

CDXLIV.

2ª TORNATA DI MARTEDÌ 28 MAGGIO 1912

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Autorizzazione di procedere contro i deputati Daniele Crespi e Arrivabene (<i>Discussione</i>). Pag.	19942	Aumento del limite massimo dell'annualità per pensioni di autorità al personale dipendente dal Ministero di grazia e giustizia (ABIGNENTE) Pag.	19962
Disegni di legge (<i>Presentazione</i>):		Correzione di un errore materiale nella legge del 3 marzo 1912, n. 134 sul ruolo organico del Corpo reale delle foreste (Id.)	19962
Erogazione delle somme offerte dalla Nazione per l'incremento della flotta aerea (SPINGARDI)	19947	Proroga della data di estrazione della tombola nazionale pro ospedali di Padova, Tempio, Sassari e Ozieri e variazione del periodo di svolgimento della lotteria a favore dell'ospedale civico di Palermo (MARAINI)	19962
Istituzione di un fondo di previdenza per il personale delle dogane (FACTA)	19947	Maggiori assegnazioni nella parte straordinaria del bilancio della guerra (E. Gio. VANELLI)	19962
Interrogazioni:		Maggiori assegnazioni allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina in conseguenza dei miglioramenti economici accordati ai reali carabinieri in servizio dei reali arsenali marittimi (Id.)	19962
Agevolazioni doganali a prodotti dell'Eritrea (COLONNA DI CESARÒ):		Osservazioni e proposte:	
Di SAN GIULIANO, ministro (R. S.)	19940	PRESIDENTE	19940
Istituti religiosi italiani in Bulgaria (COLONNA DI CESARÒ):		Lavori parlamentari	19979
Di SCALEA, sottosegretario di Stato (R. S.)	19940	Servizi marittimi (<i>Discussione del disegno di legge</i>)	19943
Arcipelago dello Spitzbergen (COLONNA DI CESARÒ):		ABIGNENTE, presidente della Commissione	19955
Di SCALEA, sottosegretario di Stato (R. S.)	19940	ABOZZI	19965
Riforma organica postale (CAMPANOZZI):		CAVAGNARI	19952
BATTAGLIERI, sottosegretario di Stato (R. S.)	19941	CELESIA	19943
Catasto nel circondario di Campagna (BENIAMINO SPIRITO):		CHIMIENTI	19973
CIMATI, sottosegretario di Stato (R. S.)	19941	DI STEFANO	19966
Deposito personale nella stazione di Savona (ASTENGO):		FRANCICA-NAVA	19962
DE SETA, sottosegretario di Stato (R. S.)	19941	ORLANDO SALVATORE	19948
Commercio dell'acido citrico (COLONNA DI CESARÒ):		PALA	19964
CAPALDO, CIMATI, sottosegretari di Stato (R. S.)	19942	VIAZZI	19971
Relazioni (<i>Presentazione</i>):		ZACCAGNINO	19954
Aumento del fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine (CARCANO)	19953	Verificazione di poteri (<i>Convalidazione</i>)	19948
Convalidazione di regi decreti coi quali furono autorizzati prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste (Id.)	19953	Elezione del collegio di Giulianova (De Vito)	19948
		Votazione segreta: Proroga delle elezioni amministrative (<i>Mancanza del numero legale</i>)	19980

La seduta comincia alle 14.25.

PRESIDENTE. Debbo pregare gli onorevoli colleghi presenti, e, a mezzo loro, gli assenti, di essere precisi all'apertura della seduta.

Ho dovuto oggi ritardarla, perchè sarebbe stata cosa ben strana che io avessi messo a partito le domande di autorizzazione a procedere, che si votano per alzata e seduta, soltanto con quattro o cinque deputati presenti.

Se si fosse appena guardato l'ordine del giorno, si sarebbe visto che oggi non vi era svolgimento di interrogazioni; e che quindi la materia di discussione, o le votazioni, sarebbero cominciate più presto.

Tutto ciò non riguarda, naturalmente, i presenti; ma li prego nuovamente di riferire ai loro colleghi assenti questa mia esortazione, onde siano evitate sospensioni di sedute, non opportune nè convenienti.

Prego l'onorevole segretario di dar lettura del processo verbale.

SCALINI, segretario, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia: gli onorevoli Da Como, di giorni 5; Rienzi, di 2; Materi, di 8; Valvassori-Peroni, di 8.

(Sono conceduti).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro per gli affari esteri annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione dell'onorevole Colonna di Cesarò « per sapere se e quando si decida il Governo a far portare alla discussione del Senato il disegno di legge per le agevolazioni doganali a taluni prodotti dell'Eritrea ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Il disegno di legge n. 671: relativo ad agevolazioni doganali per alcuni prodotti originari dalla Eritrea e dalla Somalia Italiana, disegno che, approvato dalla Camera, trovasi innanzi al Senato, sarà portato alla discussione non appena sia presentata la relazione dell'Ufficio centrale del Senato.

« Posso aggiungere che il Governo da parte sua ha già manifestato al Senato il desiderio che l'argomento venga presto in discussione.

« Il ministro

« DI SAN GIULIANO ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri annuncia di aver dato risposta scritta all'altra interrogazione dell'onorevole Colonna di Cesarò « per sapere se, in seguito all'abolizione delle capitolazioni in Bulgaria, sugli Istituti religiosi e d'istruzione italiani in quel Regno sia stata mantenuta alcuna speciale tutela del Governo italiano ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Sono in corso di studio tra il Regno d'Italia e la Bulgaria una Convenzione di estradizione ed una Convenzione giudiziaria; mentre è stata già firmata ed attende l'approvazione del Parlamento una Convenzione consolare.

« Quando queste tre Convenzioni saranno entrate in vigore, il regime delle capitolazioni in Bulgaria si troverà, di fatto, modificato dal disposto di quegli accordi.

« Sebbene non esistano in Bulgaria scuole italiane governative, nè scuole del regio Governo sussidiate, nessun dubbio, che, per quanto riguarda in massima gli istituti religiosi e d'istruzione saranno accordate all'Italia le stesse agevolazioni che altri Stati fossero per assicurarsi al riguardo; ed espliciti affidamenti, in quanto ne sia il caso, potranno essere del resto richiesti al Governo di Sofia, al momento in cui, per parte nostra, dichiareremo formalmente di riconoscere la abolizione del regime capitolare in Bulgaria.

« Il sottosegretario di Stato

« DI SCALEA ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione dell'onorevole Colonna di Cesarò al ministro degli affari esteri « per sapere se vi sieno state recentissime innovazioni nel reggimento politico ed amministrativo dell'Arcipelago dello Spitzbergen ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Il progetto di convenzione concernente lo Spitzbergen, elaborato (19 luglio-2 agosto 1911) dai delegati di Norvegia, Svezia, Russia, fu sottoposto ai Gabinetti di quelle potenze che, al fine di studiare le osservazioni fatte e di apportare al detto progetto di convenzione gli emendamenti dei quali esso pareva loro

suscettibile, hanno designato all'uopo una nuova Commissione preliminare.

« Quest'ultima, riunitasi a Cristiania, dal 15 al 26 gennaio 1912, ha compilato un nuovo progetto di convenzione, alquanto modificato, nonchè un progetto di accomodamento. Tali documenti furono sottoposti all'esame dei Governi delle tre Potenze interessate, con invito a scambiarsi vicendevolmente le loro risposte e le loro vedute in tempo utile, prima dello invito definitivo ad una conferenza, che il Governo norvegese si propone di convocare prossimamente.

« Secondo recenti informazioni, tale conferenza si riunirà nel prossimo estate.

« È, quindi, da escludersi che innovazioni si siano verificate di recente nel regime politico e amministrativo dell'arcipelago dello Spitzbergen.

« Il sottosegretario di Stato
« DI SCALEA ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per le poste ed i telegrafi, annuncia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Campanozzi « per conoscere le ragioni che si oppongono alla completa attuazione della riforma organica approvata sin dal giugno dello scorso anno, e specialmente:

a) perchè non si è provveduto, dopo quattro mesi dalla nomina, ad assegnare ai nuovi capi-sezione le funzioni inerenti al grado, facendo cessare le reggenze e le missioni;

b) perchè dopo due pareri del Consiglio di amministrazione, non sono state ancora fatte le promozioni al grado di capo divisione ed assimilati ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Non si potè finora attuare completamente la riforma organica per ragioni di indole amministrativa interna, alcune delle quali a tutela dei diritti dei funzionari interessati, ed altre connesse a gravi ed indeclinabili esigenze di servizio.

« Il sottosegretario di Stato
« A. BATTAGLIERI ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze annuncia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Beniamino Spirito al ministro delle finanze « per sapere se e quando intenda applicare il nuovo catasto nel circondario di Campagna (Salerno), dove sono già compiuti i lavori catastali, e le popula-

zioni attendono quell'alleviamento del tributo fondiario che una legge dello Stato solennemente promise ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Le tariffe d'estimo ed i risultati del classamento furono pubblicati nel 1906, a distanza di pochi mesi, prima nel circondario di Salerno e poi in quello di Campagna. La pubblicazione fu chiusa verso la fine del 1906 nel primo dei due circondari su ricordati e nei primi mesi del 1907 nel secondo. Subito dopo si intraprese l'esame dei reclami presentati, dalle Commissioni censuarie comunali, in merito alla qualificazione e classificazione dei terreni ed alle tariffe, e dai privati sul possesso, sulla configurazione, sulla qualità, sulla classe e sull'estensione dei beni ad essi appartenenti.

« Pel circondario di Salerno l'Ufficio catastale ed i Corpi censuari locali hanno ultimato l'esame dei reclami, e la Commissione censuaria provinciale, nello scorso gennaio, ha rassegnato alla Centrale le sue osservazioni e proposte sulla perequazione e congruenza degli estimi. Pel circondario di Campagna hanno esaminato i reclami la Giunta tecnica, l'Ufficio catastale e le Commissioni censuarie comunali. Ma la Commissione provinciale deve ancora esprimere i suoi voti sui reclami concernenti le tariffe e deve ancora risolvere i reclami dei privati per quasi tutti i comuni del circondario.

« Per conseguenza l'attivazione più o meno sollecita del nuovo catasto nel circondario di Campagna dipende esclusivamente dalla maggiore o minore attività che sarà spiegata dalla Commissione censuaria provinciale, che avendo ultimato, come già si disse, nel gennaio scorso, i suoi lavori pel circondario di Salerno, potrebbe dedicarsi alacramente agli analoghi studi pel circondario di Campagna. In breve, il ritardo non è punto imputabile all'Amministrazione del catasto.

« Il sottosegretario di Stato
« CIMATI ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annuncia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Astengo, « per conoscere le ragioni che hanno determinato il grave provvedimento della Direzione generale delle ferrovie di Stato portante la soppressione del deposito personale nella stazione di Savona ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Non trattasi, come si legge nella interrogazione, della

soppressione del deposito di personale viaggiante di Savona, ma dello spostamento di una parte degli agenti del deposito stesso, dipendenti dalla divisione di Genova.

« Il provvedimento è stato adottato perchè mentre ne deriva un notevole miglioramento nel servizio del personale dei treni, che dava prima luogo a non pochi inconvenienti, si realizza d'altra parte un cospicuo risparmio di spesa.

« Nel disporre i traslochi si è procurato di tenere conto anche delle domande del personale, e nessuna eccezione è stata sollevata dagli agenti.

« Nonostante la diminuzione il deposito di Savona resterà costituito da un buon contingente di personale, non venendo variato l'attuale quantitativo di agenti della divisione di Torino, e rimanendovene inoltre una quarantina della divisione di Genova.

« *Il sottosegretario di Stato*
« DE SETA ».

PRESIDENTE. Gli onorevoli sottosegretari di Stato per l'agricoltura, industria e commercio e per le finanze annunciano di aver dato risposta scritta alla interrogazione dell'onorevole Colonna Di Cesarò, ai ministri di agricoltura, industria e commercio e delle finanze, « per sapere se non credano opportuno disporre gli studi per fare obbligo ai rivenditori di sali e tabacchi di vendere per conto della Camera agrumaria l'acido citrico a prezzi non soggetti alla influenza della speculazione ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Il commercio dell'acido citrico è libero e la vendita di questo prodotto non è fatta pel tramite della Camera agrumaria, come quella del citrato di calce e dell'agro cotto.

« Non è quindi possibile che ai rivenditori di sali e tabacchi la Camera agrumaria affidi la rivendita di una merce che non ha.

« Che se poi l'onorevole interrogante allude a provvedimenti legislativi per effetto dei quali la Camera debba ricevere in deposito l'acido citrico e curarne la vendita per conto dei produttori, come fa per il citrato di calce e per l'agro cotto, il Governo, pur dichiarandosi disposto a fare eseguire opportuni studi al riguardo, deve avvertire che non può prendere alcun impegno nè dare alcun affidamento in ordine ad una soluzione conforme al desiderio dell'onorevole interrogante.

« È inoltre da avvertire che i rivenditori delle privative per ordinamento legislativo

sono gli agenti di riscossione dell'imposta che grava, col sistema di monopolio, sul consumo del sale e del tabacco. Ad essi è pure affidato la vendita dei valori postali e bollati e del chinino di Stato: ma si tratta anche per tali prodotti di riscuotere entrate per conto dello Stato, ciò che non altera la natura del rapporto giuridico fra l'Amministrazione ed i rivenditori, e rientra nella cerchia di una facoltà che nei contratti e nelle licenze l'Amministrazione si è riservata.

« All'infuori di tali obblighi e delle discipline inerenti i rivenditori delle privative sono liberi commercianti, che agiscono nel campo delle libere contrattazioni, e di conseguenza ad essi non può l'Amministrazione imporre la vendita di merci per conto di privati, o limiti di prezzo nello smercio di esse.

« *Il sottosegretario di Stato*
per l'agricoltura, industria e commercio
« CAPALDO

« *Il sottosegretario di Stato*
per le finanze
« CIMATI ».

Domande di autorizzazione a procedere.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca due domande di autorizzazione a procedere.

La prima è quella contro il deputato Daniele Crespi, per contravvenzione al regolamento sulla circolazione delle automobili (1111-A).

La Commissione, considerando che non è assolutamente possibile escludere la responsabilità penale del deputato Crespi, ad unanimità, ritiene che debba accordarsi la chiesta autorizzazione a procedere.

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

(Sono approvate).

L'altra domanda di autorizzazione a procedere è contro l'onorevole Arrivabene per contravvenzione al regolamento sulla circolazione delle automobili (1120 A).

La Commissione, ravvisando che non si possa in questo caso, ritener responsabile oltre il guidatore anche il proprietario dell'automobile, ad unanimità, conclude di non accordare l'autorizzazione a procedere.

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

(Sono approvate).

Volazione segreta.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione segreta del disegno di legge: Pro-
roga delle elezioni amministrative (907-A bis).

Si faccia la chiama.

SCALINI, segretario, fa la chiama.

PRESIDENTE. Lascерemo aperte le urne.

Discussione del disegno di legge: Servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati.

Se ne dia lettura.

SCALINI, segretario, legge: (Vedi Stampato n. 654 A).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Celestia.

CELESIA. Onorevoli colleghi, spero che vorrete permettermi brevi osservazioni su questo disegno di legge sulle convenzioni marittime.

Mi compiacco anzitutto di discutere in un ambiente, così calmo e sereno, e che fa strano contrasto con l'ambiente in cui, l'ultima volta, io mi trovai come commissario d'un disegno di legge sulle convenzioni marittime che era assai discusso ed in diversi modi apprezzato.

Si vede che abbiamo progredito, almeno sulla via di discutere, con calma e tranquillità, problemi che, come questo, includono l'esame di questioni tecniche e che dovrebbero, per quanto è possibile, sfuggire ad apprezzamenti e contestazioni politiche.

GALLI. Siamo andati indietro!

CELESIA. Io credo che siamo andati avanti, almeno sotto il punto di vista dal quale io intendo esaminare il presente disegno di legge, se non sotto tutti i punti di vista.

Esaminando dunque il presente disegno di legge, sotto il punto del principio generale che lo ispira, a differenza di quanto dice l'onorevole Galli, credo che vi sia stato un progresso.

Se noi abbiamo presenti tutte le diverse fasi attraverso cui si è svolto questo ciclo di contestazioni relative ai servizi marittimi, e se ricordiamo dapprima le conclusioni dell'inchiesta della Commissione reale, poi la

legge Schanzer, le cui aste andarono a vuoto, e poi il progetto Schanzer sulla base del contratto Piaggio ed in seguito il progetto Bettolo e li confrontiamo con l'attuale progetto, credo che, facendo lo spoglio di tutto quello che può essere stato il prodotto delle diverse correnti politiche, se vogliamo vedere quale veramente fu il corso e l'evoluzione dell'idea, noi dobbiamo concludere, che da un vastissimo progetto di linee sovvenzionate, da una rete che tendeva ad estendersi enormemente, a poco a poco siamo andati restringendoci a quello che appunto io ritengo debba essere ora il campo delle linee sovvenzionate dallo Stato.

Il presente disegno di legge ha appunto tenuto conto di questa corrente d'idee che si è andata svolgendo, nel senso che sia ancora ammissibile, allo stato attuale delle cose, un sistema di linee sovvenzionate dallo Stato ristretto a quei casi in cui vi sia un preponderante interesse politico a mantenere certe comunicazioni, a cui non potrebbe bastare l'alimento naturale dei traffici; che quindi le linee sovvenzionate debbono limitarsi ai casi in cui vi sia un interesse politico, oppure vi sieno antichi interessi costituiti che ragioni di opportunità consigliano di non turbare.

A questo concetto debbono ormai restringersi le linee sovvenzionate ed a questo principio mi sembra che almeno in parte s'ispiri il disegno di legge che stiamo discutendo.

Infatti, quali sono le linee mantenute?

Anzitutto a me sembra che si sieno mantenute su per giù le linee attuali, con qualche lieve miglioramento, ma in sostanza si sia dato soprattutto a questo disegno di legge il carattere di una proroga delle attuali linee.

Non ho avuto il tempo di studiare e di esaminare quanto sarebbe stato desiderabile quell'utilissimo lavoro contenuto in un volume recentemente distribuito dall'Ufficio dei servizi sovvenzionati, nel quale si dà la statistica, linea per linea, e si dà il traffico per tonnellate avvenuto nelle diverse linee. Ma io credo che se l'attuale disegno di legge noi avessimo potuto controllare e modificare in base a quelle risultanze, che appena appena io potei esaminare ieri sera, forse qualche altra diversa restrizione si sarebbe potuta fare.

Non so se di questo abbia potuto tener conto il ministro proponente della legge, ma mi auguro che, in quanto ciò è possibile, si tenga conto, nell'attuale discussione, delle

risultanze di quella statistica, risultanze davvero preziose, per quanto si riferiscano all'esame di un solo anno di esercizio, la cui mancanza si riverberò in modo assai grave in tutti i precedenti disegni di legge di questo genere, e di cui si risentirono specialmente le conclusioni di quella Commissione reale, la quale finì col creare una immensa e bella poesia marittima, riscontratasi inattuabile nella pratica appunto perchè ad essa mancavano i dati del traffico e del reddito di ciascuna delle linee esistenti.

In questo disegno di legge dunque innanzi tutto si mantengono le linee ora sussidiate; v'è poi una seconda parte che si riferisce alle comunicazioni con la Libia, ed io mi compiaccio che a questo si sia provveduto: era evidentemente un interesse politico nazionale che si provvedesse a stabilire comunicazioni frequenti e sicure con le nuove terre italiane. Se dovessi fare una osservazione a questo proposito, dovrei dire che queste comunicazioni sono state per ora limitate ad una parte d'Italia, solamente alla Sicilia, mi pare, a Napoli ed a Brindisi. Non si è pensato a comunicazioni dirette con l'alta Italia...

BUONVINO. Nemmeno Brindisi.

CELESIA. Certamente a Napoli, a Siracusa ed a Palermo, escludendosi tutti gli altri porti.

Ma di questo parlo, non per lamentarmi per quanto riguarda Genova e la Liguria. Credo che abbiano fatto bene il Governo ed il ministro della marina a limitare per ora le comunicazioni con quei paesi e con quelle regioni, che non hanno di per sé la potenzialità di provvedervi in modo diretto.

Un'altra osservazione merita di esser fatta a questo proposito. Vi è una linea che tocca anche il porto di Genova, ma questa linea potrebbe, per quanto riguarda Genova, essere anche abolita perchè in pratica ho constatato *de visu*, quando ho avuto occasione di recarmi in Libia, come sieno assolutamente inutili le comunicazioni con piroscafi che fanno troppi approdi, e come tutta la mercanzia imbarcata a Genova, quando è a Tripoli rimane in fondo alla stiva e per mancanza di mezzi di scarico riparte senza che si sia potuta scaricare.

Così questa mercanzia imbarcata a Genova o a Livorno, ma più specialmente a Genova, ha fatto due o tre volte il viaggio da Genova a Tripoli e a Bengasi e viceversa senza poter essere sbarcata, appunto

per la mancanza di mezzi meccanici che permettessero il rapido sbarco.

Ma, dicevo, di questo non mi lamento perchè Genova sa provvedere a sé stessa, ed il Consorzio autonomo del porto ha pensato di istituire per Genova proprio una linea la quale parte da Genova, toccando solo Napoli e Catania; e serve così in modo diretto, e migliore di quel che non potrebbero fare i servizi di Stato, le esigenze del nostro commercio e della nostra industria. E se mi son permesso di ricordare questo particolare, gli è perchè desidererei che da parte dei poteri pubblici si prestasse sempre efficace aiuto morale alle iniziative promosse da enti locali come il Consorzio autonomo, che mentre giovano al commercio, all'industria ed alla economia nazionale non gravano direttamente sul bilancio dello Stato. E se dico questo è perchè desidererei che queste iniziative venissero considerate, quello che realmente esse sono, un beneficio a vantaggio di tutti e non un interesse puramente locale come in un certo momento da taluno si è creduto a proposito di questa iniziativa del Consorzio autonomo del porto di Genova. (*Interruzioni*).

È un servizio nazionale, onorevole Galli. Non solo, ma il modo con cui è istituito questo servizio, affida e rassicura chiunque che questo servizio è fatto non nell'interesse di una sola regione, ma nell'interesse del commercio e dell'industria nazionale.

Ma non tutti sono d'accordo su questo mio apprezzamento. Vi è stato un momento in cui qualcuno ha fatto credere che questa iniziativa del Consorzio di Genova dovesse servire ad interessi locali e non nazionali.

Ed a questo proposito, mi piace di ricordare che l'opera del Consorzio autonomo del porto non si è soltanto limitata alla istituzione della linea, ma ha anche richiesto ed ottenuto che nel porto di Tripoli fosse costruito uno sbarcatoio; ed è bene ricordare a quali condizioni questo sia stato concesso dal ministro della marina.

Si dice in quella concessione che l'opera avrà carattere nazionale e vi sarà in essa usato lo stesso trattamento a tutte le navi di bandiera nazionale ed a tutte le merci di qualunque provenienza che siano imbarcate su navi nazionali.

E questo è l'essenziale perchè queste iniziative del Consorzio portuario di Genova, che devono essere incoraggiate quando sorgono, sono di interesse nazionale e tali da onorare il nostro paese. Questa non è l'unica del genere perchè il Consorzio ha costruito

il pontile di sbarco nel porto di Tripoli; ed il pontile ha prima di tutto servito allo Stato per lo sbarco del suo materiale.

Prima della costruzione di esso (che non è ancora compiuta dovendosi entro giugno terminare l'impianto di due grue elettriche) i prezzi di scarico delle merci a Tripoli erano assai più cari di quelli che non siano attualmente; essendo diminuiti a lire sei per tonnellata mentre prima erano di dodici lire se non più.

Mando dunque una parola di ringraziamento e di lode al presidente del Consorzio che ha avuto questa alta iniziativa nazionale e mi auguro che sempre le iniziative nostre dirette al bene nazionale siano tenute in quella considerazione nella quale il Governo ed il ministro della marina specialmente hanno tenuto questa; e quindi non mi lamento se non si è pensato ad altre comunicazioni col porto di Genova.

E ora, onorevoli colleghi, permettetemi una parola intorno ad un nuovo servizio contemplato nel disegno di legge, il servizio celere per Alessandria d'Egitto.

Certo è questo l'unico servizio di indole prettamente nuova che viene aggiunto ai servizi già esistenti; nè sarò io a lagnarvene. Mi auguro che, tenuto conto dei grandi vantaggi che da questo servizio si aspettano e specialmente della prospettiva che una linea da Alessandria d'Egitto ai porti di Napoli e di Brindisi potrà attrarre quelle ricche correnti di viaggiatori che oggi fanno capo a Marsiglia e a Trieste, il servizio possa continuare ad essere proficuo.

Credo però (e questa mia opinione vedrà l'onorevole ministro se possa essere suffragata dall'opinione dei tecnici) che la velocità di venti miglia all'ora sia eccessiva...

GALLI. Anche per l'Adriatico.

CELESIA. ...e che potremmo accontentarci di una velocità di 17 miglia, come era contemplata nel disegno di legge Bettolo e in quello dell'onorevole Schanzer, o meglio nel contratto Piaggio, dove mi pare che da Siracusa ad Alessandria si richiedesse la velocità di 18 miglia.

Questa diminuita velocità permetterebbe di realizzare una forte economia, la quale potrebbe venire riservata a beneficio della marina libera.

Non dimentichiamo che nelle brevi distanze del Mediterraneo non può essere la lieve differenza di poche miglia all'ora quella che tolga il concorso ad una linea di lusso perchè le poche ore in più, che si impiegheranno da Alessandria a Napoli o a

Brindisi, saranno compensate largamente dalle economie che si realizzeranno non solo, ma la linea sarà ugualmente percorsa da viaggiatori ricchi anche con la minore velocità purchè le venga dato tutto quel *comfort* e tutti quei vantaggi che si trovano sulle altre linee che fanno capo a Marsiglia e a Trieste.

Approvo dunque in massima l'indirizzo di questo disegno di legge che ha ristretto il numero e le categorie delle linee sovvenzionate; desidererei però che fosse meglio precisato e affermato il nuovo indirizzo della nostra politica marinara e che insieme o dopo la discussione di questo disegno di legge si potessero immediatamente portare alla discussione i provvedimenti relativi alla marina libera... (*Benissimo!*) non soltanto in rapporto a quel disegno di legge che è già in esame davanti alla Commissione parlamentare, ma a quelle più ampie e generali disposizioni che mirino a concedere sgravi alla marina nazionale.

Non è il caso qui di discutere di quel disegno di legge che verrà a suo tempo esaminato, ma mi si permetta di richiamare alla vostra attenzione, almeno in sintesi, quali sarebbero i principi, a cui io mi augurerei che fosse ispirato il disegno di legge a favore della marina libera. Desidererei che questo disegno di legge contenesse disposizioni dirette, non ad accordare privilegi, o favori, ma soltanto a mettere l'industria marinara italiana nelle stesse condizioni, in cui si trovano le marine delle altre nazioni.

Sappiamo che per pressione tributaria e per altre condizioni, che non discuto ora, le condizioni di fatto della marina libera italiana sono inferiori a quelle delle marine di altri paesi. Io vorrei che si trovasse modo di parificarle, e che si desse o una esenzione di imposte, o qualche cosa, che vi equivallesse.

Ecco, onorevoli colleghi ed onorevole ministro, i voti, che io faccio e che mi auguro che possano essere presto realizzati con una legge, che, unita a questa delle convenzioni marittime, dimostri quale sia per essere l'indirizzo futuro della politica marinara del paese.

Permettetemi ancora una parola a favore ed a proposito della Cassa invalidi. Per quanto si sia votata una legge, che accorda al Governo la proroga di un anno per sistemare questa utilissima istituzione e quantunque non dubiti che le promesse di realizzare le antiche aspirazioni nel termine previsto saranno mantenute, vorrei che nel momento,

in cui si eroga una così forte somma a vantaggio di una industria marinara, non si dimenticasse questa importante questione della Cassa invalidi e che qualche cosa si stanziasse per essa.

Ricordo che nel disegno di legge, presentato dall'onorevole Bettolo, si stabiliva che una percentuale delle somme, destinate al contributo di nolo, fosse attribuita alla Cassa invalidi. Vorrei che in occasione della legge sui servizi marittimi si pensasse di fare qualche cosa per la Cassa invalidi e si stabilisse fin da ora una percentuale, anche piccola a suo favore.

Credo di avervi così brevemente esposto le ragioni di principio, per cui approvo il disegno di legge nella sua massima desiderandone però qualche parziale emendamento. Riconosco che si è ottenuto con esso qualche cosa e che si realizza in parte quella idealità di una marina sovvenzionata, ristretta a più modesti limiti, che lascia aperto l'adito ad un miglioramento della marina libera.

Se dovessi esaminare il disegno di legge dal punto di vista contrattuale non saprei dire se esso rappresenti un miglioramento, od un peggioramento sui progetti precedenti, e, specialmente, su quelli degli onorevoli Schanzer e Bettolo. Anzi, se in questa materia i confronti non fossero troppo pericolosi, perchè gli elementi sono troppo variabili, io sarei portato a credere che nelle aste, quali si presentano oggi, vi sono condizioni più gravi che nelle precedenti, il che apparirà in parte naturale quando si pensi che le aste di cui si discute, portano il peso di quella non buona legge del 1910, la quale lasciò in eredità ai futuri assuntori parecchi obblighi di rilievo di materiale, mi pare 24 mila tennellate, che furono costruite, od in corso di costruzione, a condizioni gravi, per le quali quel materiale doveva venir rilevato da quelli che saranno gli attuali concessionari delle linee, e che quindi debbono evidentemente portare ad un aumento dei prezzi.

Però, onorevoli colleghi, io non mi lamenterei di questa circostanza, poichè credo che anche la spesa di qualche maggiore somma valga la tranquillità e la sicurezza per le condizioni dell'industria marinara nel nostro paese, e credo che questi maggiori prezzi che paghiamo costituiscano una tassa ben pagata se ci permette di sapere d'ora innanzi quale sarà la politica marinara del nostro paese, ed il definitivo assetto che

vogliamo dare ai nostri servizi marittimi ed in genere all'industria marinara.

E però, onorevoli colleghi, se questo vantaggio deve essere raggiunto col presente disegno di legge, di troncane cioè finalmente questa difficile, vessata e contrastata questione dei servizi marittimi, io vorrei, perchè questo possa avvenire, vorrei avere almeno la certezza, o, se non la certezza, un certo grado di probabilità, che anche queste benedette aste, non vadano, come parecchie altre, deserte, e che non avvenga di questo disegno di legge ciò che è successo di altri, specialmente della prima legge Schanzer, o di quella legge sul trasporto dei carboni, che è rimasta fin qui inattuata.

Ma a questo proposito metto innanzi un dubbio, che solo il Governo potrebbe risolvere. Ha il Governo, ha il ministro della marina la certezza che vi sarà qualche concorrente a queste aste? Si è pensato, si è potuto sapere, siamo in condizione di essere certi che qualcuno concorrerà a queste aste? Se questo particolare di fatto è vero, io mi augurerei che nessuna variante venisse portata all'attuale disegno di legge, perchè basterebbe avere la certezza che qualcheduno verrà. E che questa certezza dovesse essere nell'animo del Governo, o almeno fosse nel passato Governo, quasi quasi sarei indotto a credere da una particolare circostanza, che rilevo dalla precedente legge, votata nel giugno 1910. In quella legge si è stabilito che i servizi marittimi siano concessi per il termine di tre anni che vanno a scadere nel luglio 1913, e si è pure stabilito che, da parte del Governo, si possa anno per anno rescindere il contratto.

Mi pareva naturale, tenuto conto di tutti i precedenti della questione, e delle grandi divergenze di opinioni e di tendenze politiche che vi erano in questo campo, che vi fosse un'altra clausola, tendente a stabilire che, nel caso di bisogno, i concessionari del triennio fossero obbligati a continuare per un altro anno, per due altri anni, e questo nella ipotesi, da non escludersi allora in modo assoluto, che nel luglio 1913 non fosse definita la questione dei servizi marittimi.

Questa mi sarebbe parsa una soluzione facile e niente affatto costosa, perchè coloro che erano disposti ad assumere un contratto, per loro gravoso, che durava tre anni (e in materia di servizi marittimi un termine di tre anni è troppo breve, perchè si possa spe-

rare che anche una sola parte della spesa del materiale venga ammortizzata) non avrebbero dovuto avere difficoltà ad assumere l'impegno per un termine maggiore di tre anni. Ma, con mia meraviglia, e la meraviglia era naturale date le premesse, ho veduto che in quella legge non si conteneva questa clausola, che pure si presentava così naturale.

Questo mi ha fatto pensare che vi fosse un tacito accordo, che sarebbe largamente lodevole e benefico, nel senso che gli attuali concessionari avrebbero, alle condizioni di allora, assunto il servizio per l'ulteriore decennio.

Ora concludo per dire che, se questa certezza vi è da parte dello Stato, se sappiamo che almeno un concorrente vi sarà alle aste, le condizioni attuali d'asta stanno bene e non osservo nulla in proposito. Ma se questa certezza non vi è, mi augurerei che le condizioni delle aste fossero tali da dare larga possibilità che le aste stesse non vadano un'altra volta deserte.

Ed a questo proposito mi permetto di sollevare un dubbio nato nell'animo mio. Non mi pare che il termine dei dieci anni, stabilito per i nuovi servizi, sia tale da dare probabilità sufficienti che vi sia almeno un concorrente alle aste.

Non dimentichiamo, onorevoli colleghi, che l'ammortizzo del materiale nautico non può avvenire in un periodo inferiore ai quindici anni per lo meno; e date condizioni favorevoli.

Vero è che una parte di questo materiale può considerarsi in parte ammortizzata nel triennio precedente, e che vi è nelle attuali condizioni di asta una clausola che obbliga gli assuntori futuri a rilevare tutto il materiale dagli assuntori di cui ora stiamo discutendo a condizioni da stabilirsi da periti; ma io vorrei che anche questa clausola che ipoteca il futuro venisse tolta e preferirei per la certezza dell'asta e per la sincerità di ogni futuro assetto del problema marinaro, che, se occorre, si portasse il termine dei servizi da 10 a 15 anni perchè noi avessimo un maggior grado di probabilità che le aste non andassero deserte e che l'obbligo di assunzione del materiale per parte di coloro che assumeranno i servizi dopo il decennio o il quindicennio si trasformasse in una semplice facoltà, e ciò allo scopo di impedire che un nuovo onere, una nuova ipoteca in questo modo non influisca sull'avvenire.

Io non presento per ora alcuno spe-

ciale emendamento, ma proporrò emendamenti a seconda che dalle risposte dell'onorevole ministro avrò riconosciuto elementi per ritenere che i miei dubbi siano più o meno fondati. E con questo ho finito.

Ho trovato con piacere, ripeto, in questo disegno di legge accolta una parte di quelle idee che avevano dato luogo a tante contestazioni; e vedo con piacere che l'idea marinara ha fatto nel nostro popolo ed anche nel nostro Parlamento qualche progresso. La più precisa o la meno imprecisa orientazione che poi rileviamo dall'attuale disegno di legge, ci dà a sperare che la nostra politica marinara sarà per l'avvenire più chiara più consona ai nostri interessi di quello che essa non sia stata per lo passato, e che dall'attuale disegno di legge e dagli altri che sono stati presentati nascerà un indirizzo che starà a rappresentare un avvenire migliore per lo sviluppo della nostra attività marinara e del progresso economico e politico del nostro Paese. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della guerra.

SPINGARDI, *ministro della guerra*. Mi onoro di presentare alla Camera il seguente disegno di legge: Erogazione delle somme offerte dalla Nazione per l'incremento della flotta aerea.

Chiedo che questo disegno di legge sia inviato alla Giunta generale del bilancio.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della guerra della presentazione del disegno di legge: Erogazione delle somme offerte dalla Nazione per l'incremento della flotta aerea.

L'onorevole ministro chiede che sia inviato alla Giunta generale del bilancio. Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(*Così è stabilito*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

FACTA, *ministro delle finanze*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge: Istituzione di un fondo di previdenza a favore del personale delle dogane.

Chiedo che questo disegno di legge sia inviato alla Giunta generale del bilancio.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione del disegno di legge: Istituzione di un

fondo di previdenza a favore del personale delle dogane.

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

(Così è stabilito).

Verificazione di poteri.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che la Giunta delle elezioni, nella tornata pubblica del 24 corrente ha verificato non essere contestabile l'elezione seguente, e, concorrendo nell'elezione le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale, ha dichiarato valida l'elezione medesima: Roberto De Vito pel collegio di Giulianova.

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.

**Si riprende la discussione del disegno di legge:
Servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati.**

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Salvatore Orlando.

ORLANDO SALVATORE. Mi consenta la Camera alcune brevissime parole sul disegno di legge che abbiamo dinanzi a noi. Io mi propongo di non entrare affatto in merito, di non discutere nè di linee, nè di itinerarii, nè di navi; mi propongo di fare solamente una specie di dichiarazione di voto in omaggio alla coerenza che tutti dobbiamo avere alle idee che abbiamo pubblicamente manifestate qui; in questo caso per parte mia, certo con poca efficacia e con minore successo, ma almeno con costanza se non vogliamo dire con ostinazione.

Tutte le volte che si sono presentati progetti marittimi alla Camera, io ho sempre sostenuto il concetto che si dovesse indirizzare la marina sovvenzionata sulle grandi linee interoceaniche non ancora battute dalla nostra bandiera, e per le quali era probabile che si potessero aprire nuovi traffici lasciando poi alla bandiera libera ed al suo sviluppo qualsiasi campo di attività nazionale ed estero procurandone il progresso con provvedimenti di carattere generale.

Ora il primo di questi concetti non già per i discorsi fatti qui dentro e tanto meno

per i miei, si è fatto strada largamente per l'evidenza stessa delle cose; e riconosco che il progetto di legge che abbiamo dinanzi, mantiene queste direttive indicando varie linee interoceaniche e dotandole di mezzi insufficienti forse, ma dando tuttavia un impulso nel senso desiderato.

Invece, intorno all'altro concetto della marina libera, si è andata formando una atmosfera di scetticismo, per la quale ormai dobbiamo riconoscere che coloro che vengono qui a sostenerne gli interessi sono un po' considerati come visionari, come utopisti.

Ma io debbo ricordare che se queste sono utopie, nel passato furono utopie di molti uomini di Stato; e senza rimontare a Cavour, ed al Sella il quale fu l'autore della prima legge a larga base liberista per le industrie marittime, basta venire alla legge promossa dalla inchiesta Boselli del 1882, che fu la prima legge sulla marina mercantile, per giungere alla legge del 1896 di Benedetto Brin, la quale, per quanto si dica, è quella che dava il primo grande sviluppo alla nostra marina libera, e per giungere infine alle dichiarazioni ed ai voti emessi in quest'aula sia da uomini di Stato sia da semplici parlamentari, non certo visionari.

L'onorevole Bettolo, per esempio, liberista come deputato, un po' meno liberista come ministro, tanto che si dolse che la sua posizione di responsabilità gli impediva di seguire completamente il suo criterio, tornato al suo banco di deputato presentava alla Camera, nella seduta del 28 maggio 1910, un ordine del giorno recisamente liberista che per brevità non leggo, ma che tutti ricordiamo.

Molti deputati si espressero nello stesso ordine di idee, gli onorevoli Di Palma, Agnesi, Cavagnari, Nitti, Pacetti, Chiesa, Marcello, Bonomi, Arrivabene, Ancona, ed io stesso.

In seguito a queste dichiarazioni l'onorevole ministro Cattolica potè, nel riassumere queste discussioni, dichiarare: « Una sola indicazione precisa il Governo ha raccolto dalla presente discussione, e cioè lo svilupparsi progressivo in questa Camera della tendenza verso la marina libera ed alla riduzione delle linee sovvenzionate fisse ».

Oltre a questo dobbiamo ricordare che l'onorevole Giolitti, presidente dell'attuale Gabinetto, nel precedente Gabinetto, a lato della legge Schanzer, che rappresentò un fiero tentativo, aveva collocato una legge

sulla marina libera, di cui ha parlato l'onorevole Celesia, che aveva provvedimenti di carattere generale che appunto tendevano a compensare l'industria degli armamenti dei maggiori gravami che essa ha in confronto delle industrie estere.

Quella legge fu ritirata in seguito agli avvenimenti parlamentari che tutti conosciamo, ed io lo deploro.

Ad ogni modo si può ben dire (e forse avrò omesso il nome di qualche eminente uomo di Stato e di qualche deputato) che tutti hanno questo concetto di aiutare la marina nelle sue forme della maggiore libertà.

Ora mi domando: perchè questa questione non fa mai qui dentro un passo innanzi? Quali sono le ragioni, quali le correnti che si sono formate e si oppongono a questo progresso, a questa trasformazione dei nostri interessi marittimi?

Mi propongo di esaminarle brevissimamente.

Le ragioni che si oppongono sono di vario ordine. La prima proviene dalle conclusioni della Commissione, la quale disse in sostanza che nulla si può fare per gli interessi marittimi, cui siano avulsi i traffici mercantili del paese. E questa, secondo me, fu la prima ferita che si portò agli interessi della marina mercantile libera, in quanto che questo concetto è giustissimo quando si tratta di linee sovvenzionate e regolari, ma non mai quando si tratta di marina libera che non può avere nei suoi viaggi quella regolarità che occorre per sviluppare i traffici del paese e non può quindi venir legata agli stessi.

Vi sono poi interessi costituiti che hanno la loro sede, diciamo così, nell'esistenza di un materiale; sono interessi rispettabilissimi, ma sono evidentemente di natura conservativa e si oppongono a qualunque anche minima trasformazione. Questi interessi hanno vita, per quanto hanno vita le navi; potremo fare dei contratti anche brevi, ma fino a che questo materiale destinato a quella linea speciale vi sarà, saremo in certo modo legati.

Infine vi è quest'altra ragione forse ancora più importante: posta la questione come l'abbiamo posta in Italia (e siamo l'unico paese che segue quest'ordine di idee) che cioè tutte le comunicazioni marittime, anche le piccole, debbono essere fatte a spese dello Stato come avviene per le comunicazioni ferroviarie, ne sorge che ogni deputato ha, per lo meno, il dovere di do-

mandare l'approdo per la linea che passa innanzi al suo porto, e che è fatta a spese del danaro pubblico. Di qui la congerie di domande, la folla di deputati che pregano il Governo e la Commissione, e che hanno questa tendenza di favorire più le piccole linee perchè hanno molti approdi, e molto meno le grandi che dopo due approdi sulle coste italiane volgono la prora al largo mare e vanno a porti lontani.

Prevedo le obiezioni che mi si faranno specialmente dai rappresentanti dei piccoli porti, e anche dal collega ed amico onorevole Cassuto, relatore della presente legge.

Egli dirà: queste sono ragioni che possono valere per i grandi porti ma non per i piccoli che non hanno altri mezzi di comunicazione che quelli che può dare loro lo Stato, giacchè la limitazione del loro traffico non incoraggia rispetto ad essi i servizi della marina libera.

Io qui ripeto quel che ho detto altra volta, e che risulta dalle cifre pubblicate in una recente statistica.

È un errore credere che i piccoli porti non possano essere serviti; è la marina libera che fa i servizi del traffico nei piccoli porti: chiunque abbia un po' di pratica del movimento mercantile sente la verità di quello che io dico. Chi non vuol fare la sua esperienza direttamente nei porti può consultare una pregevolissima pubblicazione uscita in questi giorni dal Ministero della marina. È un riassunto che stabilisce, in sostanza, che il traffico che interessa i piccoli porti e che è il traffico costiero da porto a porto italiano è fatto in questo modo: velieri 2,057,000 tonnellate, vapori liberi 918,000 tonnellate, marina sovvenzionata 400,000 tonnellate. Si ha in sostanza che su un totale al di sotto di quattro milioni di tonnellate, comprendendovi anche la navigazione di cabotaggio delle navi di provenienza estera, solamente un decimo è assunto dalla marina sovvenzionata. Dunque chi fa il servizio interno è la marina libera.

Io non mi stancherò di ripeterlo alla Camera appunto per vedere se sia possibile togliere le pressioni per questi approdi, pressioni che impediscono in gran parte ogni riforma nel nostro paese.

E passo a un ultimo ordine di opposizioni, che è stato per la sua importanza veramente decisivo: è il nuovo atteggiamento assunto dai colleghi socialisti.

Questo cambiamento dei socialisti, di fronte all'ultima legge discussa, fu rilevato dall'onorevole ministro Nitti, il quale nel-

l'esaminare perchè i socialisti, che prima erano stati fautori del concetto della libertà economica del mare, erano ultimamente scesi in difesa del contratto di proroga delle sovvenzioni, egli giunse a dire questa frase: « per approvare questa legge i socialisti hanno dimenticato perfino la lotta di classe, il collettivismo ».

Anch'io, prima di leggere queste parole, che ho riscontrato solo questa mattina, mi ero chiesto per quale ragione i socialisti, che sono sempre alla testa della difesa di qualunque libertà anche economica, avevano allora così mutato. E ne ho trovato la soluzione seguendo l'azione dei rappresentanti di questo partito qui e fuori di qui nei consessi consultivi per la riforma del codice per la marina mercantile e del Consiglio superiore della marina.

La loro azione ha avuto sempre una sola direttiva, quella di ottenere per gli equipaggi le migliori condizioni di trattamento; ed essi hanno considerato sempre da questo punto di vista la questione dello sviluppo marittimo.

Di qui le loro domande per aumento del personale, in modo da mettere cinque macchinisti là ove ne erano quattro, dieci marinai dove ve ne erano otto, giungendo perfino a introdurre in un disegno di legge sulla navigazione di Stato una disposizione che sottraeva gli equipaggi alla libera giurisdizione del capitano, quale è stabilita dal codice della marina mercantile, nell'interesse e nella tutela della navigazione, e si dovette al mio modesto intervento ma molto di più a quello dell'onorevole Pantano, mio alleato in quella occasione, per cui ancora ne lo ringrazio, se una simile disposizione, col consenso del Governo, si potè togliere.

Ora quando i socialisti giungono a questi estremi io mi domando se con ciò essi intendano veramente di fare l'interesse delle classi marinare.

Tutti siamo animati dal concetto di migliorare le condizioni di questi lavoratori, ma il primo dovere per far ciò è quello di fornire loro i mezzi di lavoro e cioè che abbiano innanzi a loro molte navi ove imbarcarsi, piuttosto che dare queste concessioni per le quali li andiamo trasformando in altrettanti impiegati in pianta stabile, magari forniti del loro bravo stato giuridico.

Ma crediamo davvero di poter fare in questo modo la concorrenza all'invadente marina greca e inglese, le quali con 15 uo-

mini trasportano 4,000 tonnellate di carbone e di grano?

Io credo che il partito socialista, così facendo, non sia sulla diritta via nell'interesse stesso dei lavoratori, i quali debbono porsi anzitutto questo problema: lo sviluppo della marina libera.

CANEPA. Ma lei crede che dei sedici milioni dati al capitalismo marinaro non debba spettare proprio nulla ai lavoratori del mare? Dico questo perchè ha perfino parlato contro le tabelle di armamento!

ORLANDO SALVATORE. Io ho parlato contro le esagerazioni. Se volete mangiare i pomi dovete prima piantare il melo e lasciarlo crescere, e nemmeno potete vendere la pelle dell'orso prima di avere l'orso!

Occorre sviluppare questa marina, e invece se nella riforma del codice della marina mercantile introducete tutti questi inceppamenti otterrete la tutela dei diritti dei lavoratori ma non già le navi: ecco il concetto che io difendo in questo momento. Tutte le volte che queste questioni si sono presentate nella Commissione del nuovo codice che deve dare impulso alla nostra marina; ad ogni domanda di aggravii ho sempre opposto questo: vediamo che cosa fanno le altre marine e guardiamo che la nostra marina non sia posta in peggiori condizioni. E così facendo ho fatto, ritengo, gli interessi dei lavoratori quanto voi.

In questa condizione di cose è evidente che ci si trovi nella impossibilità di andare incontro a riforme, e ripeto, in tale situazione nel paese e nella Camera la marina libera oggi *tace completamente*. Due anni fa accompagnai una Commissione di armatori liberi dall'onorevole Luzzatti, dal ministro della marina e dall'onorevole Bergamasco; essi presentarono le loro domande, ma non riuscirono ad ottenere nulla.

Di recente lessi in un giornale di Genova un ordine del giorno che essi hanno pubblicato, col quale in sostanza si diceva: Oramai meglio per noi unirci agli interessi delle sovvenzioni, pel cui mezzo potremmo ottenere forse quello che non abbiamo ottenuto da soli.

Su questo punto quindi richiamo la vostra attenzione, onorevole ministro della marina.

Questa pace, in questo momento, potrebbe essere foriera di gravi inconvenienti, perchè questa unione non si è fatta che attraverso dei patti: noi non vi diamo noia in questo momento; voi non ci darette noia

in quest'altro. E se avvenisse quello che l'onorevole Celesia ha voluto preconizzare, cioè la diserzione delle aste, io non so in quale condizione il Governo potrebbe trovarsi.

Noi invociamo qualche provvedimento a favore della marina mercantile, il quale dimostri che il Governo non ha dimenticato questo alto interesse.

La legge presentata dal Governo dell'onorevole Giolitti, della quale fu relatore l'onorevole Celesia, dava un compenso di armamento per tonnellata e, come ho detto, era diretta a compensare i maggiori gravami che ha la nostra marina col maggior interesse dei capitali, maggiori tasse e altre imposte sulla industria di armamento. Essa, ritengo giuridicamente, non dovrebbe esser sottoposta alla tassa di ricchezza mobile, perchè funziona fuori delle barriere doganali.

Ad ogni modo non insisto su questo concetto perchè so che il presidente del Consiglio è contrario alle esenzioni di tasse per criteri di ordine amministrativo; ma dico che il presidente del Consiglio ed il ministro della marina debbono fare qualche cosa per la marina libera.

Il progetto sul Credito navale non ha fatto un passo innanzi. Io ho avuto il dolore, lo ripeto all'amico Canepa, di vedere i rappresentanti dei lavoratori votare contro il Credito navale.

CANEPA. Chi glielo ha detto?

ORLANDO SALVATORE. Io era presente alla seduta della Commissione del codice al Ministero della marina quando il rappresentante dei lavoratori ha votato contro quelle disposizioni che noi volevamo per potere attivare il Credito navale.

Noi ci troviamo oggi nelle strette dell'unificazione della legislazione marittima, voluta più dalle nazioni estere che dal nostro stesso interesse. Ad ogni modo ammetto che si debba fare l'unificazione; ma l'unificazione si potrà forse fare per quella parte in cui ci troviamo in forze uguali, non per quella in cui ci troviamo in forze differenti. Ora l'Inghilterra e la Germania mirano esclusivamente all'interesse della loro navigazione, e quindi domandano che, qualunque rischio si verifichi nella navigazione, il rischio di abordaggio, per esempio, abbia la precedenza anche sul pegno, sull'ipoteca navale, ciò che renderebbe impossibile il credito navale e che perciò noi non possiamo accettare.

Questi paesi così grandemente svilup-

pati marinarescamente hanno per loro precipuo interesse la sicurezza della navigazione; noi abbiamo quello dello sviluppo e l'aumento della nostra marina. Le due legislazioni non possono dunque unificarsi su questo punto.

La Grecia, paese che dobbiamo molto ammirare, che sta invadendo i nostri porti ed è il secondo oramai nel Mediterraneo, nei rispetti del movimento marittimo, non ha accettato l'unificazione del diritto marittimo da tutti i punti; e la Grecia è il solo paese che sviluppi rapidamente la propria marina mercantile e costruisce materiale nuovo, mentre noi, quel poco aumento che facciamo, lo facciamo con navi di 30 o 40 anni.

Dunque, o credito navale o qualunque altro provvedimento, ma qualche cosa si faccia.

E ho finito. Concludo per dire quale sarà il mio voto. In questa legge, vi sono disposizioni molto lodevoli come quella introdotta ultimamente, delle obbligazioni di Stato, quella dello sdoppiamento delle linee in vari gruppi, quella anche del breve termine; ma in sostanza la riforma grande destinata ad avviare le nostre linee nel traffico transoceanico, non viene introdotta in questo disegno di legge, e per ora non vedo efficaci provvedimenti per la marina libera.

Quindi che cosa devo fare io? Per essere coerente, non potrei votare questa legge, ma neppure posso votare contro il Ministero che ha dato in questo momento un impulso così grande al paese; quindi mi asterrò.

E faccio questo augurio; l'onorevole Giolitti ci ha dato una riforma elettorale, e credo abbia fatto una cosa molto buona in questo momento; ma la storia e insegna che la riforma elettorale produrrà questo risultato, che il Governo che trarrà le sue origini da basi più popolari, avrà un atteggiamento più forte ed una azione più vasta; perchè noi abbiamo veduto che i Governi popolari sono quelli che sono stati i più imperialisti. La Francia mai fu tanto imperialista come sotto il Direttorio e sotto il Consolato, come anche sotto l'attuale Governo a base socialista.

Mi auguro che dalla nuova Camera venga un largo spirito democratico per la nostra marina libera ed un po' di imperialismo per la nostra marina sovvenzionata. (*Approvazioni — Commenti*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Onorevoli colleghi, se non fossero i precedenti, se non fossero le discussioni che si sono fatte intorno a progetti di indole marittima, io, dico il vero, non mi permetterei di interloquire oggi nemmeno per fare quelle pochissime dichiarazioni che desidero di fare; ma, legato a questi precedenti, avendo più di una volta dovuto prendere parte a queste discussioni, mi sarebbe parso di mancare ad un mio preciso dovere, se in qualche modo non avessi interloquuto.

Comincio subito col dichiarare che mi associo di gran cuore alle considerazioni dei due precedenti oratori, all'inno che essi hanno fatto, ai loro voti ed agli auguri per il progredire ed il prosperare della marina libera.

Questa è la meta alla quale abbiamo sempre indirizzato le nostre considerazioni.

Noi dobbiamo tutto attendere dalla marina libera, ed in questo indirizzo ci confortano tuttodì le risultanze che apprendiamo dalle statistiche che si vengono enunciando alla Camera, e siamo confortati nel tentare di persuadere il Governo ad abbandonare questo sistema di sovvenzioni alla marina, laddove la marina libera dà prova di tanta attività, dà prova di tanto svolgimento, senza aver bisogno di sussidio alcuno.

Avete sentito poc'anzi le cifre esposte dal collega Orlando, ed avete sentito ciò che egli disse altra volta, che la nostra marina libera sovrviene alle esigenze dei porti minori per nove decimi del tonnellaggio, ed un decimo solo è assegnato alla marina sovvenzionata.

Ora io vi domando: vale proprio la pena che noi, con sacrifici così salienti, mandiamo i nostri piroscafi (lasciatemi usare un verbo nuovo) a lucertoleggiare (*Ilarità*) lungo le coste della nostra Italia per riscuotere sovvenzioni?

Poc'anzi il collega Celesia molto opportunamente osservava che sarebbe stato bene che l'onorevole ministro, a corredo di questo disegno di legge, avesse allegato una statistica precisa e riassuntiva di questo tonnellaggio. E dico riassuntiva perchè dettagliata io la trovo in questo volume che ho cercato di leggere nell'affaticarmi che faccio per prender parte alle discussioni che si succedono. Si può dire che in un certo qual modo questa statistica è riprodotta dettagliatamente; ma a noi, per facilitare il compito nostro, sarebbe stato ne-

cessario avere un quadro riassuntivo di questo tonnellaggio. Perchè io vorrei un po' fare il confronto tra il tonnellaggio di merci, che questa marina sussidiata va tutti i giorni mettendo al suo attivo, ed il corrispettivo rappresentato da quei milioni che noi versiamo a profitto della marina medesima. Così in qualche modo avremmo potuto vedere da vicino come spendiamo i nostri denari.

Ma l'onorevole relatore nella sua pregevolissima relazione (bella proprio ed agile, di facile presa, dirò così) ci fa sentire ciò che avevamo già altre volte sentito, i tentativi, cioè, fatti dalla Commissione reale sulla Navigazione generale. Comprendiamo benissimo che i bilanci sono così delicati (tanto più in una amministrazione, come la Navigazione generale, la quale non consentiva che si andasse a riscontrarli) che noi abbiamo desunto solo gli elementi del tonnellaggio.

Se noi riusciremo, mano mano, a disincagliarci (uso questo termine, perchè siamo in materia di marina) da questa specie di secca dei sussidi, faremo opera vantaggiosa ed alla marina ed alla famosa tasca del contribuente, che qualche volta andiamo invocando. E le dico tanto più volentieri, onorevole ministro, che i provvedimenti del Governo debbono venire, a mio modo di vedere, prossimamente, e devono aver di mira sempre la marina, anche per evitare quella specie di transazione che ha fatto votare quell'ordine del giorno, il quale francamente mi pesa un po' sulla coscienza, non tanto di marinaio (perchè sono un marinaio d'acqua dolce), (*Si ride*) quanto sulla coscienza di un uomo che deve esprimere la sua convinzione, quando è chiamato a dare un voto sopra un disegno di legge.

Dunque pensiamoci un poco. Perchè, molto opportunamente, il collega Orlando, sempre illuminato in tutto, ma specialmente nelle questioni marinare, rilevava, con un po' di spirito antiveggente, ciò che può accadere: perchè, in queste combinazioni tra la marina libera e quella sovvenzionata, tra due litiganti, o, in questo caso, fra due accordanti, il terzo (che siamo noi) non gode certamente. (*Ilarità*).

E qui, vorrei aggiungere, se mi fosse consentita, una considerazione. Convegno, onorevole ministro, che il disegno attuale non tenda ad allargare le ali intorno alla marina sovvenzionata; anzi mi è parso di vedere, attraverso i peripli... (a proposito di questo termine greco, pensavo tra me e me, stamani, leggendo la relazione, che, in mate-

ria di industrie marinare, ed anche di altre, sarebbero da preferirsi le lingue vive, piuttosto che le lingue morte: (*Ilarità*) perchè le lingue morte sono di cattivo augurio. (*Ilarità*). Ma non intendo di entrare nel merito).

Dunque, dicevo, approvo quanto hanno detto i colleghi che mi hanno preceduto; ma non posso consentire in due considerazioni che ha fatto il collega Celesia. Una riguardante il termine dei dieci anni. Poichè siamo in materia eccezionale, secondo la tesi che sosteniamo noi, il termine della convenzione non può essere troppo lungo. Facciamo dieci anni: perchè forse questo può essere il termine minimo; ma, se possiamo evitare un maggior termine, credo che faremo opera vantaggiosa: perchè si può dire che questa operazione è soggetta a possibili cambiamenti e noi cerchiamo di liberarci da questa specie di convenzioni. Ora, stabilendo un termine più lungo, il vincolo, l'ipoteca, resta per un termine maggiore, e in questo non potrei consentire.

E anche sopra un'altra considerazione dissento. Dice il collega Celesia (e dice bene, in principio) che non sarebbe opportuno di vincolare le eventuali nuove Società (se ho afferrato bene il suo concetto) all'acquisto del materiale delle Società che venissero a cessare dal servizio.

Ora l'onorevole Celesia m'insegna che questo può essere un buon contratto, da una parte; ma dobbiamo pensare dall'altra, alle Società concessionarie (mi pare che egli concordi in questa idea) di cui vogliamo facilitare l'accesso alle gare.

Se mettiamo questa clausola, la quale costituisce un onere per le Società, eventualmente aggiudicatarie, vedrete che quest'onere esse lo faranno riversare sulla concessione: perchè non vorranno perdere. Sicchè, se cresciamo l'alea delle perdite per loro, esse si rivarranno sul concedente: o, per lo meno, mettiamo una condizione più difficile per accedere alla gara.

Dopo ciò non mi rimane che associarmi a quanto fu detto intorno alla Cassa invalidi, al Credito navale, e a tutte le altre considerazioni che sono state fatte dai miei colleghi.

E giacchè pare che la marina sia per fare un passo avanti e per abbandonare la penosa eredità del passato, che si ispirava ad un programma, al quale io non potevo consentire, farò anch'io un passo avanti, fin dove la mia coscienza mi consente d'arrivare; mi manterrò in una benevola aspet-

tativa, coll'augurio che venga una buona volta adottato quel nuovo indirizzo che la marina nostra deve seguire per la sua prosperità. E faccio voti altresì che l'altro progetto sulla marina libera che è, dirò così, fratello gemello dell'attuale, che anzi dovrebbe essere il primogenito, e che è stato messo in sofferenza, sia presto portato anch'esso all'onore della discussione. Non aggiungo altro. (*Approvazioni*).

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Carcano a recarsi alla tribuna per presentare due relazioni.

CARCANO. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome della Giunta generale del bilancio, le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Aumento del fondo di riserva delle spese obbligatorie e d'ordine per l'esercizio finanziario 1911-12; (1141)

Convalidazione di regi decreti coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese imprevedute dell'esercizio finanziario 1911-12 per il periodo di vacanze parlamentari dal 2 al 29 aprile 1912. (1123)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite agli onorevoli deputati.

Si riprende la discussione sul disegno di legge relativo ai servizi marittimi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bianchini.

(*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Viti De Marco.

DE VITI DE MARCO. Onorevole Presidente, io ho presentato un articolo sostitutivo; mi riservo quindi di parlare in sede opportuna e rinunzio a parlare nella discussione generale.

PRESIDENTE. Il suo articolo sostitutivo è all'allegato A.

DE VITI DE MARCO. Sta bene.

PRESIDENTE. Allora ha facoltà di parlare l'onorevole Zaccagnino, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera fa voti che il Governo, ispirandosi alle proposte della Commissione reale per i servizi marittimi, ai precedenti

parlamentari, ai voti espressi dai comuni interessati, dalle Camere di commercio e dai Consigli provinciali di Campobasso e Foggia, trasformi la linea di concentramento n. 3 affidata alla Società di navigazione « Puglia » sopprimendo magari, se occorra, il tratto da Manfredonia a Bari, e ciò nel fine di dare alla penisola Garganica e alle isole di Tremiti frequenti ed adatte comunicazioni per via di mare anche in vista delle deficienti condizioni della viabilità ordinaria ».

ZACCAGNINO. Onorevoli colleghi, ogni qualvolta alla Camera vi sono state discussioni sui servizi marittimi, io, uomo modesto, ma studioso di queste materie, sia perchè la mia regione ha una vastissima costa, sia perchè rappresentante di un collegio che è tutto sul mare, sono stato solito a prendere quasi sempre la parola. Ma questa volta non mi occuperò del disegno di legge dei servizi marittimi, non mi occuperò, insomma, di quel che è la sostanza delle disposizioni che sono contenute nel disegno di legge.

Forse dovrei occuparmi dell'Adriatico, pel quale in questi giorni molte discussioni si sono fatte e si è detto fra l'altro che non sia stato abbastanza considerato nel disegno di legge. Ma anche per questo io mi auguro che durante la discussione qualche formula conciliativa si trovi perchè l'Adriatico, come altre volte è accaduto, possa rimanere soddisfatto di quel che la Camera sarà per deliberare.

Io dunque toccherò una questione molto piccina e modesta, ma che è nello stesso tempo assai pietosa e giusta, ed io credo che, per quanto piccina e modesta, essa debba richiamare, per le ragioni di giustizia nella quale si involge, l'attenzione della Camera e saranno queste ragioni di giustizia che la renderanno, io credo, degna dell'attenzione vostra.

Del resto a ciò mi incoraggia il terzo degli ordini del giorno presentato dalla Commissione, il quale dice: « La Camera fa voti perchè il Governo, valendosi della facoltà riservata nel relativo capitolato, prolunghi la linea ventitrè affidata alla Società napoletana di navigazione (Napoli Sorrento-Capri) fino ad Amalfi e Maiori (andata e ritorno) per dare a quella contrada frequenti comunicazioni per via di mare, anche in vista delle deficienti condizioni della viabilità ordinaria ».

Dicevo che quest'ordine del giorno mi

incoraggia a sostenere la mia tesi. E qui mi preme di dire che quando si presentò il disegno di legge numero 654, uno dei comuni del mio collegio, ossia Vieste, fu sollecito a presentare alla Commissione che esaminava il disegno di legge i suoi voti.

In questi rilievi il comune di Vieste faceva notare che sebbene la regione Garganica sia servita da tre linee della società « Puglia », pure se nella progettata linea 17ª (attuale XXI della Nazionale) fosse stato accolto lo scalo di Vieste si sarebbe esitata direttamente tutta quella parte del commercio della regione che risente ancora questo bisogno, poichè la linea 17 eseguirà gli scali intermedi tra i porti di Genova, del Tirreno e della Sicilia.

E dicevano quei rilievi, da me presentati alla Commissione, che le linee di concentramento non possono servire a tale scopo, perchè esse producono sciupio a detrimento della merce e ciò pel fatto che mancano a Bari perfino i capannoni per ricoverare la merce, e trattandosi in massima parte per Viesti di prodotti di olio di oliva e legname lavorato, per evitare la perdita del tempo derivante dal fatto che le linee di concentramento non trovano a Bari pronti i piroscafi su cui devono seguire e, anche a trovarli pronti, quei piroscafi appartengono ad altre società che fanno gli scali della Sicilia, del Tirreno e di Genova e non già della società « Puglia », spesso le barche della regione sono obbligate per evitare il trasbordo ad andare in alto mare ad attendere altri piroscafi, che non siano quelli della società « Puglia », onde far trasportare la loro merce sulle linee che fanno appunto gli scali di Genova, del Tirreno e della Sicilia.

La Commissione che ha esaminato il disegno di legge, prendendo in considerazione questi voti e le numerose ragioni che li accompagnavano, li accolse e devo anzi dar lode alla Commissione perchè mutando il sistema a servizi facoltativi o a fermate alternate, come quella linea era stata proposta, ha disposto con l'articolo 57-bis del capitolato un itinerario obbligatorio, riservando però agli scali di minor traffico, tra cui Viesti, delle fermate eventuali ma sempre obbligatorie semprechè ci saranno in questi scali dieci tonnellate da scaricare o da caricare.

Io trovo per questa parte giustissima e assai felice la disposizione escogitata dalla Commissione, perchè se non ci sono almeno dieci tonnellate da caricare o da scaricare,

è inutile far fermare un grosso battello in un dato scalo.

Quindi per questa parte il comune di Viesti è stato perfettamente soddisfatto.

Nei rilievi che presentai allora alla Commissione era però in un certo punto anche scritto che, se per evidenti ragioni si domandava alla Commissione quanto si è ora ottenuto, nulla si chiedeva per la linea di concentramento n. 3, poichè per questa linea pendevano istanze davanti al Governo per le quali si chiedeva invece che essa venisse profondamente trasformata.

È evidente che, essendo stata questa questione soltanto adombrata nel memoriale e non avendo perciò la Commissione che esaminava il disegno di legge potuto approfondirla o deciderla, è mestieri che io me ne occupi, poichè se i voti della costiera di Amalfi sono stati così ben studiati ed anche accolti, io ho speranza che i voti che formulerò per la trasformazione della linea di concentramento n. 3 saranno egualmente accolti con simpatia e con benevolenza dalla Commissione e dalla Camera. (*Segni di degnazione del deputato Abignente*). L'onorevole Abignente mi fa agghiacciare...

ABIGNENTE, *presidente della Commissione*. Se l'onorevole Presidente mi permette, darò all'onorevole Zaccagnino un chiarimento...

PRESIDENTE. Ma non si può interrompere un discorso.

VIAZZI. Se è contento l'onorevole Zaccagnino siamo contenti tutti.

PRESIDENTE. E se è per facilitare la discussione, parli, onorevole Abignente.

ABIGNENTE, *presidente della Commissione*. Ecco; c'è una differenza fra Amalfi e la costiera Garganica. Amalfi non ha servizi di nessun genere, e la ragione per la quale si è fatto un ordine del giorno nel quale « si confida, ecc. ecc. » è perchè Amalfi fu recentemente rovinata nella sua viabilità ordinaria dal noto nubifragio del novembre scorso, che distrusse completamente le strade, le quali anche oggi non servono. Anzi è accaduto giorni fa che la posta ha perduto i sacchi contenenti moltissime lettere e valori, che per fortuna sono stati raccolti da un onesto contadino. Non c'è dunque correlazione fra i due casi.

PRESIDENTE. Continui dunque il suo discorso, onorevole Zaccagnino.

ZACCAGNINO. Faccio notare all'onorevole Abignente che la mia questione è anche più piccola di quella della costiera di Amalfi, poichè se Amalfi non ha alcun

servizio e bisognerà portarvelo, la mia regione ha un servizio di navigazione locale ultroneamente lungo e che io domando che sia trasformato, abbreviato ed intensificato.

Quando l'onorevole relatore sentirà in che consiste la trasformazione, finirà per riconoscere che la questione può rientrare anche nell'ordine delle sue idee. Io mi stava dunque occupando della linea di concentramento numero 3 e per far comprendere la mia tesi mi occorre ricordare quello che doveva essere questa linea nel concetto della Commissione reale per i servizi marittimi.

Quella illustre Commissione, quando si occupò del gruppo terzo (linee dell'Adriatico) propose per la prima volta la detta linea, che allora era la quindicesima, con un percorso da Ortona per Tremiti a Manfredonia e ritorno, bisettimanale.

Le ragioni per le quali la Commissione reale proponeva questa linea sono contenute nelle seguenti parole: « Dovendo provvedere al servizio postale con Tremiti e con la penisola Garganica, si è creduto necessario comprendere l'approdo a Tremiti ed a Viesti in una linea speciale, liberando in tal modo quello in esame da tali approdi così difficoltosi e meglio assicurando le comunicazioni con quell'isola e con tutte le località garganiche, che hanno (diceva la Commissione reale) assoluto bisogno di essere utilmente collegate alla vita del paese ». Così fu accompagnata la proposta della Commissione reale per i servizi marittimi.

Nel disegno di legge numero 409, presentato dall'onorevole ministro Baccelli, venivano perfettamente accolte le proposte della Commissione reale, e quindi la linea quindicesima veniva presentata all'approvazione della Camera nello stesso modo che era stato indicato nelle conclusioni della Commissione. Ma nella relazione numero 490-A, invece di un percorso che da Manfredonia andasse fino ad Ortona, fu aggiunto dalla Commissione che esaminava il disegno di legge il percorso Manfredonia-Bari, mutando il capolinea di Ortona con quello di Tremiti e rimanendo pur sempre adibito alla linea un piroscafo con la medesima sovvenzione di lire cinquantamila.

Per la regione Garganica, in verità, a nulla monta se vi sia o non vi sia il tratto Manfredonia-Bari. Forse fu questo un desiderio della Società Puglia, la quale, invece di fare duecentodiciannove miglia con un solo piroscafo, potendone fare ugualmente duecentosettanta fino a Bari, con

suo maggior utile dovette proporre una linea, la quale partendo da Bari, anzichè da Manfredonia, veniva a terminare a Tremi anzichè ad Ortona.

Nella tornata del 10 dicembre 1907, parlando in questa Camera, accennai sin d'allora ad un certo confusionismo, che scorgeva nel disegno di legge, e precisamente per quanto rifletteva la qualifica delle linee sussidiate, poichè spesso per le linee di navigazione non erano ben precisi i caratteri se postali o commerciali; ed è indispensabile invece che questi caratteri sieno per ogni linea corrispondenti ai reali bisogni; se una linea postale ha dati intenti da raggiungere, una linea commerciale deve subordinare i bisogni dei viaggiatori a quelli del traffico.

Ora fino da allora io domandavo che venissero precisati bene i caratteri delle linee di navigazione, e così pure questo io domandavo per la linea di cui vado occupandomi, la quale nel pensiero della Commissione reale doveva essere essenzialmente postale, e nel disegno di legge aveva acquistato carattere postale e commerciale.

In quella tornata io svolsi largamente questi concetti. Ad ogni modo anche con carattere commerciale postale la piccola linea circumgarganica fu votata dalla Camera e fu accolto un mio emendamento svolto dall'onorevole Giusso in una delle sedute del febbraio (in quel tempo io era infermo), col quale si aggiunse una nota nella tabella e fu per conseguenza stabilito che la linea dovesse toccare anche Termoli, quando il mare lo consentisse e quando fosse stato provveduto ai lavori di quel porto, allora ancora in progetto.

Ma le aste, che furono indette in seguito alla legge del 1908, andarono deserte, ed è inutile ricordare quello che la Camera sa.

Venuti in prosieguo i disegni di legge degli onorevoli Schanzer e Bettolo, questa linea, che era passata di progetto in progetto col carattere prima di postale e poi di postale-commerciale, diventò ad un tratto linea di concentramento; e qui sta l'errore, come feci rilevare a suo tempo, poichè, come io ho cominciato a dire nel principio del mio discorso, questa linea caratteri di concentramento non ha.

Senonchè, quando fu discusso il disegno di legge degli onorevoli Luzzatti-Cattolica, io feci presente alla Commissione che esaminava il disegno di legge questo mio pensiero, ed essa dovette preoccuparsene.

L'onorevole Pantano, illustre relatore della Commissione, in un certo punto della

relazione infatti diceva: « Senonchè la Commissione modificò la convenzione con la Società Puglia nel senso che il contratto per le linee di concentramento possa essere disdetto, a richiesta del Governo, di tre anni, in tre anni ».

E ne diceva le ragioni nella relazione: « Si assicura così maggiore libertà da parte del Governo per una definitiva ed economica sistemazione dei servizi marittimi dell'Adriatico. Tale sistemazione, che non è in alcun modo limitata dal contratto con la Società Puglia, dovrà costituire il punto più importante nel definitivo assetto delle linee, perchè il nostro paese abbia nell'Adriatico la situazione, che gli compete ».

Si vede da ciò che il dubbio sorgeva e forte nell'animo della Commissione ed essa, per evitare il pericolo che alcune linee non dovessero servire al loro scopo, allo scopo per cui erano sussidiate, stabilì il diritto nel Governo di poter disdire di tre anni, in tre anni, la convenzione relativa.

Arrivati a questo punto, e siccome siamo prossimi ai fatali, in cui bisogna che il Governo una qualche decisione prenda per vedere se questa linea di concentramento debba continuare, oppure debba essere disdetta allo scopo di preparare un servizio di navigazione più adatto, è il momento codesto che la questione sia portata davanti al Governo e alla Camera.

Siccome ho detto poc'anzi, la Commissione reale considerava questa linea di carattere postale; è diventata poi per la legge del 1908 postale-commerciale, quindi con le attuali convenzioni linea di concentramento.

Io affermo che questa linea non può essere linea di concentramento, e la verità di quel che io dico promana dalla relazione stessa del Governo sui servizi marittimi.

Il Ministero della marina, con molta cura, ha già pubblicato una relazione sui servizi marittimi, riflettente i risultati del traffico nelle linee di navigazione e bisogna dire che è lavoro veramente pregevole, date le non lievi difficoltà che avrà dovuto certamente incontrare per poterne ricavare i dati.

Ora vediamo, onorevoli colleghi, cosa è successo in ordine a questa linea di concentramento n. 3, vediamo quali sieno i risultati, soltanto dell'anno 1910-1911, poichè è il primo anno soltanto che questa relazione si pubblica.

Orbene, noi rileveremo che la linea di concentramento n. 3 ha trasportato solo

1297 tonnellate di merce, una quantità veramente minima, alle quali vanno aggiunti 35 capi di bestiame.

Ma questa linea era intrinsecamente adatta a trasportare uomini, non già capi di bestiame, e difatti vediamo che su questa linea hanno viaggiato più di cinquemila viaggiatori!

Dunque promana dalla relazione anzidetta che questa linea non è linea di concentramento, bensì, quale l'aveva progettata la Commissione reale, linea postale, o per lo meno postale-commerciale.

E si noti, onorevoli colleghi, che in una linea di concentramento gli uomini vanno considerati alla stregua delle merci, poichè pagano 3 centesimi a chilometro, o giù di lì.

Ma no! Fate pagare ai viaggiatori quello che stabiliscono le tariffe nelle linee postali, ma date a questa linea il carattere che ha, vale a dire il carattere di linea postale.

È mestiere infatti dichiarare, onorevoli colleghi, che se la linea B e l'altra di concentramento n. 2 sono assai utili al commercio della regione garganica e se l'approdo ottenuto sulla progettata linea 17^a (ora 11^a nel disegno di legge 654-A) soddisferà alle esigenze commerciali che ancora vi sono, è indispensabile che la linea di concentramento n. 3 sia profondamente mutata nella sua consistenza poichè essa non risponde agli scopi per cui fu istituita. Non può servire alle comunicazioni con la Sicilia e col Tirreno perchè a ciò servirà la linea 11^a che provvederà al commercio garganico degli olivi e del legno lavorato per cassette di agrumi. Non può servire ai trasporti delle farine, mercerie, tessuti, agrumi, paste alimentari, petrolie ed altre somiglianti merci poichè a questi provvede la linea di concentramento n. 2. La linea di concentramento n. 3 sarebbe inutile se fosse linea di merci e di concentramento. Essa invece è stata la benvenuta per la regione garganica, essa è preziosa per quelle popolazioni non già come linea di concentramento, bensì per fornire al Gargano quelle comunicazioni esclusivamente umane di cui essa è priva. Occorre perciò che assuma la sua vera natura, che assuma il suo carattere di linea postale che serva a mettere in comunicazione le isole di Tremiti con i comuni della penisola garganica fra di loro e col mondo.

Intanto, venuto il primo maggio del corrente anno, sentite cosa è successo. In quel bel giorno la Società « Puglia » manda una circolare ai suoi agenti, nella quale dice che,

perchè le linee di concentramento potessero corrispondere al loro fine, bisognava che non si fermassero più nei rispettivi scali ma servissero semplicemente alle merci, quindi niente più orario. Si immagini un po' cos'è avvenuto allora in quelle regioni. Il finimondo! E le autorità del luogo hanno inviato al ministero e a me reclami, coi quali affermano essere questo un vero colpo alle spalle della Società « Puglia, » e aggiungono che le autorità centrali non avrebbero dovuto ciò permettere, senza, per lo meno, aver prima sentito le autorità locali.

Onorevole ministro, quando a me pervengono simili reclami io non sono solito di portarli al Governo, alle autorità, alla Camera, senza prima averli bene considerati.

Questi miei bravi elettori, queste autorità del luogo dicevano che si trattava di un colpo alle spalle. Ma vediamo che cosa dice invece la relazione che ho innanzi citata sui servizi marittimi.

La relazione sui servizi marittimi dice, a pagina 6: « A differenza dell'obbligo fatto dal Capitolato A ai concessionari delle linee postali di osservare l'orario stabilito dal Ministero, il Capitolato B che riflette le linee di concentramento, consente di eseguirle senza obbligo di orario prestabilito, restando i concessionari obbligati soltanto a preavvisare l'Ispettorato dei servizi marittimi del giorno di partenza dai porti capolinea e a sostare negli scali d'approdo il tempo minimo stabilito per ciascuna sede dell'Ispettorato medesimo ».

Dunque non è un colpo alle spalle costesto della Società Puglia, come dicono le autorità del luogo; e non è, poichè, data la qualità nella linea 3^a di linea di concentramento, era naturale che così dovesse accadere a questa come a tutte le linee di concentramento.

Il difetto invece è nella qualifica di questa linea, e parlo sempre della linea 3^a, poichè essa non è linea di concentramento ma linea postale. E il danno sarà della società stessa. Il risultato di ciò consisterà nella diminuzione enorme del numero dei passeggeri sulle linee.

E d'altra parte, come sarà possibile, per esempio, potere col telegrafo avvertire dell'ora d'arrivo il paese che viene appresso, se su questa linea vi sono delle fermate, vi sono degli scali vicinissimi fra loro? Se certi scali sono distanti l'uno dall'altro solo quattro chilometri? Come è possibile, in quattro chilometri, mandare un telegramma

per far sapere allo scalo susseguente che la nave arriva? Ah! il piroscafo giungerà prima del telegramma!

Per queste ragioni adunque, e per quanto si desume dalla citata relazione sui servizi marittimi, parmi di avere abbastanza dimostrato che questa linea ha soltanto carattere postale o per lo meno postale-commerciale e a questa caratteristica deve informarsi.

Ecco perchè ho domandato e domando che la linea di concentramento n. 3 sia trasformata. Essa sia riservata al movimento passeggeri, posta e piccola merce tra gli scali che tocca.

Ed è necessario trasformarla perchè sono necessarie, sono urgenti, sono indispensabili le comunicazioni fra la penisola Garganica e le isole Tremiti, fra di loro e col mondo.

Queste isole sono state forse finora sconosciute all'Italia moderna, e solo adesso incominciano a venire in discussione, forse perchè vi si mandano gli arabi; ma è necessario, è indispensabile che comunicazioni vi siano fra la penisola Garganica che non ha viabilità di sorta e queste isole abbandonate dell'Adriatico, fra di loro e col mondo. Ora, il concetto della Commissione Reale, quale era stato? Un concetto logico: dal momento che abbiamo delle isole nel mare e abbiamo una costa senza viabilità, congiungiamo questa penisola e queste isole ai due punti ferroviari più prossimi. E quindi, da una parte la Commissione aveva proposto come capolinea Ortona; dall'altra parte aveva proposto Manfredonia. Si dirà: perchè si era proposta Ortona? Si era proposta Ortona perchè Termoli, centro ferroviario più vicino, non aveva un porto adatto e le condizioni del sito non si prestavano a renderlo in quel momento capolinea di una linea di navigazione; ma venuta la cosa in discussione alla Camera (e se ci fosse qui l'onorevole Giusso sosterrebbe con me questa tesi, perchè in quel tempo essendo io infermo fu appunto il mio collega del Gargano che qui la sostenne) l'onorevole Giusso sostenne adunque che la linea di concentramento n. 3 dovesse far capolinea a Termoli anzichè a Ortona, perchè Termoli e Manfredonia costituivano i centri ferroviari più vicini. E nella legge del 1908 fu accolto l'emendamento e fu stabilito di prolungare la linea fino a Termoli, se e quando le condizioni del mare e la costruzione del porto lo avessero permesso. I lavori del porto di Termoli sono oramai molto innanzi, se

non forse finiti; e la questione si presenta ora nei seguenti termini: seguendo il concetto della Commissione Reale occorre una linea di concentramento? No. Occorre una linea postale che metta in relazione la penisola con le isole. E quali devono essere i capolinea? I più vicini, vale a dire Termoli e Manfredonia, e nella peggiore delle peggiori ipotesi, le isole di Tremiti con la penisola, toccandone tutti gli scali sino a Manfredonia.

E mi è necessario dichiarare che se le condizioni di Termoli, per il suo porto, non permettano approdi, per la penisola Garganica e per le isole di Tremiti non è tassativo che sia Termoli o che sia Ortona o che sia Bari il capolinea dall'una parte o dall'altra; quello che interessa è che la linea cominci dal centro ferroviario vicino e finisca ad un altro centro ferroviario vicino, e, magari, cominci soltanto dalle Tremiti e finisca a Manfredonia.

Niuna necessità per noi del tronco Bari-Manfredonia, data la specialità della linea che serve solo al trasporto dei passeggeri. Per noi non c'è bisogno assoluto di questo tratto. Se il Ministero vuol conservarlo, e se la Società « Puglia » vuol conservarlo, tanto piacere, ma è una cosa che a noi non riguarda in modo vitale.

Il capolinea di Bari potrà forse essere stato un bisogno per la Società « Puglia », poichè avendo il centro del dipartimento a Bari ed essendo i suoi impiegati di Bari, può avere interesse che la linea faccia centro a Bari. Ma a noi ciò non riguarda e preme.

Anzi, se la Società « Puglia » volesse seguire il nostro criterio di abbreviare la linea di cui mi occupo, potrebbe benissimo stabilire a Manfredonia un piccolo cantiere di riparazione come lo ha a Molfetta ed in altri punti della costa dove è solita transitare coi suoi piroscafi abbandonando pure il tratto Manfredonia-Bari.

Ad ogni modo, se la Società « Puglia » non volesse modificare o trasformare questa linea solo perchè ad essa occorre avere il capolinea a Bari e quindi il tratto Manfredonia-Bari, questo potrà costituire un interesse particolare della Società, ma non della regione. In tal caso vorrei pregare l'onorevole ministro di volere eccitare con la disdetta della linea le energie locali perchè con molta facilità sorgerebbero assuntori per stabilire una piccola linea Manfredonia-Termoli o Manfredonia-Tremiti

sodisfacendo così ai bisogni locali, siccome fa la Compagnia Napoletana di Navigazione, nel golfo di Napoli.

Anzi ricordo in questo momento che l'ultima volta che si discussero i servizi marittimi, l'onorevole Tedesco, essendo ministro del tesoro, ed avendo avuto istanze da taluni armatori di Ortona i quali desideravano di concorrere alla linea locale Manfredonia-Ortona, passò a me il voto perchè ne tenessi parola alla Camera nell'interesse delle regioni che rappresentiamo.

Dico questo per significare all'onorevole ministro che, in qualunque modo, sarebbe sempre possibile, volendo trasformare questa linea in una linea più adatta e più piccola, trovare quelli che potrebbero portarla innanzi.

Ma non basta soltanto, onorevoli colleghi, tener presenti le condizioni della penisola garganica; bisogna tener ancora in considerazione le condizioni delle isole di Tremiti, e siccome forse oggi potrebbe questo costituire un argomento di attualità parliamo anche un po' di queste povere Tremiti.

V'era un disegno di legge avanti al Senato, presentato dall'onorevole Giolitti, presidente del Consiglio, e nella relazione con la quale l'accompagnava egli narrava appunto che il gruppo delle Tremiti è composto di cinque isole ed è retto dal regio decreto del 13 dicembre 1863 (tutt'ora vigente), col quale veniva affidata l'amministrazione delle isole al direttore della Colonia penale quasi come ad un commissario del Governo, conferendogli altresì l'esercizio e le funzioni di ufficiale dello stato civile ed altre attribuzioni.

« Può dirsi adunque, diceva la relazione dell'onorevole Giolitti, che a quel lembo di terra non ancora si estesero le garanzie statutarie di cui godono tutti gli altri cittadini del Regno.

« Il territorio dell'isola non costituisce comune a sè nè è aggregato ad alcun'altra circoscrizione comunale. Per gli affari giudiziari esse fanno parte del mandamento di Serra Capriola e per le operazioni di leva dipendono dal comune di Chieti nello stesso mandamento. I cittadini liberi, che pure vi si trovano, non sono investiti dal diritto elettorale politico ed amministrativo ».

PRESIDENTE. Senta, onorevole Zaccagnino; perchè io la possa seguir meglio nelle sue argomentazioni, mi dica dove sia, nel disegno di legge, o negli allegati, qualche cosa che si riferisca a ciò di cui ella

sta parlando? Io non ne trovo traccia di sorta!.

ZACCAGNINO. Io desidero render note le tristi condizioni di quelle povere popolazioni.

Quando l'anzidetto disegno di legge, presentato dall'onorevole Giolitti, venne al Senato, esso probabilmente avrebbe dovuto essere approvato *sic et simpliciter*, ma no; vi fu un senatore che volle esaminarlo a fondo.

Eppure era un disegno di legge d'importanza minima: si trattava dell'aggregamento di un territorio ad un altro. Sono quei disegni di legge che passano nei Parlamenti senza nemmeno leggersi. Ma un senatore, come dicevo, volle indugiarsi a studiare queste famose Tremiti, e così ebbe a parlarne:

« Quando ho visto che la frazione di Tremiti, le isole Diomedee, popolate e ricchissime un tempo, insigne nella storia d'Italia per tanti ricordi di gloria e di sventure e vissute sempre arditamente della vita fortunosa del mare, si volevano ora assoggettare ad un lontano comune del Monte Gargano, mi sono domandato se davvero queste isole, costituite a libertà, si sarebbero trovate contente sotto il nuovo municipio. Istituiremo adunque in comune quelle bellissime ma troppo maltrattate isole e per gli impiegati governativi che sono obbligati a risiedere in esse, e vi si trovano ora, al pari dei cittadini, all'arbitrio di un delegato di pubblica sicurezza, che ha il comando supremo delle isole con poteri così ampi ed assoluti che, per strano anacronismo, ricordano ancora oggi in pieno secolo vigesimo i dolorosi giorni del Medioevo ».

Diceva il senatore Mariotti:

« Noi, signori senatori, abbiamo ora nell'Adriatico cinque isole soltanto; e non bisogna dimenticare che le isole in questo mare — lo afferma Plinio, che le enumerò — sono più di mille. Tutte le altre, che pur furono un tempo conquistate da Roma e conservate da Venezia alla civiltà latina, non sono oggi ricongiunte alla patria; esse, però, per le sagge leggi della Repubblica veneta, rispettate in gran parte dai successivi governi, hanno conservato libertà municipali superiori a quelle concesse dalle leggi nostre.

« Noi possediamo nell'Adriatico cinque isole soltanto; e, alla stregua della legge borbonica del 23 giugno 1792, le trattiamo ancora oggi come si può trattare un paese di conquista, che si voglia ridotto all'estrema ruina.

« Nell'anno prossimo, in cui tutta Italia festeggerà il cinquantesimo anno dall'avvento di un nuovo regno di libertà, sarebbe ben doloroso che questi poveri isolani di Tremiti dovessero continuare ancora a rimpiangere cinquant'anni per loro passati invano! »

E il senatore Mariotti faceva notare al Senato ciò che io leggo qui alla Camera:

« Le isole possiedono un ottimo porto, l'unico porto veramente bello, ampio e sicuro che si abbia in tutta la parte italiana dell'Adriatico, da Brindisi ad Ancona; ed esso potrebbe dare grandi vantaggi agli abitanti delle isole se non vi fossero gli attuali divieti di approdo, necessaria conseguenza della colonia penale. Le isole sono ricche di pesca, e potrebbero trarne grandissimo reddito, ma non possono ottenerlo perchè manca ogni libertà di movimento su quelle povere spiagge, ove ben può dirsi che non può muoversi foglia senza il permesso del direttore della colonia ».

E qui il senatore Mariotti narrò tutti i fasti di quelle isole nella storia:

« Quantunque stretta tutta intorno in breve confine dal mare, ivi più che altrove insidioso, Tremiti fu un giorno città ricca e potente, maestra di civiltà alle antichissime genti italiche; durante la dominazione greca ebbe templi e sepolcri ricchissimi, celebrati dagli antichi scrittori greci e dai latini; anche nel ferreo Medioevo fu importante centro di cultura, e ne abbiamo gloriosi ricordi, da Paolo Diacono fino a Vittore III, uscito dalle scuole di Tremiti, prima consigliere ascoltissimo, poi successore a Gregorio VII.

« Tremiti ha lottato eroicamente contro i Turchi nel 1567, e contro gli Inglesi nel 1809; e, fino agli ultimi anni del secolo XVIII, ancora aveva ricchezze, possedeva navi, era in continue relazioni commerciali, non solo col vicino litorale italiano, ma con gli Schiavoni e coi Levantini. Ora di tutto ciò non c'è più nulla; Ferdinando IV di Borbone, prima con la legge d'incameramento del 1783, poi col dispaccio del 23 giugno 1792 si è impossessato di tutto, e alle povere isole tutto ha tolto, compresa la libertà. E il Governo nostro, col regio decreto del 13 dicembre 1863, n. 1585, oggi ancora purtroppo in vigore, nulla ha loro restituito, neppure la libertà, che pur godono tutte le altre terre d'Italia ».

E concludeva:

« Finora, all'infuori di un doloroso compito, quello di accogliere la colonia penale,

che nell'interesse di tutti speriamo che possa essere presto tolta, le isole Tremiti... »

LUCIFERO. Ma pagano le imposte?

ZACCAGNINO. Ora non le pagano salvo il dazio di consumo, la tassa di esercizio e qualche altro tributo, e ciò avviene perchè non posseggono terre; tutto è proprietà del Governo e il disegno di legge di cui parlo mirava appunto alla divisione dei terreni tra i cittadini, per cui essi, avuto il terreno, avrebbero anche pagate le tasse fondiarie.

« L'isola di Tremiti, diceva il senatore Mariotti, accoglie un vivaio di viti americane che danno meravigliosi frutti. Di là la vite americana, lasciata quattro o cinque anni in quarantena (per assicurarsi che non contenga alcun germe di infezione), si distribuisce in tutta Italia, dando ottimi prodotti. Conosco molti che hanno potuto ottenere le viti di Tremiti, e so che ne sono rimasti contentissimi.

« Quanto alla silvicoltura, Tremiti ha la sua storia e le sue glorie: il platano, per testimonianza di Plinio, è venuto in Italia per la prima volta per merito dei cittadini di Tremiti, che lo portarono dal lontano Oriente e lo coltivarono nella loro isola per circondare di sacra ombra la tomba di Diomede: e da Tremiti la bellissima pianta si è diffusa poi in tutta la penisola. A Tremiti i monaci cistercensi importarono i pini di Aleppo, e ne crebbero un bosco magnifico, che tuttora esiste, ma sarebbe ancor più ampio e bello, se il Governo non avesse permesso alcuni anni addietro di distruggerne una gran parte.

« Allarghiamo adunque questi provvidi istituti del Ministero di agricoltura; ampliamoli come lo meritano, ed in Tremiti avremo vivai che potranno dar viti e pini a gran parte d'Italia, e forse anche all'estero, quando siano ristabilite le comunicazioni col resto del mondo, oggi interdette anche ai cittadini liberi di Tremiti, per il regime rigidissimo della colonia penale.

« Del resto, anche le istituzioni marittime a Tremiti potrebbero essere ampliate e curate assai più e assai meglio di quello che non lo siano attualmente.

« Sulla punta più alta di Tremiti, nel Medioevo e nei secoli successivi fino al Seicento e a quasi tutto il Settecento, una scolta vigilava notte e giorno, per vedere se passassero al largo navi di mal affare, e con fumo di giorno, con fuochi di notte, ne dava avviso alle torri del litorale; e le torri che erano in vista di Tremiti passa-

vano man mano l'avviso alle altre, sino alle più lontane, lungo tutte le spiagge di Abruzzo, di Capitanata, di Puglia, rese, per tal modo, sicure da ogni insidia di corsari ».

E nella sua discussione il senatore Mariotti fece notare infine che con le linee di navigazione attualmente in esercizio le Tremiti non hanno che due soli approdi con Rodi, da dove poi per giungere a Chieti o a Serracapriola, ossia ai comuni ove hanno maggiori interessi, esse dovrebbero sostenere lunghe e penose ore di carrozza.

Onde il presidente del Consiglio, riconoscendo che le povere isole non potevano andare innanzi così, ritenne che fosse meglio sospendere la discussione del disegno di legge per escogitare qualche nuovo provvedimento, e magari costituirle in comune autonomo, e in conseguenza le isole di Tremiti sono ancora oggi nelle strane condizioni di allora.

Ma tutto ciò non basta. Le isole di Tremiti servono alla madre patria in altri modi: ora vi sono stati mandati gli arabi, e gli abitanti delle Tremiti, i cittadini liberi, quando ciò avvenne, non potevano nemmeno abbandonare una delle isole per andare in un'altra ed evitare il contatto con gli arabi!

Mi giunse in quei giorni un telegramma di quegli isolani in cui essi invitavano i rappresentanti politici ad appoggiarli presso il Governo perchè venisse loro concesso, per alloggiare, l'isola di San Domino, trovandosi nella loro isola 1400 arabi sfiniti dalle malattie infettive tanto che giornalmente ne morivano di colera, e due tremitesi ne erano anche morti.

E mi giunse anche una petizione, nella quale quei poveri cittadini dicevano che nella cittadinanza vi erano sintomi di una malattia ignota e pericolosa per cui vittime vi erano anche state tra i bianchi e si domandavano provvedimenti adeguati.

Io non ho la minima intenzione di far colpa al Governo se ha mandato colà gli arabi poichè comprendo che codesta è stata una dura necessità; ma ho solo voluto rammentare tutto ciò alla Camera perchè essa possa farsi un'idea esatta delle condizioni di questi poveri isolani.

E poichè queste isole hanno avuto un glorioso passato, e possono tuttavia migliorare la loro condizione, poichè qualche provvedimento si sta pure studiando in loro favore, sia anzitutto provveduto a dar loro

comunicazioni con la madre patria, più adatte e frequenti.

È appunto questa la ragione per la quale ho presentato il mio ordine del giorno.

Io vorrei far notare alla Camera ed al Governo che il mio ordine del giorno non è tassativo e categorico, esso non è fatto in modo che il Governo debba rispondere: non si può accettare questo programma. No, il mio ordine del giorno è di carattere molto lato. Esso lascia piena facoltà al Governo di guardare a quanto di meglio si possa fare.

Consideri l'onorevole ministro che la distanza tra Bari e Manfredonia è di miglia 56, la distanza fra Tremiti e Manfredonia è di miglia 69, e la distanza fra Tremiti e Termoli è solo di 24 miglia, ond'è che, togliendo questo tratto non necessario fra Bari e Manfredonia, si avrebbe un percorso di molto rimpicciolito e perciò il voto massimo delle popolazioni di avere una linea garganica giornaliera potrebbe non presentare pel Governo gravi difficoltà. Ma se anche qualche difficoltà presentasse, noti l'onorevole ministro che abolendosi il tratto Manfredonia-Bari che a noi non serve in modo assoluto e facendo il servizio di navigazione sempre con un solo piroscafo, sul tratto che rimane, sia Manfredonia-Tremiti-Termoli, sia, magari, solo Manfredonia-Tremiti, si potrebbe, per lo meno, avere un servizio trisettimanale anzichè bisettimanale.

Data dunque la latitudine con la quale è formulato il mio ordine del giorno, un solo criterio preciso esso stabilisce ed è che sia necessario, anzi indispensabile trasformare quella linea garganica e renderla postale, o postale-commerciale e più intensa. Tutto il resto rimane affidato alla giustizia del Governo. Esso vedrà fino a che punto si possono accogliere i voti della regione. E se non si volesse accrescere la cifra della sovvenzione, anche in questa misura qualche cosa si può fare per migliorare la dura condizione della viabilità delle isole di Tremiti e della penisola garganica.

Esposti così i desiderata di quelle popolazioni, voglio sperare che le mie proposte saranno accolte dalla benevolenza della Camera e del Governo.

In sostanza non si tratta che di un atto di alta e doverosa giustizia. Dicono gli storici che le isole di Tremiti furono dette così a *tremore terrae*. Pare che un cataclisma le abbia distaccate dal vicino Gargano. Infatti le condizioni telluriche e geologiche del

Gargano sono assai somiglianti a quelle delle isole Diomedee. Si cerchi almeno di congiungere queste isole alla madre patria con mezzi moderni e con adatte comunicazioni.

Mandateci pure gli arabi colà, e con gli arabi il colera, il tifo (ricordo che il benemerito commendatore Druetti poco mancò non ne morisse), ma si diano a quelle regioni delle comunicazioni più adatte. Questo è il voto che io presento alla Camera. (*Bene!*)

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli Abignente, Maraini ed Edoardo Giovanelli di recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

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

Aumento del limite massimo dell'annualità per pensioni di autorità al personale dipendente dal Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario 1911-12 (1073);

Correzione di un errore materiale nella legge del 3 marzo 1912, n. 134, sul ruolo organico del Corpo reale delle foreste. (1139).

MARAINI. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Proroga della data di estrazione della tombola nazionale pro ospedali di Padova, Tempio, Sassari e Ozieri e variazione del periodo di svolgimento della lotteria a favore dell'ospedale civico di Palermo. (1129).

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

Maggiori assegnazioni nella parte straordinaria del bilancio della guerra (1153);

Maggiori assegnazioni allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1911-12 e seguenti, in conseguenza dei miglioramenti economici accordati ai reali carabinieri in servizio dei reali arsenali marittimi (1108).

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Si riprende la discussione sul disegno di legge: Servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati.

PRESIDENTE. Riprendendo la discussione del disegno di legge sui servizi po-

stali e commerciali marittimi sovvenzionati spetta di parlare all'onorevole Francica-Nava.

FRANCICA-NAVA. Non ho punto la pretesione di entrare nel dibattito, per discutere le linee generali dei vari servizi che sono posti davanti alla Camera.

Intendo solamente di limitarmi ai servizi marittimi commerciali e più specialmente ai servizi di comunicazione tra l'Italia e la Libia.

Dirò subito che fui indotto a prendere la parola dalla lettura di una pubblicazione apparsa in un giornale di Roma di una intervista fra un redattore di quel giornale e l'onorevole Foscari.

Lungi da me il pensiero di esaminare se e fino a qual punto siano giustificate le lagnanze mosse intorno al trattamento fatto in questo progetto ai vari porti dell'Adriatico, e più specialmente a Venezia.

Anzi convengo che tanto il mare Adriatico come Venezia, che ne è la regina, hanno diritto ai maggiori riguardi ed alle più premurose cure da parte dei governanti ed a tutte le simpatie della nazione.

La sola parte che mi ha spinto a prendere la parola è quella che riflette le comunicazioni con la Libia e più esattamente con Bengasi e Tripoli per Siracusa, che, per la prima parte almeno, l'onorevole Foscari vorrebbe portare a Brindisi.

Nè mi si faccia carico di portare alla Camera pettegolezzi di interesse privato. (*Interruzioni*). Io ritengo che sia nostro dovere difendere anche qui gli interessi di quelle regioni che abbiamo l'onore di rappresentare. Ma mai come nel caso presente questo intervento è giustificato, essendo intimamente collegati gli interessi delle singole regioni con quelli collettivi del paese.

Il primo obbiettivo a cui si deve mirare per regolare i servizi marittimi è quello di rendere più rapide, più sicure, più normali le comunicazioni fra le nuove terre italiane, che tanti sacrifici costano al paese, e la madre patria. È proprio sotto questo punto di vista che va esaminata la questione. Se poi il raggiungimento di questo supremo ideale recherà vantaggi ad un porto, più che ad un altro, tanto meglio per chi sarà favorito dalle circostanze.

Esaminiamo, brevemente e con tutta obbiettiva serenità, quale è il mezzo più conducente allo scopo. Mi si consenta anzitutto di dire che a me sembra superfluo e fuori di luogo, in tema di servizi marittimi, il confondere la percorrenza di mare con quella

ferroviaria, dovendo qui limitarsi il nostro studio a vedere in qual modo si possa abbreviare, per rendere più sollecito il trasporto della corrispondenza e dei viaggiatori da e per la Libia, per la via di mare.

Il viaggio di terra non ha nulla a che fare con quello di mare.

Ma ammettiamo pure questo sistema, che io chiamerei misto, di comunicazione fra un centro del Continente italiano e le nostre nuove terre africane. Noi non possiamo prendere come punto di partenza altra città che Roma. Roma è la capitale del Regno, essa è il cuore della nazione, da dove si irradia e si diffonde tutta la nostra vita economica e politica.

E parlo solo di questa vita e non della vita commerciale, perchè le nuove linee rapide, così come sono state proposte, con la velocità di quattordici miglia, non possono e non debbono servire che al trasporto di comunicazioni postali e di viaggiatori, spinti da interessi pubblici o privati ad intraprendere questo viaggio, e mai per servizio di merci, che, per la natura loro, non consentono che una velocità relativa, per la necessità del carico e dello scarico, e di tutte le altre esigenze, inerenti al commercio, che ritarderebbero sensibilmente la rapida comunicazione e danneggerebbero i pubblici servizi, a cui queste linee sono specialmente destinate.

Stabilito, quindi, come punto di partenza Roma (nè potrebbe essere altra città), esaminiamo il tempo occorrente per arrivare a Tripoli ed a Bengasi e quale è la via più breve, se quella di Siracusa, o quella di Brindisi.

Le cifre non sono un'opinione. Da Roma per la via di Brindisi occorrono 57 ore e 15 minuti, per la via di Siracusa 40 ore e 45 minuti. Quivi v'è una differenza in più di 16 ore e 30 minuti. Ma poichè l'articolo, di cui mi occupo, si limita a parlare di Bengasi, io dirò che da Roma a Bengasi occorrono, per la via di Brindisi, 55 ore e 10 minuti e da Siracusa 48 ore e 15 minuti. Come vedono, dunque, abbiamo sette ore di differenza. Tanto per Tripoli quanto per Bengasi la percorrenza è molto minore da Siracusa, che da Brindisi.

Tutto questo ho voluto dire, per dimostrare all'evidenza che, calcolando soltanto la distanza massima fra Roma e Bengasi, fra Roma e Tripoli abbiamo, per la via di Siracusa, una differenza importante di percorrenza complessiva che è molto più breve di quella per Brindisi. Ma, poichè, come ho

detto, è del solo viaggio per mare che dobbiamo occuparci, discutendo noi di un disegno di legge che ha per iscopo di provvedere ai servizi marittimi, vediamo quale sia la differenza di percorso fra Bengasi, Tripoli e Siracusa e Bengasi, Tripoli e Brindisi. Da Siracusa a Tripoli sono 274 miglia, a percorrere le quali occorrono ore 19.30 mentre che da Brindisi a Tripoli sono 556 miglia, a percorrere le quali occorrono ore 40. Differenza: ore 20 e più. Da Siracusa a Bengasi sono 381 miglia, a percorrere le quali occorrono ore 27; da Brindisi a Bengasi sono 532 miglia, a percorrere le quali occorrono 38 ore. Differenza: ore 11.

Qui chiaramente appare la differenza fra le cifre da me dichiarate e quelle pubblicate nello specchio del giornale a cui ho accennato.

Detto ciò, e dimostrato in modo incontrastabile il mio assunto, rinunzio ad esaminare altre ragioni d'ordine morale ed economico, che persuaderebbero sempre più della necessità di preferire Siracusa a Brindisi; vi rinunzio, per non parere di volere togliere alla simpatica città di Brindisi tutta l'importanza che essa merita, come approdo; importanza da tutti e da lungo tempo ampiamente riconosciuta.

Nè le mie precedenti argomentazioni tendono ad escludere la possibilità che si istituiscano una o più linee di comunicazione diretta fra la Turchia ed i porti dell'Adriatico, contentando, in questo modo, le aspirazioni manifestate dal collega Chimenti nel suo ordine del giorno n. 3.

E certamente io mai ho inteso, col mio dire, di danneggiare gli interessi di altre regioni, per favorire la mia: sarebbe questo un compito troppo odioso, che è lontano dall'animo mio.

Ed inoltre il primo ordine del giorno permette di poter provvedere anche in avvenire ad altre esigenze, oltre quelle contemplate nel presente disegno di legge; quindi le speranze non sono chiuse a nessuno, ma venire a chiedere qualche cosa per sè, togliendolo ad altri, non mi pare cosa conveniente.

Io concludo infine coll'augurare, con tutta la sincerità dell'animo mio, che siano completamente sodisfatti i voti e le aspirazioni, quali che siano, di Brindisi, dell'Adriatico, di Venezia, ma chiedo sia mantenuta, tale quale è stata proposta nel progetto presentato, la comunicazione tra l'Italia e la Libia, e ciò, non solo pel vantaggio della mia città natale, ma nell'interesse della patria comune, la quale, al di sopra di qualunque

altra considerazione, deve stare in cima dei nostri pensieri. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Astengo. (*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pala.

PALA. Io non farò un discorso: mi limiterò a poche dichiarazioni, salvo a riparlare per chiarire qualche emendamento che ho testè presentato al disegno di legge; non farò un discorso, perchè, al punto in cui sono le cose, trattandosi di una questione che tante volte è venuta innanzi alla Camera, credo non sia opportuno il ripetersi. Però francamente io non posso esimirmi dal manifestare alla Camera una mia grande preoccupazione ed è questa: che nella lotta vivacissima che si è combattuta e si combatte qui, entro la Camera e fuori, tra liberisti e partigiani delle linee sovvenzionate, quelli che in definitiva finiranno per andarne colle costole rotte saranno i minori interessi, i minori porti delle isole. L'unica consolazione che a noi resta, quella espressa dall'onorevole Cavagnari: a voi resterà la marina libera! *Sero venientibus ossa!*

Orbene, se non si trattasse di cosa troppo seria, e se non considerassi il carattere nobile e leale dell'onorevole Cavagnari e di altri illustri rappresentanti della marina libera, direi che questa frase non significa altro che una celia, una derisione a nostro danno; perchè in sostanza è capitato questo: framezzo alle lotte fra i liberisti e i partigiani delle linee sovvenzionate, sono stati presentati due disegni di legge che hanno avuto per strada varie vicende, curiose. Combattuti furiosamente dai liberisti, è avvenuto che tutte le linee sovvenzionate, o quasi tutte, sono state accaparrate dai grandi centri commerciali, dai grandi porti dello Stato, Genova, Livorno, Napoli, Palermo ed altri porti dell'Adriatico; poco, pochissimo è rimasto agli altri porti, e quando essi, i partigiani della marina libera, si sono accaparrate tutte le linee sovvenzionate, allora dicono ai porti minori: signori miei, ora basta colle linee sovvenzionate: e ci dovete ringraziare di aver lasciato in piedi, quelle che servono a noi! A noi dunque, colleghi gentilissimi, non resta che ringraziarvi.

Gli onorevoli liberisti potranno anche tacciare di esagerazione queste mie impressioni: è buona guerra in politica il farlo, quando la cosa non nuoccia a chi ha avuto vittoria. Ma il fatto è questo: che le linee sovvenzionate nel progetto prov-

visorio e nel progetto definitivo fanno gli interessi soltanto, o quasi esclusivamente, dei grandi porti commerciali. Non dico che questi interessi non debbano essere tutelati, e vigorosamente tutelati; ma affermo che se è bella e patriottica una politica di solidarietà fra i grandi ed i piccoli produttori, fra i grandi ed i piccoli centri commerciali, non è giusto, nè equo, nè onesto che i provvedimenti di Stato non si estendano a difendere gli interessi grandi ed i piccoli, perchè anche i piccoli contribuiscono a formare la massa degli interessi economici dello Stato, e l'elemento migliore del progresso collettivo della nazione.

Quando si è presentato il disegno di legge che si diceva di sistemazione provvisoria dei servizi sovvenzionati, io non mancai di notare che con quel disegno di legge non si mirava a soddisfare neanche i più urgenti bisogni ed interessi dell'isola mia. Ed allora chi in quel momento era al Governo non mancò di notare: non abbiate fretta e non vi disperate, questo è un piccolo acconto; quando si presenterà il disegno di legge definitivo sui servizi marittimi allora vedrete che gli interessi dell'isola saranno garantiti nei modi migliori possibili: in maniera che i vostri traffici, anche minori, anche modesti, non saranno in alcun modo pregiudicati, abbandonati alle incertezze d'una marina libera che non cura gli sbocchi poco proficui.

Alla stretta dei conti però, onorevole ministro, il disegno di legge che è innanzi alla Camera giustifica non troppo le mie apprensioni sul primo disegno di legge.

Questo non fa, quasi in totalità, che dare come resto definitivo quello che in principio era stato dato come semplice acconto.

La verità è questa: non abbiamo avuto in definitiva che quello che in via provvisoria abbiamo avuto; le linee di Stato che riguardavano la posta quotidiana fra il contingente e l'isola e niente altro più. Ora francamente, onorevoli colleghi e onorevole ministro, quando una regione è nella condizione in cui si trova un'isola alla quale per necessità di cose gli approdi marittimi sono come i polmoni di un grande organismo, quando voi cominciate a negarci non solo le linee, ma i semplici approdi, come può, come deve fare quest'isola a dare sfogo alla sua produzione? Lo chiedo a voi ed a tutti, cui il desiderio di strappare qualche cosa non turbi la serenità del giudizio!

Ma vi è per noi anche qualche cosa di peg-

gio. Non solo con il nuovo progetto si sono mantenuti come definitivi quei provvedimenti che qui si erano fatti supporre come provvisori, ma per noi è rimasto lettera morta qualche provvedimento legislativo anteriore in favore del commercio e del traffico dell'isola.

L'onorevole ministro della marina può declinare la sua incompetenza nella materia, ma è informato che la linea di Stato, la linea cosiddetta ferroviaria, la linea Civitavecchia-Golfo Aranci, linea la quale secondo la legge del 1908 doveva essere linea postale e commerciale contemporaneamente, è rimasta, nella sua attuazione, una linea postale puramente e semplicemente, per la posta e i passeggeri: che la parte commerciale di quella linea attende ancora esecuzione. Cosicché siamo a questo, che mentre non avete eseguito la legge del 1908 che, istituendo una linea di Stato quotidiana postale e commerciale, noi non abbiamo avuto che quello che doveva essere per noi un semplice acconto dei servizi sovvenzionati.

Onorevole ministro, questa è la sostanza delle dichiarazioni che volevo fare; rimetto gli apprezzamenti alla sua equità.

Quando verrà la discussione delle singole linee, mi permetterò di aggiungere qualche cosa a quello che ho detto in generale. Ma noto che, se il sentimento della solidarietà nazionale fra regione e regione ha, come deve avere, una ripercussione nel Parlamento nazionale, è forza che sentiate qualcuna delle nostre doglianze. Le quali non sono eccessive e mirano soltanto e più che altro a fare profittare in parte anche a noi linee stabilite per altri, tenuto conto anche delle nostre necessità economiche e delle nostre esportazioni fonte essenziale e precipua della nostra vita economica. *(Bene!)*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Abozzi.

ABOZZI. Onorevoli colleghi! Mi affretto ad assicurarvi che non intendo fare un discorso, che non sarebbe neppure consigliato dalla mia qualità di membro della Commissione parlamentare, la quale ha il suo valentissimo relatore. Mi limiterò quindi a fare una dichiarazione di carattere personale ed una succinta illustrazione o spiegazione del secondo ordine del giorno proposto dalla Commissione che è il seguente:

« La Camera fa voti che il Governo provveda che fra Portotorres e l'isola dell'Asinara sia stabilita una regolare comunicazione giornaliera con approdo all'Istintino, in modo da riunire i servizi postali e dei

passeggeri e delle merci con quelli della stazione sanitaria e della colonia penale, adibendo, ove occorra, un rimorchiatore della regia marina ».

Come la Camera avrà potuto rilevare dalla diligente relazione della Commissione, noi deputati sardi abbiamo sostenuto in seno alla Commissione, con concordia pari alla sfortuna, i voti e le proposte delle due Camere di commercio dell'isola, cioè di Cagliari e di Sassari. È sembrato a noi che i voti e le proposte che partivano dalle rappresentanze locali più competenti rispondessero ai bisogni della Sardegna ed alle necessità del suo commercio e del suo traffico.

Nessuno può negare che da qualche tempo il progressivo risveglio agricolo e industriale dell'isola va di pari passo con l'aumento del traffico, per cui non era giusto che i servizi marittimi rimanessero uguali a quelli di molti anni addietro.

Ma quei voti e quelle proposte non hanno trovato accoglimento nè presso il Governo e neppure presso la maggioranza della Commissione; io quindi, coerentemente a quanto ho fatto nella Commissione, dichiaro che voterò tutti gli emendamenti che verranno presentati in relazione ai voti delle Camere di commercio dell'isola, e voterò del pari, se sarà proposta, quella nuova linea di cui è cenno nella relazione per mettere in comunicazione la Sardegna con la Libia.

Fatta questa dichiarazione d'indole personale, vengo ad illustrare brevemente il contenuto dell'ordine del giorno di cui ho data lettura.

Per effetto della legge del 28 giugno 1885 lo Stato ha espropriato l'isola dell'Asinara per stabilirvi una colonia penale ed una stazione sanitaria internazionale. Gli abitanti, obbligati a sloggiare dalla loro terra, hanno costituito un nuovo centro di popolazione in un lembo estremo del nord della Sardegna, a pochissima distanza dall'Asinara; centro di popolazione che ha preso il nome di Istintino, e che costituisce una frazione del comune di Sassari.

Attualmente i servizi dei passeggeri e della posta tra Porto Torres, Istintino e l'Asinara si fanno con mezzi primitivi e pericolosi, e cioè con due barche a vela che hanno una sovvenzione dai Ministeri delle poste e dell'interno.

È inutile che io spieghi alla Camera in qual modo può esser fatto questo servizio. Nella stagione invernale, quando spirano i

venti del Nord che dominano nel golfo, non possono partire, perchè sarebbe pericoloso esporsi alle eventualità della traversata per quanto breve, e quindi mancano le comunicazioni tutte, e si sospende il servizio postale; nella stagione estiva poi, quando la bonaccia è completa, allora quelle barche sono obbligate a fare uso dei remi, e quindi impiegano un tempo lunghissimo per giungere al punto di approdo.

Mi pare quindi che molto giustamente la Camera di commercio di Sassari abbia definito questo servizio vergognoso e indegno di un paese civile, tanto più tenuto conto dei molteplici bisogni della stazione sanitaria e della colonia penale, per i quali occorrono comunicazioni regolari e celeri.

Ma non basta. Siccome in Asinara manca l'acqua potabile, così il Ministero della marina tiene a disposizione delle autorità locali la regia cisterna *Dora*, che ha un tonnellaggio, credo, di 90 tonnellate, e che fa diversi viaggi al mese. Orbene, la Camera di commercio di Sassari, partendo da un concetto lodevolissimo, ha proposto che fosse istituita una linea per il servizio dell'Asinara e dell'Istintino adibendo un piccolo piroscafo di 150 tonnellate, ed accordando al concessionario una sovvenzione, che rappresentasse ciò che attualmente i Ministeri delle poste, dell'interno e della marina spendono per i diversi servizi, con la speranza anzi di realizzare un'economia. In via subordinata la Camera di commercio ha chiesto che il servizio fosse fatto con un bastimento della regia marina.

Però la maggioranza della Commissione ha creduto, in seguito al diniego del Governo, di non accogliere le proposte. È parso a me che, il rigetto di proposte le quali miravano a rendere sicuri e regolari i servizi, ed in pari tempo a far realizzare qualche economia allo Stato, si dovesse attribuire solamente alla mancanza di uno studio preparatorio, alla mancanza degli elementi necessari per vagliare le conseguenze dell'attuazione pratica della nuova linea speciale. Allora ho creduto di presentare l'ordine del giorno indicato, col quale si fanno voti al Governo di occuparsi della questione, e di cercare di risolverla nel modo migliore che crederà.

La Commissione lo ha volentieri accolto, convinta dell'utilità della regolarizzazione di un servizio che interessa non solo le popolazioni del luogo, ma anche direttamente lo Stato.

È stato mio pensiero di lasciare la mag-

giore larghezza al Governo nella scelta dei mezzi; così si spiega la frase, che si trova in fine dell'ordine del giorno « adibendo, ove occorra, un rimorchiatore della regia marina ».

Il mio concetto era questo: il Governo scelga il mezzo migliore per far sparire i lamentati inconvenienti; o affidando all'industria privata il servizio, o sostituendo alla pirocisterna un rimorchiatore.

Credo quindi che il Governo non possa dissentire dallo studiare una questione che tende ad assicurare il servizio postale, a rendere regolare e sicuro il trasporto dei reclusi, degli agenti di custodia, dei soldati e degli impiegati, addetti al lazzeretto ed alla colonia penale, a fare le provviste d'acqua e a disimpegnare tutti gli altri servizi di passeggeri e di merci per l'Asinara e per l'Istintino.

Posta così la questione a me pare che il Governo, dopo le spiegazioni sul concetto ispiratore dell'ordine del giorno, non debba esitare un momento nell'accettarlo.

Ho creduto doveroso di prendere la parola per queste brevi dichiarazioni, e chiedo venia al mio amico onorevole Cassuto se in minima parte ho invaso il suo campo; ma egli converrà con me che non poteva conoscere questi dati speciali di fatto, dai quali scaturisce più limpido il pensiero che ha ispirato il mio ordine del giorno.

Finisco con l'augurarmi che trovi consenziente il Governo come ha trovato consenziente la Commissione. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Di Stefano ha facoltà di parlare.

DI STEFANO. Onorevoli colleghi, a vrete notato che tutti i deputati che hanno preso a parlare su questa discussione, si sono affrettati a dire: io non farò un discorso!

Anch'io seguirò lo stesso sistema: onorevoli colleghi, non vi farò un discorso, mi limiterò soltanto ad alcuni appunti su questo disegno di legge. E la ragione è semplicissima.

Se dovessi fare un discorso su questo ponderoso disegno di legge, ponderoso, perchè in esso è riposta gran parte dell'avvenire della marina italiana, dovrei intrattenervi, anzitutto, sulla grave questione della marina libera e sulla necessità delle sovvenzioni.

Ed allora l'onorevole Salvatore Orlando, il grande difensore della marina libera, il quale pensa che solo nella marina libera è riposto l'avvenire della marina italiana, alle mie parole, arriccerebbe un po' il naso di-

sposto anche a farne una quistione personale.

Non tratterò la quistione, ma vi dirò, solo, questo: io penso che, nelle attuali condizioni della marina italiana, se si può vagheggiare una marina libera, non si può non riconoscere la assoluta necessità di integrare le deficienze che nella marina ci sono, e, per integrarle, il sistema delle sovvenzioni è l'unico che un Governo possa seguire, e che l'Italia deve adottare ancora per alcuni anni, fino a quando cioè questa nostra marina, sciogliendo le sue ali, potrà competere in questo grande mercato internazionale che è l'Oceano, il vero mare libero, con le altre nazioni.

Fino a quel momento, le sovvenzioni saranno una vera e propria necessità ed è per questo che io, lasciando da parte tutto ciò che può assurgere a discussione generale sulla marina libera o sulla marina sovvenzionata, milimiterò, come ho detto, ad alcuni appunti sull'attuale disegno di legge, e, precisamente, su quanto riguarda i gruppi, e specialmente il gruppo del Tirreno inferiore, sull'assegnazione dei gruppi alle sedi di compartimento e di armamento e, finalmente, sulla misura delle sovvenzioni.

Il progetto Luzzatti (lo chiamo progetto Luzzatti perchè così è stato chiamato, dovrei chiamarlo progetto Leonardi-Cattolica, perchè è l'onorevole Leonardi Cattolica che lo presentò allora ed oggi lo difende), divideva le linee in due grandi gruppi: Tirreno ed Adriatico.

La Commissione ha creduto opportuno, d'accordo col Governo, di tornare al progetto Schanzer: smembrare il gruppo del Tirreno, e fare un gruppo del Tirreno superiore, assegnato come sede di compartimento ed armamento a Genova, ed un gruppo del Tirreno inferiore, assegnato come sede di compartimento ed armamento a Palermo.

Ha fatto, poi, due altri gruppi: un gruppo adriatico ed un gruppo, che vorrei chiamare eclettico, perchè è formato da linee attinte a tutti gli altri gruppi, con sede di compartimento a Napoli. Io, nelle mie osservazioni, l'avevo già premesso e lo ripeto: mi fermerò specialmente sul gruppo del Tirreno inferiore.

E su questo gruppo anzitutto varrà osservare che delle undici linee che gli sono state assegnate, sette postali e quattro commerciali, aventi sede di compartimento e sede di armamento in Palermo, sei non

toccano Palermo. Non tocca Palermo la prima, non tocca Palermo la seconda, non tocca Palermo la terza, non tocca Palermo la quarta, non tocca Palermo la sesta, non tocca Palermo l'undicesima!

Ora, io, ho sempre manifestato un criterio ed ho combattuto per questo criterio, che mi pare di semplicità e di evidenza straordinaria: assegnare delle linee ad un compartimento, quando queste linee non debbono nè fare capo-linea, nè fare una sosta nella sede del compartimento e di armamento, mi pare quasi una contraddizione *in terminis*.

Comprendo che, per ovviare a questa contraddizione, che non poteva sfuggire ai membri della Commissione, come non poteva sfuggire al ministro, in questo progetto di legge e nell'annesso capitolato, si è portata una modifica a quella definizione della sede di armamento, che era stata data nell'articolo 16 del capitolato dei progetti precedenti.

Allora era detto così: « Nella sede di armamento avrà luogo l'arruolamento degli equipaggi, l'approvvigionamento dei consumi e rifornimento di carbone; ed a parità di tariffa, ove in essa sede esistano i necessari impianti, sarà eseguita la manutenzione e riparazione dei piroscafi ». Per questa definizione della sede di armamento ricordo che si lottò diversi giorni, allorquando furono discusse le convenzioni presentate dal ministro onorevole Schanzer. Per questa definizione nella Commissione di cui feci parte, esaminando il progetto Bettolo, si fece una lunghissima discussione, che durò per tre sedute. Ebbene, pareva un punto fermo quello, ed era un punto fermo che aveva la sua ragione logica: la ragione, cioè, di assicurare alle sedi di compartimento un lavoro effettivo, e facendo di assicurarle quello sviluppo commerciale, che era nei voti dei ministri che proposero le prime convenzioni marittime, che proposero le seconde, che proposero le terze, che proposero anche queste ultime convenzioni. Perchè? A quale scopo si crea una sede di armamento ed una sede di compartimento? Allo scopo di sviluppare in esse delle energie, che possono essere latenti, di sviluppare quei commerci che hanno bisogno di una integrazione, per far sì che in queste sedi possano crescere tutte quelle altre istituzioni, che hanno potuto ivi nascere, ma che per progredire e diventare rigogliose hanno bisogno, precisamente, dello aiuto del Governo.

Quando di questa definizione del compartimento, si è fatta l'altra, che si legge all'articolo 82-bis della Commissione, si dovrebbe concludere che questa abbia creduto di fare qualche cosa di meglio; ma non solo non lo ha fatto, ma anzi, invece di fare un passo avanti, ha fatto fare un passo indietro alle sedi di compartimento.

Le sedi di compartimento erano garantite fino ad oggi non solo da tutto ciò che era contenuto nelle precedenti convenzioni che erano state presentate, non solo da tutto ciò che si era stipulato nelle ultime convenzioni che si erano fatte, ma anche da tutto ciò, che si era detto della sede di compartimento, quando si trattò delle linee statali.

Orbene, perchè la Commissione volle fare questa innovazione nella definizione della sede di armamento? La volle fare perchè essa aveva raggruppato le linee in modo che di undici linee, che sono state assegnate ad un compartimento, sei non toccavano, assolutamente, quella città, che è sede di compartimento e di armamento.

Allora sorse il bisogno di adattare la definizione della sede di armamento a questo stato ibrido di cose, che veniva ad essere formato, e nacque l'articolo 82-bis.

A che cosa serve, ora, la sede di armamento? Per l'arruolamento degli equipaggi ed a parità di tariffe, ove in essa sede esistano i necessari impianti, per eseguirvi la manutenzione e la riparazione dei piroscafi. E niente altro.

E dell'approvvigionamento dei consumi? E del rifornimento dei carboni?

L'onorevole Cassuto fa cenno che questo non può essere.

Ma, onorevole Cassuto, ciò non può essere, perchè voi assegnate al compartimento delle linee, che al compartimento non fanno capo o che non vi passano.

Ma se, invece, la distribuzione di queste linee fosse stata fatta col criterio, che tutte le linee assegnate al compartimento avessero dovuto avere o come capolinea o come scalo intermedio la sede del compartimento, non era necessario venire a questa definizione, che è definizione la quale contraddice al significato filologico della sede di armamento.

Dunque, sede di armamento, da oggi in poi, significherà soltanto quella sede dove si arruolano gli equipaggi; perchè la seconda parte della definizione della sede di armamento non può avere che una efficacia limitata, nel solo caso in cui esistano gli im-

pianti e si possa tenere la concorrenza delle tariffe. Ove però non concorrano questi estremi, neppure la manutenzione e la riparazione dei piroscafi sarà eseguita nella sede di compartimento e di armamento, a cui i piroscafi sono assegnati.

Ora io prego vivamente il Governo di voler considerare questa posizione di cose, che certamente non favorisce lo sviluppo della marina e delle città, che sono state dichiarate sedi di armamento. E non è tutto. Talune linee assegnate ad un determinato compartimento hanno una sede di armamento diversa.

Così, ad esempio, al gruppo del Tirreno superiore è assegnata la linea 21, che va in Oriente; e mentre la sede di compartimento è Genova, con una annotazione, si dice che i piroscafi di questa linea avranno sede di armamento in Napoli!

Pertanto c'è il gruppo del Tirreno superiore, che ha sede di compartimento a Genova, di cui fa parte questa linea, che muove da Genova e torna a Genova e che passa per Napoli, solo perchè Napoli è la città favorita dalla natura, per cui necessariamente si deve passare; la città dove convergono le grandi linee internazionali, e queste linee, invece, hanno per sede di compartimento e di armamento Napoli, quando tutto il gruppo e tutte le altre linee hanno per sede di compartimento Genova.

D'altra parte, poi, nel Tirreno inferiore si combina un gruppo di undici linee, di cui sei non debbono toccare Palermo, mentre debbono avere Palermo come sede di armamento. E quindi, per la definizione data dall'articolo 82-bis del capitolato, in Palermo dovranno arruolarsi gli equipaggi delle linee. E, poichè Palermo non coi milioni dati dal Governo, ma con sacrifici degli enti, comune e provincia ha un bacino e con sacrifici di privati un cantiere, solo perchè, per queste fortunate contingenze Palermo ha un cantiere e un bacino, a parità di tariffe, essa potrà avere la fortuna di fare qualche riparazione a quel naviglio.

Per tutto il resto: per il rifornimento dei carboni e delle provviste e per tutto quello che costituisce la vitalità del commercio in una sede di armamento, nulla le si concede, perchè sei linee non passano per Palermo.

Mi sono fermato un po' di più su questo punto, che è uno dei più importanti, per richiamare, maggiormente, su di esso l'occhio vigile ed amoroso del ministro, che presiede, con tanta fortuna, il dicastero della

marina, acciocchè voglia eliminare questa contraddizione, quest'ibrido modo di formazione dei gruppi e di attribuzione delle linee, perchè voglia risolverlo col vantaggio della marina e di quelle città che, per una tradizione antica o per i sacrifici fatti, hanno tutto il diritto di chiedere e di ottenere dal Governo gli aiuti necessari per l'integrazione dei loro bisogni e delle loro necessità.

Ma non basta, onorevole ministro, io trovo un'altra contraddizione nel modo con cui sono state formate queste linee e nel modo come sono stati disposti gli approdi delle linee stesse.

Nella pregevole relazione della Commissione si è detto che si assegnavano a Palermo tutte le linee della Libia, in modo che la Sicilia e Palermo, come sede di compartimento, fosse il punto di irradiazione delle comunicazioni libiche.

Orbene, si fa una linea XI, la così detta « periplo », quella parola greca che faceva tanta paura al collega Cavagnari, linea che allaccia i porti d'Italia e quelli della Libia ed ha sede di armamento in Palermo. Essa gira tutti i porti dell'Italia e della Libia, parte da Genova, tocca Spezia, Livorno, Napoli, Messina, Reggio, Riposto, così cara al collega Pantano, e poi Catania, Siracusa, Malta, Tripoli, Homs, Misurata, Bengasi, ma non tocca nè all'andata, nè al ritorno Palermo.

Eppure Palermo è la sede del compartimento e di armamento ed ha bisogno di maggiore aiuto da parte del Governo poichè ha cercato di fare con le sue sole forze tutto ciò che era possibile. Essa, però, si trova, per una tirannia geografica, fuori delle grandi linee e non vi si approda se non quando v'è una ragione speciale per farlo: ebbene il Governo, con questo disegno di legge, dovrebbe, per quella legge di integrazione, che costituisce la base fondamentale della legge e la ragione speciale del gruppo del Tirreno inferiore con sede a Palermo, far passare la linea da Palermo.

Non credo di dover insistere di più per dimostrare la ragionevolezza della domanda, venuta non solo da Palermo, ma da ogni parte della Sicilia, poichè può dirsi che tutta la Sicilia sia concorde nel ritenere una necessità da un lato, un atto di vera giustizia dall'altro, l'approdo di questa linea a Palermo.

Ed anche le linee dirette di comunicazione col Levante, che Palermo aveva set-

timanalmente, sono state completamente tolte.

La linea che parte da Genova e tocca Livorno, Napoli, Messina, Catania, Siracusa, Alessandria con prolungamento in Soria, lascia completamente da parte Palermo ed io prego vivamente il ministro e la Commissione perchè provvedano a tale lacuna.

DI SANT' ONOFRIO. A danno di Messina, che perderebbe ogni comunicazione diretta!

DI STEFANO. Messina non ne risentirebbe alcun danno, avrebbe solo il vapore poche ore dopo ed io non credo che essa possa negare questo atto di giustizia verso la sua sorella maggiore, che non ha mai lesinato i suoi sacrifici per lei.

Ed un'altra osservazione mi permetto di fare in ordine alle comunicazioni con la Libia.

Il disegno di legge stabilisce sette linee con la Libia, per le quali assegna otto vapori di 2,500 tonnellate e a 14 miglia e ciò allo scopo evidente che questi vapori possano percorrere tutte le linee e quindi riesca più facile il loro intreccio ed il loro adattamento sulle linee stesse.

Ma per le prime cinque linee il disegno di legge propone cinque vapori.

Ora, con uno studio esatto, si può subito vedere che cinque vapori non possono affatto bastare alle necessità delle linee.

Infatti la prima linea ha 104 fermate nei porti capolinea e 208 nei porti intermedi.

La seconda linea, Siracusa-Napoli, ne ha 208 nei porti capolinea e nessuna, essendo linea diretta, nei porti intermedi.

La terza, Napoli-Catania-Siracusa-Bengasi-Derna e ritorno, ne ha 104 nei porti capolinea e 312 nei porti intermedi.

La linea quarta, Siracusa-Bengasi, 104 fermate nei porti capolinea: la quinta, Palermo-Trapani-Tunisi, ha 104 fermate nei porti capolinea e 104 nei porti intermedi. In totale abbiamo 624 fermate nei porti capolinea e 624 nei porti intermedi.

Ebbene, calcolando le fermate nei porti capolinea in un giorno e mezzo, abbiamo 936 giorni.

Calcolando tre ore per ciascuna fermata nei 624 porti intermedi, abbiamo altri 78 giorni.

Per percorrere 275,518 miglia, quanto è il percorso delle cinque linee, abbisognano 809 giorni a 14 miglia. In tutto 1823 giorni.

Cinque vapori viaggianti per 365 giorni costituiscono un totale di 1825 giorni.

Noi, dunque, dovremmo avere cinque vapori, che corrono da un capo all'altro, continuamente, tutto l'anno, senza un giorno di sosta, senza un giorno per le riparazioni e la manutenzione!

Questo è impossibile; cinque vapori sono insufficienti, ed io prego l'onorevole ministro della marina (e, se vuole, gli darò i dati che ho raccolto, se non li avesse già notati) di meditare su questo, che è uno dei temi essenziali, perchè il suo progetto possa avere attuazione.

Io credo che si potrebbe fare qualche cosa che, forse, non costerebbe niente allo Stato, che sarebbe anzi molto convenevole e, d'altra parte, molto gradita alla Sicilia ed a tutti coloro i quali, partendo da Napoli, volessero, rapidamente, arrivare a Tripoli.

Sopprimendosi in questo disegno di legge, coll'articolo 15, la linea Napoli-Messina-Reggio-Riposto-Catania-Siracusa esercitata dall'Amministrazione delle ferrovie, i quattro vapori resteranno tutti per la Napoli-Palermo.

Ora in questa linea, che è servita ordinariamente da due vapori, tre possono essere sufficienti. Nè si dica che non possono esserlo, perchè si è constatato, durante l'anno in cui il servizio di Stato è stato attuato, che, certe volte, si è dovuto sopprimere uno dei servizi; poichè c'erano dei vapori in riparazione, perchè, ricorderà l'onorevole ministro, che allora c'erano due linee di Stato, una per Palermo, una per Catania-Siracusa.

Or bene, siccome un solo vapore era addetto a questa linea, succedeva, talvolta, che esso dovesse andare in riparazione.

Ed allora bisognava pigliare il vapore dall'altra linea per far continuare il servizio.

Ma, intanto, dei due vapori che facevano il servizio tra Napoli e Palermo, uno doveva andare in riparazione, ed allora quello che era addetto momentaneamente alla linea Napoli-Siracusa tornava nella linea di Palermo, e doveva quindi sostare l'altra linea.

Ora, invece, che, per l'articolo 15, quella linea è soppressa, restano quattro vapori per la linea. Orbene, uno di questi vapori settimanalmente, potrebbe fare il servizio Napoli-Palermo-Tripoli.

Questo servizio potrebbe farsi non a venti miglia, che non sarebbe assolutamente ne-

cessario, ma a diciotto miglia e forse anche a sedici, con uguale vantaggio della Sicilia e con maggior giovamento di coloro, che volessero andare a Tripoli, spendendo lo Stato quello che spende, attualmente, pel viaggio Napoli-Palermo, e ricavandone, d'altra parte, maggiore profitto.

E passo ad un'altra osservazione sulle linee libere per cercare di eliminare la contraddizione costante di linee assegnate ad un compartimento, che nel compartimento non vanno e non debbono passare o che dal compartimento non partono ed in esso non debbono ritornare.

Se la linea terza, Napoli, Catania, Siracusa, Bengasi, Derna, si potesse collegare con la linea quinta, Napoli, Palermo, Trapani, Tunisi e ritorno, i vapori da Tunisi per Palermo andando a Napoli potrebbero girare dall'altra parte della Sicilia ed andare in Cirenaica; e si otterrebbe quello scopo, a cui Palermo ha diritto di aspirare, cioè, i collegamenti diretti colla Cirenaica, che non si hanno col disegno di legge attuale. Giacchè col presente progetto, non mi stanco di ripeterlo, abbiamo servizi libici, che sono assegnati al compartimento di Palermo e che da Palermo non partono nè per Palermo passano in niun modo. D'altra parte si darebbe una diretta comunicazione ai porti della Sicilia orientale con Tunisi.

Ho promesso di parlar brevemente e di occuparmi di tre sole questioni. Vengo all'ultima: Misura delle sovvenzioni. Si dice nella relazione della Commissione, e fu detto in quella ministeriale, che la base delle nuove sovvenzioni era nelle aste Schanzer e nel progetto Bettòlo; che queste due basi dovevano essere il faro luminoso per mezzo del quale si doveva in questo *mare-magnum* delle sovvenzioni trovare il bandolo. Ed effettivamente questa misura si riscontra esatta per il Tirreno superiore e per l'Adriatico, dove, su per giù, abbiamo le stesse linee presentate nei precedenti progetti. Ma questa stessa misura non si riscontra affatto nel Tirreno inferiore, dove, a parte le linee commerciali, che sono la riproduzione delle vecchie linee, per le nuove linee, che sono fatte con vapori di 2500 tonnellate, i quali debbono filare 14 miglia all'ora, troviamo una misura di sovvenzione la quale non giunge alla media di lire 4.65; mentre la media di tutte le linee commerciali è di lire 6.25; e per le altre linee, che sono servite da vapori di minore tonnellaggio e di minore velocità, abbiamo una sovvenzione, che va fino alle 8 lire.

Questo punto io raccomando specialmente all'attenzione dell'onorevole ministro. Perchè è vero che, nel disegno di legge, esiste l'articolo 4, il quale dice, che, nel caso che uno o più gruppi messi all'asta non rimanga aggiudicato, il ministro della marina potrà egli medesimo provvedere a trattativa privata e, nel caso che la trattativa privata rimanga senza effetto, il Governo presenterà al Parlamento, nel più breve termine possibile, nuovi provvedimenti per il gruppo o per i gruppi non rimasti aggiudicati, ma, onorevole ministro, è bene che, quando i vari gruppi vanno all'asta, tutti possano essere subito concessi. Il fatto che uno di questi gruppi possa rimanere non aggiudicato, porterà nuovi grattacapi, nuove preoccupazioni, nuovi pensieri al Governo ed alla Camera; porterà, possibilmente, maggiori aggravii allo erario. È bene quindi che questo punto sia esaminato con la massima attenzione dal Governo, perchè, se, effettivamente, come io ho potuto notare dall'esame delle cifre e come potrò anche dimostrare all'onorevole ministro, se lo vuole, dandogli la prova aritmetica di quel calcolo, che si è fatto, la media delle sovvenzioni per il Tirreno inferiore è una media molto inferiore a quella delle altre sovvenzioni, la conseguenza sarà questa: che gli altri gruppi saranno aggiudicati; mentre questo gruppo non sarà aggiudicato; e potrà succedere che il più scaltro avrà il meglio e lo Stato avrà poi, in definitivo, il peggio.

Onorevoli colleghi ed onorevole ministro, io ho compiuto il mio dovere. Non ho creduto di fare una questione di campanile, intrattenendomi di ciò, che riguarda da vicino la Sicilia e Palermo: perchè ritengo che qualunque quistione interessi una regione, si ripercuote poi nell'interesse dell'intera nazione. Sicchè spetta a noi, che siamo i rappresentanti della nazione sì, ma gli eletti di una regione, di far notare quelle deficienze, che possono esistere a danno di questa regione, perchè il Governo possa studiare e provvedere.

Io ritengo che, per rendere il gruppo del Tirreno inferiore adatto ai bisogni della Sicilia ed alle esigenze del suo commercio, sia necessario integrare tutto ciò che si è fatto in questo disegno di legge, in modo che Palermo abbia più comunicazioni dirette con la Libia e con l'Oriente e che le linee attribuite al compartimento di Palermo possano, veramente, in Palermo, o avere il capolinea,

ovvero, necessariamente, sostare nel loro viaggio.

Così, solamente, si potrà fare un bene alla Sicilia e svilupparne i commerci, le industrie, le energie latenti. Così si potranno attivare le energie che in Palermo non sono mai mancate a costo dei più grandi sacrifici in favore della marina e per cui gli enti ed i privati hanno profuso milioni.

Voi, onorevole ministro, per integrare una di queste deficienze avete opportunamente, in questi articoli aggiuntivi, che ho visto oggi stampati, proposto che si possano emettere obbligazioni per rendere più facile agli assuntori di trovare i capitali necessari alla loro impresa. Ed io lodo, per questo, il Governo che ha rimesso in questo disegno di legge una delle disposizioni, che erano nei passati disegni Schanzer.

A voi, onorevole ministro, a voi che tenete il dicastero della marina, in questo momento dicono: fate che la marina mercantile italiana raggiunge l'antico splendore; ed ora che la nostra marina militare ha affermato l'antico valore italico in quei mari, dove la potenza d'Italia e delle sue repubbliche, s'affermò in passato, fate che la marina mercantile italiana possa risorgere all'antico splendore, e possa, se non vincere, competere con le marine delle altre nazioni. (*Bene! — Approvazioni.*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Viazzi il quale ha presentato quest'ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a sopprimere nel progetto di legge quelle novità che toglierebbero, pur senza dichiararlo, gli approdi ad alcuni porti che ne fruiscono da lungo tempo e che sono in progresso nel loro movimento commerciale ».

VIAZZI. Debbo chiedere molte scuse, perchè oso parlare qualche minuto sopra un tema che assolutamente sfugge alla mia competenza.

Sunt lacrymae rerum! Abbiamo sacrosanti interessi locali, qualche volta, da tutelare; e non possiamo tacere. Forse, se si trattasse di decidere, una volta per sempre, che di marina sovvenzionata non si parli più in alcun modo, sarei perplesso; cercherei d'approfondire ancora un po', per conto mio, la questione, starei ad ascoltare religiosamente i miei colleghi più competenti e forse voterei per la soppressione d'ogni sovvenzione; ma, poichè le sovvenzioni ci sono, poichè i contratti si fanno, è a discu-

tere appunto di una nostra antica disgrazia italiana.

Per essa noi, a torto, spesso facciamo confronti con altri Stati, con la Francia, per esempio, con la Germania, con l'Inghilterra, le quali hanno un'antica vita di nazione, anzitutto, ed una conformazione geografica organica ed omogenea; mentre invece la nostra recente formazione storica e le nostre condizioni geografiche mettono alcune regioni d'Italia in assoluta posizione d'inferiorità rispetto ad altre regioni, ed esigono che per questo lo Stato intervenga con speciali sussidi e con piccoli benefici a portare tutte le regioni d'Italia in una condizione organica, omogenea, uguale di sviluppo.

Perciò non ho scrupolo di raccomandare gli scali e gli approdi del mio collegio nella provincia di Grosseto, che ha una grande estensione.

Essa ha una vastità notevolissima di territorio (è la ventiquattresima provincia d'Italia), ed ha un porto solo che sia stato finora considerato nelle leggi di navigazione: quello di Santo Stefano.

Ora, a proposito di possibili e troppo facili discordanze fra i principi che si professano e la pratica della vita, bisogna guardarsi sempre dalle affermazioni troppo generali, onorevole Cassuto: queste compromettono un po', e spesso accade che, nell'atto pratico, si devia e si manca ai principi proclamati.

L'onorevole Cassuto, nella sua relazione, dice: che s'informa ad un duplice criterio, prima ad un certo criterio e poi ad un altro, quello di « soddisfare le esigenze commerciali sia dei grandi porti, nelle relazioni fra di essi ed in quelle con le colonie ed internazionali, sia dei piccoli centri, onde non abbandonare all'inerzia infeconda le attività secondarie e raccogliere invece sul cammino ogni più tenue effluvio di produzione ». Come si vede, andiamo addirittura nella poesia arcadica; e possiamo compiacercene. Ma è proprio quel tenue effluvio dell'onorevole Cassuto che verrebbe contemplato nella tabella che accompagna la legge nella sua disposizione relativa al primo gruppo, Tirreno superiore, linea n. 11, Genova-Livorno-Civitavecchia, ecc., ma che poi verrebbe messo da parte, perchè secondo il progetto, lo sbarco ha luogo « tutte le volte che sia richiesto il trasporto, per ciascuno dei detti corpi, di almeno 10 tonnellate di merci o che vi siano da imbarcare, in ciascuno dei porti stessi, almeno 10 tonnellate di merci? »

Io mi astengo dal considerare le difficoltà pratiche che possono scaturire da questa disposizione di legge, ma domando; dove se ne vanno i tenui effluvi dell'onorevole Cassuto se stabiliamo questa condizione delle dieci tonnellate previste per ogni fermata?

CASSUTO, *relatore*. Le pare molto?

VIAZZI. Non è molto, ma non è neanche poco. Se vogliamo proteggere i piccoli centri, aiutare il loro sviluppo, dobbiamo non mettere questa condizione, perchè allora manca lo scopo di siffatta eccezione alle buone norme generali, alle quali tutti amiamo rendere omaggio.

Io non nego che, se fossimo in Piemonte o in Lombardia, con le facilità delle comunicazioni che ci sono, con la quantità dei capitali disponibili, con lo spirito d'iniziativa individuale che là ha già fatto tutta la sua ginnastica, sarebbe facilissimo, per ognuno di questi porti, che la regione stessa provvedesse a creare, per iniziativa privata, degli uffici di trasporto che racimolassero tutto ciò che può essere portato per mare, con economia, invece che per terra e rispondere a questa condizione della legge. Ma è inutile fare dei ragionamenti, onorevoli colleghi, è inutile, e mi rincresco il dirlo, fare di questi ragionamenti là dove mancano tutte le condizioni, per ora, a che siffatte iniziative trovino i loro germi e le loro condizioni di sviluppo.

Permettetemi che io brevemente accenni a questo punto speciale che riguarda il porto Santo Stefano.

Io ho portato recentemente una brigata di colleghi a vedere quella località: essi possono confermare la verità di ciò che io ora proclamo: è il più bel porto che abbia l'Italia fra Genova, Spezia e Napoli. Indubbiamente si tratta di una rada che in qualunque circostanza può dare rifugio ad una grande armata e rifugio sicuro. A Santo Stefano si sta costruendo il tronco ferroviario Santo Stefano-Orbetello, che unirebbe il porto alla ferrovia maremmana che viene a Roma e dall'altra parte va a Pisa-Porto. Santo Stefano aveva il suo scalo settimanale al tempo dei Granduchi. Con la convenzione del 21 novembre 1861, stipulata fra il Governo e il cavalier Raffaele Rubattino, approvata con la legge 13 aprile 1862, veniva stabilito un viaggio bisettimanale da Livorno a Santo Stefano.

Con le successive convenzioni stipulate con la Navigazione generale, la periodicità dei viaggi fu estesa a due volte la settimana.

La recente legge del 25 aprile 1908 conferma pure la bisettimanalità dei viaggi.

I progetti ultimi che si susseguirono, dell'onorevole Schanzer e dell'onorevole Bettolo, continuarono sempre a considerare porto Santo Stefano come qualcosa che è suscettibile di un ulteriore sviluppo, magari da un momento all'altro, improvviso e grande.

Invece, con questa legge che ora si discute, è inutile dissimularselo, tutto si distruggerebbe. Ciò accade, è bene avvertirlo, mentre l'onorevole Cassuto nella sua relazione, per altre linee, che forse gli sembrano più belle, rileva, a pagina 10, che « il concessionario può senza aggravio sottoporsi all'approdo a settimane alternate, mentre la condizione del minimo per la rilevata scarsità del traffico avrebbe reso quasi nulla la concessione ».

Se noi adottiamo i criteri della legge che la Camera sta per votare, il porto di Santo Stefano per un tempo indeterminato non avrà più l'approdo; lo si dà nominalmente, ma glielo si toglie di fatto.

Ora francamente, onorevoli colleghi, non sono uomo che mi metterei a piangere se anche Santo Stefano venisse privato di questo beneficio, che io considero oramai storicamente come un diritto. Anche i paesi, come gli uomini, possono trarre dalla loro virilità in un momento di disavventura lo stimolo per lanciarsi e per disporsi ad una nuova energia e ad opere più ardue.

Ma, chiedo scusa della espressione forse un po' forte, noi non amiamo gli scherzi.

Dica la Camera che non vuole lo scalo di Porto Santo Stefano, e noi ci acconteremo ed andremo a ricercare se per caso non vi sono altri scali non soggetti a questa condizione delle dieci tonnellate che sono compresi in altri numeri di questo disegno di legge e che furono già istituiti con leggi votate precedentemente e per i quali scali le fermate vanno diventando da settimanali a bisettimanali, e vanno avviandosi a diventare giornaliere e che probabilmente, quasi certamente, se dovessero dare il preavviso delle dieci tonnellate, non sarebbero in grado di darlo nemmeno per due tonnellate.

Ma questi confronti, sebbene a gran malincuore, potremo sempre farli, se vi saremo costretti.

Ho espresso ciò che sento con quella semplicità e con quella serenità, che è nelle mie abitudini.

Confido che o con l'emendamento che

ho proposto, o spostando il porto Santo Stefano dal numero 11 e portandolo nella linea del numero 6, si provvederà a riconoscere questo buon diritto della regione e di tutta la provincia di Grosseto. Chè se questo non possa avvenire nella elaborazione e nella votazione del disegno di legge che stiamo discutendo, si trovi il rimedio perchè in altre combinazioni, perchè con nuovi adattamenti nella stipulazione dei contratti a così grave inconveniente, ad un danno che suonerebbe vera e propria ingiustizia e quasi anche un po' offesa ad una nobilissima regione, non si venga, e si ponga invece riparo all'errore commesso. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. È presente l'onorevole De Cesare?

(*Non è presente.*)

Spetta allora di parlare all'onorevole Chimienti, che ha presentato insieme con l'onorevole Rasponi il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo ad introdurre nel disegno di legge dei servizi postali e commerciali marittimi una linea di diretta comunicazione tra i porti dell'Adriatico e della Libia ».

CHIMIANTI. Onorevoli colleghi, anche io seguirò l'esempio dei precedenti oratori, e mi limiterò a poche osservazioni generali, che avrei anche trascurato di fare, riservandomi di dire poche parole sull'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare, se poco fa qualche collega non mi avesse obbligato ad intervenire, per accenni ad alcuni interessi della mia città natale che mi obbligano a spiegare in quali termini ed in quali modi quella città intende e vede questi suoi interessi; e se non avessi il vivo desiderio di manifestare la mia opinione personale in ordine ad una questione che è stata trattata in questa Camera e sulla quale particolarmente si è trattenuto l'onorevole Orlando, in ordine cioè alla marina libera. E comincerò da questa seconda parte.

Dirò brevissimamente come l'esperienza è venuta a modificare le mie antiche convinzioni.

L'onorevole Orlando domandava: perchè dunque, se in questa Camera spesso gli oratori si pronunziano in favore della marina libera, questa questione non fa un passo nel paese? Perchè? E perchè il Parlamento non è capace di regolare il problema spinoso delle circoscrizioni giudiziarie? E per-

chè non siamo ancora riusciti a fare una legge di politica portuale veramente utile agli interessi del paese? E perchè questa Camera non può regolare la materia difficile della riforma universitaria? Perchè? Perchè gli interessi locali prendono il sopravvento su tutte le questioni importanti. E questi interessi locali hanno poi in questa materia un peso maggiore e qualche volta assoluto.

Ha ragione l'onorevole Orlando di dire che la proporzione tra la marina libera e la marina sovvenzionata, nel movimento generale dei nostri traffici marittimi, è veramente tale che lascia pensare se occorra questo enorme sacrificio che sono le presenti sovvenzioni contenute nel disegno di legge.

Egli ha parlato di una proporzione di un decimo e di nove decimi, cioè nove decimi di tutto il traffico dei nostri porti alla marina libera ed un decimo alla marina sovvenzionata.

Ma egli ha parlato della sola navigazione costiera. In tutto il movimento generale la sproporzione è più sorprendente! Ed infatti su un tonnello totale di 27 milioni e 600 mila tonnellate, il tonnello della marina sovvenzionata è solamente di un milione e 400 mila tonnellate, ossia il 5.14 per cento; tutto il resto del traffico è fatto dalla marina libera.

Questo fatto è conseguenza naturale e fatale della nostra posizione geografica; per leggi che noi facciamo, per protezione che noi diamo alla marina sovvenzionata, la bandiera estera dovrà prendere per forza una gran parte dei nostri noli.

E porto un esempio personale e rappresentativo che in questa materia vale più di qualunque teoria.

Spesso mi accade a Brindisi di vedere quel magnifico porto pieno di vapori della Cunard Line, della Pjerce e Parodi, della Peninsular, del Lloyd Austriaco e poi di una compagnia siciliana di navigazione con bandiera di marina libera e poi di bandiera greca che ora ha preso a frequentare quel porto con molto vantaggio della sua azienda; ogni tanto un battello della marina sovvenzionata; cosicchè il porto di Brindisi mantiene alta la sua percentuale di movimento di traffico, i lavoratori guadagnano con l'imbarco e lo sbarco delle merci, i battellieri altrettanto col trasporto dei passeggeri e tutto il movimento del porto si mantiene floridissimo e va sempre crescendo ma... per merito della bandiera estera. Questa è la verità.

Ma chi la fa intendere alle popolazioni delle nostre lunghissime coste ed ai rappresentanti politici qua dentro?

Ricorderò sempre con grandissimo raccapriccio quei giorni in cui l'onorevole Bettolo preparava le sue convenzioni marittime; ogni tanto era un telegramma furioso di una Camera di commercio o di un sindaco che annunziavano la rovina del porto da essi rappresentato e la piena distruzione di ogni commercio locale; poi era annunziata la venuta di una Commissione, la quale era ricevuta da noi, e quando si domandava loro: dunque, perchè questa rovina? Quali sono i bisogni, che volete appagati? L'approdo della linea 27! Tutta la rovina dei traffici era per la mancanza di un approdo. (*ilarità*).

Così non è possibile fare una politica di concorrenza, di linee rapide; non è possibile assicurare ai porti la loro fiorente crescita; non è possibile consolidare ed irrobustire quella zona di movimento, quell'*interland*, che solo può fare la ricchezza dei porti nazionali e delle regioni che lo circondano.

Non sono assolutamente, onorevole Orlando, i lavoratori del mare, che impediscono con le loro richieste la possibilità di tradurre in provvedimenti politici questa tendenza di una marina libera.

Sia tranquillo che i lavoratori del mare colle loro richieste non fanno, che domandare una parte di quegli utili, che essi vedono andare alle industrie e, specialmente, alle industrie marinare italiane di trasporti marittimi, che sono qualche volta più che industrie marinare, vere e proprie combinazioni finanziarie di capitali. Un poco è colpa di questo pregiudizio, di una mancanza di coltura marinaresca nel nostro paese, un poco è colpa nostra perchè nessuno di noi ha agitato dinanzi al paese questa questione, nessuno di noi ha fatto fuori di questa Camera una propaganda attiva, fattiva, piena di persuasione, soprattutto con dati precisi, che mostrino la sincerità e la fondatezza delle nostre convinzioni. Perchè io sono convinto che parlando chiaro e sincero, anche in questa materia, la gente comprende ed attende.

L'onorevole Orlando spera nel suffragio universale. Ad una condizione però io accetto l'augurio: che ognuno faccia il suo dovere portando queste questioni nel dibattito delle pubbliche discussioni. Io sono sinceramente convinto, per esempio, che, quando riuscirò a far comprendere ai con-

tadini della mia regione gli elementi di fatto che fanno il sostrato economico e commerciale dei trattati di commercio con esempi pratici che trovino riscontri nella esperienza quotidiana del loro bilancio domestico essi si affezioneranno alla questione e la intenderanno.

E poi anche in questa Camera, onorevole Orlando, possiamo dire sul serio di aver fatto larghe discussioni su questo argomento? Il progetto dell'onorevole Schanzer l'abbiamo discusso dal punto di vista del contratto, delle clausole del contratto, del meccanismo amministrativo, che noi criticavamo, ma larga e vera e propria discussione sulle tendenze, che debbono ispirare la politica commerciale e marinara del paese, non l'abbiamo mai fatta, nè la facciamo. Sul progetto Bettòlo, che portava provvedimenti, che erano simbolo di una direttiva di politica marinara, noi questa discussione non la facemmo. Linee, approdi, desideri di popolazioni, ma più di questo non abbiamo fatto o non lo volemmo fare. Così non possiamo avere che questo disegno di legge, il quale non rappresenta che le vecchie convenzioni, diminuite di qualche linea, che pesava sull'erario e che ora si sopprime e che rappresenta un rinsavimento in materia di politica marinara; questo disegno, che per dieci anni conferma lo *statu quo* in materia di sovvenzioni. L'onorevole Di Stefano diceva che a questo progetto sono legate le sorti della marina mercantile. Io non vedo legato nulla, altro che il vecchio conglobato delle sovvenzioni, che sono un poco più ristrette e qualche novità, della quale parlerò tra poco. Non si poteva fare diversamente, ed io lo affermo nel modo più assoluto, che continuare nello stato provvisorio di una azienda più capitalistica che marinara, senza la certezza di un lungo numero di anni per gestire questa industria, era la soluzione peggiore che si potesse dare.

E una parola sul problema dell'Adriatico. Io sono nato sull'Adriatico e rappresento un porto importante di quel mare; ma, appunto per questo, io sento il dovere di parlar chiaro e con sincerità. Nell'Adriatico, da un decennio a questa parte, si è posto chiaramente il problema della sua difesa militare e dell'aiuto al suo movimento commerciale.

Per la difesa militare il paese e la Camera hanno constatato con piacere che qualche cosa si è fatto e molto ancora si farà. Per quanto riguarda le provvidenze commerciali, bisogna su questo punto esser

chiari, e dire la verità con la massima schiettezza.

Noi non potremmo fare quello che fa l'Austria, per due ragioni. La prima, perchè l'Austria ha solamente Trieste, sbocco importante di tutto un vasto impero, ricco di traffici e di movimento d'affari, ed in Trieste concentra tutti i suoi sforzi il Governo, come in Trieste concentra tutti i suoi sforzi l'economia del paese. E non lo possiamo fare per un'altra ragione: perchè noi non abbiamo nell'Adriatico un movimento di merci tale da consentire tutte quelle provvidenze di politica marinara che sarebbero nei nostri desideri e voti.

In Adriatico, io lo dissi molti anni fa, si potrebbe fare una politica marinara coraggiosa; ma senza fare i conti delle spese e degli utili materiali. Io dico una politica nazionale di Stato, con intenti più politici che economici. Ma questa politica nè Parlamento, nè Governo intendono; nè, siamo giusti, il Paese l'ha mai imposta.

Ma dire che nulla l'Italia ha fatto, questo sarebbe ingiustizia.

Noi nell'Adriatico non abbiamo fatto molto, ma, anche dal punto di vista commerciale, abbiamo fatto qualche cosa.

Ed ora vengo brevissimamente al disegno di legge, occupandomi della linea Brindisi-Alessandria e delle comunicazioni con la Libia.

Per rispetto alla Brindisi-Alessandria, approvo senza riserva questo esperimento coraggioso per dare all'Adriatico un mezzo rapido di comunicazione con l'Egitto. Perchè le statistiche dimostrano e ci insegnano che fino a questo momento, anzi, finchè non cominciò il sistema provvisorio delle convenzioni marittime di due anni fa, il vero movimento dei passeggeri da e per l'Egitto si faceva da Brindisi. Da Brindisi lo fa la Compagnia italiana di navigazione, da Brindisi lo fa il Lloyd Austriaco, da Brindisi lo fa la Peninsular, e le statistiche dimostrano per l'appunto che vi è bensì da Venezia un numero vistoso di passeggeri, che ingrossano le cifre, qualche volta fino anche a ventimila, ma sono passeggeri che fanno il viaggio di piacere Venezia-Trieste, mentre i passeggeri da e per l'Egitto vengono a Brindisi e partono da Brindisi.

Il movimento generale dei viaggiatori, da e per l'Oriente, dà per Venezia e Brindisi le seguenti cifre:

Venezia	4680
Brindisi	20065

In questo movimento, la bandiera austriaca figura per

Venezia	3197
Brindisi	5602

Il movimento di Venezia è dato in massima parte da viaggiatori che sbarcano a Venezia e sono provenienti dall'Egitto e da oltre Suez.

Nessun viaggiatore si imbarca da Venezia per l'Egitto o oltre Suez.

Nè è dire che il Lloyd austriaco non voglia per ragioni politiche prendere i viaggiatori in partenza da Venezia, perchè se al ritorno li sbarca a Venezia, perchè trova la clientela, non vi sarebbe ragione di non andarli a prendere all'imbarco.

La verità è che i viaggiatori esteri diretti in Oriente non partono da Venezia, ma da Brindisi, come da Brindisi si imbarcano per tutto l'Oriente europeo, come dimostra la cifra di 20,065 viaggiatori che giungono e partono dal porto di Brindisi.

Quindi, assicurando alle nostre comunicazioni, e subito, questo servizio rapido, noi ripareremo ai danni grandissimi che il periodo provvisorio ha creato, perchè, sia per il fatto della guerra, sia perchè la Compagnia dei servizi marittimi non ha avuto finora la sicurezza di gestire per molti anni questa industria, il porto di Brindisi è stato completamente conquistato dalle Compagnie straniere.

È circa un anno che a Brindisi vi è bensì un largo movimento di passeggeri, di merci e un largo movimento commerciale; ma è tutto fatto dalla bandiera straniera.

Da un anno circa pochi passeggeri partono da Brindisi con la bandiera italiana, pochissime merci partono da Brindisi con la bandiera italiana per la via dell'Oriente.

Permetta la Camera che io dica brevemente quale è l'attuale situazione del porto di Brindisi.

È bene anzitutto rilevare che, a differenza degli scali limitrofi Bari, Gallipoli, Taranto, ecc. dove si può affermare non vi sia concorrenza di vapori di bandiera estera, in Brindisi abbiamo il Lloyd austriaco, le Compagnie greche Mac Dowall, Goudy e Jaulato, la Cunard Line e la Norddeutscher Lloyd, ecc. che tutte a gara fanno sentire gravosa la lotta di una concorrenza ad oltranza.

La linea VII per Alessandria d'Egitto dava alla Navigazione Generale Italiana un reddito di nolo merci di oltre sessantamila

franchi annui e trentamila franchi di passeggeri. Oggi il traffico da Brindisi per Alessandria è stato totalmente assorbito dal Lloyd Austriaco il quale attirò tutti i caricatori col praticare noli bassissimi e vincolandoli poi con contratti. Le misure postume di adottare gli stessi noli del Lloyd non fu di alcun giovamento alla Società Nazionale di Servizi Marittimi, giacchè i caricatori, nella tema di rappresaglie che derivar potevano ad essi da un eventuale accordo tra le due Compagnie, continuarono e continuano a caricare esclusivamente sui vapori del Lloyd tantopiù che quest'ultimo, a differenza del servizio con bandiera italiana, ha partenze bisettimanali per Alessandria da contrapporre alle nostre quindicinali!

In conseguenza di quanto sopra, la bandiera italiana non imbarca un solo fusto di vino o di olio per Alessandria d'Egitto.

Per i passeggeri si verifica lo stesso fenomeno deprimente: fenomeno che si spiega subito se si tien conto del numero delle partenze del Lloyd austriaco messe a confronto delle nostre, alla velocità superiore dei piroscafi stranieri e se si guarda sia pure con occhi profani il materiale adoperato dal Lloyd molto diverso e moderno dai nostri Nilo e Bosforo di vetusta fama!!

Il traffico della linea XXI e ritorno risente anch'esso ed in modo allarmante gli effetti della concorrenza del Lloyd. Nel mentre che per Trieste noi abbiamo una sola partenza alla settimana, partenza con orari ed itinerari irregolarissimi e tutt'altro che diretta giacchè tocca prima di Trieste gli scali di Bari, Barletta, Manfredonia, Ortona e Ancona, il Lloyd ha perfettamente i vantaggi del contrario uniti alla velocità dei suoi vapori, comunicazioni dirette Brindisi-Trieste, ecc., di modo che il traffico dei fichi secchi, altro genere di notevolissima esportazione da questo scalo è anche assorbito interamente dal ripetuto Lloyd.

Alla bandiera sovvenzionata sono rimaste le caricazioni di estratto castagno che si mantengono ancora in virtù di contratti stipulati ma che difficilmente potranno rinnovarsi alla loro prossima scadenza!

Per la linea XIV Brindisi-Corfù-Patrasso-Pireo e ritorno il traffico essenzialmente di passeggeri è ridotto di cinque sestì da quello di due anni or sono. Oltre al Lloyd austriaco abbiamo, come ho detto, le Compagnie greche con partenze da questo scalo il lunedì, il giovedì ed il sabato di ogni settimana e, si noti subito, la nostra partenza della dome-

nica si trova appunto tra le due dei greci: lunedì e sabato!

I noli bassissimi di queste Compagnie, la nazionalità identica della maggior parte dei passeggeri in questa linea che sono per lo più greci, han reso assolutamente derisorio il traffico di questa nostra linea che allo stato può dirsi non improduttiva, ma passiva.

Le merci destinate agli scali del nord Eurpa, fino a pochi anni or sono erano esclusivamente caricate sui vapori della Navigazione Generale Italiana che li trasbordava a Genova per gli scali di destino. Ora, con gli approdi qui della Cunard Line e del Norddeutscher Lloyd la bandiera italiana non imbarca più un collo nè per il Nord Europa nè per le Americhe!

Nei riguardi particolari alla bandiera sovvenzionata in questo scalo, la posizione fu resa ancora più precaria con la sospensione della linea XII, Brindisi-Costantinopoli e ritorno, giacchè vennero a mancare il traffico dei passeggeri per il Levante e le comunicazioni dirette per Venezia che davano sfogo alla esportazione vini per quello scalo: passeggeri per il Levante e vino per Venezia che costituivano il maggior traffico del porto di Brindisi

Questa, onorevoli colleghi, la situazione tutt'altro che rosea del traffico della bandiera italiana nel porto di Brindisi.

Io quindi approvo che il Governo abbia rimesso nel progetto questa linea, che era già stata messa nel progetto dell'onorevole Bettolo, e che rappresenterà un esperimento veramente coraggioso, non solo per assicurare alla bandiera italiana il largo movimento di passeggeri che si imbarca da Brindisi, ma anche per riguadagnare sul Lloyd austriaco quella parte di traffici che in questo momento, profittando della guerra e dello stato provvisorio in cui erano i servizi sovvenzionati, esso ha guadagnato. Io di questo sono completamente sicuro, e perciò approvo la proposta del Governo.

E vengo brevissimamente a parlare della Libia.

Ringrazio il collega Francica-Nava delle parole gentili, affettuose, che ha avuto per la mia Brindisi; ma debbo solamente fargli osservare che, se volessimo discutere in merito (come non voglio fare) dovrei dirgli che non credo che l'Italia si accinga a portare la civiltà in una larga regione quale è la Libia e che faccia i suoi calcoli sui viaggi da Roma a Tripoli e da Roma a Bengasi.

Da Roma a Tripoli e da Roma a Ben-

gasi non possono partire che o viaggiatori o pacchi postali molto piccoli. Possono partire assicurate, danari, pacchi di verghe d'oro e qualche viaggiatore.

Ma noi speriamo di mandare e di ricevere da Tripoli merci, e d'inaugurare quel movimento di traffico che è la speranza più viva e più calda del nostro Paese in questo momento: quindi, fare il conto da Roma non mi pare che sia fare il conto con criteri commerciali, con criteri di traffico. Ma ad ogni modo, non è di ciò che si parla. Io ho presentato l'ordine del giorno perchè il Governo metta in questo disegno di legge, come aveva promesso, una rapida comunicazione con l'Adriatico. Ho firmato gli emendamenti con gli amici della regione Adriatica, ma avendo appreso alcune dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio e alcune dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro della marina, io dichiaro fin d'ora che, se vi sono ragioni altissime di politica, che io apprezzo, per non sistemare fin d'ora tutto l'organismo dei nostri servizi con le nuove terre conquistate, io queste altissime ragioni le tengo in conto, e mi appagherò della promessa formale del Governo che, appena compiuta la pace, le comunicazioni con l'Adriatico vengano assicurate in modo rapido e diretto e specialmente quelle postali, perchè non è detto che le nostre fatiche sulle coste adriatiche non debbano avere anch'esse il modo di comunicare rapidamente coi loro figli, coi loro parenti che lavorano o che sono come soldati o come funzionari nelle nuove colonie conquistate.

Ecco perchè io non potrei appagarmi dell'ordine del giorno della Commissione che è tracciato con parole molto vaghe, parlando di svolgimento di traffici e di commerci, come se per istituire questa linea si dovesse aver prima innanzi a sè il movimento del traffico e del commercio.

Se dovessimo tollerare, dopo le dichiarazioni che il Governo ci farà, di attendere, non possiamo nascondere a noi stessi che per intanto, se il provvisorio durasse, si creeranno per forza di cose, dei rapporti commerciali che potranno poi ostacolare la formazione di quello che si deve fare nell'Adriatico. Troveremo uno stato di cose già formato, già cresciuto, che sarà un ostacolo, se l'ordine del giorno della Commissione dovesse essere accettato, alla soddisfazione dei nostri desideri circa una comunicazione con la Libia.

Quella comunicazione che è nel periplo

italo-libico, quindicinale, una volta a Töbruk ed una volta in Adriatico, non può sodisfarci e neppure può sodisfarci dal punto di vista ideale e sentimentale, perchè gli interessi delle nostre regioni, gli interessi italiani, non possono essere parificati a quelli di città conquistate ultimamente, che pure facendo parte della grande famiglia italiana, non hanno per sè tradizioni di vita, nè ricchezze, nè traffici somiglianti agli interessi della regione adriatica.

Ho finito, onorevoli colleghi, le mie brevissime osservazioni.

Approvo i dieci anni della clausola del contratto. Non approvo veramente la clausola dell'obbligo della concessione del materiale al nuovo assuntore per la ragione che spero che fra dieci anni l'opinione pubblica del Paese e le necessità economiche della nazione nostra, avranno potuto convincere governanti e governati che le sovvenzioni hanno fatto il loro tempo.

Non ho i dubbi del collega Orlando o di qualche altro collega sulla diserzione dalle aste, perchè penso che se le aste andassero deserte non sarebbe una rovina per il nostro paese. Non lo sarebbe nel modo più assoluto. Non è questo il momento di dimostrarlo; ma è più un fantasma, è più una paura immaginaria anzichè una realtà.

Finendo queste mie brevi parole, mi auguro che le nuove Compagnie che assumeranno questi servizi, qualunque esse siano, abbiano la coscienza e la dignità dei servizi che devono rendere al Paese; che esse non solo pensino al frutto capitalistico dei denari impiegati, ma pensino anche che avendo nelle mani servizi sovvenzionati, hanno uno strumento che debbono adoperare a beneficio del paese, a beneficio degli interessi marinari d'Italia. Mi auguro che queste Compagnie, poichè le sovvenzioni vi hanno da essere, possano rafforzarsi e non abbia ad accadere come altra volta, che per passioni, per pregiudizi, per ignoranza, l'Italia ha fatto una ingiusta, aspra e atroce guerra contro una Compagnia di navigazione, la Compagnia della *Navigazione Generale* che attraverso grandi difficoltà e certo non pochi errori, aveva creato nel nostro paese una coscienza dei nostri traffici marittimi e che dando un programma ed una direttiva, aveva superato già le maggiori difficoltà per potersi mettere sulla via di diventare veramente una grande Compagnia di navigazione del nostro paese. Se i denari che abbiamo speso da tre anni e quello che spendiamo e spenderemo per i servizi sov-

venzionati e per i servizi di Stato si fossero spesi di accordo con quell'organismo marinaro, già creato nel nostro paese, senza sospetti e senza persecuzioni, quanto meglio avremmo fatto gli interessi commerciali e marinari d'Italia!

Con questo augurio chiudo il mio dire e ringrazio i colleghi della simpatica e benevola attenzione. (*Approvazioni — Congratulazioni.*)

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

Interrogazioni e interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze presentate oggi.

DE NOVELLIS, segretario, legge :

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia per sapere se intenda provvedere al regolare funzionamento della giustizia nel mandamento di Foligno nominando un vicepretore di carriera che coadiuvi il giudice nell'esercizio della sue funzioni. (*L'interrogante chiede la risposta scritta.*)

« Fazi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per conoscere per quali ragioni la Direzione generale delle ferrovie si rifiuta di elevare alla seconda classe la stazione di Cantù-Asnago, mentre sono state elevate a quella classe, stazioni circovicine che non hanno il traffico ed il lavoro che ha quella di Cantù. (*L'interrogante chiede la risposta scritta.*)

« Padulli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se non intenda, in accordo colla direzione generale delle ferrovie, concedere che le maestranze delle officine ferroviarie possano attendere all'ordinario lavoro nei giorni festivi, ad eccezione di quelli domenicali, tenendo presente che tale concessione fu già fatta alle squadre rialzo e deposito locomotive. (*L'interrogante chiede la risposta scritta.*)

« Casalini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere le ragioni che hanno determinato l'Amministra-

zione degli Ospedali riuniti di Roma, ad inasprire la diaria di degenza, elevandola a lire 5.75 e a lire 7.10, rispettivamente per cure mediche e chirurgiche, costringendo così i comuni, in ispecie i minori, a sottrarsi all'assistenza e alla cura dei malati poveri, per assoluta impossibilità a sostenerne la spesa. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Valenzani ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulle ragioni della soppressione a Palermo dell'ufficio speciale per lo studio e la costruzione delle linee complementari; disposizione che porta serie conseguenze al retto funzionamento delle costruzioni, e che dà l'allarme nelle popolazioni, ritenendo che le complementari come le secondarie il Governo o non le vuole più costruire e sovvenzionare, o le vuole differire al secolo venturo.

« De Michele-Ferrantelli ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro dei lavori pubblici sulla necessità di condurre rapidamente a fine il doppio binario nei tratti Pontassieve-Montevarchi, Laterina-Arezzo-Terontola-Chiusi sulla linea ferroviaria centrale Firenze-Roma, provvedendo, in quanto occorra, con la immediata presentazione di un disegno di legge.

« Landucci, Fani, Gallenga, Ciuffelli, Sanarelli ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

Così pure le interpellanze saranno iscritte nell'ordine del giorno, qualora i ministri interessati non vi si oppongano entro il termine regolamentare.

Per l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. D'accordo con l'onorevole presidente del Consiglio, e salvomutamenti in seguito a presentazione di nuove relazioni, debbo avvertire gli onorevoli deputati, perchè sappiano sin da ora in quale ordine si succederanno le prossime discussioni, che per le sedute antimeridiane, dopo la discussione sul codice di procedura pe-

nale, saranno iscritti i seguenti disegni di legge:

Sulla cittadinanza (*Approvato dal Senato*);

Provvedimenti a tutela e ad incremento della produzione zootecnica nazionale;

Provvedimenti per l'istruzione forestale;

Provvedimenti per il trattamento di pensione degli operai dipendenti dall'Amministrazione della guerra.

Per le sedute pomeridiane poi, avremo, a cominciare da domani:

Interrogazioni.

Svolgimento delle seguenti proposte di legge:

del deputato Cantarano per una tombola a favore degli ospedali di Gacta e di Fondi;

del deputato Landucci per estensione della legge 7 luglio 1907, n. 453, all'ospedale della Misericordia di Anghiari.

Discussione dei disegni di legge:

Convalidazione del regio decreto 11 gennaio 1912, n. 2, riguardante la nomina a sottotenenti effettivi dei sottotenenti di complemento e dei sottufficiali del Corpo di spedizione in Tripolitania e Cirenaica;

Convalidazione del regio decreto 7 dicembre 1911, n. 1282, che approva aumenti alle unità delle armi combattenti ed alle tabelle organiche di formazione del regio esercito;

Applicazione delle disposizioni in materia di aumenti sessennali sugli stipendi a carico dello Stato.

Seguito della discussione sul disegno di legge:

Servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati.

Discussione dei disegni di legge:

Provvedimenti per la industria serica;

Disposizioni sulle sovrimposte comunali e provinciali alle contribuzioni dirette fondiarie e sulle spese facoltative;

Stato degli ufficiali del regio esercito e della regia marina. (*Approvato dal Senato*).

Disposizioni per gli esami delle scuole elementari, popolari e medie. (*Approvato dal Senato*).

Costituzione di speciali uffici per la custodia, la conservazione e l'amministrazione di singoli monumenti.

Vedremo poi, al momento opportuno, se la discussione sul codice di procedura penale debba, o no, passarsi all'ordine del giorno delle sedute pomeridiane. (*Approvazioni*).

Desidera parlare, onorevole Landucci?

LANDUCCI. Prego la Camera di consentirmi di svolgere domani nella seduta pomeridiana una mia proposta di legge: « Estensione della legge 7 luglio 1907, n. 453, all'ospedale della Misericordia di Anghiari (Arezzo) ».

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non ho alcuna difficoltà a consentire.

PRESIDENTE. Sta bene; la iscriveremo dopo quella dell'onorevole Cantarano.

ANGIULLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANGIULLI. Desidererei anch'io di svolgere domani la mia proposta di legge: « Inscrizione nei collegi dei ragionieri ».

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Domani abbiamo già lo svolgimento di due proposte di legge; quindi sarebbe meglio inscrivere per dopodomani.

ANGIULLI. Sta bene.

PRESIDENTE. Allora rimane così stabilito.

Risultamento della votazione.

PRESIDENTE. Debbo ora con rincrescimento comunicare alla Camera che essa non si è trovata in numero legale per la votazione sul disegno di legge: « Proroga delle elezioni amministrative ».

Questa votazione sarà quindi rinnovata domani; ma intanto provvederò che il nome dei deputati assenti senza regolare congedo, sia pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*.

Assenti senza regolare congedo:

Abbate — Abbruzzese — Agnini — Auguglia — Albasini — Alessio Giovanni — Aliberti — Amato — Angiolini — Are — Arrivabene — Astengo — Auteri-Berretta — Avellone.

Bacchelli — Badaloni — Baldi — Balsano — Baragiola — Battelli — Beltrami — Benaglio — Bentini — Berenga — Berenini — Bertarelli — Bertesi — Berti — Bettolo — Bettoni — Bianchi Leonardo — Bianchi Vincenzo — Bianchini — Bissoleti — Bizzozero — Bocconi — Bonicelli — Bonomi Paolo — Bonopera — Borsa-

relli — Bouvier — Bricito — Brizzolesi — Brunialti — Buccelli — Buonanno.

Cabrini — Caccialanza — Cacciapuoti — Calda — Callaini — Calleri — Calvi — Camagna — Camera — Cameroni — Campi — Canevari — Cannavina — Cantarano — Capece-Minutolo Alfredo — Capece-Minutolo Gerardo — Caputi — Carboni Vincenzo — Cardani — Carugati — Casalegno — Casalini Giulio — Casciani — Cascino — Castellino — Cavina — Centurione — Chiaradia — Chiesa Eugenio — Chiesa Pietro — Chimirri — Chiozzi — Cicarelli — Ciccarone — Ciocchi — Ciuffelli — Codacci-Pisanelli — Colonna Di Cesarò — Comandini — Compans — Coris — Cornaggia — Corniani — Cosentini — Cottafavi — Cotugno — Crespi Daniele — Crespi Silvio — Croce — Curreno — Cutrufelli.

Dagosto — Danco — De Benedictis — De Cesare — Degli Occhi — Del Balzo — Dell'Acqua — Della Pietra — De Michele-Ferrantelli — De Nava Giuseppe — Dentice — De Tilla — Devecchi — De Vito Roberto — Di Bagno — Di Cambiano — Di Frasso — Di Palma — Di Trabia — D'Oria.

Fabri — Faustini — Fede — Ferraris Maggiorino — Ferrero — Ferri Enrico — Ferri Giacomo — Fiamberti — Fortunati — Fradeletto — Fulci — Fumarola — Furnari — Fusco Alfonso — Fusco Ludovico.

Galimberti — Gallina Giacinto — Gargitano — Gargiulo — Gaudenzi — Gazelli — Giaccone — Giacobone — Ginori-Conti — Giovanelli Alberto — Giuliani — Giulietti — Giusso — Goglio — Graziadei — Grosso-Campana — Guarracino — Guicciardini.

Hierschel.

Incontri — Indri.

La Lumia — Larizza — La Via — Libertini Gesualdo — Libertini Pasquale — Loero — Longinotti — Longo — Lucchini — Lucernari — Luzzatto Riccardo.

Macaggi — Magni — Mancini Camillo — Manfredi Giuseppe — Manfredi Manfredo — Mango — Manna — Marazzi — Margaria — Martini — Marzotto — Masciantonio — Masi — Masoni — Maury — Meda — Mendaja — Miari — Micheli — Milana — Mirabelli — Modestino — Montagna — Montauti — Montemartini — Montù — Morando — Morelli Enrico — Morelli-Gualtierotti — Morgari — Morpurgo — Muratori — Murri.

Nava Cesare — Nava Ottorino — Negri de Salvi — Niccolini Giorgio — Nofri.

Odorico — Orlando Vittorio Emanuele — Orsi — Ottavi.

Panè — Pansini — Paratore — Parodi — Pasqualino-Vassallo — Pastore — Patrizi — Pecoraro — Pellicchi — Pellegrino — Pescetti — Pieraccini — Pietravalle — Pilacci — Pinchia — Pini — Pistoja — Podrecca — Porzio — Pozzato — Pozzi Domenico — Prampolini.

Quaglino — Queirolo.

Raggio — Rampoldi — Rastelli — Rattone — Rava — Ravenna — Rebaudengo — Rellini — Riccio Vincenzo — Rizza — Rizzone — Roberti — Rocco — Rochira — Romussi — Ronchetti — Rosadi — Rossi Gaetano — Rossi Luigi — Rota Attilio — Rota Francesco — Roth.

Salamone — Salvia — Samoggia — Sannarelli — Santamaria — Saporito — Scalori — Scano — Scorciarini-Coppola — Semola — Sichel — Sighieri — Sonnino — Speranza — Spirito Beniamino — Staglianò — Strigari.

Talamo — Targioni — Tassara — Taverna — Teddori — Torlonia — Toscanelli — Toscano — Trapanese — Treves — Turati — Turco.

Vaccaro — Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Venditti — Venzi.

La seduta termina alle 18.50.

Ordine del giorno per le sedute di domani:

Alle ore 10:

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

Codice di procedura penale (1066).

Discussione dei disegni di legge:

2. Sulla cittadinanza. (*Approvato dal Senato*) (966).

3. Provvedimenti a tutela e ad incremento della produzione zootecnica nazionale (706).

4. Provvedimenti per l'istruzione forestale (652).

5. Provvedimenti per il trattamento di pensione degli operai dipendenti dall'Amministrazione della guerra (1037).

Alle ore 14:

1. Interrogazioni.

2. *Svolgimento delle seguenti proposte di legge:*

del deputato Cantarano per una tombola a favore degli ospedali di Gaeta e di Fondi;

del deputato Landucci per estensione della legge 7 luglio 1907, n. 453, all'ospedale della Misericordia di Anghiari.

Discussione dei disegni di legge:

3. Convalidazione del regio decreto 11 gennaio 1912, n. 2, riguardante la nomina a sottotenenti effettivi dei sottotenenti di complemento e dei sottufficiali del Corpo di spedizione in Tripolitania e Cirenaica (1039).

4. Convalidazione del regio decreto 7 dicembre 1911, n. 1282, che approva aumenti alle unità delle armi combattenti ed alle tabelle organiche di formazione del regio esercito (1038).

5. Applicazione delle disposizioni in materia di aumenti sessennali sugli stipendi a carico dello Stato (965).

6. *Rinnovamento della votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge:*

Proroga delle elezioni amministrative (907-A-bis).

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

Servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati (654).

Discussione dei disegni di legge:

8. Provvedimenti per la industria serica (705).

9. Disposizioni sulle sovrimposte comunali e provinciali alle contribuzioni dirette fondiari e sulle spese facoltative (932).

10. Stato degli ufficiali del regio esercito e della regia marina (*Approvato dal Senato*) (905).

11. Disposizioni per gli esami delle scuole elementari, popolari e medie. (*Approvato dal Senato*) (922).

12. Costituzione di speciali uffici per la custodia, la conservazione e l'amministrazione di singoli monumenti (1098).

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

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

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

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

17. Conversione in legge del regio decreto n. 106, del 31 gennaio 1909, che approva la

convenzione per l'esercizio da parte dello Stato della ferrovia a vapore tra la stazione di Desenzano ed il Lago di Garda (219).

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

19. Pensione ed indennità agli operai della Zecca (472).

20. Proroga del periodo assegnato per il pagamento delle annualità dovute dai comuni delle provincie Venete e di Mantova, in rimborso delle somme pagate dallo Stato per spedalità di sudditi poveri italiani ricoverati negli ospedali Austro-Ungarici, ai sensi della legge 21 gennaio 1897, n. 35 (186).

21. Istituzione della Banca centrale della cooperazione e del lavoro (347).

22. Ordinamento dell'albo giudiziario degli ingegneri, architetti ed agronomi (591).

23. Norme per il transito ed il soggiorno delle navi mercantili lungo le coste dello Stato (*Modificato dal Senato*) (53-B).

24. Aggregazione del comune di Santa Domenica Vittoria al mandamento di Francavilla Sicilia (483).

25. Conversione in legge del regio decreto 21 ottobre 1910, n. 735, riguardante la proroga della scadenza delle cambiali e degli assegni bancari pagabili nel comune di Napoli (605).

26. Disposizioni sul reato di diffamazione (85).

27. Conversione in legge del regio decreto n. 558, del 29 luglio 1909, riguardante modificazioni alle tariffe e condizioni per trasporti, in considerazione della legge 7 luglio 1907, n. 489, sul riposo settimanale (726).

28. Ordinamento del Consiglio coloniale (755).

29. Tombola telegrafica a favore del Conservatorio dei poveri orfani, dell'Ospedale di Santa Chiara, della Congregazione di carità, dell'Orfanotrofio femminile e dell'Ospizio di mendicizia di Pisa (803).

30. Provvedimenti per le case popolari economiche e per agevolare la costruzione ed il trasferimento di proprietà d'altri edifici ad uso di abitazione (450).

31. Aumento del numero dei consiglieri di Stato (578).

32. Provvedimenti per la formazione e conservazione della piccola proprietà rustica e per il bene di famiglia (449).

33. Indicazioni stradali. (*D'iniziativa del Senato*) (741).

34. Conversione in legge del regio decreto 19 gennaio 1911, n. 54, emanato in virtù della facoltà concessa dall'articolo 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, prorogata con le leggi 26 dicembre 1909, n. 721, 13 luglio 1910, n. 455 e 30 dicembre 1910, n. 910 (792).

35. Sugli usi civici e sui domini collettivi nelle provincie dell'ex-Stato pontificio, dell'Emilia e di Grosseto (252).

36. Lotteria a favore delle Congregazioni di carità di Caltagirone e Grammichele (787).

37. Tombola telegrafica a favore dell'Asilo di infanzia di Viterbo, dell'erigendo ricovero dei vecchi cronici in Orte, e degli ospedali di Orte, Vetralla, Soriano nel Cimino e Vignanello (827).

38. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Furci (Santa Teresa di Riva) e Francavilla di Sicilia (693).

39. Tombola a favore della Congregazione di carità, dell'ospedale civico e del ricovero di mendicizia d'Eboli (890).

40. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Ragusa, Ragusa Inferiore, Monterosso, Chiaromonte Gulfi, Giarratana e Buccheri, e degli asili infantili e di mendicizia di detti comuni (789).

41. Concorso dello Stato nelle spese per un monumento che ricordi in Melito Porto Salvo lo sbarco di Garibaldi (942).

42. Riunione delle tombole e lotterie nazionali (927).

43. Giudizio contenzioso sui conti degli Enti locali (904).

44. Per la difesa del paesaggio (496).

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

Seguito della discussione dei disegni di legge:

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

47. Relazione della Giunta delle elezioni sull'accertamento dei deputati impiegati (Doc. VIII-bis).

48. Modificazione dell'articolo 77 della legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante l'ordinamento del servizio delle strade ferrate non concesse all'industria privata (709).

Discussione dei disegni di legge:

49. Aggregazione del comune di San Pietro in Guarano al mandamento di Cosenza (895).

50. Modificazioni al testo unico delle leggi sugli stipendi ed assegni fissi per il regio esercito (1046).

51. Approvazione del piano di ampliamento della città di Cosenza (901).

52. Tombola a favore degli ospedali ed asili infantili di San Severo, Torremaggiore, Serracapriola e Casalnuovo Monterotaro, e dei ricoveri-ospedali di Castelnuovo della Daunia, Pietra Montecorvino, Casalvecchio di Puglia, S. Paolo Civitate e Chieti (1060).

53. Tombola a favore degli ospedali esistenti nei mandamenti di Cassino, Atina e Cervaro e nel comune di Casalvieri (1061).

54. Tombola a favore degli ospedali di Castellaneta, Martina Franca, Ginosa, Mottola e Laterza (1062).

55. Istituzione di una cattedra di storia romana presso la regia Università di Roma (499).

56. Conversione in legge del regio decreto 12 settembre 1911, n. 1125, che proroga il termine per la revisione straordinaria delle liste elettorali comunali per i comuni delle provincie di Messina e Reggio Calabria colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 (1034).

57. Tombola telegrafica a beneficio dell'Ospedale civile di Andria (1069).

58. Riorganizzazione del Consiglio superiore di marina, compilazione ed approvazione del progetto di navi e dei capitoli tecnici relativi. (*Approvato dal Senato*) (972).

59. Anticipazione da parte della Cassa depositi e prestiti di lire 400,000 alla Concessione italiana in Tien-Tsin (1017).

60. Conversione in legge del regio decreto 14 dicembre 1911, n. 1461, emanato a norma dell'articolo 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, e della legge 6 luglio 1911, n. 722, concernente disposizioni per la sistemazione dei conti consuntivi dei comuni, delle provincie e delle istituzioni pubbliche di beneficenza che andarono distrutti o smarriti in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908 (1039).

61. Conversione in legge del regio decreto 24 dicembre 1911, n. 1484, col quale venne disposta la proroga per l'anno 1912 del concorso governativo previsto dagli articoli 5 della legge 24 marzo 1907, n. 116, e 6 della legge 14 luglio 1907, n. 538, a pareggio dei bilanci dei comuni del Mezzogiorno continentale e delle isole della Sicilia e della Sardegna, nella misura determinata dall'articolo 3 della legge 9 luglio 1908, n. 442 (1090).

62. Assegnazione di fondi straordinari per gli scavi di Ostia e per il restauro dei monumenti di Aosta, del Palazzo Du-

cale di Mantova e del Duomo di Como (1095).

63. Sulla facoltà di concedere al Governo del Re di provvedere con decreto reale alla determinazione del numero degli insegnanti straordinari ed ordinari delle scuole medie governative (1097).

64. Destinazione degli interessi del fondo di sussidio per le strade e per la istruzione, costituito in applicazione dell'articolo 14 della legge 25 maggio 1876 (894).

65. Convalidazione di decreti reali coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1911-12 durante il periodo di vacanze parlamentari dal 16 novembre 1911 al 21 febbraio 1912 (1013).

66. Modificazioni alle leggi 12 dicembre 1907, nn. 754 e 755, istitutive delle Casse di previdenza per le pensioni agli ufficiali giudiziari ed agli impiegati degli archivi notarili (1020).

67. Assegnazione straordinaria di lire 25,000 al bilancio del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1911-12, in dipendenza delle spese incontrate per la partecipazione della Regia Marina all'Esposizione internazionale di Torino 1911 (1105).

68. Tombola a favore degli ospedali di Sora, Arpino e Isola Liri (1083).

69. Provvedimenti per la tutela giuridica degli emigranti (650).

70. Istituzione di uffici interregionali di collocamento nei lavori agricoli e nei lavori pubblici (64).

71. Provvedimenti sulle decime agrigentine. (*Approvato dal Senato*) (520).

72. Matrimonio degli ufficiali della regia marina (1084).

73. Sull'esercizio delle farmacie (142).

74. Convalidazione del regio decreto 11 luglio 1911, n. 709, che ha dato esecuzione all'accordo provvisorio di commercio, dogana e navigazione del 12 luglio 1913, tra l'Italia e il Giappone (1018).

75. Maggiori spese per sussidi ai nuovi servizi pubblici di navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago d'Orta (1118).

76. Approvazione del piano regolatore d'ampliamento della città di Nervi (1100).

77. Tombola a favore delle Opere pie di Sant'Angelo Lodigiano (1070).

78. Proroga della facoltà di cui agli articoli 1 e 2 del regio decreto 18 settembre 1910, n. 684 (1117).

79. Tombola telegrafica a favore dell'Asilo di mendicizia ed annesso Ospedale

civile di Cagnano Varano e degli ospedali di Carpino e Rodi Garganico (1068).

80. Tombola a favore di Istituti di beneficenza di Catanzaro, Tiriolo e Sersale (1104).

81. Provvedimenti a favore del comune di Massafiscaglia (1106).

82. Sulle decime ed altre prestazioni fondiarie (*Approvato dal Senato*) (160).

83. Tombola a beneficio dell'ospedale di Guglionesi (1071).

84. Proroga di concessione di locali demaniali in uso gratuito al comune di Mantova (1029).

85. Aumento del limite massimo dell'annualità per pensioni di autorità al personale dipendente dal Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario 1911-12 (1073).

86. Maggiori assegnazioni allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1911-12 e seguenti, in conseguenza dei miglioramenti economici accordati ai reali carabinieri in servizio dei reali arsenali marittimi (1108).

87. Convalidazione di regi decreti coi quali furono autorizzate prelevazioni di

somme dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1911-12 durante il periodo di vacanze parlamentari dal 2 al 29 aprile 1912 (1123).

88. Proroga della data di estrazione della tombola nazionale pro ospedali di Padova, Tempio, Sassari ed Ozieri e variazione del periodo di svolgimento della lotteria a favore dell'Ospedale civico di Palermo (1129).

89. Correzione di un errore materiale nella legge del 3 marzo 1912, n. 134, sul ruolo organico del Corpo reale delle foreste (1139).

90. Aumento del fondo di riserva delle spese obbligatorie e d'ordine per l'esercizio finanziario 1911-12 (1141).

91. Maggiori assegnazioni nella parte straordinaria del bilancio della guerra (1153).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia.

Roma, 1912 - Tip. della Camera dei Deputati.