure attuato servizio cumulativo dai concessionari con Società di navigazione estere che esercitino linee per località non toccate da piroscafi italiani.

Il Comitato pei servizi marittimi determinerà le norme per l'esecuzione del servizio cumulativo fra Società di navigazione e stabilirà il riparto tra le Società sovvenzionate interessate delle spese di trasbordo e di custodia delle merci di esportazione a mezzo delle linee di concentramento.

I concessionari avranno l'obbligo, quando sia possibile, di costruire nei porti di transito appositi capannoni per le operazioni del servizio cumulativo.

Statistiche, relazioni annuali e bilanci.

Art. 55.

I concessionari hanno l'obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per ciascuna delle linee esercitate con l'indicazione dei diversi introiti e di trasmetterne copia ogni due mesi all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo i concessionari dovranno mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

I concessionari alla fine di ogni anno, e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetteranno al ministro della marina, insieme coi propri bilanci, una relazione tecnica ed economica dell'azienda delle linee, contenente la ripartizione così dei prodotti, come delle spese per ciascuna linea di cui hanno l'esercizio.

La liquidazione definitiva della sovvenzione non sarà fatta finchè non siano trasmessi al ministro della marina i documenti di cui al presente articolo e da esso trovati regolari, ferme però restando le anticipazioni di cui all'articolo 76.

Art. 56.

Se i concessionari non adempissero agli obblighi di cui all'articolo 55 o se ostacolassero le indagini che si praticassero ai termini dell'articolo 5 e dell'articolo 55 del presente capitolato, uditi il Consiglio di Stato ed il Comitato pei servizi marittimi, sarà sospeso il pagamento della sovvenzione.

Penalità.**Art. 57.**

Nel caso di ritardato arrivo nei porti capolinea non derivante da forza maggiore dimostrata, o da autorizzazione ministeriale, i concessionari incorreranno in una multa di lire 50 per ciascuna ora di ritardo, in ragione di ogni 1000 cavalli di forza indicata dall'apparato motore.

Nell'applicazione di detta penalità non sarà tenuto conto del primo quarto d'ora. L'ora di arrivo sarà desunta dalla consegna agli uffici od agli agenti di cui nell'articolo 12 del primo effetto postale da sbarcarsi.

Nel caso di omissione di viaggio o di parte di viaggio, senza prova che ciò avvenne per causa di forza maggiore, indipendentemente dalla perdita della relativa quota proporzionale di sovvenzione, sarà applicata una multa di lire 1,000.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

Qualora un piroscifo, senza provata causa di forza maggiore e senza averne ottenuta l'autorizzazione dal ministro della marina, approdasse ad una località non contemplata nell'itinerario, i concessionari incorreranno in una multa di lire 200.

Il ritardo frapposto dai concessionari a rimpiazzare un piroscifo perduto o disadatto alla navigazione, oltre il termine stabilito dall'articolo 24, sarà punito con una multa di lire 50 per ogni giorno di ritardo.

Qualora un piroscifo, senza prove che ciò avvenne per causa di forza maggiore, non approdasse ad uno degli scali prescritti, i concessionari incorreranno nella multa di lire 200.

Nel caso d'inosservanza dell'obbligo della divisa da indossarsi in servizio, dai comandanti, dagli ufficiali e dal resto dell'equipaggio, compreso il personale di servizio, sarà applicata ogni volta la penalità di lire 10 per il comandante, di lire 5 per ogni ufficiale e di lire 2 per ogni individuo dell'equipaggio escluso il personale di macchina quando è in servizio.

Per la irregolare applicazione delle tariffe e dei noli, non derivante da errore materiale, i concessionari incorreranno in una multa nella misura del quintuplo della tariffa o del nolo percepito.

Nel caso d'inosservanza delle disposizioni contenute nell'articolo 40, i concessionari incorreranno in una multa pari al

doppio della differenza fra il nolo applicato e quello che dovevano applicare.

L'ammontare delle penalità sarà ritenuto mensilmente o semestralmente sulle quote della sovvenzione e sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione.

Art. 58.

Le penalità sono applicate dal ministro della marina su proposta dell'Ispettorato dei servizi marittimi.

Art. 59.

Nel caso di interruzione del servizio il Governo potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare i concessionari ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'onori; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, nonostante tale invito, si verificasse nuova interruzione, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà senz'altro essere pronunciata dal tribunale competente.

Quando si constati la sospensione o l'abbandono della navigazione per qualunque causa che non sia relativa a casi di guerra e di contumacia il Governo del Re avrà la facoltà di prendere possesso dei piroscafi e dell'intera Azienda per continuare i servizi direttamente ovvero per mezzo di altra Società a rischio, pericolo e responsabilità dell'attuale concessionario.

Casi di guerra.**Art. 60.**

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza o fra potenze estere in un punto qualunque dei mari percorsi dalle linee sovvenzionate, il Governo del Re avrà facoltà:

- 1° di sospendere il servizio;
- 2° di obbligare i concessionari a continuarlo;
- 3° di prendere possesso dei piroscafi non iscritti nel ruolo del naviglio ausiliario o di acquistarli.

Art. 61.

Quando il Governo del Re diffidi i concessionari di sospendere il servizio sopra una o più linee, i concessionari stessi potranno continuarlo a proprio rischio e pericolo e non avranno in alcun caso altro diritto che quello della sovvenzione normale, corri-

spondente alla linea o alle linee così esercitate.

Se il servizio venga sospeso sopra una o più linee, cesserà per tutto il tempo della interruzione la sovvenzione relativa, corrispondendosi ai concessionari, tanto a titolo d'interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi di quelle linee, del materiale, delle provviste e per coprire i concessionari delle spese restanti a loro carico, un'indennità da fissarsi di comune accordo.

Art. 62.

Nel caso di sospensione di una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di esigere che uno o più o anche tutti i piroscafi assegnati alle linee stesse siano adibiti ad altre, allo scopo di rendere disponibili quei piroscafi dei quali intendesse prendere possesso.

Art. 63.

In luogo di sospendere interamente il servizio sopra una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di modificarne il periodo, gli approdi e gli itinerari. Se per queste modificazioni si venga ad aumentare il percorso normale delle linee stesse, il Ministero della marina pagherà ai concessionari la sovvenzione normale per questa linea o per queste linee, fatta eccezione se l'aumento di percorrenza superi il 10 per cento di quella complessiva della linea o delle linee modificate, nel qual caso corrisponderà per l'eccedenza superiore al 10 per cento un aumento proporzionale al maggior percorso stabilito.

Se il percorso invece resti invariato o diminuisca, i concessionari avranno diritto al pagamento della sovvenzione normale, qualora la diminuzione sia inferiore al 10 per cento; se superiore, si farà una ritenuta proporzionale alla diminuzione oltre il 10 per cento.

Nessun'altra indennità competerà in entrambi i casi ai concessionari.

Le modificazioni di cui sopra saranno deliberate dal Governo su proposta del ministro della marina, sentito il Comitato pei servizi marittimi.

Le deliberazioni del Governo non possono costituire materia di controversie giudiziarie, nè per le deliberazioni di esso o per la loro esecuzione può dal Governo incorrersi in alcuna civile responsabilità.

Art. 64.

Il Governo del Re, nel caso che obbligasse i concessionari a continuare il servizio, oltre il pagamento della sovvenzione normale assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni altra cosa relativa al servizio medesimo per qualunque danno derivante da causa di guerra, esclusi quelli avvenuti per fatto del capitano o dei concessionari per inosservanza delle regole di guerra od altro:

Allo scopo di determinare il valore che il Governo deve rimborsare ai concessionari, nei casi in cui le perdite debbano andare a carico di esso, secondo le disposizioni del presente quaderno d'oneri, all'epoca della ammissione in servizio di ciascun piroscafo, ne sarà determinato il prezzo secondo le norme stabilite per calcolare il valore dei piroscafi requisiti dalla regia marina.

Art. 65.

Se il Governo del Re prenderà possesso di uno o più piroscafi dei concessionari, si applicheranno le disposizioni riguardanti la requisizione dei piroscafi, di cui all'articolo 36.

Art. 66.

I concessionari dovranno riprendere l'esercizio delle linee nel modo con cui sarà possibile attuarlo, quando a ciò vengano invitati dal Governo.

Contumacie.

Art. 67.

Nei casi di provvedimenti sanitari presi dal Governo nazionale o dai Governi esteri o di ostacoli frapposti per tema di contagio dalle popolazioni dei porti di approdo delle linee sovvenzionate interne ed internazionali il ministro della marina potrà:

1° Sospendere l'esercizio di una o più linee;

2° Modificare il percorso delle linee, sostituire o sopprimere approdi, mutare gli orari;

3° Far continuare il servizio in tutto od in parte.

In questi casi saranno applicate le disposizioni seguenti:

Art. 68.

In caso di sospensione di una o più linee sovvenzionate, ordinata dal Ministero della marina, sarà corrisposta ai concessionari,

tanto a titolo di interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi assegnati alle linee stesse, del materiale, delle provviste e per coprire i concessionari delle spese restanti a loro carico, un'indennità (non superiore al 50 per cento della sovvenzione normale) che sarà determinata con deliberazione del Comitato pei servizi marittimi.

Ove i concessionari però intendessero di continuare i servizi delle linee per le quali venne disposta la sospensione e il Ministero della marina non vi si opponesse, avranno diritto alla sola sovvenzione normale.

Art. 69.

In caso di riduzione di corse, di modificazioni al percorso, sostituzione o soppressione di approdi, mutazione di orari, ecc., la sovvenzione sarà aumentata o diminuita in rapporto al percorso, e sarà determinata da deliberazioni del Comitato pei servizi marittimi.

Art. 70.

In caso di obbligo imposto dal Ministero della marina di eseguire tutti i servizi o una parte di essi, e ciò previo il parere del Comitato pei servizi marittimi, i viaggi in eccedenza della metà del numero imposto dalle convenzioni saranno retribuiti con un supplemento di sovvenzione corrispondente al 50 per cento della sovvenzione normale.

Art. 71.

Il giudizio sulla necessità di soppressione, modificazione, continuazione dei viaggi, e distacco dei piroscafi da una linea interna ad un'altra, mutazione di orari, ecc., spetta al Ministero della marina, che lo esercita, sentito l'autorità sanitaria ed il Comitato pei servizi marittimi.

Art. 72.

Se per contravvenzione alle regole sanitarie un piroscafo fosse sottoposto a misure contumaciali, che ritardassero il compimento del suo viaggio, la sovvenzione per il viaggio stesso potrà, secondo i casi, essere diminuita del 25 per cento.

Art. 73.

Le prescrizioni sanitarie che a bordo dei piroscafi possano essere stabilite dal Governo nazionale o da Governi esteri, non danno luogo ad indennità veruna.

Art. 74.

Le merci ed i viaggiatori devono essere sbarcati in appositi lazzaretti al luogo di destinazione. Ove non si potessero sbarcare per deficienza di lazzaretti e i concessionari fossero obbligati a convertire in lazzaretti i propri piroscafi, lasciando i viaggiatori a bordo a scontare la contumacia, i concessionari dovranno ricevere per ogni piroscafo un compenso che sarà determinato dal Comitato pei servizi marittimi sentita l'autorità sanitaria.

Durata della concessione del servizio.

Art. 75.

Il servizio avrà principio il 1° luglio 1910 ed avrà la durata di 15 anni.

S'intenderanno compresi nei viaggi di obbligo quelli incominciati prima della scadenza del contratto, quantunque il ritorno avvenga posteriormente.

Il contratto s'intende continuativo di anno in anno oltre il 30 giugno 1925 salvo il caso di disdetta dall'una e dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Pagamento della sovvenzione.

Art. 76.

La sovvenzione dovuta ai concessionari verrà corrisposta a rate mensili posticipate.

Potrà essere accordata, a richiesta della Società concessionaria, una anticipazione di diciannove ventesimi sulla sovvenzione mensile.

Disposizioni diverse.

Art. 77.

I concessionari dovranno essere cittadini italiani, come pure dovranno essere i cittadini italiani i direttori ed i componenti il Consiglio di amministrazione. Gli agenti all'estero dovranno essere italiani ed approvati dal ministro della marina, il quale avrà però facoltà di autorizzare la concessione di qualche agenzia a persona straniera, nei casi in cui lo ritenesse necessario od opportuno.

Nel caso in cui la Ditta o Società concessionaria risulti essere sol o apparentemente italiana ed effettivamente connessa ad una Ditta estera o filiazione della medesima, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, potrà dichiarare risoluto il contratto.

Art. 78.

La Società concessionaria avrà una rappresentanza in Roma dove pure avrà il suo domicilio legale per tutti gli effetti del contratto.

Art. 79.

I concessionari non potranno cedere ad altri i servizi contemplati nel presente capitolato se non in virtù di una legge.

I concessionari non potranno, inoltre, vendere i piroscafi assegnati ai servizi sovvenzionati ed obbligatori senza l'autorizzazione del ministro della marina.

Questi avrà facoltà di opporsi al noleggio dei piroscafi stessi e d'imporre determinate condizioni.

Essi non potranno del pari, senza l'autorizzazione del ministro predetto, assumere per conto di altro Governo l'esercizio di un servizio postale.

E vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta dei concessionari di linee aggiudicate a *trusts*, coalizioni o cartelli o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico.

Contravvenendosi a questi patti, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, è in facoltà di dichiarare risoluto il contratto a danno dei concessionari, senza obbligo di giudiziale diffidamento.

Art. 80.

I concessionari, nell'esecuzione dei servizi che loro sono affidati, dovranno uniformarsi in tutto al regolamento che sarà approvato con decreto reale, su proposta del ministro della marina, sentiti i concessionari ed il Comitato pei servizi marittimi.

Art. 81.

I concessionari dovranno assumere di preferenza gl'impiegati, gli ufficiali ed il personale che restasse libero, in seguito a cessazione del servizio da parte dei concessionari attuali, purchè abbiano i necessari requisiti.

Art. 82.

Fermi restando pei concessionari gli obblighi dei versamenti stabiliti dal Testo Unico della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro, approvato col R. Decreto 31 gennaio 1904, n. 51, a favore del perso-

nale retribuito con somme inferiori a lire 2,100 all'anno, per il resto del personale i concessionari sono obbligati ad assicurare un trattamento di invalidità e vecchiaia. A tal fine sarà istituita una sezione presso la Cassa nazionale di previdenza od altro Istituto ben accetto al Governo.

I contributi necessari pel servizio delle pensioni andranno per metà a carico dei concessionari e per metà a carico degli assicurati.

I concessionari sono obbligati a presentare all'approvazione del Ministero della marina, entro sei mesi dall'attuazione del contratto, speciali regolamenti sulla composizione organica e sul trattamento di pensione del personale di stato maggiore, di coperta e di macchina e del personale addetto ai servizi amministrativi.

Nel caso di inadempimento di tali disposizioni, provvederà d'ufficio alla compilazione di tali regolamenti il Ministero della marina, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile.

Sorgendo controversie giudicherà un Consiglio di arbitri, composto di un rappresentante dei concessionari, di un rappresentante del personale e di un terzo nominato dal primo presidente della Corte di Cassazione.

In caso di inadempimento degli obblighi da parte dei concessionari la loro quota di concorso sarà ritenuta sulla sovvenzione o potrà essere prelevata dalla cauzione e sarà anche in facoltà del ministro della marina di dichiarare il concessionario decaduto dalla concessione per sua colpa.

Art. 83.

Nei lavori di carico e scarico nei porti, a parità di condizioni, i concessionari dovranno preferire le Società di lavoratori legalmente costituite.

Art. 84.

Oltre la risoluzione del contratto, nei casi contemplati dal presente capitolato, la Società concessionaria sarà tenuta all'emenda di tutti i danni che per questo fatto possono derivare allo Stato.

Art. 85.

Tutte le clausole, riserve e facoltà stipulate a favore dello Stato e contro la Società concessionaria avranno valore verso la Società concessionaria e gli esercenti delle linee aggiudicate e verso tutti gli aventi causa a qualsiasi titolo da loro.

Art. 86.

L'appello contro la deliberazione e decisione, che è sempre provvisoriamente eseguibile, del Comitato pei servizi marittimi, è prodotto al Collegio arbitrale di cui all'articolo seguente.

Art. 87.

Tutte le controversie, che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione del presente capitolato e delle convenzioni stipulate in base ad esso, e per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise inappellabilmente da un Collegio arbitrale, composto di un presidente da nominarsi con decreto reale fra i consiglieri della Corte di cassazione di Roma, o fra i consiglieri di Stato, di un rappresentante del Ministero della marina da nominarsi con decreto ministeriale caso per caso, e del rappresentante della Società concessionaria interessata nella vertenza.

La vertenza non potrà essere sottoposta al Collegio se prima sovra essa non avrà deciso o deliberato il Comitato pei servizi marittimi e non sarà stata tentata la conciliazione innanzi al medesimo.

Procediamo ora all'esame della Convenzione per l'esercizio dei servizi dell'Arcipelago Toscano.

Avverto che in detta convenzione sono inclusi gli emendamenti di cui alla dichia-

razione conclusa con la Società per le linee di navigazione dell'Arcipelago Toscano in data 21 maggio 1910.

**Convenzione per l'esercizio
dei servizi dell'Arcipelago Toscano.**

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, il ministro della marina, quelli dei lavori pubblici, dell'agricoltura, industria e commercio, delle poste e dei telegrafi, del tesoro e delle finanze a nome dello Stato

ed il signor cavaliere Carlo Allodi per sè o per Società da costituire;

**HANNO CONCORDATO E STIPULATO
QUANTO SEGUE:**

Art. 1.

Il signor cavaliere Carlo Allodi assume per sè o per Società da costituire l'esercizio delle linee di navigazione dell'Arcipelago Toscano indicate nell'annessa tabella, alle condizioni, salvo le eccezioni di cui al seguente articolo 2, contenute nel capitolato A che, con la tabella stessa, fa parte integrante della presente convenzione, verso l'annua sovvenzione di lire 400,000 (quattrocentomila).

Esaminiamo la tabella annessa a questo articolo.

Servizio dell'Arcipelago toscano.

N. d'ordine	ITINERARIO DELLE LINEE	Periodicità	Percorrenza in miglia		Velocità	Num. dei piroscafi	Tonnellaggio	
			per viaggi	annua			unitario	com- plessivo
1	Livorno-Portoferraio e ritorno.	settimanale	88	4576				
2	Livorno-Gorgona-Gapraia-Marciana-Portoferraio e ritorno	bisettimanale	141.6	14726.4				
3	Portoferraio-Piombino-Rio Marina-Portolongone-Marina di Campo-Pianosa e ritorno	id.	101.4	10545.6	10	2	400	800
4	(Circolare): Portoferraio-Rio Marina-Portolongone-Marina di Campo-Marciana Marina-Portoferraio e ritorno (1). . .	settimanale	102	5304				
5	Portoferraio-Cavo-Piombino o Portovechio o Baratti e ritorno (2) Deviazione settimanale a Portolongone e Rio Marina.	bigiornaliero	24.6	17958	10	1	300	300
			—	27.8				
6	Porto S. Stefano-Isola Giglio e ritorno.	giornaliero	21.6	7884	10	1	100	100
				62398		4		1200

(1) Con approdi, quando il tempo lo permetta e vi siano merci o passeggeri da imbarcare e sbarcare, a Procchio, S. Andrea, Pratesi, Pomonte, Seccheto e Lacona. — Questa linea sarà attuata entro tre mesi dalla promulgazione della legge che approva la convenzione.

Nel primo anno il viaggio circolare sarà fatto senza il ritorno e cioè da Portoferraio a Portoferraio una sola volta la settimana. Dopo il primo anno sarà fatto anche il ritorno. Se dopo altri due anni il ritorno non sarà giustificato da movimento di traffico e passeggeri, a giudizio del ministro della marina, il ritorno stesso sarà soppresso, restando il viaggio, come nel primo anno, senza riduzione di sovvenzione.

(2) Nella prima corsa della domenica sarà toccato, dopo Portoferraio, Portolongone e Rio Marina.

Migliorate che siano le condizioni nel punto di approdo del Continente e sempre quando il provvedimento non implichi aumento di materiale il servizio sarà eseguito tre volte al giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Ginori-Conti ha facoltà di parlare.

GINORI-CONTI. Mi limito ad esporre la ferma speranza che l'onorevole presidente del Consiglio manterrà quanto in proposito della linea 6 di questa tabella si compiace di assicurare alla Commissione che ebbe l'onore di conferire ieri con lui.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, l'articolo 1° con l'annessa tabella della quale è stata data lettura s'intende approvato.

Art. 2.

All'articolo 20 del capitolo A è aggiunto il comma seguente: Nel caso in cui le esigenze del traffico lo richiedano, i concessionari hanno obbligo di destinare alle linee assunte piroscafi di tonnellaggio superiore a quello prescritto.

All'articolo 23 sono aggiunte in fine le parole: ed avere dei locali coperti anche pei passeggeri di ponte che corrispondono a quelli di terza classe.

Art. 3.

Qualora il concessionario costituisca per l'esercizio dei servizi sovvenzionati contemplati nella presente convenzione una Società, questa non potrà distribuire un dividendo ai propri azionisti se oltre la riserva statutaria non ha stanziato una quota di deperimento non inferiore al 5 per cento del valore originario del naviglio, dei mobili e dei materiali di esercizio, e se non ha provveduto in misura adeguata alla spesa di assicurazione e riparazione del naviglio.

Art. 4.

La durata della concessione, che avrà principio il 1° luglio 1910, resta fissata in anni quindici e trascorso tale termine s'intenderà continuativa di anno in anno salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Art. 5.

A garanzia dell'obbligo assunto con la presente convenzione il signor Carlo Allodi presta la cauzione provvisoria di lire 40,000 risultante dalla polizza qui unita.

Art. 6.

La presente convenzione con l'annesso capitolato sarà soggetta al diritto fisso di una lira e centesimi venti, decimi compresi, per tassa di registro.

Art. 7.

La presente convenzione non sarà obbligatoria pel Governo se non dopo l'approvazione per legge.

Fatta in Roma, in tre originali, il 23 aprile 1910.

*Il presidente del Consiglio dei ministri,
ministro dell'interno*

LUIGI LUZZATTI.

Il ministro della marina

PASQUALE LEONARDI-CATTOLICA.

Il ministro dei lavori pubblici

ETTORE SACCHI.

*Il ministro di agricoltura,
industria e commercio*

GIOVANNI RAINERI.

Il ministro delle poste e dei telegrafi

AUGUSTO CIUFFELLI.

Il ministro del tesoro

FRANCESCO TEDESCO.

Il ministro delle finanze.

LUIGI FACTA

CARLO ALLODI

EUGENIO PINZAUTI, *testimone*

ALFREDO CAVI, *testimone.*

Passiamo ora alla convenzione per l'esercizio dei servizi delle isole Eolie e di concentramento. Avverto che in detta convenzione sono inclusi gli emendamenti di cui alla dichiarazione, conclusa con la Società Siciliana di Navigazione in data 21 maggio 1910.

Convenzione per l'esercizio dei servizi delle Isole Eolie e di concentramento.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, il ministro della marina, quelli dei lavori pubblici, dell'agricoltura, industria e commercio, delle poste e dei telegrafi, del tesoro e delle finanze a nome dello Stato:

ed il signor Cavalier Carlo Orlandi, consigliere delegato della Società Siciliana di navigazione a nome della Società stessa in virtù di regolare mandato

HANNO CONCORDATO E STIPULATO
QUANTO SEGUE:

Art. 1.

La Società Siciliana di navigazione assume l'esercizio delle linee di navigazione per le isole Eolie e di concentramento fra Messina e Napoli e fra Messina e Palermo, indicate nelle annesse tabelle, alle condizioni

contemplate rispettivamente nel capitolato *A*, salvo l'eccezione di cui nel seguente articolo 2, e nel capitolato *B* che, con le tabelle stesse, fanno parte integrante della presente convenzione, verso l'annua sovvenzione di lire duecentocinquantamila

(L. 250,000) per le linee contemplate nel capitolato *A* e di lire centotrentacinquemila (lire 135,000) per le linee di concentrazione contemplate nel capitolato *B*.

Esaminiamo le tabelle annesse a questo articolo.

TABELLA DEL CAPITOLATO A.

Linee per le Isole Eolie.

Num. della linea	ITINERARIO DELLA LINEA	Periodicità	Percorrenza in miglia		Velocità	Num. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo	
			per viaggio	annua			Unitario	Complessivo
1	Milazzo-Lipari-S. Marina con approdo alternato a Malfa e Rinella e ritorno con breve sosta a Canneto.	giornaliera	78.7	28,725	12	1	250	250
2	Messina-Lipari-Canneto-S. Marina-Rinella e Malfa-Panarea-Stromboli e ritorno con obbligo di prolungamento a Napoli ogni settimana e con facoltà di approdare a Pollara-Lingua e ad Acquacalda (1).	bisettiman.	187.1	19,458	10	1	500	500
			247	12,844				
3	Lipari-Salina-Malfa o Rinella-Filicudi porto-Filicudi pecorini-Alicudi e ritorno con obbligo di toccare Lingua nei viaggi in cui si effettua l'approdo a Rinella e con approdo facoltativo a Pollara.	bisettiman.	76.5	7,956	10	1	150	150
4	Lipari-Vulcano porto di levante-Vulcano Celso e ritorno.	id.	7.2	748.8				
				69,731.8		3		900

(1) Nel viaggio in cui si effettua il prolungamento a Napoli sarà eseguito in andata e ritorno l'approdo a Milazzo.

TABELLA DEL CAPITOLATO B.

Linee di concentrazione.

Linee	ITINERARIO DELLA LINEA	Periodicità	Percorrenza in miglia		Velocità	Num. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo	
			per viaggio	annua			Unitario	Complessivo
A	Messina-Reggio-Villa S. Giovanni-Gioia Tauro - Nicotera - Tropea - S. Venere - Pizzo - S. Eufemia-Amantea-Paola-Fuscaldo-Cetraro-Belvedere-Diamante-Scalea - Praia-Maratea-Scario-Pisciotta-Salerno-Amalfi-Castellammare-Torre Annunziata-Napoli e ritorno (1).	52 viaggi annui	534	30,160	9	2	600	1,200
B	Messina-(Canneto e Lipari nel ritorno)-Milazzo-Patti-Capo d'Orlando-S. Agata-S. Stefano-Cefalù-Termini-Palermo e ritorno.	id.	322.6	16,775.2	9	1	600	600
				46,935.2		3		1,800

(1) Con obbligo di prolungarla a Riposto e Catania quando si abbia preavviso di una quantità sufficiente di merci da imbarcare e sbarcare; con le norme da determinarsi dal Comitato per i servizi marittimi.

L'onorevole De Felice-Giuffrida propone di aggiungere alla linea A di concentramento di questa tabella la parola « Catania ».

PANTANO, *relatore*. L'appendice dice che il piroscavo va a Catania quando c'è il carico.

DE FELICE-GIUFFRIDA. È vero, ma ciò è facoltativo, mentre io volevo l'approdo obbligatorio.

Ad ogni modo ritiro l'emendamento e affido la proposta al presidente del Consiglio.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Sant'Onofrio nella linea B propone di cancellare la parentesi e le parole: « nel ritorno » e sostituire: « Messina, Canneto, Lipari, Patì, ecc. »

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

DI SANT'ONOFRIO. Raccomando caldamente al presidente del Consiglio di studiare questo emendamento. Quelle popolazioni desiderano di vedere ristabilite le comunicazioni con Palermo. La Camera di commercio di Messina e il comune di Lipari hanno fatto vive insistenze perchè la linea di concentramento tocchi Palermo anche al ritorno.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. L'onorevole Di Sant'Onofrio può fidare in me, tanto più che ha tutte le forze locali alleate.

DI SANT'ONOFRIO. La società si chiama: « Società per le Eolie » e i suoi piroscavi non toccano queste isole: cambiatele allora il nome!

PRESIDENTE. Onorevole di Sant'Onofrio, insiste nel suo emendamento?

DI SANT'ONOFRIO. Io vorrei che non solo nel ritorno, ma anche nell'andata si passasse per Canneto, perchè si tratta di avere la comunicazione con Palermo. Ad ogni modo non insisto.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvato l'articolo 1° con le tabelle annesse delle quali è stata data lettura.

Art. 2.

L'articolo 18 del capitolato A è sostituito dal seguente:

« Nel periodo dei tre anni di cui all'articolo precedente, i concessionari dovranno approntare piroscavi di nuova costruzione per le linee 1 e 2. Alla linea 3 potranno assegnare un piroscavo usato il quale quando

abbia raggiunta l'età di 20 anni dovrà essere sostituito con piroscavo di età inferiore a 20 anni.

« È però consentito ai concessionari di surrogare temporaneamente nei casi di ordinarie riparazioni, con piroscavi usati, quelli normalmente adibiti ai servizi ».

Entro un anno dall'attuazione del servizio, la Società si obbliga di adibire alla linea n. 1 un nuovo piroscavo di 300 tonnellate anzichè di 250; rimanendo stabilito, come d'obbligo, per tale periodo, agli effetti delle eventuali ritenute di cui all'articolo 17, il tonnello di 250 tonnellate.

Entro detto termine di un anno sarà escluso dal servizio normale il piroscavo « Adele ».

All'articolo 23 aggiungere in fine: ed avere dei locali coperti anche per passeggeri di ponte che corrispondono alla 3ª classe.

Art. 3.

La durata della concessione, che avrà principio il 1° luglio 1910, resta fissata in quindici anni per le linee contemplate nel capitolato A ed in dieci anni per le linee di concentramento contemplate nel capitolato B. Trascorsi detti termini la concessione s'intenderà continuativa di anno in anno salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Art. 4.

La Società concessionaria non potrà distribuire un dividendo ai propri azionisti se oltre la riserva statutaria non ha stanziato una quota di deperimento non inferiore al 5 per cento all'anno del valore originario del naviglio, dei mobili e dei materiali di esercizio e se non ha provveduto in misura adeguata alle spese di assicurazione e riparazione del naviglio.

Art. 5.

La presente convenzione, con gli annessi capitolati, sarà soggetta al diritto fisso di lire una e centesimi venti, decimi compresi, per tassa di registro.

Art. 6.

La presente convenzione non sarà obbligatoria pel Governo se non dopo l'approvazione per legge.

Fatta a Roma, in tre originali, addì 23 aprile 1910.

*Il presidente del Consiglio dei ministri,
ministro dell'interno*

LUIGI LUZZATTI.

Il ministro della marina

PASQUALE LEONARDI CATTOLICA.

Il ministro dei lavori pubblici

ETTORE SACCHI.

*Il ministro di agricoltura, industria
e commercio*

GIOVANNI RAINERI.

Il ministro delle poste e dei telegrafi

AUGUSTO CIUFFELLI.

Il ministro del tesoro

FRANCESCO TEDESCO.

Il ministro delle finanze

LUIGI FACTA.

Per la Società Siciliana di navigazione

CARLO ORLANDI.

EUGENIO PINZAUTI, *testimone.*

ALFREDO CAVI, *testimone.*

Passiamo ora alla convenzione per l'esercizio delle linee Partenopee e Pontine.

Avverto che nel testo in discussione sono inclusi gli emendamenti portati dalle dichiarazioni emesse in data 20 maggio 1910 dai promotori della costituenda Società di navigazione per l'esercizio di dette linee.

Convenzione per l'esercizio dei servizi delle Isole Partenopee e Pontine.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, il ministro della marina, quelli dei lavori pubblici, dell'agricoltura, industria e commercio, delle poste e dei telegrafi, del tesoro e delle finanze a nome dello Stato;

ed i signori commendatore Teodoro Cutolo e cavaliere Arturo D'Amico i quali stipulano solidariamente in nome proprio e dei signori commendatore Roberto De Sanna e avvocato Carlo Betocchi, giusta procura, e di una Società di navigazione che con vincolo pure solidalesi obbligano a costituire,

HANNO CONCORDATO E STIPULATO
QUANTO SEGUE:

Art. 1.

I signori predetti in nome proprio e della costituenda Società di navigazione assumono l'esercizio delle linee di navigazione per le isole Partenopee e Pontine, indicate nell'annessa tabella, alle condizioni contenute nel capitolato A che, con la tabella stessa, fa parte integrante della presente convenzione, verso l'annua sovvenzione di lire duecentoventimila (lire 220,000).

Esaminiamo la tabella annessa a questo articolo:

Linee per le isole Partenopee e Pontine.

Num. della linea	ITINERARIO DELLA LINEA	Periodicità	Percorrenza in miglia		Velocità	Num. dei piroscafi	Tonnellaggio	
			per viaggio	annua			Unitario	Complessivo
1	Capri-Scali penisola Sorrentina-Napoli e ritorno.	giornaliera	50.7	18,505.5	12	1	450	450
2	Napoli-Sorrento-Capri e ritorno (1).	id.	44.4	16,206	14	1	450	450
3	Napoli-Procida-Ischia-Casamicciola-Forio e ritorno (2).	id.	44.2	16,133	12	1	300	300
4	Napoli-Procida-Ischia-Casamicciola-Forio e ritorno (3).	id. per sei mesi dell'anno	44.2	8,066	12	1	300	300
5	Napoli-Procida-Ischia-Forio-Ventotene-Ponza e ritorno.	settimanale	125.6	6,531.2				
6	Napoli-Procida-Ischia-Forio-Ventotene-Ponza (con prolungamento a Anzio in 6 mesi dell'anno) Gaeta-Ischia-Procida-Napoli.	id.	154.5		10	2	300	600
			213.6 col prolung. ad Anzio	9,570.6				
7	Napoli-Procida-Ischia-Gaeta (con prolungamento ad Anzio in 6 mesi dell'anno) Ponza-Ventotene-S. Stefano-Ischia-Procida-Napoli.	id.	154.5		10	2	300	600
			213.6 col prolung. ad Anzio	9,570.6				
8	Torregaveta-Procida-Ischia-Casamicciola e ritorno (3).	trigiornaliera	19	20,805	10	1	150	150
				105,387.9		7		2,250

(1) *Compiuta che sia la costruzione del nuovo materiale ed al più tardi al termine del terzo anno dalla assunzione dei servizi, sarà effettuata una seconda corsa da Capri-Sorrento-Napoli e ritorno nei mesi di giugno, luglio, agosto e settembre. Tale corsa potrà essere effettuata anche dai piroscafi che, giusta il 2° comma dell'articolo 18 del Capitolato A, sono ammessi a surrogare temporaneamente quelli normalmente assegnati al servizio.*

(2) *Con obbligo di approdare al porto d'Ischia ed a Lacco Ameno nella stagione balneare ed una volta la settimana a Sant'Angelo.*

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

Qui va aggiunta la seguente:

Dichiarazione modificativa della Convenzione per l'esercizio dei servizi delle isole Partenopee e Pontine concordata tra il Governo e il rappresentante della costituenda Società.

Isole Partenopee e Pontine.

DICHIARAZIONE N. 2.

Il sottoscritto in rappresentanza dei promotori della costituenda Società di navigazione per l'esercizio dei servizi delle isole Partenopee e Pontine dichiara che l'approdo a Santo Stefano sarà eseguito nella linea 5ª dopo Forio; nella linea 6ª nell'andata dopo Forio; e nella linea 7ª nel ritorno dopo Ventotene.

Roma, 28 maggio 1910.

ARTURO D'AMICO.

V. Il ministro della marina

P. LEONARDI-CATTOLICA.

A questa tabella l'onorevole Strigari propone il seguente emendamento:

« Sostituire alla linea 5 la seguente: Napoli, Procida, Ischia, Casamicciola, Lacco Ameno, Forio, S. Stefano, Ventotene, Ponza e ritorno (con prolungamento ad Anzio in sei mesi dell'anno) bisettimanale - velocità 12 miglia - tonnellaggio 300 - piroscavo 1.

« Sostituire alla linea 6 la seguente: Napoli, Procida, Ischia, Casamicciola, Lacco, Forio, S. Stefano, Ventotene, Ponza, Gaeta e ritorno - settimanale - velocità 12 miglia - tonnellaggio 300 - piroscavo 1.

« Sopprimere la linea 7.

« Sostituire nella linea 8 la velocità di 12 a quella di 10 ».

L'onorevole Strigari però non è presente; quindi s'intende abbia rinunciato alle sue proposte.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cantarano.

CANTARANO. Anzi tutto dichiaro che, se fossi stato presente alla votazione nominale per il passaggio alla discussione degli articoli, avrei risposto sì.

Ho chiesto di parlare anche per raccomandare che la velocità della linea per l'isola di Ponza, che è stabilita in dieci miglia l'ora mentre per altre isole molto più vicine a Napoli è di dodici miglia, sia portata a dodici miglia anche in considerazione che la linea due volte la settimana deve fare un lungo giro per il ritorno a Napoli.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la marina.

BERGAMASCO, *sottosegretario di Stato per la marina*. Non abbiamo potuto tener conto della raccomandazione dell'onorevole Cantarano, perchè si tratta di piccolissimi piroscavi i quali, con la velocità di quindici miglia, producono un rullio immenso molto molesto ai viaggiatori; e poichè queste linee servono solo ai piccoli centri di popolazioni, la velocità di dieci miglia ci sembra sufficiente.

Noto poi che la velocità di dodici miglia sarebbe costata così cara, che avrebbe turbato addirittura tutta l'economia della Convenzione, in modo sproporzionato all'importanza delle località.

Ciò non ostante esamineremo ben volentieri e con attenzione la proposta dell'onorevole Cantarano, per vedere se al momento opportuno se ne potrà tener conto.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni s'intende approvato l'articolo 1 con la tabella annessa della quale venne data lettura e la dichiarazione n. 2.

Art. 2.

L'articolo 18 del capitolo A è sostituito dal seguente:

« Nel periodo dei tre anni di cui all'articolo precedente i concessionari dovranno approntare piroscavi di nuova costruzione; sarà tuttavia loro concesso di adoperare due piroscavi usati, i quali però dovranno essere sostituiti con altri di nuova costruzione quando abbiano raggiunto l'età di 25 anni.

« È inoltre consentito ai concessionari di surrogare temporaneamente, nei casi di ordinarie riparazioni, con piroscavi usati, quelli normalmente assegnati ai servizi ».

All'articolo 20 dopo l'ultimo comma, aggiungere:

« Nel caso in cui le esigenze del traffico lo richiedano i concessionari hanno l'obbligo di destinare alle linee assunte piroscavi di tonnellaggio superiore a quello prescritto ».

Il 5° ed il 6° comma della lettera a) dell'articolo 37 del capitolato predetto sono sostituiti dal seguente:

« Sui piroscavi della linea celere di Capri saranno stabiliti soltanto posti di 1ª classe e di lusso, salvo un limitato numero di posti di 3ª classe in località ben distinta da quella dei passeggeri di 1ª classe e di lusso, applicandosi tariffe non superiori a

quelle attualmente in vigore, sia per viaggi di corsa semplice, sia per viaggi di andata e ritorno ».

« Il numero dei posti di 3ª classe sarà fissato dal Comitato pei servizi marittimi ».

Art. 3.

La costituenda Società non potrà distribuire un dividendo ai propri azionisti se oltre la riserva statutaria non ha stanziato una quota di deperimento non inferiore al 5 per cento all'anno del valore originario del naviglio, dei mobili e dei materiali di esercizio — e se non ha provveduto in misura adeguata alla spesa di assicurazione e riparazione del naviglio.

Art. 4.

La durata della concessione, che avrà principio il 1º luglio 1910, resta fissata in anni 15 e trascorso tale termine s'intenderà continuativa di anno in anno salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Art. 5.

A garanzia degli obblighi assunti con la presente convenzione i signori contraenti in nome proprio e della costituenda Società prestano la cauzione provvisoria di lire venticinquemila (L. 25,000) risultante dalla polizza qui unita.

Art. 6.

La presente convenzione con l'annesso capitolato sarà soggetta al diritto fisso di una lira e centesimi venti, decimi compresi, per tassa di registro.

Art. 7.

La presente convenzione non sarà obbligatoria pel Governo se non dopo l'approvazione per legge.

Fatta in Roma, in tre originali, addì 23 aprile 1910.

Il presidente del Consiglio dei ministri
ministro dell'interno
LUIGI LUZZATTI.

Il ministro della marina
PASQUALE LEONARDI-CATTOLICA.

Il ministro dei lavori pubblici
ETTORE SACCHI.

Il ministro
di agricoltura, industria e commercio
GIOVANNI RAINERI.

Il ministro delle poste e dei telegrafi
AUGUSTO CIUFFELLI.

Il ministro del tesoro
FRANCESCO TEDESCO.

Il ministro delle finanze
LUIGI FACTA.

Per la costituenda Società di navigazione
e pei delegandi suindicati

TEODORO CUTOLO
ARTURO D'AMICO.

EUGENIO PINZAUTI, *testimone*
ALFREDO CAVI, *testimone*.

Passiamo ora alla concessione per l'esercizio dei servizi marittimi nelle isole Egadi, e Pelagie e di Ustica e Pantelleria.

Avverto che nel testo in esame sono compresi gli emendamenti portati dalla dichiarazione emessa dalla Società « La Sicania » in data 21 maggio 1910.

Convenzione per l'esercizio dei servizi delle isole Egadi e Pelagie e di Ustica e Pantelleria.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, il ministro della marina, quelli dei lavori pubblici, dell'agricoltura, industria e commercio, delle poste e dei telegrafi, del tesoro e delle finanze a nome dello Stato;

Ed il signor cav. Gabriele d'Alì, presidente della Società di navigazione « La Sicania » a nome della Società medesima in virtù di regolare mandato;

HANNO CONCORDATO E STIPULATO
QUANTO SEGUE:

Art. 1.

La Società di navigazione « La Sicania » assume l'esercizio delle linee di navigazione indicate nell'annessa tabella alle condizioni contenute nel capitolato A che, con la tabella stessa, fa parte integrante della presente convenzione, verso l'annua sovvenzione di lire trecentocinquemila (lire 305.000).

Esaminiamo la tabella annessa a questo articolo.

Linee per le isole minori intorno alla Sicilia.

Num. della linea	ITINERARIO DELLA LINEA	Periodicità	Percorrenza in miglia		Velocità	Num. dei piroscafi	Tonnellaggio	
			per viaggio	annua			Unitario	Complessivo
1	Trapani-Marsala-Pantelleria e ritorno . . .	settimanale	156	8,112	10	1	400	400
2	Trapani-Marsala-Favignana-Levanzo-Maretimo e ritorno.	bisettiman.	93.8	9,755.2				
3	Porto Empedocle-Linosa-Lampedusa e ritorno	settimanale	246	12,800	10	1	400	400
4	Porto Empedocle-Linosa-Lampedusa-Pantelleria-Porto Empedocle (1).	Circolare settimanale	306.9	15,958.8				
5	Palermo-Ustica e ritorno (2)	4 viaggi per settim.	72	14,976	10	1	400	400
			61,602		3		1,200	

(1) Durante la sosta a Porto Empedocle il piroscafo si recherà a Sciacca, Porto Palo e Mazzara per tornare poi a Porto Empedocle toccando Sciacca.

(2) I concessionari hanno obbligo di trasportare da Palermo a Ustica senza alcun compenso nei mesi di siccità, ed a richiesta del Governo, 100 metri cubi di acqua per ogni viaggio.

N. B. — Il Ministero della marina avrà facoltà di modificare gli itinerari delle linee di cui alla presente tabella nei limiti della percorrenza attuale e del materiale prescritto per le linee stesse.

Non essendovi osservazione s'intende approvato l'articolo 1 con la tabella annessa della quale è stata data lettura.

Art. 2.

All'articolo 23 del capitolato A, aggiungere in fine: « ed avere dei locali coperti anche per i passeggeri di ponte che corrispondono a quelli di 3ª classe ».

Art. 3.

La Società concessionaria non potrà distribuire un dividendo ai propri azionisti se oltre la riserva statutaria non ha stanziato una quota di deperimento non inferiore al cinque per cento all'anno del valore originario del naviglio, dei mobili e dei materiali di esercizio e se non ha provveduto in misura adeguata alla spesa di assicurazione e riparazione del naviglio.

Art. 4.

La durata della concessione, che avrà principio il 1º luglio 1910, resta fissata in anni quindici e trascorso detto termine s'intenderà continuativa di anno in anno salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Art. 5.

A garanzia degli obblighi assunti con la presente convenzione la Società concessionaria presta la cauzione provvisoria di lire ventimila risultante dalla polizza qui unita.

Art. 6.

La presente convenzione con l'annesso capitolato sarà soggetta al diritto fisso di una lira e centesimi venti, decimi compresi, per taxa di registro.

Art. 7.

La presente convenzione non sarà obbligatoria per il Governo se non dopo l'approvazione per legge.

Fatta in Roma, in tre originali, addì 23 aprile 1910.

*Il presidente del Consiglio dei ministri,
ministro dell'interno*

LUIGI LUZZATTI

Il ministro della marina

PASQUALE LEONARDI-CATTOLICA

Il ministro dei lavori pubblici

ETTORE SACCHI

*Il ministro di agricoltura, industria
e commercio*

GIOVANNI RAINERI

Il ministro delle poste e dei telegrafi

AUGUSTO CIUFFELLI

Il ministro del tesoro

FRANCESCO TEDESCO

Il ministro delle finanze

LUIGI FACTA

Per la Società di Navigazione « La Sicania »

GABRIELE D'ALÌ

EUGENIO PINZAUTI, *testimonio*

ALFREDO CAVI, *testimonio*.

Passiamo ora alla convenzione per l'esercizio di una linea di navigazione fra Tripoli ed Alessandria d'Egitto. Avverto che nel testo in esame sono già compresi gli emendamenti portati dalla dichiarazione emessa dal Banco di Roma in data 21 maggio 1910.

Convenzione per l'esercizio di una linea di navigazione fra Tripoli ed Alessandria d'Egitto.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, il ministro della marina, quelli dei lavori pubblici, delle poste e dei telegrafi, di agricoltura, industria e commercio, del tesoro e delle finanze a nome dello Stato;

Ed il signor marchese Alberto Theodoli quale rappresentante il Banco di Roma in virtù di regolare mandato

HANNO CONCORDATO E STIPULATO
QUANTO SEGUE:

Art. 1.

Il Banco di Roma assume l'esercizio della linea di navigazione fra Tripoli ed Alessandria d'Egitto, indicata nell'annessa tabella, alle condizioni contenute nel capitolato qui unito che, con la tabella stessa, fa parte integrante della presente Convenzione, verso l'annua sovvenzione di lire centonovantacinquemila (195,000).

Esaminiamo il capitolato e la tabella.

Capitolato per la linea della costa fra Tripoli ed Alessandria d'Egitto.

Art. 1.

La linea da eseguirsi è indicata nella tabella annessa alla convenzione.

Art. 2.

I concessionari dovranno preavvisare l'Ispettorato dei servizi marittimi del giorno di partenza dai porti capolinea mentre le ore di approdo nei porti intermedi saranno stabilite dai concessionari tenuto conto delle esigenze locali; salvo all'Ispettorato l'indicazione del tempo minimo di sosta che dovranno fare i piroscafi nei singoli scali della linea.

Le partenze medesime potranno però, per ragioni di ordine pubblico o di interesse postale, commerciale e politico, essere ritardate od anticipate sull'ordine scritto dell'Ispettorato dei servizi marittimi o dei suoi rappresentanti, o per causa di forza

maggiore, di cui sarà giudice il commissario del Governo nei singoli porti, senza che si possa chiedere alcun compenso dai concessionari o dai terzi.

I ritardi però non dovranno essere tali da reclamare un aumento del materiale prescritto per la linea.

Art. 3.

I viaggi dovranno essere eseguiti con la velocità normale di almeno nove miglia all'ora da calcolarsi sulla media dell'intero percorso di ciascun viaggio.

Per velocità normale s'intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di ordinaria navigazione.

Art. 4.

Il ministro della marina, udito il Comitato pei servizi marittimi, potrà ordinare l'attuazione di approdi fra i punti estremi della linea e potrà accordare la facoltà di prolungare la linea al di là dei punti stessi, e potrà anche sopprimere degli approdi.

Sorveglianza dei servizi.

Art. 5.

La sorveglianza del servizio spetta al ministro della marina che la esercita per mezzo dell'Ispettorato dei servizi marittimi e dei commissari del Governo. I funzionari dell'Ispettorato hanno diritto di eseguire a bordo dei piroscafi sovvenzionati e presso l'Amministrazione dei concessionari tutte le indagini che occorresse di fare per accertare l'applicazione della legge e del presente capitolato.

Art. 6.

Perchè si possa controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati di consegnare al commissario del Governo nei singoli scali ad ogni arrivo a destinazione un estratto del giornale di bordo, indicante le circostanze occorse nel l'intero viaggio.

Art. 7.

Entro un mese dall'approvazione legislativa del contratto i concessionari delle linee dovranno prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo

Stato, oppure costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi dei concessionari che dovranno essere assicurati a tale uopo presso una Società italiana di assicurazioni accettata dal Ministero della marina per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario come dalle persone per cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle multe definitive inflitte, che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalle sovvenzioni. In questo caso si provvederà, mediante decreto del ministro della marina, a prelevare le somme dalla cauzione, la quale deve essere immediatamente reintegrata. Non avvenendo ciò, il contratto s'intenderà risoluto per colpa del concessionario.

I crediti del Governo verso i concessionari godranno di privilegio sulla cauzione in confronto d'ogni altro credito contro il concessionario per parte dei terzi qualunque sia la precedenza degli atti giudiziari.

Ricevimento e custodia, trasporto e consegna degli effetti postali.

Art. 8.

I concessionari hanno obbligo del trasporto gratuito regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via senza limitazione di peso.

Sotto la denominazione di effetto s'intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali del peso ciascuno non superiore a 5 kg. Per quelli di peso superiore che potessero in avvenire essere istituiti sarà corrisposto ai concessionari un compenso da stabilirsi dal Comitato per i traffici marittimi in misura non superiore al 50 per cento delle tasse riscosse dall'amministrazione delle poste.

I concessionari avranno pure l'obbligo di trasportare gratuitamente tutti gli oggetti e le provviste riferentisi al servizio postale.

Art. 9.

I concessionari dovranno destinare su ogni piroscafo un sufficiente locale lontano dalla macchina e ben riparato per collocarvi gli effetti; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia degli effetti affidata al capitano del piroscafo sotto la sua responsabilità.

Qualora per avaria un piroscafo dovesse approdare in qualche porto o rada non indicati nell'itinerario della linea, per cui si trovasse nell'impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna degli effetti all'ufficio di posta locale o viciniore per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari e col primo piroscafo nazionale od estero, rimanendo le spese a carico dei concessionari.

Art. 10.

I concessionari dovranno far ritirare gli effetti dagli uffici postali al porto, ovvero, in difetto di essi uffici, dagli agenti incaricati di trasportare gli effetti medesimi allo scalo d'imbarco, ove non sia possibile diversamente.

Essi dovranno egualmente operare la consegna degli effetti in arrivo negli uffici suddetti od agli agenti suindicati.

Il trasporto degli effetti da terra a bordo e viceversa sarà a carico dei concessionari, i quali dovranno adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo d'avaria e senza perdita di tempo.

Art. 11.

Per la consegna ed il ricevimento degli effetti, i concessionari si uniformeranno alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero della marina di concerto con quelle delle poste e dei telegrafi nello scopo di accertare il numero e la natura dei dispacci per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco degli effetti dovranno precedere qualsiasi operazione e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano ormeggiati.

Art. 12.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli uffici di posta, tanto interni che esteri, indicati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, e che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere, di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura dei concessionari ai quali faranno carico anche le riparazioni, e che dovrà essere consegnata, unitamente agli ef-

fetti, agli uffici postali nei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte dei concessionari o loro agenti sarà punita a norma di dette leggi.

I comandanti dei piroscafi su qualunque linea esercitata dai concessionari, saranno obbligati ad aprire le suaccennate cassette mobili d'impostazione, per estrarne le corrispondenze, e formare i dispacci postali, attenendosi a tutte le disposizioni che saranno emanate dal Ministero della marina d'accordo col Ministero delle poste.

I detti comandanti saranno inoltre tenuti allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali.

Potrà richiedersi ai concessionari che siano tenute esposte nelle Agenzie cassette mobili d'impostazione con obbligo alle Agenzie stesse di estrarne le corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti dei piroscafi.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori degli avvisi, stampati a cura del Ministero delle poste e dei telegrafi, relativi all'interdizione del trasporto delle corrispondenze.

I concessionari potranno trasportare gratuitamente sulla linea da essi esercitata, con esenzione delle tasse postali, le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'Amministrazione della linea stessa, nonchè quelli relativi al servizio cumulativo

Art. 13.

I concessionari saranno responsabili, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione postale per perdite, manomissioni o avarie degli effetti, e dovranno tenere questa rilevata dall'indennità che dovesse rifondere ai terzi.

Piroscafi.

Art. 14.

I piroscafi da assegnarsi al servizio devono essere di tonnellaggio e di velocità non inferiori a quelli indicati nella tabella annessa alla convenzione ed il loro numero dovrà essere tale che si possa provvedere alla regolare ed esatta esecuzione del servizio. Devono corrispondere alle regole comuni sull'idoneità alla navigazione stabilita dal codice per la marina mercantile, e soddisfare alle condizioni prescritte dalle leggi vigenti pel trasporto di passeggeri.

Art. 15.

I piroscafi da adibirsi al servizio dovranno essere coperti da bandiera nazionale e

di assoluta proprietà dei concessionari e godranno delle prerogative che sono o che potrebbero essere accordate ai piroscafi postali.

Art. 16.

I concessionari non sono esonerati dall'obbligo di disimpegnare il servizio nei modi stabiliti, in alcun caso e nemmeno se essi non possano disporre di parte del materiale adibito alla linea per causa di forza maggiore o di riparazione.

Art. 17.

La composizione degli equipaggi dei piroscafi sovvenzionati è determinata da apposite tabelle stabilite di concerto fra il Ministero della marina ed i concessionari.

Tariffe.

Art. 18.

Il nolo per le merci d'importazione dall'Italia e di esportazione per l'Italia sarà fissato a rimborso di spesa, qualunque sia il porto di trasbordo delle merci stesse. La determinazione di siffatto nolo sarà fatta dal Comitato dei Servizi marittimi sentiti i concessionari.

Al Comitato stesso spetta pure la determinazione delle tariffe pel trasporto dei passeggeri con trasbordo da e per l'Italia.

Nei limiti dello spazio che rimanesse disponibile dopo provveduto agli imbarchi per l'esportazione potranno essere trasportate merci e bestiame tra porto e porto della linea, applicandosi in questo caso le tariffe e le norme che saranno approvate dal Comitato predetto.

Art. 19.

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto dei piccoli colli con le modalità che saranno determinate dal Comitato dei servizi marittimi.

I colli stessi non potranno superare il peso di kg. 60 e la tariffa non potrà superare centesimi 60 per ogni collo proveniente dall'Italia o destinato in Italia.

Il loro volume non dovrà superare un quarto di metro cubo.

Il trasporto dei piccoli colli sarà effettuato dall'agenzia di partenza a quella di destinazione o di transito, coll'aumento di centesimi 10 per ciascun collo per indennizzo di prestazione per le operazioni doganali.

Facilitazioni di viaggio e trasporti per conto dello Stato.

Art. 20.

Effettuandosi sulla linea il trasporto dei passeggeri i concessionari dovranno accordare le seguenti facilitazioni sulle tariffe comuni:

1° Il viaggio gratuito, escluso il vitto, ai membri del Parlamento in carica ed agli ex deputati che abbiano almeno 7 legislature, e tre viaggi all'anno gratuiti per le loro famiglie;

2° Il viaggio gratuito di 1ª classe ai funzionari dell'Ispettorato dei servizi marittimi ed agli ispettori delle poste e dei telegrafi con le norme che saranno stabilite dall'Ispettorato predetto;

3° La riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive escluso il vitto:

a) alle famiglie dei membri del Parlamento;

b) agli impiegati civili e militari;

c) agli ufficiali e militari di truppa del regio esercito e della regiamarina;

d) alle comitive di operai, agricoltori e loro famiglie;

e) agli impiegati governativi in genere che viaggiano per motivi di servizio.

Ed in mancanza di speciali convenzioni coi ministri della guerra e della marina ai militari di ogni grado che viaggino e spese dello Stato.

Art. 21.

I concessionari dovranno provvedere perchè ad ogni approdo possano essere imbarcate le merci pronte per l'esportazione.

Non adempiendo a tale obbligo, i concessionari saranno tenuti verso gli speditori, la cui merce non venisse imbarcata, a eseguirne il trasporto nel viaggio successivo, senza compenso, sempre però che gli speditori stessi abbiano dato avviso alle locali agenzie nel termine stabilito dal regolamento.

Quando non fosse presentata all'imbarco la merce impegnata, il concessionario avrà diritto al 50 per cento del nolo.

Art. 22.

La sorveglianza sulle tariffe è esercitata dall'Ispettorato dei servizi marittimi; le modificazioni di esse saranno devolute al Comitato pei servizi marittimi.

Al Comitato medesimo spetterà la definizione delle eventuali contestazioni fra i

concessionari e gli speditori, caricatori ed altri terzi interessati. Le decisioni del Comitato pei servizi marittimi non sono appellabili dinanzi al Collegio degli arbitri, di cui all'articolo 53, e non pregiudica l'azione giudiziaria.

Art. 23.

Il Comitato pei servizi marittimi ha l'incarico di rivedere le norme e le condizioni della polizza di carico per accertare che non contengano disposizioni contrarie alle leggi ed alle consuetudini.

Servizio cumulativo.

Art. 24.

Tanto per le merci in genere, quanto pei viaggiatori è fatto obbligo ai concessionari di attuare il servizio cumulativo con le ferrovie con le altre Società di navigazione sovvenzionate e, possibilmente, con altre Società italiane di navigazione marittima e fluviale mediante unico contratto di trasporto ed istituendo tariffe con prezzi globali determinate sulle basi differenziali proprie a ciascuna amministrazione.

Le spedizioni di merci destinate alla esportazione dovranno essere fatte con documento unico, qualunque ne sia la destinazione purchè compresa nell'itinerario di linee regolari.

Il Comitato pei servizi marittimi determinerà le norme per l'esecuzione del servizio cumulativo fra Società di navigazione e stabilirà il reparto fra le Società sovvenzionate interessate delle spese di trasbordo e di custodia delle merci di esportazione a mezzo delle linee di concentramento.

Statistiche, relazioni annuali e bilanci.

Art. 25.

I concessionari hanno l'obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per la linea esercitata con l'indicazione distinta dei diversi introiti, e di trasmetterne copia ogni due mesi all'Ispettorato de servizi marittimi che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo i concessionari dovranno mettere a disposizione del funzionario incaricati tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

I concessionari alla fine di ogni anno, e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmette-

ranno al Ministero della marina, insieme coi propri bilanci, una relazione tecnica ed economica dell'azienda, della linea da essi esercitata contenente la ripartizione così dei prodotti come delle spese per la linea stessa.

La liquidazione definitiva della sovvenzione non sarà fatta finchè non siano trasmessi al Ministero della marina i documenti di cui al presente articolo, da esso trovati regolari, ferme però restando le anticipazioni di cui all'articolo 45.

Art. 26.

Se i concessionari non adempissero agli obblighi di cui all'articolo 25 o se ostacolasero le indagini che l'Ispettorato dei servizi marittimi praticasse ai termini dell'articolo 5 e dell'articolo 25 del presente capitolato, uditi il Consiglio di Stato ed il Comitato dei servizi marittimi, sarà sospeso il pagamento della sovvenzione.

Penalità.

Art. 27.

Ciascun viaggio tanto di andata, quanto di ritorno sarà eseguito entro i limiti di tempo che saranno fissati dall'Ispettorato dei servizi marittimi.

Nei casi di ritardo nell'esecuzione di ciascun viaggio di andata o di ritorno non derivanti da forza maggiore giustificata, i concessionari incorreranno in una multa di lire 20 per ogni ora dopo le prime 6 ore di ritardo.

Qualora senza circostanze di forza maggiore, non fosse effettuato qualche viaggio, i concessionari incorreranno nella multa di lire 200. In questo caso incorreranno anche nella perdita della corrispondente sovvenzione.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

Qualora un piroscafo senza causa di forza maggiore o senza averne ottenuta regolare autorizzazione, non approdasse ad uno degli scali prescritti, i concessionari incorreranno nella multa di lire 100.

Per la irregolare applicazione delle tariffe non derivante da errore materiale, i concessionari incorreranno in una multa nella misura del quintuplo del nolo percepito.

L'ammontare delle penalità sarà ritenuto mensilmente o semestralmente sulle quote della sovvenzione e sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione.

Art. 28.

Le penalità sono applicate dal Ministero della marina, su proposta dell'Ispettorato dei servizi marittimi.

Art. 29.

Nel caso di interruzione del servizio il Governo potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare i concessionari ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'onori; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, nonostante tale invito, si verificasse nuova interruzione, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà senz'altro essere pronunciata dal tribunale competente.

Quando si constati la sospensione od abbandono della navigazione per qualunque causa che non sia relativa ai casi di guerra o di contumacia, il Governo del Re avrà la facoltà di prendere possesso dei piroscafi destinati alla navigazione sovvenzionata e di adempiere agli obblighi tutti stabiliti nella convenzione, a rischio, pericolo e responsabilità del concessionario.

Casi di guerra.

Art. 30.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza, o fra potenze estere in un punto qualunque dei mari percorsi dalle linee sovvenzionate, il Governo del Re avrà facoltà:

- 1° di sospendere il servizio;
- 2° di obbligare i concessionari a continuarlo;
- 3° di prendere possesso dei piroscafi non iscritti nel ruolo del naviglio ausiliario o di acquistarli.

Art. 31.

Quando il Governo del Re diffidi i concessionari di sospendere il servizio sopra una o più linee, i concessionari stessi potranno continuarlo a proprio rischio e pericolo e non avranno in alcun caso altro diritto che quello della sovvenzione normale, corrispondente alla linea o alle linee così esercitate.

Se il servizio venga sospeso sopra una o più linee, cesserà per tutto il tempo della interruzione la sovvenzione relativa, corrispondendosi ai concessionari, tanto a titolo d'interesse del capitale, quanto a ti-

tolo di deprezzamento dei piroscafi di quelle linee, del materiale, delle provviste e per coprire i concessionari delle spese restanti a loro carico, un'indennità da fissarsi di comune accordo.

Art. 32.

Nel caso di sospensione di una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di esigere che uno o più o anche tutti i piroscafi assegnati alle linee stesse siano adibiti ad altre, allo scopo di rendere disponibili quei piroscafi dei quali intendesse prendere possesso.

Art. 33.

In luogo di sospendere interamente il servizio sopra una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di modificarne il periodo, gli approdi e gli itinerari. Se per queste modificazioni si venga ad aumentare il percorso normale delle linee stesse, il Ministero della marina pagherà ai concessionari la sovvenzione normale per questa linea o per queste linee, fatta eccezione se l'aumento di percorrenza superi il 10 per cento di quella complessiva della linea o delle linee modificate, nel qual caso corrisponderà per l'eccedenza superiore al 10 per cento un aumento proporzionale al maggior percorso stabilito.

Se il percorso invece resti invariato o diminuisca, i concessionari avranno diritto al pagamento della sovvenzione normale, qualora la diminuzione sia inferiore al 10 per cento; se superiore, si farà una ritenuta proporzionale alla diminuzione oltre il 10 per cento.

Nessun'altra indennità competerà in entrambi i casi ai concessionari.

Le modificazioni di cui sopra saranno deliberate dal Governo su proposta del ministro della marina, sentito il Comitato pei servizi marittimi.

Le deliberazioni del Governo non possono costituire materia di controversie giudiziarie, nè per le deliberazioni di esso o per la loro esecuzione può dal Governo incorrersi in alcuna civile responsabilità.

Art. 34.

Il Governo del Re, nel caso che obbligasce i concessionari a continuare il servizio, oltre il pagamento della sovvenzione normale assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni altra cosa relativa al servizio medesimo per qualunque danno derivante

da causa di guerra, esclusi quelli avvenuti per fatto del capitano o dei concessionari per inosservanza delle regole di guerra od altro.

Allo scopo di determinare il valore che il Governo deve rimborsare ai concessionari, nei casi in cui le perdite debbano andare a carico di esso, secondo le disposizioni del presente quaderno d'oneri, all'epoca dell'ammissione in servizio di ciascun piroscafo, ne sarà determinato il prezzo secondo le norme stabilite per calcolare il valore dei piroscafi requisiti dalla regia marina.

Art. 35.

Se il Governo del Re prenderà possesso di uno o più piroscafi dei concessionari, si applicheranno le disposizioni riguardanti la requisizione dei piroscafi da parte dell'autorità amministrativa.

Art. 36.

I concessionari dovranno riprendere l'esercizio delle linee nel modo con cui sarà possibile attuarlo, quando a ciò vengano invitati dal Governo.

Contumacie.

Art. 37.

Nei casi di provvedimenti sanitari presi dal Governo nazionale o dai Governi esteri o di ostacoli frapposti per tema di contagio dalle popolazioni dei porti di approdo delle linee il ministro della marina potrà:

1° sospendere l'esercizio di una o più linee;

2° modificare il percorso delle linee, sostituire o sopprimere approdi, mutare gli orari;

3° far continuare il servizio in tutto od in parte.

In questi casi saranno applicate le disposizioni seguenti.

Art. 38.

In caso di sospensione di una o più linee sovvenzionate, ordinate dal Ministero della marina, sarà corrisposta ai concessionari, tanto a titolo di interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi assegnati alle linee stesse, del materiale, delle provviste e per coprire i concessionari delle spese restanti a loro carico, un'indennità (non superiore al 50 per cento della sovvenzione normale) che sarà determinata con deliberazione del Comitato pei servizi marittimi.

Ove i concessionari però intendessero di continuare i servizi delle linee per le quali venne disposta la sospensione e il Ministero della marina non vi si opponesse, avranno diritto alla sola sovvenzione normale.

Art. 39.

In caso di riduzione di corse, di modificazioni al percorso, sostituzione o soppressione di approdi, mutazione di orari, ecc., la sovvenzione sarà aumentata o diminuita in rapporto al percorso e sarà determinata da deliberazioni del Comitato pei servizi marittimi.

Art. 40.

In caso di obbligo imposto dal ministro della marina di eseguire tutti i servizi od una parte di essi, quando sia necessario l'aumento del materiale nautico, e sempre previo il parere del Comitato pei servizi marittimi, i viaggi in eccedenza della metà del numero imposto dalle convenzioni potranno essere retribuiti con supplemento di sovvenzione non maggiore del 50 per cento sulla sovvenzione normale.

Art. 41.

Il giudizio sulla necessità di soppressione, modificazione, continuazione dei viaggi, e distacco dei piroscafi da una linea ad un'altra, mutazione di orari, ecc., spetta al ministro della marina, che lo esercita, sentiti l'autorità sanitaria ed il Comitato pei servizi marittimi.

Art. 42.

Se per contravvenzione alle regole sanitarie un piroscafo fosse sottoposto a misure contumaciali che ritardassero il compimento del suo viaggio, la sovvenzione pel viaggio stesso potrà, secondo i casi, essere diminuita del 25 per cento.

Art. 43.

Le prescrizioni sanitarie che a bordo dei piroscafi possano essere stabilite dal Governo nazionale o dai Governi esteri non danno luogo ad indennità veruna.

Le merci ed i viaggiatori devono essere sbarcati in appositi lazzaretti al luogo di destinazione. Ove non si potessero sbarcare per deficienza di lazzaretti e i concessionari fossero obbligati a convertire in lazzaretti i propri piroscafi, lasciando i viaggiatori a bordo a scontare la contumacia, i concessio-

nari dovranno ricevere per ogni piroscafo un compenso che sarà determinato dal Comitato pei servizi marittimi, sentita l'autorità sanitaria.

Durata della concessione del servizio.

Art. 44.

Il servizio avrà principio il 1° luglio 1910 ed avrà la durata di 15 anni.

S'intenderanno compresi nei viaggi d'obbligo quelli incominciati prima della scadenza del contratto, quantunque il ritorno avvenga posteriormente.

Il contratto s'intenderà continuativo di anno in anno oltre il 30 giugno 1925, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Pagamento della sovvenzione.

Art. 45.

La sovvenzione dovuta ai concessionari sarà corrisposta a rate mensili posticipate. Potrà essere accordata, a richiesta del concessionario, una anticipazione mensile di diciannove ventesimi sulla sovvenzione.

Disposizioni diverse.

Art. 46.

I concessionari dovranno essere cittadini italiani, come pure dovranno essere cittadini italiani i direttori ed i componenti il Consiglio di amministrazione.

Nel caso in cui la Ditta o Società concessionaria resulti essere solo apparentemente italiana ed effettivamente connessa ad una Ditta estera o filiazione della medesima, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, potrà dichiarare risoluto il contratto.

Art. 47.

I concessionari avranno una rappresentanza in Roma, dove avranno pure il domicilio legale per tutti gli effetti del contratto.

Art. 48.

I concessionari non potranno cedere ad altri il servizio contemplato nel presente capitolato, se non in virtù di una legge.

I concessionari non potranno, inoltre, vendere i piroscafi assegnati ai servizi sovvenzionati senza l'autorizzazione del ministro della marina. Questi avrà facoltà di op-

porsi al noleggio dei piroscafi stessi e di imporre determinate condizioni.

Essi non potranno del pari, senza l'autorizzazione del ministro predetto, assumere per conto di altro Governo l'esercizio di un servizio postale.

È vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta dei concessionari a *trusts*, coalizioni o cartelli o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazioni o di traffico.

Contravvenendosi a questi patti, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, è in facoltà di dichiarare risoluto il contratto a danno dei concessionari senza obbligo di giudiziale diffidamento.

Art. 49.

Fermi restando pei concessionari gli obblighi dei versamenti stabiliti dal Testo unico della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro approvato con regio decreto 31 gennaio 1904, n. 51, a favore del personale retribuito con somme inferiori a lire 2,100 all'anno, pel resto del personale i concessionari sono obbligati ad assicurare un trattamento di invalidità e vecchiaia. A tal fine sarà costituita una sezione presso la Cassa nazionale di previdenza od altro Istituto ben accetto al Governo.

I contributi necessari pel servizio di pensione andranno per metà a carico dei concessionari e per metà a carico degli assicurati.

Sorgendo controversie giudicherà un Consiglio di arbitri composto di un rappresentante dei concessionari, di un rappresentante del personale e di un terzo nominato dal primo Presidente della Corte di cassazione.

In caso di inadempimento degli obblighi da parte dei concessionari la loro quota di concorso sarà ritenuta sulla sovvenzione o potrà essere prelevata dalla cauzione e sarà anche in facoltà del ministro della ma-

rina di dichiarare il concessionario decaduto dalla concessione per sua colpa.

Art. 50.

Oltre la risoluzione del contratto, nei casi contemplati dalla presente convenzione, i concessionari saranno tenuti all'emenda di tutti i danni che per questo fatto possono derivare allo Stato.

Art. 51.

Tutte le clausole, riserve e facoltà stipulate a favore dello Stato e contro i concessionari avranno valore verso i concessionari e gli esercenti delle linee aggiudicate e verso tutti gli aventi causa a qualsiasi titolo da loro.

Art. 52.

L'appello contro la deliberazione e decisione, che è sempre provvisoriamente eseguibile, del Comitato pei servizi marittimi, è prodotto al Collegio arbitrale di cui all'articolo seguente.

Art. 53.

Tutte le controversie, che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione del presente capitolato e delle convenzioni stipulate in base ad esso, e per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise inappellabilmente da un Collegio arbitrale, composto di un presidente da nominarsi con decreto reale fra i consiglieri della Corte di cassazione di Roma, o fra i consiglieri di Stato, di un rappresentante del Ministero della marina, da nominarsi con decreto ministeriale caso per caso, e del rappresentante del concessionario interessato nella vertenza.

La vertenza non potrà essere sottoposta al Collegio se prima sovra essa non avrà deciso o deliberato il Comitato pei servizi marittimi e non sarà stata tentata la conciliazione innanzi al medesimo.

Esaminiamo ora la tabella.

Servizio Tripoli Barberia-Alessandria.

Num. della linea	ITINERARIO DELLA LINEA	Periodicità	Percorrenza in miglia		Velocità	Num. dei piroscafi	Tonnellaggio	
			per viaggio	annua			Unitario	Complessivo
—	Tripoli-Misurata-Bengasi-Derna-Soloum-Alessandria e ritorno, con obbligo di toccare Malta dopo Bengasi e con facoltà di approdare in altri scali tanto in andata quanto in ritorno.	ogni 2 settimane	1789.2	46,519	(1) 10	(2) 2	600-1000	1,600

(1) Nei viaggi da eseguirsi col piroscafo di minor portata la velocità potrà essere ridotta a 8 miglia.

(2) Nel caso in cui sia omesso qualche viaggio per eseguire le riparazioni ordinarie dei piroscafi sarà trattenuta soltanto la sovvenzione proporzionale.

Non essendovi osservazioni, s'intende approvato l'articolo 1° della convenzione con il capitolato e la tabella che ne forma parte integrante.

Art. 2.

La durata della convenzione, che avrà principio dal 1° luglio 1910, resta fissata in quindici anni e trascorso questo termine s'intenderà continuativa di anno in anno salvo il caso di disdetta da darsi dall'una o dall'altra parte sei mesi prima.

Art. 3.

Per la maggiore percorrenza eseguita nell'esercizio 1909-10 in seguito a prolungamento ad Alessandria d'Egitto della linea Tripoli-Misurata esercitata dal Banco di Roma in forza della convenzione del 30 aprile 1908 sarà corrisposto al Banco medesimo, dopo l'approvazione della presente convenzione, un compenso straordinario per una volta tanto di lire ventimila (lire 20,000).

Art. 4.

La presente convenzione con l'annesso capitolato sarà soggetta al diritto fisso di una lira e centesimi venti, decimi compresi, per tassa di registro.

Art. 5.

La presente convenzione non sarà obbligatoria pel Governo se non dopo l'approvazione per legge.

Fatta in Roma, in tre originali, addì 23 aprile 1910.

Il presidente del Consiglio dei ministri,
ministro dell'interno:

LUIGI LUZZATTI

Il ministro della marina

PASQUALE LEONARDI CATTOLICA

Il ministro dei lavori pubblici

ETTORE SACCHI

Il ministro delle poste e dei telegrafi

AUGUSTO CIUFFELLI

Il ministro di agricoltura, industria e commercio

GIOVANNI RAINERI

Il ministro del tesoro

FRANCESCO TEDESCO

Il ministro delle finanze

LUIGI FACTA

Pel Banco di Roma

ALBERTO THEODOLI

EUGENIO PINZAUTI, *testimonio*

ALFREDO CAVI, *testimonio*.

Passiamo ora all'esame della convenzione per l'esecuzione di una comunicazione periodica fra Genova e le isole Neerlandesi.

Convenzione per l'esecuzione di una comunicazione periodica fra Genova e le isole Neerlandesi.

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, il ministro della marina, quelli dei lavori pubblici, delle poste e dei telegrafi, di agricoltura, industria e commercio, del tesoro e delle finanze, a nome dello Stato;

E l'ingegnere Carlo Moleschott fu Jacopo a nome della Compagnia olandese « Nederland » in virtù di regolare mandato

HANNO CONCORDATO E STIPULATO
QUANTO SEGUE:

Art. 1.

La Compagnia « Nederland » esercente un servizio di navigazione fra Amsterdam e le isole Neerlandesi, con capo linea a Batavia, si obbliga di approdare ogni due settimane, coi piroscafi adibiti a tale servizio, a Genova tanto nell'andata quanto nel ritorno, ai termini ed alle condizioni contemplate nel capitolato annesso alla presente, di cui fa parte integrante.

Esaminiamo il capitolato annesso a questo articolo:

Capitolato per l'esecuzione di una comunicazione periodica fra Genova e le isole Neerlandesi.

Art. 1.

La Compagnia « Nederland » dovrà approdare ogni due settimane a Genova tanto in andata quanto nel ritorno coi piroscafi adibiti al servizio di navigazione fra Amsterdam e le isole Neerlandesi, osservando le condizioni indicate negli articoli seguenti.

Art. 2.

I piroscafi suddetti, della portata non inferiore a duemila tonnellate di registro, saranno di assoluta proprietà della Compagnia ed il loro numero dovrà essere tale da garantire la regolare esecuzione del servizio.

Essi dovranno alzare in testa di albero la bandiera postale italiana.

Art. 3.

Nel caso che si perdesse un piroscafo o fosse dichiarato inservibile, la Compagnia dovrà immediatamente surrogarlo con altro della portata indicata nell'articolo 2.

Art. 4.

Ciascun viaggio da Genova a Batavia e viceversa dovrà essere eseguito con una velocità normale di 10 nodi all'ora almeno.

Art. 5.

All'atto della stipulazione del contratto la Compagnia dovrà prestare la cauzione di lire venticinquemila (lire 25,000) in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato.

La cauzione sarà restituita alla scadenza del contratto.

Art. 6.

Tenuto conto della velocità indicata nell'articolo 4 e del tempo di fermata nei singoli porti, ciascun viaggio da Genova e di ritorno da Batavia sarà eseguito in base all'orario approvato dal Ministero della marina.

Nei casi di ritardi nell'arrivo a Batavia od a Genova non derivanti da forza maggiore giustificata, la Compagnia incorrerà in una multa di lire 50 per ogni ora dopo le prime 24 ore di ritardo.

Qualora, senza circostanza di forza maggiore, non fosse effettuato qualche viaggio fra Genova e Batavia e viceversa, la Compagnia incorrerà nella multa di lire mille oltre la perdita della corrispondente sovvenzione.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

L'ammontare delle multe sarà ritenuto mensilmente sulle quote della sovvenzione e sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione, la quale dovrà esser subito ripristinata per intero.

Nel caso d'interruzione del servizio il ministro della marina potrà con semplice lettera o nota stragiudiziale eccitare la Compagnia ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente capitolato e tale invito corrisponderà ad una formale e legale costituzione in mora.

Quando non ostante tale invito si verificassero nuove interruzioni sarà in facoltà del ministro della marina di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà essere per questo solo motivo pronunciata dal competente tribunale.

Art. 7.

La sorveglianza del servizio spetta al Ministero della marina che la esercita per mezzo dell'Ispettorato dei servizi marittimi.

Art. 8.

Per poter controllare la regolarità del servizio i comandanti dei piroscafi, dopo ciascun viaggio di andata e ritorno, faranno pervenire all'Ispettorato dei servizi marittimi un estratto del giornale di bordo, nel quale siano esposte le circostanze verificatesi nell'intero viaggio.

Art. 9.

I giorni e le ore di partenza da Genova e da Batavia verranno concertati fra il Ministero della marina e la Compagnia.

Art. 10.

I piroscafi non potranno approdare ad altri punti, tranne a quelli che saranno designati dal Ministero della marina, salvo il caso di forza maggiore che dovrà essere giustificato mediante copia autentica del giornale di bordo.

Art. 11.

Ove un piroscafo dovesse per avaria approdare in qualche punto non compreso nell'itinerario e si trovasse nell'impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna dei dispacci postali all'ufficio di posta locale o viciniore per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari o col primo piroscafo nazionale od estero, rimanendo le spese a carico della Compagnia.

Art. 12.

La Compagnia ha l'obbligo del trasporto gratuito, regolare e compiuto, di tutti i dispacci postali, senza limitazione di peso; ivi compresi i pacchi che le siano consegnati dall'Amministrazione delle poste italiane o che siano diretti alla medesima e che siano cambiati con le singole località toccate dai piroscafi di essa Compagnia ora e successivamente per tutta la durata della presente convenzione oppure diretti in paesi nei quali le località stesse potessero servire di transito.

Sotto la denominazione di dispacci s'intendono le casse, i sacchi o pieghi di corrispondenze ordinarie raccomandate o assicurate ed in genere qualsiasi oggetto che per legge o per regolamento sia o possa essere trasmissibile per mezzo della posta, compresi i gruppi di numerario, i valori di qualsiasi genere di proprietà governativa ed i recipienti vuoti.

La Compagnia sarà responsabile dei danni che potessero risultare al Governo italiano per perdite, manomissioni od avarie dei dispacci, dei pacchi o degli altri oggetti ad essa affidati, salvo il caso di forza maggiore, e dovrà tenerlo rilevato delle indennità che il Governo stesso dovesse corrispondere ai terzi.

I dispacci ed i pacchi saranno custoditi a bordo in apposito locale da chiudersi a chiave.

Art. 13.

Per la consegna ed il ricevimento dei dispacci e dei pacchi la Compagnia si uniformerà alle disposizioni che saranno impartite dal Ministero della marina di concerto con quello delle poste e dei telegrafi.

Il trasporto di essi dispacci e dei pacchi da terra a bordo e viceversa sarà a carico della Compagnia.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze tranne quelle regolarmente consegnate dagli uffici di posta.

Art. 14.

La Compagnia si obbliga pure al trasporto dei viaggiatori e delle merci per tutti gli scali toccati dai suoi piroscafi a seconda delle tariffe che dovrà stabilire.

Le tariffe per i viaggiatori e per le merci non potranno essere superiori a quelle praticate da altre Società sovvenzionate lungo la linea stessa e per verun motivo la Compagnia potrà far noli in danno di Genova in favore di altri porti ed accordare riduzioni al traffico estero nocive al traffico italiano.

La stessa Compagnia dovrà riservare sui piroscafi uno spazio libero sufficiente a provvedere in ogni tempo al trasporto delle merci da e per Genova sempre che la domanda d'imbarco sia fatta in tempo opportuno.

All'Ispettorato dei Servizi marittimi è affidato l'incarico di sorvegliare l'esecuzione delle presenti disposizioni.

Art. 15.

La Compagnia dovrà presentare al Ministero della marina le tariffe pel trasporto dei viaggiatori e delle merci e le tariffe stesse dovranno riportare l'approvazione del Comitato per i Servizi marittimi.

Art. 16.

Tutte le divergenze che sorgessero fra la Compagnia ed i caricatori circa l'applicazione delle tariffe saranno deferite al Comitato dei Servizi marittimi il quale giudicherà con decisione motivata.

La decisione del Comitato predetto non è appellabile dinanzi al Collegio degli arbitri di cui all'art. 23 e non pregiudica l'azione giudiziaria.

Art. 17.

La Compagnia si obbliga di dar passaggio sui suoi piroscafi ai membri del Parlamento italiano, agl'impiegati civili ed alle rispettive famiglie, quando queste viaggino con essi, alla metà del prezzo stabilito per gli altri viaggiatori, escluso il vitto, purchè non si oltrepassi in ciascun viaggio il numero di cinque posti di prima classe e di cinque per i posti di seconda classe.

Le relative richieste saranno rilasciate in tempo utile per la partenza da Genova dall'Ispettorato dei servizi marittimi e per le partenze dai porti esteri dai regi consoli od agenti consolari d'Italia.

La Compagnia a richiesta dei regi consoli si obbliga altresì di trasportare mediante il pagamento di lire tre al giorno, compreso il vitto, due italiani indigenti per ogni viaggio.

Art. 18.

La Compagnia s'impegna di stabilire servizi cumulativi colle Società di navigazione per provvedere al trasporto dai porti del Regno a Genova e da Genova ai porti toccati dai suoi piroscafi e viceversa delle merci destinate alle Indie Neerlandesi o di là provenienti.

Art. 19.

In caso di guerra marittima la Compagnia avrà diritto di sospendere i viaggi coi suoi piroscafi. Verificandosi tal fatto, le sarà ritenuta la corrispondente sovvenzione.

Art. 20.

In caso di quarantene nei porti toccati dai piroscafi della Compagnia il Ministero della marina prenderà gli opportuni accordi con la Compagnia stessa per la esecuzione e la sospensione del servizio, ritenendo nel secondo caso la corrispondente sovvenzione.

Art. 21.

La Compagnia dovrà tenere un rappresentante a Genova nel cui ufficio s'intende stabilito il domicilio legale di essa Compagnia per tutti gli effetti del contratto.

Art. 22.

La Compagnia non potrà cedere ad altri il servizio contemplato nel presente capitolato senza autorizzazione del Governo.

Art. 23.

Tutte le controversie che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione del presente capitolato saranno inappellabilmente decise da un collegio arbitrale, salvo quelle deferite dall'articolo 16 al Comitato pei servizi marittimi.

Il Collegio arbitrale, sarà composto di un presidente da nominarsi con decreto reale fra i consiglieri della Corte di cassazione di Roma o fra i consiglieri di Stato, di un rappresentante del Ministero della marina da nominarsi con decreto ministeriale caso per caso e del rappresentante la Compagnia.

Art. 24.

Il servizio avrà principio dal 1° luglio 1910 e durerà fino al 30 giugno 1920, dopo di che la concessione s'intenderà continuativa di anno in anno salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

S'intenderanno compresi nei viaggi d'obbligo quelli cominciati prima della scadenza della concessione, quantunque il ritorno segua posteriormente.

Art. 25.

La sovvenzione determinata dalla Convenzione verrà corrisposta a rate mensili posticipate.

PASQUALE LEONARDI-CATTOLICA
MOLESCHOTT CARLO, ing.

Non essendovi osservazioni, s'intende approvato l'articolo 1 della convenzione col capitolato che ne fa parte integrante e di cui è stata data lettura.

Art. 2.

Per l'esecuzione del servizio contemplato nel precedente articolo il Governo corri-

sponderà alla detta Compagnia la sovvenzione di lire settantamila (lire 70,000) all'anno.

Art. 3.

La presente convenzione avrà effetto da 1° luglio 1910 e durerà fino al 30 giugno 1920, dopo di che si intenderà continuativa di anno in anno, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Art. 4.

La presente convenzione, con l'annesso capitolato, sarà soggetta al diritto fisso di lire una e centesimi venti, decimi compresi, per tassa di registro.

Art. 5.

La presente convenzione non sarà obbligatoria per lo Stato se non dopo l'approvazione per legge.

Fatta in Roma, in tre originali, addì 23 aprile 1910.

*Il presidente del Consiglio dei ministri,
ministro dell'interno*

LUIGI LUZZATTI.

Il ministro della marina
PASQUALE LEONARDI-CATTOLICA.

Il ministro dei lavori pubblici
ETTORE SACCHI.

Il ministro delle poste e dei telegrafi
AUGUSTO CIUFFELLI.

*Il ministro di agricoltura, industria
e commercio*

GIOVANNI RAINERI.

Il ministro del tesoro
FRANCESCO TEDESCO.

Il ministro delle finanze
LUIGI FACTA.

Per la Compagnia Nederland
MOLESCHOTT CARLO, ing.

EUGENIO PINZAUTI, testimone
ALFREDO CAVI, testimone.

Non essendovi altre osservazioni, ed essendo state approvate tutte le convenzioni allegate all'articolo 2 del disegno di legge, pongo ora a partito l'articolo medesimo.

(È approvato).

Procediamo nell'esame del disegno di legge:

Art. 3.

Il Governo del Re è autorizzato a provvedere d'accordo con gli aggiudicatari dei servizi marittimi fra Ravenna e Trieste e Fiume perchè, ferma rimanendo la relativa spesa, già impegnata nel bilancio per l'esercizio 1910-1911 e seguenti, il quaderno d'oneri relativo sia armonizzato con le disposizioni contenute nel capitolato A di cui all'articolo 1.

(È approvato).

Art. 4.

Per l'esecuzione dei servizi contemplati nelle convenzioni di cui all'articolo 2 il Governo del Re è autorizzato ad inscrivere nella parte ordinaria del bilancio passivo del Ministero della marina per l'esercizio 1910-11 la somma di lire 13,625,000 e per gli esercizi 1911-1912 e 1912-13 la somma di lire 13,605,000.

(È approvato).

Art. 5.

I provvedimenti a favore della marina mercantile, già prorogati con la legge del 28 giugno 1906, n. 260, fino al 30 giugno 1908, e successivamente con legge 16 giugno 1907, n. 355, fino al 30 giugno 1910, sono nuovamente prorogati fino al 30 giugno 1911.

La data 30 giugno 1908 indicata negli articoli 2, 3 e 4 della legge 28 giugno 1906, n. 260, è sostituita dalla data 30 giugno 1911; restano inalterate tutte le altre date nonchè tutte le disposizioni contenute negli articoli medesimi, salvo l'ultimo comma del citato articolo 3 che viene sostituito dal seguente:

« Le rimanenze degli stanziamenti stabiliti dalle leggi indicate nel presente articolo e dalla proroga concessa col medesimo, debitamente accertate alla fine dell'esercizio 1910-11, saranno - previa deduzione della somma occorrente a liquidare gli impegni derivanti dalle leggi e dalla proroga suddette - devolute a favore delle Casse degli invalidi della marina mercantile e del Fondo invalidi di Venezia. - Negli impegni ora detti non sono compresi i premi di navigazione dovuti a senso dell'articolo IV della legge 16 maggio 1901, n. 176, per viaggi eseguiti posteriormente al 1° luglio 1911 ».

Il totale generale degli stanziamenti per gli impegni passati e futuri non potrà superare per l'esercizio finanziario 1910-11 la somma di lire otto milioni.

A questo articolo 5 l'onorevole Graffagni propone il seguente emendamento:

« In fine del primo comma aggiungere: ed estesi anche alle navi in ferro od acciaio a partire da cento tonnellate ».

L'onorevole Edoardo Giovanelli propone il seguente emendamento:

« Sostituire nel secondo comma alla data 30 giugno 1911, la data 30 giugno 1913 ».

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

PANTANO, *relatore*. Il Governo e la Commissione accolgono in una certa misura gli emendamenti tanto dell'onorevole Graffagni quanto dell'onorevole Giovanelli, cioè che sia prolungato il termine dei provvedimenti a favore della marina mercantile fino al 31 dicembre 1911. Perciò questa data va sostituita alla data « 30 giugno 1911 » così alla fine del primo comma, come nella terza riga del secondo comma. Inoltre, nel terzo comma deve, di conseguenza, sostituirsi la data « 1° gennaio 1912 » alla data « 1° luglio 1911 ».

Infine nell'ultima parte dell'articolo, dove è detto: « il totale generale degli stanziamenti per gli impegni passati e futuri non potrà superare per l'esercizio finanziario 1910-1911 la somma di lire otto milioni » si deve invece dire: « per l'esercizio finanziario 1910-1911 la somma di lire otto milioni, e per i primi sei mesi dell'esercizio 1911-12 la somma di lire quattro milioni ».

GRAFFAGNI. E la mia proposta?

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Prego l'onorevole Graffagni di ritirare l'altra proposta. Noi non possiamo qui modificare radicalmente la legge sulle costruzioni, sui premi. Si contenti ora di questa proroga. Il resto a dicembre, la data fatale. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Onorevole Graffagni, insiste?

GRAFFAGNI. Io vorrei che si pensasse a provvedere per questi piroscafi che furono impostati non nell'interesse dei costruttori, ma nell'interesse degli operai. Si trattava di due cantieri che erano deserti e di operai che non potevano vivere, e questi piroscafi impostati d'accordo col Governo prima della data che è in quest'articolo, devono anche goderne i benefici.

PANTANO, *relatore*. E ne godono.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Io ammetto questi im-

pegni di Governo che vanno rispettati. Ma qui si tratta di altra cosa: questi legni godono dei premi attuali e fino al 31 dicembre 1911 godono del prolungamento di questi benefici; prima del 31 dicembre 1911 verrà la nuova legge, la quale estenderà anche a questi legni, se più liberale, i maggiori vantaggi. Quindi non c'è nessun pericolo a ritardare. Queste dichiarazioni mie devono confortare gli interessati.

PRESIDENTE. Dunque, onorevole Graffagni, non insiste?

GRAFFAGNI. Non posso ottenere di più!... Non insisto. (*Si ride*).

PRESIDENTE. E l'onorevole Edoardo Giovanelli insiste nel suo emendamento?

GIOVANELLI EDOARDO. Non insisto.

PRESIDENTE. Pongo allora a partito l'articolo 5 con le modificazioni proposte dal Governo e dalla Commissione e indicate dall'onorevole relatore.

(*È approvato*).

Art. 6.

Per le navi a vapore, in ferro ed in acciaio, dichiarate ed impostate dai cantieri nazionali dal 1° luglio 1910 in poi i costruttori avranno facoltà di scelta, per l'applicazione a loro favore dei provvedimenti stabiliti dagli articoli VI e IX della legge 16 maggio 1901, n. 176, o di quelli che per la costruzione di navi a vapore in ferro o in acciaio venissero stabiliti con nuove disposizioni legislative.

I costruttori potranno valersi di tale facoltà anche nel caso che le navi, delle quali al precedente comma, fossero all'epoca della promulgazione delle dette nuove disposizioni legislative già varate, allestite e poste in esercizio.

La facoltà di scelta di cui sopra non si estende alla costruzione di navi a vapore per conto di stranieri.

A quest'articolo 6 gli onorevoli Graffagni, Pacetti e Canepa propongono il seguente emendamento:

« Nel primo comma, dopo le parole: Per le navi a vapore in ferro od in acciaio, dichiarate ed impostate dai cantieri nazionali dal 1° luglio 1910 in poi, aggiungere: nonchè per la nave n. 10 impostata dal 1908 nel cantiere di Ancona, e per la nave 206 impostata nel secondo semestre 1908 nel cantiere della Foce (Genova) purchè si trovino invendute prima della promulgazione della presente legge ».

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Ho risposto prima anche per questo.

GRAFFAGNI. Non insisto. Ne abbiamo parlato sull'articolo precedente.

PRESIDENTE. Tanto meglio. Non essendovi osservazioni, pongo a partito l'articolo 6.

(*È approvato*).

Art. 7.

Sono soppressi i diritti stabiliti ai paragrafi 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 51 e 53 della tariffa consolare approvata con regio decreto 10 agosto 1890, n. 7087 (serie terza).

Nella parte ordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri sarà iscritta una somma sufficiente ad indennizzare gli ufficiali diplomatici e gli uffici consolari di I^a e II^a categoria delle perdite loro derivanti per effetto della soppressione dei diritti di cui sopra.

Per l'anno finanziario 1910-11 tale somma è stabilita in lire 500,000 e sarà ripartita fra i funzionari suddetti con decreto del ministro degli affari esteri e di quello del tesoro.

(*È approvato*).

Art. 8.

Pei contratti di costruzione di navi, per gli atti di compra-vendita o altro trasferimento a titolo oneroso e di conferimento di navi in società, le tasse di registro stabilite dalla vigente tariffa sono ridotte alla misura di centesimi venticinque per ogni cento lire. Per le quietanze fatte con atto separato relative agli atti ed ai contratti suindicati, la tassa di registro è ridotta alla metà. Tali riduzioni non si estendono alle vendite di navi italiane a stranieri ed alle compre di navi straniere per parte di italiani ad eccezione di quelle acquistate per la demolizione.

Pei prestiti a cambio marittimo la tassa di registro è ridotta a centesimi venti per ogni cento lire o frazione di cento lire.

Gli atti di costituzione di pegno su navi stipulati separatamente dal contratto di prestito, e le quietanze dei prestiti sono soggetti alla tassa fissa di registro di lire una.

Sono soggetti alla tassa di registro in ragione di centesimi venticinque per ogni cento lire:

a) i contratti che le varie amministrazioni dello Stato stipuleranno con le Società assuntrici dei servizi marittimi, pel trasporto di persone e di cose;

b) i contratti od atti che lo Stato deve stipulare per la costruzione, allestimento ed

armamento di navi, nonchè i contratti od atti di tal natura già stipulati, ma non ancora registrati alla data del 1° marzo 1910.

(È approvato).

Art. 9.

L'atto di nazionalità, il ruolo di equipaggio, il giornale nautico ed il certificato di stazza delle navi mercantili, i documenti per la iscrizione fra la gente di mare di qualsiasi categoria, i titoli ed i certificati per l'esercizio dei mestieri marittimi, ad eccezione delle patenti di grado per capitani marittimi, ingegneri navali e macchinisti, sono esenti dalla tassa di bollo e da qualsiasi diritto erariale o comunale, salvo il caso di uso ai termini dell'articolo 2 della legge testo unico 4 luglio 1897, n. 414.

Restano soggetti alle vigenti tasse di bollo i consimili atti provenienti dall'estero.

(È approvato).

Art. 10.

Gli operai addetti alle costruzioni navali devono essere, a cura e spese dei proprietari dei cantieri, iscritti per la quota minima alla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e la vecchiaia degli operai. I proprietari dei cantieri non sono però obbligati a corrispondere alla Cassa suddetta gli arretrati per il tempo anteriore alla data di entrata in vigore della legge.

(È approvato).

Art. 11.

Fino a che non sarà provveduto al riordinamento completo dei servizi marittimi, le funzioni del Comitato per i servizi marittimi di cui agli articoli 27, 28 e 29 della legge del 5 aprile 1908, n. 111, sono devolute ad una Commissione composta:

dell'ispettore generale dei servizi marittimi;

di un rappresentante del Ministero del commercio;

di un rappresentante delle Camere di commercio designato dal ministro di agricoltura, industria e commercio;

di un rappresentante delle ferrovie dello Stato;

di due membri che abbiano speciale competenza in traffici marittimi ed in questioni tecnico-marinesche designati dal ministro della marina.

Potranno essere chiamati in seno alla Commissione con voto consultivo i rappresentanti delle Società concessionarie dei servizi.

La Commissione sarà presieduta dal sottosegretario di Stato per la marina ed in caso di assenza o di impedimento dall'ispettore generale dei servizi marittimi.

Entro i limiti contrattuali risultanti dai quaderni d'onori A e B annessi alla convenzione approvata con legge del 22 aprile 1893, n. 195, e modificata con leggi successive, sono affidate alla Commissione predetta le attribuzioni delle Commissioni per le tariffe, per la soppressione di approdi, per le misure contumaciali, nonchè quelle affidate al Consiglio di arbitri.

Alla Commissione medesima sono pure affidate le attribuzioni delle Commissioni contemplate dalle Convenzioni con le Società di navigazione *Veneziana* e *La Veloce* approvate rispettivamente con le leggi del 24 dicembre 1903, n. 519, e del 29 giugno 1905, n. 301.

La nomina dei componenti la Commissione e la determinazione delle attribuzioni della Commissione stessa saranno fatte con decreto reale su proposta del ministro della marina.

In questo articolo Commissione e Governo d'accordo propongono di *sostituire alle parole*: di un rappresentante del commercio, *quelle*: di un rappresentante del Ministero di agricoltura, industria e commercio.

Non essendovi osservazioni in contrario, metto a partito l'articolo 11 con questa modificazione.

(È approvato).

Art. 12.

Il regolamento organico per l'Ispettorato generale dei servizi marittimi di cui nell'articolo 26 della legge del 5 aprile 1908, n. 111, sarà approvato con decreto reale su proposta del ministro della marina, sentito il Consiglio di Stato.

(È approvato).

Art. 13.

Fino a che non abbia effetto la disposizione di cui al 2° comma dell'articolo 16 della legge 5 aprile 1908, n. 111, sulle linee esercitate dallo Stato, in forza dell'articolo 2 della legge predetta, sono provvisoriamente applicate le tariffe e condizioni per i trasporti fra i porti del Regno come è stabilito per le linee di navigazione sovvenzionate, contemplate nella convenzione di cui alla lettera a) del precedente articolo 2.

L'onorevole Pala propone la soppressione di questo articolo. Ma non essendo egli presente, s'intende che vi abbia rinunciato.

Invece la Commissione e il Governo di accordo propongono il seguente emendamento:

« Dopo le parole: legge 5 aprile 1908, numero 111, aggiungere le parole: e non oltre il 1° dicembre 1910 ».

L'onorevole De Felice-Giuffrida propone poi la seguente aggiunta:

« Le frutta, la verdura e in genere tutti i prodotti agricoli sono ammessi al ribasso del 25 per cento sulle tariffe normali. Lo zolfo raffinato paga il 50 per cento meno dello zolfo greggio. »

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

DE FELICE-GIUFFRIDA. Confidando che l'onorevole presidente del Consiglio, nei provvedimenti definitivi, troverà modo di soddisfare i desiderî dei produttori agricoli, che io raccomando, prendo atto delle dichiarazioni da lui fatte, e non insisto nella mia aggiunta.

PRESIDENTE. Metto a partito l'articolo 13, con l'emendamento proposto dal Governo e dalla Commissione e del quale è stata data lettura.

(È approvato).

Art. 14.

È prorogato al 30 giugno 1911 il termine previsto dall'articolo 35 della legge 5 aprile 1908, n. 111, per la presentazione al Parlamento delle proposte di riordinamento delle Casse invalidi della marina mercantile in corrispondenza dei bisogni e delle condizioni economiche della gente di mare.

(È approvato).

Art. 15.

Sui fondi iscritti nel suo bilancio al 30 giugno 1909 per la istituzione di una Cassa di previdenza e per la Cassa di soccorso agli impiegati, aumentati dei relativi interessi fino al 30 giugno 1910 e sotto deduzione dei prelevamenti occorsi nell'esercizio 1909-10 ai fini delle Casse stesse, la Navigazione Generale Italiana dovrà assegnare a favore del suo personale, che passerà alle aziende esercenti i nuovi servizi marittimi, quella somma, che in ragione degli stipendi e dell'anzianità di servizio ad esso spetterebbe in confronto dell'intero personale delle stesse categorie, versandola alla Cassa dei depositi e prestiti.

La predetta somma sarà determinata

inappellabilmente da una Commissione composta:

a) di un delegato del Governo, nominato dal presidente del Consiglio, udito il Consiglio dei ministri;

b) di un delegato della Navigazione Generale Italiana;

c) di un delegato della Società anonima nazionale di servizi marittimi;

d) di un delegato nominato dal Presidente della Corte di Cassazione di Roma.

Il delegato del Governo presiederà la Commissione e avrà voto preponderante.

Colla somma così determinata verrà costituito un fondo di pensioni da ripartirsi in conti individuali a favore del personale, di cui nel primo comma, tenuto conto dei rispettivi diritti, giusta le norme da fissarsi con decreto reale, promosso dal ministro della marina.

Per questo articolo, Governo e Commissione propongono la seguente nuova redazione:

« Il personale che passerà dalla Navigazione Generale Italiana alle aziende esercenti i nuovi servizi marittimi, compresi quelli di Stato, s'intende licenziato, agli effetti dell'articolo 49 del regolamento organico della suddetta Società, a partire dal 1° luglio 1910 ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sigghieri.

SIGHIERI. Volevo fare una raccomandazione al presidente del Consiglio ed al relatore della Commissione, riguardo al personale.

Sembra che la facoltà lasciata, per il personale, alla Navigazione Generale, con quest'articolo, messa in relazione con quanto dispone l'articolo 16...

Voci. Ma la formula dell'articolo è stata cambiata.

PANTANO, relatore. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANTANO, relatore. Gli articoli 15 e 16 sono stati modificati in modo, che danno al personale il pieno diritto di rivendicare tutto ciò che gli spetta, per il noto articolo 49; e l'articolo 16, invece di lasciare che queste somme vadano direttamente agli impiegati, stabilisce che vadano al fondo di previdenza. Si armonizzano pertanto i diritti del personale, col sistema dei conti individuali, al principio fecondo della previdenza. E crediamo così di avere soddisfatto nel modo più completo il compito che ci veniva su questa annosa e spinosa questione dalle legittime aspirazioni di tutto

quanto il personale alla dipendenza della Navigazione Generale Italiana.

PRESIDENTE. Se fosse stato attento, onorevole Sighieri!... (*Si ride*). Io l'avevo letto il nuovo testo dell'articolo 15!

Gli onorevoli Faelli, Aguglia e Graffagni avevano presentato i seguenti emendamenti al testo, ora abbandonato, dell'articolo 15:

« Dopo il capoverso d) aggiungere:

e) di un delegato eletto dal personale di ruolo della Navigazione generale italiana.

« Faelli ».

« Dopo il capoverso d) aggiungere:

e) di un rappresentante dell'intero personale della Navigazione generale italiana eletto in assemblea a maggioranza assoluta degli interessati.

« Aguglia ».

« Sopprimere il penultimo capoverso.

« Graffagni ».

Ma dopo che è stato presentato il nuovo articolo 15, gli onorevoli Faelli, Aguglia e Graffagni hanno dichiarato che gli emendamenti stessi non hanno più ragion d'essere.

Metto a partito l'articolo 15, nel nuovo testo che ho letto.

(È approvato).

Art. 16.

Il personale che passa dalla Navigazione Generale Italiana alle Aziende esercenti i nuovi servizi marittimi si intende licenziato agli effetti dell'articolo 49 del regolamento organico della suddetta Società e sono conferiti al Governo i poteri per prendere tutti i provvedimenti idonei alla tutela dello stesso personale qualora la Navigazione Generale Italiana non abbia dato entro il 30 giugno 1910 a norma dei suoi statuti e regolamenti la sua adesione a quanto è prescritto dall'articolo precedente.

Anche per l'articolo 16, il Governo e la Commissione, d'accordo, propongono la seguente nuova formula.

« Le quote individuali dovute dalla Navigazione Generale Italiana al personale licenziato a sensi dell'articolo precedente saranno provvisoriamente depositate in conto corrente fruttifero alla Cassa depositi e prestiti per essere poi convertite in altrettanti conti individuali di pensione giusta le norme da fissarsi con decreto reale promosso dal ministro della marina ».

Gli onorevoli De Felice-Giuffrida, Pietro Chiesa, Pozzato, Auteri-Berretta, Sighieri, Grassi-Voces, Beltrami, Milana, Baldi, D'Oria, Fraccacreta, Giovanni Amici presentano il seguente emendamento:

All'articolo 16 e agli articoli corrispondenti nelle varie convenzioni, aggiungere: « La Società assuntrice ha l'obbligo di presentare un organico di ufficiali di coperta e di macchina, per gli impiegati di amministrazione e pel personale in genere.

« Ha inoltre l'obbligo di scegliere cittadini italiani a propri rappresentanti all'estero ».

L'onorevole De Felice Giuffrida ha facoltà di parlare.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Poichè si tratta di personale, è una raccomandazione che vorrei fare personalmente al presidente del Consiglio. Vorrei raccomandargli cioè di studiare la questione dell'organico del personale e della nomina dei rappresentanti all'estero della Società Nazionale dei Servizi marittimi.

Tutte le Società estere hanno rappresentanti della propria nazione, ma non è stato così della Navigazione Generale Italiana. Ora io chiedo che i rappresentanti che la Società assuntrice ha all'estero siano tutti cittadini italiani.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Assicuro l'onorevole De Felice che la organizzazione degli impiegati e del personale delle Società marittime forma argomento di mie particolari occupazioni e preoccupazioni. Chiederò anche a lui notizie particolari, e lo assicuro che studierò la questione con intelletto di amore.

PRESIDENTE. L'onorevole Salvatore Orlando propone il seguente emendamento: *Sopprimere l'ultima parte dell'articolo 16, dalla parola qualora in poi.*

Egli però non è presente; s'intende vi abbia rinunciato.

Se non vi sono altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 16 nel nuovo testo proposto dal Governo e dalla Commissione e del quale è stata data lettura.

(È approvato).

Art. 17.

Coll'approvazione della presente legge si intenderanno annullate tutte le proposte di convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi contenute nei disegni di

legge presentati fino ad oggi alla Camera dei deputati.

(È approvato).

Art. 18.

Il Governo presenterà al Parlamento, non più tardi del 1° dicembre 1910:

a) un disegno di legge per l'ordinamento definitivo dei servizi postali e commerciali marittimi e pei provvedimenti a favore delle industrie marittime;

b) un disegno di legge per l'istituzione del credito navale.

L'onorevole Salvatore Orlando propone il seguente emendamento: *Al comma a sostituire alle parole:* postali e commerciali, *le parole:* a sovvenzione fissa.

Egli non è presente; s'intende quindi che abbia rinunciato a questo emendamento.

Pongo a partito l'articolo 18.

(È approvato).

L'onorevole Salvatore Orlando, avrà proposto il seguente articolo 19 aggiuntivo:

« Nessun piroscifo oltre i 40 anni di età potrà essere adibito a linee sovvenzionate ».

Non essendo presente, s'intende che vi abbia rinunciato.

È così esaurita la discussione di questo disegno di legge, che sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Procediamo ora alla votazione segreta sul disegno di legge testè discusso:

Convenzione per i servizi postali e commerciali marittimi.

Si faccia la chiama.

CIMATI, segretario, fa la chiama.

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

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta:

Presenti e votanti	. . . 246
Maggioranza 124
Voti favorevoli	. . . 188
Voti contrari 58

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbruzzese — Abozzi — Agnesi — Agnetti — Aguglia — Albasini — Alessio Giulio — Amato — Amici Venceslao — Ancona — Angiolini — Aprile — Are — Artom.

Baldi — Baragiola — Barnabei — Barzilai — Baslini — Battaglieri — Benaglio — Berenga — Berenini — Bergamasco — Berti — Bettolo — Bettoni — Bianchi Leonardo — Bianchi Vincenzo — Bianchini — Bignami — Bocconi — Bonicelli — Bonomi Ivanoe — Bonomi Paolo — Bricito — Brizolesi — Buonanno — Buonvino.

Cabrini — Calissano — Calleri — Calvi — Camagna — Camera — Camerini — Canepa — Cannavina — Cantarano — Caputi — Carcano — Cardani — Cartia — Carugati — Casalini — Cascino — Caso — Cassuto — Cavagnari — Celesia — Celli — Cermenati — Cerulli — Cesaroni — Chiaradia — Chiozzi — Ciacci Gaspare — Ciappi Anselmo — Ciartoso — Cicarelli — Cimati — Cimorelli — Ciocchi — Cipriani Gustavo — Ciraolo — Cirmeni — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Codacci-Pisanelli — Colajanni — Colosimo — Conflenti — Congiu — Cosentini — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Credaro — Crespi Silvio — Curreno — Cutrufelli.

Da Como — Dagosto — Daneo — Dari — De Bellis — De Cesare — De Felice-Giuffrida — Del Balzo — Dell'Acqua — De Luca — De Michele-Ferrantelli — De Nava — De Novellis — De Seta — Di Bagno — Di Palma — Di Scalea — D'Oria.

Ellero:

Facta — Faelli — Falcioni — Falletti — Fasce — Fazi — Ferraris Carlo — Fradeletto — Francica-Nava — Frugoni — Fusco Alfonso — Fusco Ludovico.

Galli — Gallina Giacinto — Gallino Natale — Gazelli — Gerini — Giaccone — Ginori-Conti — Giolitti — Giovanelli Alberto — Giovanelli Edoardo — Girardi — Giuliani — Giusso — Graffagni — Grassi-Voces — Greppi — Guarracino.

Hierschel.

Incontri — Indri.

Joele.

Lacava — La Via — Leone — Loero — Lucchini — Luciani — Luzzatti Luigi — Luzzatto Arturo.

Malcangi — Mancini Camillo — Mancini Ettore — Manfredi Giuseppe — Manfredi Manfredo — Marcello — Margaria — Marzotto — Masi Tullo — Materi — Mezzanotte — Miari — Micheli — Milana — Miliani — Modica — Molina — Montauti —

Montresor — Montù — Morando — Morelli Enrico — Morelli-Gualtierotti — Morpurgo — Moschini — Murri — Musatti.

Negri de Salvi — Negrotto — Nunziante — Nuvoloni.

Odorico.

Pacetti — Padulli — Pais-Serra — Paniè — Pansini — Pantano — Papadopoli — Pasqualino-Vassallo — Pavia — Pellicchi — Pellerano — Podestà — Pozzato — Pozzo Marco.

Queirolo.

Rava — Rizza — Rizzetti — Rizzone — Romanin-Jacur — Romeo — Romussi — Ronchetti — Rondani — Rossi Gaetano — Rota Attilio — Rota Francesco — Roth — Ruspoli.

Sacchi — Salvia — Sanjust — Santoliquido — Scalini — Scellingo — Schanzer — Scorciarini-Coppola — Sighieri — Simoncelli — Solidati-Tiburzi — Soulier — Speranza — Squitti — Staglianò — Stoppato — Suardi.

Talamo — Taverna — Tedesco — Teodori — Teso — Toscanelli — Turati — Turbiglio.

Vaccaro — Valeri — Valle Gregorio — Ventura — Venzi — Vicini.

Zaccagnino.

Sono in congedo:

Bertolini — Bizzozero.

Ciccotti — Colonna di Cesarò.

De Amicis — De Tilla.

Larizza.

Paparo.

Tamborino.

Sono ammalati:

Aubry.

Libertini Pasquale.

Marsengo-Bastia — Matteucci — Mirabelli.

Rubini.

Tovini.

Assenti per ufficio pubblico:

Di Rovasenda.

Fani — Finocchiaro-Aprile.

Martini.

Rienzi.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Morelli-Gualtierotti a recarsi alla tribuna per presentare due relazioni.

MORELLI-GUALTIEROTTI. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Maggiori assegnazioni per lire 1,999,000 su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1909-10.

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1909-10.

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Interrogazioni e interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze.

CIMATI, *segretario legge:*

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sulla necessità di aggiornare e pubblicare annualmente la relazione sulla costruzione e manutenzione delle strade italiane.

« Cutrufelli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se e quando intenda presentare un disegno di legge al Parlamento per estendere alla Lombardia il Magistrato alle acque.

« Rampoldi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e di grazia, giustizia e culti intorno alle cause dell'agitazione manifestatasi nel comune di Duronia.

« Pietravallo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia intorno al dis-servizio nel quale versano talune preture del Molise, e quella di Frosolone specialmente.

« Pietravallo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per sapere se creda opportuno proporre al Capo dello Stato un atto di clemenza per il condannato Carlo Secchi.

« Pietravallo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per sapere se, riconoscendo la giustezza delle richieste degli insegnanti civili dipendenti dalla sua amministrazione, non creda doveroso od opportuno di presentare sollecitamente un progetto di legge per il loro miglioramento economico e morale.

« Montù ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se non sia interesse dello Stato disporre una prima falciatura dell'erba in quello che fu il Foro Traiano — e coprendo di arbusti gli avanzi uggiosi del Foro Romano, aumentare il pergolato che cresce rigoglioso dietro ai Rostri e le viti che si arrampicano sulle mura di quella che fu la basilica Emilia.

« Galli ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se non creda opportuno di concedere speciali facilitazioni di viaggio alle Opere pie che hanno per fine la cura balnearia e climatica dei poveri.

« Baslini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno per sapere come e quando intenda ristabilire il normale funzionamento degli uffici di prefettura in Coenza, dove le abituali deplorabili deficienze vengono attualmente aggravate da recenti disposizioni.

« Confenti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno per sapere se sia vera la notizia che il prefetto di Girgenti Mario Rebucci, non ostante la sua recente condotta pubblica e privata, debba rimanere in Girgenti fino a tutto luglio, per dirigere le elezioni amministrative nella provincia.

« Colonna di Cesarò ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro di grazia e giustizia, per sapere se intenda stare a difesa dell'integrità della Corte d'appello che a Trani dette mai sempre le fonti più chiare di vita, gl'incitamenti più efficaci per la sua scientifica e morale grandezza.

« Cotugno ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici sulla necessità di procedere sollecitamente alla costruzione del tronco di strada nazionale litoranea da Terranova al Palau per Santa Maria di Orzachena, ed alla pronta attuazione delle strade di accesso dai comuni e frazioni più importanti alle stazioni ferroviarie ed al mare.

« Pala ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette, saranno iscritte nell'ordine del giorno; e così pure le interpellanze, qualora i ministri competenti non dichiarino, nel termine regolamentare, di non accettarle.

Mozione.

PRESIDENTE. È stata presentata pure la seguente mozione:

« La Camera, convinta della necessità di non protrarre più oltre una riforma delle disposizioni penali in tema di offese contro l'onore, per impedire che l'esercizio della censura politica sia trattato alla stregua medesima che la diffamazione volgare, invita il Governo a proporre sollecitamente i provvedimenti legislativi del caso.

« Cipriani-Marinelli, Ivano e Bonomi, Musatti, Meda, Canepa, Degli Occhi, Romussi, Salvia, Valvassori-Peroni, Carlo Galli, Gallo, Podrecca, Berenini, Barzilai, Faelli, Da Como, Turati, Buonanno, Di Marzo, Cameroni, Pansini, Bentini, Boccioni, Galli, Cotugno, Di Robilant, Giulio Alessio, Morgari, Brunialti, Ciruolo, Francica-Nava, Cannavina, Fradeletto, Arturo Luzzatto, Roth, Molina, Rampoldi, Confenti, Speranza, Viazzi, Lembo, Scellino, Cabrini, Merlani, Di Palma, Baldi, Pacetti, Valeri, Dell'Acqua, Pais Serra, De Felice-Giuffrida, Celli, Caso, Montù, Fazi, Caetani, Cermenati, Bignami, Cimati, Micheli, Artom, Montemartini, Rondani, Giuseppe Manfredi, Alberto Giovanelli, Ettore Mancini, Sighieri, Beltrami, Ellero, Murri ».

I proponenti di questa mozione, a norma dell'articolo 125 del regolamento, provvederanno poi, d'accordo col Governo, che si

stabilisca il giorno per lo svolgimento. Intanto sarà messa insieme con tutte quelle altre, che sono qui a dormire da un pezzo! (*Si ride*).

Sui lavori parlamentari.

PRESIDENTE. Nella seduta di lunedì si svolgeranno le seguenti interpellanze:

Casolini, al ministro dell'interno, « per conoscere le ragioni dell'esclusione di comuni, anche colpiti dal terremoto del 1908, dall'elenco di cui è oggetto il decreto reale del 3 agosto 1909 ».

Carboni Vincenzo, al ministro degli affari esteri, « se non creda decoroso il suo intervento a tutela dei diritti dell'illustre pittore italiano Fausto Zonaro, il quale, avendo esercitato per 18 anni a Costantinopoli l'ufficio di pittore di Corte sotto il sultano Abdul-Hamid, illustrando della sua splendida arte Costantinopoli e la Turchia, fu spogliato, dopo l'avvento del nuovo regime, d'ogni ufficio, d'ogni assegno e sin della casa avuta in dono dalla munificenza sovrana, senza alcuna delle indennità corrisposte ai sudditi di nazionalità non italiana ».

Cutrufelli, al ministro dei lavori pubblici, « sull'azione svolta, in Messina, dall'epoca del disastro ad oggi, dalla Direzione generale delle ferrovie ».

Montù, ai ministri dei lavori pubblici e degli affari esteri, « sui ritardi che subisce la elettrificazione del Cenisio per le difficoltà frapposte dalla Paris-Lyon-Méditerranée e se ad ovviarvi non reputino necessario affrettare la conferenza ferroviaria franco-italiana di Roma per la sistemazione completa di questa grande arteria internazionale ».

Calisse, Pais-Serra, Ciruolo, Abozzi, « per conoscere con quali criteri e con quali garanzie si proceda nel suo Ministero alle promozioni di grado ».

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Sullo stesso argomento, cui si riferisce l'interpellanza dell'onorevole Montù, che si svolgerà lunedì prossimo, sono state presentate anche varie interrogazioni. Potrei rispondere all'una e alle altre nello stesso tempo?

PRESIDENTE. Le interrogazioni si svolgono separatamente.

DANEO. Chiedo di parlare per un richiamo al regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DANEO. Un ministro, come mi può insegnare l'onorevole Presidente, può sempre chiedere di rispondere alle interrogazioni in un determinato giorno. Ora se l'onorevole ministro dei lavori pubblici desidera di rispondere alle interrogazioni concernenti la linea del Cenisio quando risponderà alla interpellanza dell'onorevole Montù, noi interroganti ne siamo ben felici.

PRESIDENTE. Io ho detto, rispondendo ad una domanda dell'onorevole ministro, che le interrogazioni seguono il loro corso. Però, se dopo che si saranno svolte le interpellanze iscritte nell'ordine del giorno l'onorevole ministro dei lavori pubblici chiederà di rispondere d'urgenza anche ad interrogazioni analoghe, naturalmente ciò non gli potrà essere negato.

DANEO. Siamo d'accordo.

FALCIONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FALCIONI. Insieme col collega Rizzetti ho presentato un'interpellanza al ministro dei lavori pubblici « per conoscere i suoi intendimenti circa la soluzione del problema ferroviario riguardante il nuovo valico alpino attraverso la Svizzera orientale destinato ad accrescere sempre più i rapporti fra le due Nazioni ».

Se l'onorevole ministro dei lavori pubblici non avesse difficoltà, sarei disposto a svolgere lunedì prossimo questa interpellanza.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Su questo argomento si è costituito un Comitato parlamentare che mi ha scritto chiedendomi una quantità di dati e facendomi diversi quesiti; ed io per poter raccogliere i dati, e formulare le risposte, ho nominato una Commissione di funzionari del Ministero. Ecco perchè pare a me che anche l'onorevole Falcioni e gli altri colleghi interpellanti, che forse fanno parte dello stesso Comitato, potrebbero attendere che si rispondesse a questi quesiti, e rimettere lo svolgimento di questa interpellanza ad altro lunedì od anche alla discussione del bilancio.

PRESIDENTE. Le interpellanze non si possono riunire col bilancio; potranno però esser svolte anteriormente alla discussione di esso.

CERMENATI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CERMENATI. Volevo anch' io svolgere lunedì la mia interpellanza sullo stesso argomento. Credo che la domanda, mandata dall'onorevole Rubini a nome del Comitato parlamentare, rifletta soltanto alcuni dati sulle tariffe, che si applicheranno, e credo che non possa interrompere lo svolgimento di queste interpellanze.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Quella domanda riguarda la questione della scelta dell'uno o dell'altro valico.

ALBASINI-SCROSATI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALBASINI-SCROSATI. Non avrei difficoltà di consentire al desiderio dell'onorevole ministro, nel senso che si svolgessero le interpellanze in occasione del bilancio; però mi permetto di osservare che, se noi aderissimo a questa richiesta, ci esporremo al pericolo probabile di veder rimandata questa discussione a dicembre, poichè, allo stato dei lavori parlamentari, non vi è la sicurezza che il bilancio dei lavori pubblici possa essere discusso entro il giugno. Se questa sicurezza ci fosse, aderirei, ma, non essendovi, poichè occorrerà certo l'esercizio provvisorio, io mi permetto di chiedere che la questione non sia pregiudicata. Credo che sia nel desiderio del ministro che lo svolgimento di queste interpellanze abbia luogo entro il mese di giugno. Se il bilancio dei lavori pubblici fosse portato prossimamente in discussione, si potrebbe aderire al desiderio del ministro, ma se la discussione dovesse essere differita, sarebbe opportuno che le interpellanze si svolgessero in un prossimo lunedì.

PRESIDENTE. Ma il ministro ha chiesto soltanto di differirle.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Rimane sempre in facoltà loro di chiedere che siano svolte.

ALBASINI-SCROSATI. Potremmo consentire che lo svolgimento non di queste interpellanze si facesse nella seconda metà del mese venturo, stabilendo che il giorno 20, ad esempio, fossero da ogni modo svolte, qualora il bilancio non fosse ancora venuto in discussione.

PRESIDENTE. I deputati hanno diritto di chiedere, ogni sabato, lo svolgimento di determinate interpellanze.

FALCIONI. Consento con l'onorevole ministro.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha chiesto che lo svolgi-

mento di queste interpellanze fosse rimesso ad un altro lunedì, oppure alla discussione del bilancio. Non ha fatto però una proposta formale. Il diritto dei proponenti rimane impregiudicato.

CERMENATI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CERMENATI. Per conto mio dichiaro che prima che la Camera prenda le vacanze estive, intendo svolgere la mia interpellanza.

Ordine del giorno.

LOERO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOERO. Come membro della Commissione, a nome anche dell'onorevole Fera, prego di inscrivere nell'ordine del giorno della seduta di martedì la proposta di legge: « Modificazione dell'articolo 88 della legge elettorale politica ».

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non ho alcuna difficoltà di accettare la proposta dell'onorevole Loero.

PRESIDENTE. Questa proposta di legge dovrà essere iscritta prima dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno?

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Sì. In seguito però nessuna altra legge dovrà precedere la discussione dello stato di previsione del Ministero dell'interno. Non ci sono che i professori che possano intenerirmi! (*Si ride*).

Verificazione di poteri.

PRESIDENTE. La Giunta delle elezioni ha presentato la relazione sulla elezione contestata del collegio di Sora (proclamato Simoncelli). Sarà iscritta nell'ordine del giorno della seduta di mercoledì 1° giugno.

La seduta termina alle ore 20.45.

Ordine del giorno per la seduta di lunedì.

1. Interrogazioni.
2. Svolgimento d'interpellanze.

PROF. EMILIO PIOVANELLI
Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia.

Roma, 1910 — Tip. della Camera dei Deputati

