

CDXLVII.

TORNATA DI GIOVEDÌ 30 MAGGIO 1912

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE GRIPPO

INDI

DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Atti vari	Pag. 20105	Ricostruzione dell'Università di Messina (Cu- TRUFELLI):	Pag.
Disegni di legge (Presentazione):		DE SETA, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i>	20051
Ordinamento del notariato e degli archivi notarili (FINOCCHIARO-APRILE)	20060	Esecuzione di opere pubbliche in Milano (SAMOGGIA):	
Anticipazione da parte della Cassa depositi e prestiti di lire 400,000 alla concessione italiana in Tien-Tsin (<i>Approvazione</i>)	20058	DE SETA, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i>	20052
Conversione in legge del regio decreto col quale venne disposta la proroga del con- corso governativo, a pareggio dei bilanci dei comuni del Mezzogiorno e delle isole di Sicilia e Sardegna	20059	Sciopero delle arti tessili in Laurence: CABRINI	20053 20053
Facoltà di concedere al Governo del Re di provvedere con decreto reale alla de- terminazione del numero degli insegnanti straordinari ed ordinari delle scuole medie governative	20060	DI SCALEA, <i>sottosegretario di Stato</i>	20052-54
Assegnazione straordinaria al bilancio del Ministero della marina, in dipendenza delle spese incontrate per la partecipa- zione della regia marina all'Esposizione internazionale di Torino 1911	20060	Conflitti di mondarisi nel Pavese: CABRINI	20055 20055
Interrogazioni:		CAPALDO, <i>sottosegretario di Stato</i>	20055
Liquidazione di pensioni a carabinieri reali (DI SALUZZO):		FALCIONI, <i>sottosegretario di Stato</i>	20055
SPINGARDI, <i>ministro (R. S.)</i>	20049	Osservazioni e proposte:	
Stabilimenti di artiglieria (BARZILAI):		Processo verbale:	
SPINGARDI, <i>ministro (R. S.)</i>	20049	CANEPA	20049
Camere di commercio (MORPURG):		ORLANDO SALVATORE	20048
CAPALDO, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i>	20050	Proposta di legge (Svolgimento):	
Pesca italo-svizzera (RIZZETTI):		Collegi dei ragionieri	20057
CAPALDO, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i>	20050	ANGIULLI	20057
Società dei viticoltori del Monferrato (SA- MOGGIA):		GALLINI, <i>sottosegretario di Stato</i>	20058
CAPALDO, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i>	20050	Servizi marittimi (Seguito della discussione del disegno di legge)	20061
Cattedre ambulanti d'agricoltura (SAMOGGIA):		ABIGNENTE, <i>presidente della Commissione</i>	20083 20088, 20101
CAPALDO, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i>	20051	AGNESI	20097
Ricostruzione della dogana di Messina (Cu- TRUFELLI):		CANEPA	20097-99
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i>	20051	CASSUTO, <i>relatore</i>	20073-99
		CHIMIENTI	20096
		DE CESARE	20061-87
		FOSCARI	20073-97
		FULCI	20097, 20101
		GIOLITTI, <i>presidente del Consiglio</i>	20096 20098-99, 20100-101-103
		LEONARDI-CATTOLICA, <i>ministro</i>	20061 20087-88-95-96, 20100
		LECIFERO	20095-96
		PANTANO	20097-99, 20102
		VIAZZI	20097
		ZACCAGNINO	20096
		Uffici (Convocazione)	20056
		Votazione segreta (Risultamento):	
		Anticipazione da parte della Cassa depositi e prestiti di lire 400,000 alla concessione italiana in Tien-Tsin	20104

Conversione in legge del regio decreto 24 dicembre 1911, n. 1481, 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 e delle isole della Sicilia e della Sardegna, e proroga del concorso stesso per l'anno 1913. 20104

Facoltà di concedere al Governo del Re di provvedere con decreto reale alla determinazione del numero degli insegnanti straordinari ed ordinari nelle scuole medie governative. 20104

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 del 1911. 20104

La seduta comincia alle 14.5.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, sul processo verbale, l'onorevole Salvatore Orlando.

ORLANDO SALVATORE. Ieri l'onorevole Canepa, nel suo discorso, dichiarò che io, in un colloquio privato con lui, nei corridoi, aveva corretto l'affermazione da me fatta alla Camera, che il rappresentante della Federazione degli uomini di mare aveva votato contro il Credito navale, in seno alla Commissione per la riforma del codice sulla marina mercantile. Ora, per il rispetto che dobbiamo a quest'Assemblea e a noi stessi, per il quale ogni affermazione fatta qua dentro deve essere stata prima controllata, in modo che non si possa mai dubitare della parola di un deputato, debbo alla Camera una brevissima dichiarazione, per mettere la verità a posto e spiegare come si svolse il mio colloquio con l'onorevole Canepa, e quali indicazioni a lui diedi.

Nella seduta del 21 marzo 1911, in seno alla Commissione per la riforma del codice della marina mercantile (non credo di tradire nessun segreto perchè i nostri atti sono pubblici e stampati) si svolse la discussione sul progetto di credito navale presentato dall'onorevole Luzzatti insieme con gli altri progetti che ora discutiamo, e che avrebbe

dovuto venire alla discussione della Camera in questa stessa occasione.

Sull'articolo 11 fu proposto di introdurre nella graduatoria dei crediti privilegiati altri due titoli, aggiunti ai tre che nello stesso progetto erano inclusi, ed erano le spese di giustizia, i salari ed emolumenti degli equipaggi, le indennità dovute per salvataggio ed assistenza, i quali in sostanza non intaccavano la sicurezza del credito costituito dall'ipoteca navale, in modo che, anche con la loro precedenza, il credito navale avrebbe potuto effettuarsi.

Fu proposto, nel desiderio di giungere ad un'ipotetica unificazione del diritto marittimo internazionale, di introdurre altri due titoli in precedenza sempre dell'ipoteca navale, che era la base del credito navale, e la sostanza del disegno di legge. E questi titoli furono i prestiti contratti dal capitano per necessità di navigazione ed i crediti risultanti da avarie di abbordaggio.

La discussione si impennò sull'articolo 11 che stabiliva la graduatoria dei crediti (e l'onorevole Presidente era presente, credo), su questo punto, che l'introduzione di questi due nuovi titoli avrebbe distrutto ogni sicurezza dell'ipoteca navale, perchè trattandosi di eventualità di navigazione che poteva sorgere ad ogni momento, ogni consistenza, ogni sicurezza di quest'ipoteca navale veniva a sparire ed il credito navale cadeva. Dopo lunga discussione, si venne alla votazione nella quale in pochi si rimase a sostenere la necessità di lasciare intatto il disegno di legge; ma molti votarono contro, e fra questi, ripeto, il rappresentante della Federazione degli uomini di mare e ciò con mio vivo dispiacere. Il disegno di legge Luzzatti, infatti, dopo quella deliberazione, non è venuto alla Camera, nè ci verrà per certo e possiamo considerare questo disegno di legge sul credito navale come caduto.

Avevo pertanto ragione di dire che il rappresentante degli uomini di mare aveva votato contro il credito navale: perchè è vano affermare astrattamente che si vuole il credito navale, quando si vota contro i mezzi per i quali questo credito navale può sorgere.

Quindi torno ad affermare quel che ho detto; e dichiaro che non ho corretto nulla nei corridoi come non correggo nulla nell'Aula, e che l'affermazione da me fatta ieri resta tale e quale.

Non ho altro a dire.

CANEPA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CANEPA. L'onorevole Salvatore Orlando, in seduta pubblica, aveva dichiarato che il signor Casimiro Carosino aveva votato contro il credito navale; poi, privatamente, mi ha spiegato che questa votazione pel Carosino s'era esplicata in questo modo: aveva votato contro il primo grado dell'ipoteca che protegge il credito navale. Ora, questa seconda parte è un apprezzamento: si può ritenere, come ritiene l'onorevole Orlando, che chi non conceda all'ipoteca navale il primo grado, venga in realtà ad essere contrario al credito navale; ma è un apprezzamento non condiviso da tutti coloro che votarono col Carosino, e che furono maggioranza, contro la minoranza della Commissione.

In questo senso, certo, egli, parlando con me, ha un poco corretto la sua affermazione nel senso che ha spiegato: che non si trattava d'una votazione esplicita contro il credito navale; ma contro una collocazione d'ipoteca, che, a suo modo di vedere, veniva a ferire il credito navale.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, si intende approvato il processo verbale.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia gli onorevoli: Padulli e Pini, di giorni 15; Carcano e Loero, di 3, Rava, di 7; Giacinto Gallina e Romussi, di 4; Montù e Strigari, di 5; Graziadei, di 20; per motivi di salute, l'onorevole Devecchi, di giorni 10.

(Sono conceduti).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole ministro della guerra annuncia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Di Saluzzo « per conoscere quali difficoltà s'incontrino dalla Corte dei conti ad una pronta ed equa liquidazione delle pensioni dei sottufficiali dei carabinieri reali, giusta il concetto della legge n. 690 del 1911, e per sapere se ad eliminare tali difficoltà non riterrebbe il ministro opportuno un ritocco alla legge in modo da evitare ogni interpretazione meno esatta della medesima ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Per rispondere all'interrogazione da lei rivoltami il 20 corrente ho chiesto gli opportuni elementi al competente ufficio del Ministero ed anche alla Corte dei conti.

« Ma le notizie raccolte non mi pongono in grado di intendere esattamente la portata del quesito, ed ingenerano qualche incertezza sulla estensione della risposta da darle.

« Quindi, perchè questa possa riuscire il più possibile precisa ed esauriente, mi è duopo farle preghiera di volermi chiarire il suo pensiero, specificandomi maggiormente l'oggetto della interrogazione.

« Con la circostanza mi è grato confermarvi

« Il ministro
« SPINGARDI ».

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della guerra annuncia d'aver dato risposta scritta all'interrogazione degli onorevoli Barzilai, Pozzato, Faustini, Sighieri, Colonna di Cesarò, Samoggia, Caetani, Abbiate e Giovanni Amici, « per conoscere quali provvedimenti intenda prendere per rimediare al disservizio amministrativo presso le direzioni e gli stabilimenti d'artiglieria in seguito alla constatata deficienza numerica del personale di ragioneria ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Il ruolo organico del personale dei ragionieri di artiglieria venne ridotto, con la legge 17 luglio 1910, n. 549, al numero strettamente indispensabile ai bisogni ordinari del servizio e in tale riduzione si tenne presente, come risulta dalla relazione che accompagnava la legge stessa, il diverso ordinamento degli stabilimenti di artiglieria, l'abolizione delle tredici direzioni con la istituzione degli uffici dei materiali presso i reggimenti da fortezza e la creazione di nuovi reggimenti.

« Se non che, per le ragioni già note alla Camera, la soppressione delle direzioni non ha avuto più luogo ed inoltre il presente stato di guerra ha fatto sorgere la necessità di far fronte ad imprevedute esigenze di servizi straordinari. Di tali esigenze di servizio però alcune sono di carattere permanente, mentre altre debbono ritenersi soltanto transitorie.

« In quanto ai servizi permanenti, le vacanze che si sono verificate nel ruolo dei ragionieri di artiglieria saranno subito rimpiazzate appena sia compiuto il concorso bandito con decreto del 1º febbraio prossimo passato pei posti disponibili di ragionieri,

i di cui esami sono stati iniziati il 28 corrente mese.

« Circa poi le esigenze di carattere transitorio, è da tener conto che oltre i ragionieri compresi nel ruolo organico, prestano servizio altri ragionieri collocati fuori ruolo con la legge predetta, i quali, giusta i concetti espressi nella mentovata relazione, furono appunto mantenuti per essere adibiti ai lavori straordinari.

« Poichè anche questo personale in soprannumero non si dimostra sufficiente nelle attuali contingenze disporrò perchè sia assunto in servizio altro personale straordinario, avendo motivo di ritenere che cessato questo periodo eccezionale dovuto in gran parte a cause del tutto temporanee, i servizi di artiglieria riprenderanno il loro andamento normale.

« Dopo tale periodo eccezionale vedrò quali provvedimenti sarà necessario di adottare perchè i servizi di artiglieria abbiano la loro definitiva sistemazione.

« Il ministro

« SPINGARDI ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio annuncia di aver dato risposta scritta all'interrogazione degli onorevoli Morpurgo e Giorgio Niccolini, al ministro di agricoltura, industria e commercio, « per sapere se intenda di proporre un provvedimento legislativo, il quale, in analogia all'articolo 220 della legge comunale, ammetta l'oblazione stragiudiziale nelle contravvenzioni di cui l'articolo 63 della legge 20 marzo 1910 sull'ordinamento delle Camere di commercio ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Tenuto conto dei voti espressi da alcune Camere di commercio e industria anche fra le più importanti, il Ministero è disposto a presentare un disegno di legge nel senso desiderato dagli onorevoli interroganti.

« Il Ministero si riserva però di far particolareggiati studi anche per vedere quali disposizioni transitorie siano da stabilirsi per le denunce non ancora presentate all'atto dell'entrata in vigore del nuovo provvedimento legislativo.

« Il sottosegretario di Stato

« CAPALDO ».

PRESIDENTE. Lo stesso onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio, annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione dell'ono-

revole Rizzetti, al ministro di agricoltura, industria e commercio, « per sapere quando sarà pubblicato il regolamento per l'applicazione della Convenzione italo-svizzera per la pesca, il quale regolamento già doveva essere pubblicato da lungo tempo in conformità degli impegni presi con il Governo svizzero, e perchè si venga così finalmente a far cessare l'attuale situazione deplorabile, veramente indecorosa per il nostro Stato, ed oltremodo dannosa alle regioni pescherecce del Verbano e del Lago di Lugano ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Il regolamento per la pesca nelle acque comuni all'Italia ed alla Svizzera fu approvato con regio decreto del 17 marzo 1912 e pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 21 maggio corrente. Di ciò si è data subito notizia ai prefetti di Novara, di Sondrio, di Milano e di Como. Sono in corso di stampa 2,000 copie del decreto e del regolamento per farne distribuzione fra le autorità dei comuni interessati, fra gli agenti e i pescatori.

« Il sottosegretario di Stato

« CAPALDO ».

PRESIDENTE. Lo stesso onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione dell'onorevole Samoggia al ministro di agricoltura, industria e commercio « se non sia divenuta indegna del sussidio di cui attualmente fruisce la Società dei viticoltori del Monferrato con sede in Casale che, sussidiata per contribuire a reprimere le frodi e sofisticazioni nei vini si fa paladina e sostenitrice di mistificazioni condannate dai tribunali e rovinose per il commercio leale ed onesto dei vini ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Alla Società dei viticoltori italiani di Casale Monferrato questo Ministero dal 1908 suol corrispondere un annuo sussidio, per la vigilanza che essa esplica in applicazione della legge 11 luglio 1904, n. 388, contro le frodi dei vini.

« Oltre al servizio di vigilanza questa Società esercita pure un'azione diretta, costituendosi parte civile nei giudizi di contravvenzione alla legge sui vini. Qualche accusa è bensì stata mossa recentemente contro la sua opera, affermandosi che questa non sia sempre improntata ad equità ed imparzialità.

« Da quello che al Ministero consta, starebbe, in fatto, che l'accusa sarebbe più

l'effetto delle avversioni di parte che di un esame spassionato ed obbiettivo. E ciò sarebbe confermato anche da una recente sentenza della Cassazione di Roma.

« Se altro vi sia contro la Società, il Ministero lo ignora. Certo, ogni apprezzamento o giudizio, di carattere puramente personale, esula dalla sua competenza.

« Qualora al Ministero venisse a risultare che la Società dei viticoltori di Casale si allontanasse dallo scopo per cui viene sussidiata, il contributo ministeriale non avrebbe certo ragione d'essere.

« Il sottosegretario di Stato
« CAPALDO ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio comunica di aver dato risposta scritta alla interrogazione dell'onorevole Samoggia al ministro di agricoltura, industria e commercio « per sapere se, conoscendo ciò che avviene fra Cattedra ambulante d'agricoltura di Mondovì e Ufficio agrario provinciale di Cuneo, non ritenga doveroso e dignitoso intervenire e per togliere il conflitto e per impedire lo sperpero del pubblico danaro che certamente ne deriverebbe dal sorgere di una seconda Cattedra ambulante d'agricoltura a Mondovì ».

RISPOSTA SCRITTA. — « A Cuneo si costituì ultimamente il Consorzio per il mantenimento della Cattedra ambulante di agricoltura, a norma della legge 14 luglio 1907, n. 513. Le Cattedre esistenti nella provincia si sarebbero così unificate con sezioni nei capoluoghi di circondario.

« Il Comizio agrario di Mondovì, che prima manteneva, col concorso del Ministero, quella Cattedra circondariale, aderì pienamente al Consorzio, sciogliendo di conseguenza il Ministero dall'impegno preso per un contributo di lire 2,000 annue fino al 1913.

« Sembra, ora, che, in seguito all'applicazione di un articolo del regolamento riguardante la nomina del Comitato direttivo della Cattedra consorziale, il Comizio agrario di Mondovì, il quale si crede lesa nei suoi interessi, si sia svincolato dall'impegno che aveva preso ed ha chiesto quindi che il Ministero mantenga il proprio contributo di lire 2,000 alla Cattedra di Mondovì che si vorrebbe ripristinare in forma autonoma.

« Il Ministero si è legalmente vincolato a forma della precitata legge 14 luglio 1907, n. 513, col Consorzio provinciale di Cuneo, e, d'altro canto, è convinto della necessità

di evitare un inutile sperpero di denaro che deriverebbe dalla contemporanea funzione di due Cattedre a Mondovì.

« Seguirà quindi a spiegare la sua opera perchè il dissidio, sorto più per ragioni formali che sostanziali, si appiani nel miglior modo a vantaggio dell'agricoltura della regione.

« Nè si dubita che le egregie persone, che sono alla testa degli enti in conflitto vorranno secondare gli sforzi dell'Amministrazione.

« Il sottosegretario di Stato
« CAPALDO ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione dell'onorevole Cutrufelli: « per conoscere quando si inizieranno i lavori di ricostruzione della dogana di Messina ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Per la ricostruzione della Dogana di Messina il locale ufficio speciale del Genio civile per il servizio terremoto ha presentato in data del 15 dicembre 1911 un progetto sul quale, in base al disposto dell'articolo 3 delle vigenti norme tecniche, si è dovuto richiedere il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, sia perchè l'altezza complessiva dell'edificio superava quella di metri dieci, sia perchè i singoli piani erano più alti di metri 5.

« Il predetto consesso suggerì alcune modificazioni che furono subito ordinate e si attende ora la riproduzione del progetto riformato che, giusta assicurazioni avute dal Genio civile, potrà avvenire per la fine del prossimo giugno.

« Se il progetto così modificato non darà luogo ad ulteriori osservazioni, si potrà disporre senz'altro l'appalto.

« Il sottosegretario di Stato
« DE SETA ».

PRESIDENTE. Lo stesso onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annuncia di aver dato risposta scritta ad un'altra interrogazione dell'onorevole Cutrufelli, « per conoscere quando potranno iniziarsi i lavori di ricostruzione dell'Università di Messina ».

RISPOSTA SCRITTA. — « La redazione del progetto degli edifici universitari di Messina è stata affidata all'ispettore superiore del Genio civile commendatore Botto mettendo, a di lui disposizione, tutti i mezzi

necessari per il sollecito adempimento dell'importante mandato commessogli.

« Il detto funzionario ha già presentato lo studio di massima di un primo gruppo di edifici, comprendente i padiglioni destinati alle Cliniche ed agli Istituti di medicina, ed ha in istato di avanzata compilazione quello dei fabbricati occorrenti per il rettorato, la biblioteca e le facoltà di legge, di lettere e di scienze.

« Era desiderio dell'amministrazione di far tradurre, senza ritardo, in progetto definitivo gli studi di massima suaccennati concernenti le costituzioni della Facoltà medica, ma ciò non è stato sinora possibile a causa delle varie difficoltà sorte circa l'ubicazione delle cliniche e le effettive esigenze dei vari istituti universitari a cui era da provvedere.

« Per analogo motivo hanno dovuto subire una sosta gli studi di massima per le altre facoltà: studi che il commendatore Botto si proponeva di ultimare entro lo scorso agosto.

« Fu quindi, di accordo col Ministero dell'istruzione pubblica, incaricata una speciale Commissione, composta di funzionari dipendenti dai due Ministeri, di fissare definitivamente nei limiti delle esigenze didattiche e della disponibilità dei mezzi finanziari, il fabbisogno degli Istituti universitari.

« Tale Commissione ha presentato recentemente le sue proposte le quali sono in corso di esame.

« Il problema della ricostruzione dell'Università di Messina, può, quindi, ritenersi avviato ad una soddisfacente risoluzione, e si assicura che nulla si ometterà per affrettare lo studio e l'approvazione dei progetti.

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

PRESIDENTE. Lo stesso onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione dell'onorevole Samoggia per sapere « se, a lenire la grave disoccupazione che si lamenta in Milano e provincia, non ritenga doveroso affrettare la esecuzione di quelle opere, o urgenti o di somma e generale utilità, il cui studio è completo o quasi, e che ripetutamente sono state indicate e sollecitate dalle autorità locali e dagli interessati ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Si hanno presenti le raccomandazioni dell'onorevole interrogante e nei limiti dei fondi di bilancio

disponibili non si mancherà di affrettare l'approvazione dei progetti di opere pubbliche nella provincia di Milano, dei quali sia già ultimato lo studio.

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

PRESIDENTE. La prima interrogazione inscritta nell'ordine del giorno di oggi è degli onorevoli Cabrini, Rondani e Fraccacreta, al ministro degli affari esteri « sulla condotta del dirigente l'ufficio legale presso il Consolato italiano in Boston, in occasione dello sciopero di Lawrence e sul rifiuto dello stesso dirigente a lasciar seppellire nel cimitero italiano di Boston la salma di un connazionale perchè trasportata in forma civile ».

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

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri.* Anzitutto, mi sta a cuore di dichiarare all'onorevole Cabrini che, nel rispondere alla sua interrogazione, m'atterrò alle questioni specifiche che in essa sono contenute: poichè un giudizio generico potrebbe esorbitare dal testo dell'interrogazione e forse spingere me, che ho la responsabilità della risposta, a considerazioni che sarebbero fuori di luogo.

L'interrogazione dell'onorevole Cabrini contiene anzitutto una domanda sulla condotta del dirigente l'ufficio legale del Consolato italiano in Boston in occasione dello sciopero di Lawrence. Risponderò all'onorevole Cabrini che l'avvocato Frank Leveroni non andò a Lawrence, come dirigente dell'ufficio legale, ma vi andò inviato dal nostro console per assumere informazioni sull'andamento dello sciopero ed, occorrendo, per potere sul luogo assumere tutte le notizie che potevano mettere il Consolato in grado di provvedere, qualora se ne presentasse il bisogno, a reclami o aiutare i nostri connazionali che erano implicati nello sciopero. Certo i nostri connazionali erano implicati nello sciopero, perchè come m'insegna l'onorevole Cabrini, in quello sciopero di Lawrence gli scioperanti americani, erano 22 mila e gli italiani 9 mila, e la maggioranza, americana, era forse la più violenta.

Ad ogni modo il nostro console credette opportuno di mandare l'avvocato Frank Leveroni a solo titolo di informatore su quanto succedeva.

Sull'azione poi del nostro Consolato, in quello sciopero, io faccio notare all'onore-

vole Cabrini che il nostro Consolato mandò il signor Frank Leveroni prima di tutto per poter in qualche modo fare opera conciliativa, nell'interesse dell'elemento operaio italiano ed in pari tempo l'invitò a seguire attentamente (e qui leggo un brano del rapporto) « lo svolgimento dei fatti, ad accogliere i reclami dei lavoratori ed a vegliare che le leggi locali non fossero violate a danno loro dalle pubbliche autorità ». Inoltre lo inviò a Lawrence, perchè conoscendo bene l'inglese, egli poteva mettersi in rapporto cogli scioperanti americani e prendere, appunto, sull'elemento americano tutte quelle informazioni che potevano anche tornare a vantaggio dell'elemento italiano in Lawrence, che prendeva parte a quello sciopero. La signorina Colletar, presidente della Società italiana in Boston, fece parecchie visite a Lawrence. Il console Di Rosa si recò personalmente a conferire con il governatore per chiedere il rispetto della legge in pro degli scioperanti nostri connazionali, per ottenere specialmente la punizione dei colpevoli di violenze a danno degli scioperanti italiani, specialmente a riguardo della dolorosa uccisione della connazionale Anna Lopizzo e del ferimento di Domenico Rapisarda e Albertino Carosso ottenendo in seguito al premuroso interessamento suo, assicurazioni formali e soddisfacenti dalle autorità locali.

Dunque la condotta del Frank Leveroni in questa questione dello sciopero non fu che circoscritta alle istruzioni che aveva avuto dal nostro console, istruzioni, ripeto, di carattere informativo e non esecutivo.

In quanto alla seconda parte dell'interrogazione dell'onorevole Cabrini, che riguarda il rifiuto dello stesso dirigente a lasciar seppellire nel cimitero italiano in Boston la salma di un connazionale, perchè trasportata in forma civile, io debbo rispondergli che qui l'azione del Leveroni è stata assolutamente nulla, perchè si tratta di un cimitero appartenente ad una società privata, la quale realmente è riconosciuta come ente morale e possiede come proprio patrimonio un cimitero cattolico.

Ora gli statuti ed i regolamenti di questa associazione, che sono stati approvati dalle autorità americane, vietano di dare seppellimento nel cimitero della società alle persone morte in istato di ubbriachezza, ai suicidi, alle persone non battezzate o non cattoliche.

Quindi l'azione del Leveroni, che pure appartiene a questa società, che ha nel suo

statuto stabilite queste prescrizioni per il seppellimento delle salme in quel cimitero è stata assolutamente nulla, perchè anche se egli si fosse opposto, cioè avesse preteso il seppellimento, gli statuti di quella società, che era proprietaria di quel cimitero, avrebbero impedito l'accoglimento di tale domanda.

Spero così di avere esaurientemente risposto alla interrogazione dell'onorevole Cabrini.

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

CABRINI. Debbo esprimere la mia meraviglia per il fatto che essendosi indubbiamente il Ministero degli esteri rivolto al Consolato di Boston per avere le informazioni e gli elementi necessari per rispondere a questa interrogazione, il Consolato in queste informazioni si sia diffuso con tanta ricchezza di particolari intorno a fatti che non formavano argomento della interrogazione, mentre invece ha trascurato completamente quanto venne più appassionatamente discusso dalla stampa italiana di Boston e di altre città nord-americane, e per il quale indubbiamente doveva il Consolato di Boston prevedere che qui si sarebbe fatta discussione.

Non entro nel merito delle istruzioni (ciò è estraneo alla interrogazione) che il Consolato di Boston ha creduto di dare al dirigente dell'ufficio legale a riguardo dello sciopero delle arti tessili in Lawrence: mi riferisco all'atto che fu compiuto dal dirigente di quell'ufficio legale per sua iniziativa e che suscitò le più aspre e vivaci polemiche.

Domando quindi se sia conforme alle direttive di politica della emigrazione più e più volte affermate dal banco del Governo dal ministro degli affari esteri e dal suo sottosegretario di Stato, le quali impongono ai nostri rappresentanti la più assoluta neutralità nei conflitti fra capitale e lavoro, quando addirittura non spingano i rappresentanti stessi a sostituire ad una neutralità assoluta un intervento nel senso di sconsigliare alla nostra emigrazione di andare a fare la funzione di abbassa-salari, la quale addensa tempeste e minacce sulla emigrazione stessa. Domando se sia conforme a tali direttive l'atteggiamento assunto di fronte a quello sciopero dal direttore dell'ufficio legale del nostro Consolato di Boston.

Perchè, con quale diritto questo signore si è permesso di esprimere il suo pensiero av-

verso alle ragioni per le quali gli operai italiani combattevano solidalmente con gli operai americani?

Con qual ragione questo rappresentante, pagato con il nostro denaro, interveniva in quel conflitto invitando i lavoratori a preoccuparsi delle sorti della povera industria nord-americana? Con quale tatto insinuava deplorazioni per l'opera delle *Trades-Unions* americane, le quali avevano ottenuta una legge che riduceva l'orario settimanale a 54 ore, e determinando quindi l'agitazione della classe operaia, la quale, come di solito, dinanzi a queste riduzioni legali della giornata o della settimana di lavoro, se è pagata a cottimo domanda naturalmente un aumento del cottimo stesso, e se invece è pagata a giornata si oppone alle decurtazioni di mercede cui ricorrono i padroni?

Tutto ciò è recisamente contrario agli interessi delle classi operaie ed alle direttive di politica della emigrazione che da quel banco sono state più e più volte affermate.

Domando ora come questo signore possa più a lungo essere preposto ad un servizio così delicato, che ha bisogno di essere circondato da tutta la fiducia e da tutta la confidenza, quando egli si è mostrato tanto appassionato nel prendere le difese dell'industrialismo americano: al punto che si è avuto questo bello spettacolo che gli operai italiani si sono sentiti avversati dal rappresentante del loro paese, mentre una parola a loro favore, una parola di giustificazione dello sciopero veniva pronunziata dal segretario del governatore dello Stato del Massachusetts.

Ora è per lo meno strano che le nostre masse emigrate siano esposte a questa situazione che il giorno in cui esse partecipano a uno sciopero si debbano trovare contro il rappresentante del Consolato il quale sconfessa e sconsiglia un'azione che è dichiarata legittima precisamente dai rappresentanti del paese di immigrazione.

In quanto alla seconda parte, lealmente dichiaro che, se le cose stanno nei precisi termini esposti dall'onorevole sottosegretario di Stato, in questo caso il torto è del morto: ma trovo strano che un libero pensatore che si proponeva di non voler i funerali religiosi, fosse entrato a far parte e avesse pagato le quote sociali di una società la quale nel suo statuto avrebbe simili disposizioni.

Mantengo invece le censure e le critiche all'azione del signor Frank Leveroni — che

potrebbe anche chiamarsi italianamente Francesco! — nei riguardi dei nostri connazionali scioperanti.

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha la facoltà.

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Debbo dichiarare all'onorevole Cabrini, che ha voluto un po' generalizzare la questione, che anzitutto condivido con lui il principio che l'azione dello Stato nei rapporti con l'emigrazione debba ispirarsi a quei principii che dal banco del Governo sono stati altra volta altamente proclamati e che oggi l'onorevole Cabrini ha ribaditi dal suo banco di deputato.

Detto questo, mi pare di aver risposto all'onorevole Cabrini specificatamente e nei limiti circoscritti dalla sua interrogazione, perchè da quanto risulta dal rapporto del Di Rosa, console in Boston, l'azione del signor Frank Leveroni è stata molto limitata e molto circoscritta; egli, secondo il rapporto del console (che tra parentesi è uno dei consoli più diligenti ed è stato lungamente nell'ambiente americano a New York e quindi conosce molto bene cose e costumi) si è limitato solo ad assumere informazioni e a trasmetterle al Consolato. Soltanto ha raccomandato che si mantenesse la tranquillità e l'ordine pubblico.

L'onorevole Cabrini ha accennato ad alcune accuse che sono state fatte al Leveroni.

Non voglio entrare nel merito di queste accuse; e poichè vedo l'onorevole Rondani, rammento che egli ebbe la bontà di mandarmi un giornale che conteneva queste accuse; ma il Leveroni si scusò di queste accuse dicendo che esse erano il risultato di lotte locali perchè egli appartiene al partito cattolico.

CABRINI. Io ho citato dei fatti precisi.

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Ed a prova di questo egli dice: « Mi si è accusato di avere anche denunciato un complotto per un attentato al presidente dello Stato, complotto che da un'inchiesta fatta si è dimostrato insussistente e quindi l'accusa era assolutamente infondata; quanto alle accuse che si fanno alla mia persona esse provengono molte volte da ostilità di carattere politico anzichè da mancanze nel disimpegno del mio ufficio ».

In questo stesso senso anche il console mi ha scritto e quindi, quanto all'azione del Consolato, ritengo che il console si sia

regolato molto bene avendo ottenuto dalle autorità locali tutte le garanzie possibili a favore dei nostri emigranti contro gli atti di violenza che erano minacciati.

Questo a chiarimento di quanto ho detto prima.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Cabrini ai ministri dell'interno e di agricoltura, industria e commercio, « sulla agitazione dei mondarisi in comune di Ferrera Erbognone (Pavia); e specialmente: a) sulla condotta della autorità di pubblica sicurezza; b) sulla inosservanza degli articoli 18 e 27 della legge 16 giugno 1907 sulla risicoltura ».

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

FALCIONI, sottosegretario di Stato per l'interno. Fra i coltivatori del riso ed i mondarisi erano sorte contestazioni nel comune di Ferrera Erbognone, in provincia di Pavia; le solite contestazioni che avvengono nell'imminenza della stagione risicola.

Da una parte i mondarisi tendevano ad ottenere una giornata di otto ore di lavoro, dall'altra i coltivatori del riso volevano che la giornata fosse di nove ore. Sul prezzo non c'era grande contestazione.

Il dissidio si acui al punto, che la autorità di pubblica sicurezza temette che le cose andassero al di là di quello, che si poteva umanamente prevedere, e si trovò costretta a mandare sul luogo un distinto commissario di pubblica sicurezza, il cavaliere Morelli, allo scopo di tentare possibilmente un accordo ed evitare lo sciopero. Per disgrazia lo sciopero non si evitò, e, allorché ebbe a manifestarsi, l'autorità di pubblica sicurezza dovette naturalmente intervenire per frenare gli eccessi, che eventualmente si fossero potuti manifestare, e che si manifestarono, perchè vi fu una colonna di scioperanti, che cercò di impedire che lavoratori forestieri fossero assunti nei lavori per conto di un determinato coltivatore.

In seguito a queste violenze e resistenze alla forza pubblica furono arrestati il segretario e il portabandiera della lega dei contadini, e vennero denunciati altri sette od otto operai.

Ora, naturalmente, l'autorità giudiziaria sta istruendo il procedimento.

Comprende l'onorevole Cabrini come io non possa intrattenermi su questo punto, perchè è sistema, che credo apprezzato anche da lui, che, allora quando l'autorità giudiziaria interviene in un conflitto, quella

politica non se ne debba più occupare. Dichiarerò soltanto che, siccome, in simili casi si usa mandare i presunti colpevoli dinanzi al magistrato per citazione direttissima, io ho chiesto le ragioni, per cui questo sistema, suggerito dal Codice di procedura penale, non è stato seguito, e mi si è risposto che erano trascorse le quarantotto ore, stabilite dal Codice di procedura penale.

Spero che il processo si svolga il più celere possibile; e mi auguro di gran cuore che gli imputati se risultino innocenti siano assolti; e mi auguro altresì che questi fatti non si verifichino più, nell'interesse delle classi lavoratrici, e di tutti coloro, che sono in rapporti continui con gli agricoltori. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio.

CAPALDO, sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. Ripeto da questo banco quanto dissi in una conversazione privata all'onorevole Cabrini, e cioè, che il Ministero ha, per mezzo dell'Ufficio del lavoro, richiesto alla prefettura le notizie per poter rispondere all'onorevole Cabrini circa l'asserita inosservanza degli articoli 18 e 27 della legge 16 giugno 1907 sulla risicoltura. Poichè queste notizie non sono ancora pervenute, lo pregherei di rappresentare, per questa parte, la interrogazione, od a voler consentire che sia discussa sabato.

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

CABRINI. Ripresenterò la seconda parte della interrogazione perchè persuaso che gli elementi, che saranno forniti all'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio, lo dovranno condurre alla constatazione della inosservanza dei due articoli da me citati, e poi alla persuasione che occorre provvedere a migliorare disposizioni di legge non rispondenti allo scopo, che si era proposto il legislatore congegnando la legge sulla risicoltura.

Per quanto riguarda la risposta, datami dall'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno, debbo rilevare una strana contraddizione che stride nelle informazioni che gli sono state comunicate. D'accordo nel riconoscere il carattere economico della vertenza; d'accordo nel riconoscere la buona volontà, spiegata dalla prefettura di Pavia, che tentò di indurre gli agricoltori riluttanti di Ferrera Erbognone a consentire un miglioramento della mercede, e non peggio-

rare, anzi, le mercedi della stagione precedente.

Perchè nel comune di Ferrero Erbognone, questo avviene di strano, e per questo si dovette chiedere l'intervento della prefettura. Una buona parte di quegli agricoltori, sobillati da un animo nostalgico dei sistemi del 1898, va organizzando questa strana dimostrazione di armonismo sociale: mentre in questi ultimi anni le condizioni dell'agricoltura sono venute migliorando, i salari dovrebbero invece essere peggiorati. Da 2.70 col 1910 si scese a 2.50 col 1911: quest'anno si tentò di pagare gli operai 2.30, donde la controversia che si sarebbe tosto composta se le Commissioni di arbitrato avessero funzionato, non saremmo entrati nella fase più acuta del conflitto. Oggi è di questo che intendo occuparmi brevemente, osservando come sia strano che il segretario delle organizzazioni dei contadini possa essere accusato di oltraggio, mentre egli, quando l'arresto avvenne, si trovava tranquillo ad esaminare ed a sbrigare la sua corrispondenza in una casa del comune, lontano dal posto dove il preteso conflitto avveniva. E dico « preteso » perchè si trattava di una squadra di povere donne e di ragazzi, dagli otto ai dodici anni, che si erano sdraiati sulla strada pubblica per impedire il passaggio alle operaie venute da altri comuni.

I carabinieri, comandati da quel non distinto funzionario, (mi permetta l'onorevole sottosegretario di Stato di non consentire nell'aggettivo che egli ha adoperato) si scagliarono su donne e fanciulli con modi che potevano indubbiamente essere più corretti ed umani, tanto che, molte donne e fanciulli riportarono contusioni che un medico dichiarò guaribili in sette, otto e dieci giorni.

Ma quello che denota un preoccupante stato d'animo da parte di quella autorità di pubblica sicurezza, sono le circostanze in cui gli arresti avvennero. L'arresto del segretario è avvenuto mentre, cosa strana, da alcuni giorni parecchi fittabili andavano dicendo che il segretario stesso sarebbe stato arrestato. L'arresto era preannunziato prima ancora che il conflitto entrasse nella fase acuta. Ma io vorrei che l'onorevole sottosegretario di Stato si interessasse di un altro fatto che se assodato, come me ne fa testimonianza, un collega la cui serenità e imparzialità è da tutti riconosciuta, il collega Montemartini, che si recò sul posto e volle interrogare quelli di una parte e dall'altra,

chiamerebbe sul labbro dell'onorevole sottosegretario di Stato parole di rimprovero e di rampogna.

Dunque, a me risulta che, arrestata la capo lega, essa fu dai carabinieri portata in cospetto di quello tra gli agricoltori che aveva invitato gli altri alla resistenza e che era da tutti segnato a dito come l'autore vero della coalizione dei fittabili contrario a consentire alle stesse proposte che la prefettura era venuta facendo.

Qui non c'entrerebbe più la difesa della legge, non si tratterebbe più di difesa della libertà del lavoro, di cui vedo che un altro collega intende occuparsi; qui si tratterebbe di rappresaglia, di vendetta, di un atto indegno di un funzionario.

Mi associo all'augurio fatto dall'onorevole sottosegretario di Stato, che gli arrestati vengano liberati subito, o per lo meno vengano processati per direttissima. Ma un altro augurio formulo: che gli agricoltori di quella zona risicola abbiano a porgere l'orecchio, non a quelli tra loro che li vanno incitando contro le trattative con le leghe, e contro le ragionevoli domande di miglioramenti che le leghe presentano, ma a quei fittabili moderni, e sono parecchi, che li vogliono educati a sensi civili, affinché gli inevitabili urti di classe siano rivestiti di forme corrette ed educate.

PRESIDENTE. Così sono esaurite le interrogazioni iscritte nell'ordine del giorno di oggi.

Convocazione degli Uffici.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che gli Uffici sono convocati alle 11 di sabato, primo giugno, col seguente ordine del giorno:

Ammissione alla lettura di sei proposte di legge dei deputati Cao-Pinna, Bianchini, Dell'Acqua, Leone, Meda e Materi.

Esame della domanda di autorizzazione a procedere in giudizio:

Contro il deputato Arturo Luzzatto per contravvenzione al regolamento sulla circolazione delle automobili (1145).

Esame dei seguenti disegni di legge:

Sull'insegnamento dell'arabo nelle scuole tecniche (*Approvato dal Senato*) (1144);

Provvedimenti per le assicurazioni sociali nei riguardi degli operai italiani emigrati all'estero e degli operai stranieri residenti nel Regno (1149);

Modificazioni all'articolo 10 della legge 5 aprile 1908, n. 141, concernente la cinta

daziaria ed il piano generale edilizio regolatore della città di Torino (1155).

Esame delle seguenti proposte di legge:

Divisione in due del comune di Casale Corte Cerro, del deputato Beltrami (1113);

Modificazione alla legge sulle cancellerie e segreterie giudiziarie, del deputato Manna ed altri deputati (1135).

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una proposta di legge del deputato Angiulli: Inscrizione nei collegi dei ragionieri.

Se ne dia lettura.

BASLINI, segretario, legge: (Vedi *Tornata del 3 giugno 1911*).

PRESIDENTE. L'onorevole Angiulli ha facoltà di svolgere questa proposta di legge.

ANGIULLI. Onorevoli colleghi, la Camera ricorderà le innumerevoli petizioni, che per oltre un ventennio affluirono al banco della Presidenza, le continue agitazioni fra coloro che esercitavano la professione di ragioniere prima della istituzione dei corsi di ragioniera, e fra coloro che senza aver frequentato questi corsi esercitavano la funzione di ragioniere, ossia alla lotta fra ragionieri diplomati e ragionieri provetti.

A questo stato di cose, pose termine la proposta di legge d'iniziativa parlamentare degli onorevoli Danieli, Pullè e Morpurgo, di cui fu strenuo propugnatore il non mai abbastanza compianto onorevole Fasce. Questa proposta d'iniziativa parlamentare divenne poi la legge del 15 luglio 1906, con la quale si disciplinarono e si stabilirono in modo definitivo le condizioni per l'esercizio della professione di ragioniere.

Una delle disposizioni più importanti di quella proposta di legge fu quella dell'articolo quinto; per il quale tutti coloro che avevano esercitato la professione di ragioniere per un periodo continuativo di dieci anni, pur essendo sforniti dei titoli richiesti, e coloro che avevano esercitato questa professione per cinque anni purchè si fossero sottoposti ad un esame pratico professionale, venivano iscritti nell'albo dei ragionieri.

Nella Commissione parlamentare sorse anche forte discussione sul termine da concedersi per l'iscrizione; e alcuni componenti la Commissione sostennero che questo termine dovesse essere per lo meno di un triennio, altri di un biennio. Ma pre-

valse l'idea che il termine non dovesse superare quello dell'anno, e si stabilì infatti nel medesimo articolo, nell'ultimo comma, che, per l'iscrizione nell'albo dei ragionieri presso le Corti d'appello territoriali, il termine non dovesse superare l'anno e dovesse decorrere dal giorno della promulgazione della legge; cosicchè, promulgata la legge il 15 luglio 1906, il termine scadeva nel 15 luglio 1907.

Senonchè non si prevede allora l'immensa difficoltà che si sarebbe avuta nel regolare le disposizioni transitorie per l'iscrizione, perchè non solo si doveva provvedere a disciplinare l'albo da formarsi presso le Corti d'appello per le nuove iscrizioni, ma anche alla cancellazione delle iscrizioni ingiustificate o contrarie alla legge, al modo come si dovesse intendere espletata la pratica per l'iscrizione, come si dovesse compiere l'esame verbale e scritto, ed espletare i giudizi disciplinari.

E le difficoltà furono tali che il regolamento per le iscrizioni non potè essere pubblicato che dopo quasi cinque mesi dalla pubblicazione della legge; cioè il 9 dicembre 1906. E siccome questo regolamento stabiliva il modo con cui avrebbe dovuto procedersi all'iscrizione, ne conseguì che quel termine benefico accordato dalla legge per l'iscrizione in un anno, venne effettivamente ridotto, per la tardiva pubblicazione del regolamento medesimo, a sei mesi.

Ne conseguì perciò che molti di coloro che si trovavano all'estero, non poterono usufruire dei benefici della legge, molti che ebbero le domande d'iscrizione rigettate non poterono presentare alle Corti di appello quei ricorsi, che muniti di altri documenti ed altre giustificazioni, sarebbero valsi a modificare i primi pronunziati giudiziali. In effetti come esplicare nel breve termine di sei mesi una procedura simile, quando in sei mesi il Collegio dei ragionieri non è arrivato neppure ad esaminare le innumerevoli domande d'iscrizione? Non è perciò equo che la legge abbia concesso un termine che per circostanze estranee alla volontà di coloro, a cui beneficio è dato, venga abbreviato, e per cui la legge medesima divenga inapplicabile.

I ragionieri iniziarono allora nuove agitazioni, presentarono altre petizioni e chiesero, in sostanza, al Parlamento una disposizione legislativa per la concessione di altri sei mesi per l'iscrizione, in compenso dei sei mesi dei quali non avevano potuto beneficiare per effetto della tardiva applica-

zione del regolamento. Chiesero cioè che le domande d'iscrizione dei collegi dei ragionieri per coloro che si trovano nelle condizioni dell'articolo 5 della legge del 15 luglio 1906, potessero essere presentate entro sei mesi dalla data della promulgazione della presente disposizione legislativa.

Questa disposizione che m'inoro oggi di presentare, confortato dalla benevolenza di una infinità di colleghi che ad essa hanno aderito, sarà senza dubbio benevolmente accolta dalla Camera e dall'onorevole ministro guardasigilli anche, perchè della bontà di essa e del suo fondamento razionale, giuridico e morale egli ha dato una prova in questi ultimi giorni col suo intuito profondo, e di cui gli va data lode.

Infatti prevedendo la possibilità che avessero a verificarsi dei ritardi nell'applicazione delle leggi proposte al Parlamento, tra cui quella del codice di procedura penale, egli ha stabilito che i termini per l'applicazione delle leggi dovessero decorrere non dal giorno della promulgazione, ma dalla data dei decreti che approvano i regolamenti e le altre disposizioni transitorie.

Mi auguro quindi di avere dall'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia una parola di assicurazione in favore di questa classe, della quale il Parlamento si è tanto benevolmente occupato per il passato. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.

GALLINI, sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia e per i culti. Con le consuete riserve, consento che sia presa in considerazione questa proposta di legge.

PRESIDENTE. Coloro i quali approvano che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Angiulli si alzano.

(*È presa in considerazione*).

Approvazione del disegno di legge: Anticipazione, da parte della Cassa depositi e prestiti, di lire 400,000 alla Concessione italiana in Tientsin (Cina).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Anticipazione, da parte della Cassa depositi e prestiti, di lire 400,000 alla Concessione italiana in Tientsin.

Se ne dia lettura.

BASLINI, segretario, legge: (V. Stampato n. 1017-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora alla discussione degli articoli:

Art. 1

« La Cassa depositi e prestiti è autorizzata a fare anticipazioni al Tesoro dello Stato per un valore capitale non superiore alle lire 400,000, destinate a provvedere ad urgenti lavori di bonifica di parte delle aree fabbricabili ed al compimento di lavori stradali e di fognatura nella Concessione italiana in Tientsin (Cina).

« Dette anticipazioni saranno concesse all'interesse del 4 per cento annuo e rimborsabili in 30 annualità a partire dal 1° gennaio successivo alla data delle eseguite somministrazioni. Sulle somme dalla Cassa depositi e prestiti somministrate nel corso dell'anno sarà corrisposto il solo interesse nell'anzidetta misura dalla data di ogni mandato al 31 dicembre successivo ».

(*È approvato*).

Art. 2.

« Le somme delle anticipazioni di cui all'articolo 1, saranno dalla Cassa depositi e prestiti versate in tesoreria nelle epoche che saranno indicate di volta in volta, e contemporaneamente iscritte, con decreto del Ministero del tesoro, nel bilancio dell'entrata alla categoria « Movimento di capitali » e in apposito capitolo della categoria « Movimento di capitali » dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per esser messe a disposizione di quell'Amministrazione per le anticipazioni autorizzate dalla presente legge ».

(*È approvato*).

Art. 3.

« Le somme che annualmente la Concessione italiana di Tientsin sarà tenuta a corrispondere per il rimborso delle anticipazioni di cui all'articolo 1 ed i relativi interessi, saranno iscritte al bilancio dell'entrata nella categoria « Movimento di capitali » ed in corrispondenza uguali somme saranno stanziare nel bilancio del Ministero degli affari esteri pure alla stessa categoria « Mo-

vimento di capitali » per provvedere al pagamento alla Cassa depositi e prestiti delle annualità d'ammortamento ».

(È approvato).

Art. 4.

« I proventi straordinari derivanti dalla vendita dei terreni bonificati della Concessione italiana in Tientsin, che si verificheranno nel periodo d'ammortamento delle anticipazioni, saranno interamente versati a scomputo del residuo debito, e l'annualità d'ammortamento verrà analogamente ridotta.

« Gli importi di tali versamenti saranno imputati nel bilancio dell'entrata e nello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri conformemente a quanto è indicato nel precedente articolo 3 per le annualità d'ammortamento ».

(È approvato).

Art. 5.

« Sino a completa estinzione del debito, le somme rappresentanti le annualità comprensive delle quote di ammortamento e di interessi costituiranno la prima assegnazione da farsi in ciascun anno nel bilancio passivo della concessione italiana in Tientsin ».

(È approvato).

Art. 6.

« Nel rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato, di cui all'articolo 71 del testo unico di legge sulla Amministrazione e sulla contabilità generale dello Stato, approvato col regio decreto 17 febbraio 1884, n. 2016 (serie 2ª), parte seconda - Conto generale del patrimonio - Sezione dei conti speciali - verrà annualmente incluso il rendiconto delle entrate e delle spese che concernono la concessione italiana in Tientsin ».

(È approvato).

Art. 7.

« Con apposito decreto da emanarsi di concerto fra i ministri degli affari esteri e del tesoro, saranno determinate le norme di contabilità della gestione della Concessione italiana in Tientsin e la forma delle relative scritture ».

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del regio decreto 24 dicembre 1911, n. 1484, concernente 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 e delle isole della Sicilia e della Sardegna. (1090)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del regio decreto 24 dicembre 1911, numero 1484, concernente 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 e delle isole della Sicilia e della Sardegna.

Se ne dia lettura.

BASLINI, segretario, legge: (Vedi Stampato n. 1090-A).

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

Nessuno chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo all'esame degli articoli. Avverto che il Governo e la Giunta del bilancio, propongono un articolo aggiuntivo, per cui l'articolo unico diventerà articolo primo. Avverto pure che al titolo di questo disegno di legge vanno aggiunte le parole « e proroga del concorso stesso per l'anno 1913 ».

Art. 1.

« È convertito in legge il regio decreto 24 dicembre 1911, n. 1484, concernente la proroga per l'anno 1912 del concorso governativo a favore dei comuni del Mezzogiorno e delle Isole di Sicilia e Sardegna previsto dagli articoli 5 della legge 24 marzo 1907, n. 116 e 6 della legge 14 luglio 1907, n. 538, e nelle proporzioni stabilite dalla legge 9 luglio 1908, n. 442 ».

(È approvato).

Art. 2.

« Il concorso governativo, di cui al regio decreto convertito in legge col precedente articolo, sarà corrisposto anche per l'anno 1913.

« Con decreto del Ministero del tesoro sarà provveduto per la iscrizione della corrispondente spesa nel bilancio del Ministero delle finanze ».

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di grazia e giustizia.

FINOCCHIARO-APRILE, ministro di grazia e giustizia e dei culti. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge, approvato dal Senato del Regno: Sull'ordinamento del notariato e degli archivi notarili.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro di grazia e giustizia della presentazione del disegno di legge, approvato dal Senato del Regno: Sull'ordinamento del notariato e degli archivi notarili.

Questo disegno di legge sarà stampato e distribuito.

Approvazione del disegno di legge: Sulla facoltà da concedere al Governo del Re di provvedere con decreto reale alla determinazione del numero degli insegnanti straordinari ed ordinari delle scuole medie governative.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Sulla facoltà da concedere al Governo del Re di provvedere con decreto reale alla determinazione del numero degli insegnanti straordinari ed ordinari delle scuole medie governative.

Se ne dia lettura.

BASLINI, segretario, legge: (Vedi Stampato n. 1097-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo alla discussione dell'articolo unico, del quale do lettura:

« A partire dall'esercizio 1912-13 il numero degli insegnanti straordinari ed ordi-

nari delle scuole medie governative, che giustifica l'articolo 11 della legge 8 aprile 1906, n. 142, deve essere annualmente fissato con la legge del bilancio della pubblica istruzione, sarà stabilito mediante decreto reale, secondo le norme prescritte dal predetto articolo di legge, promosso dal ministro della pubblica istruzione di concerto con quello del tesoro ».

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

Approvazione del disegno di legge: 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.

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

Se ne dia lettura.

BASLINI, segretario, legge: (Vedi Stampato n. 1105 A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame dell'articolo unico, del quale do lettura:

« È approvata la maggiore assegnazione straordinaria di lire 25,000, in aggiunta alle spese effettive consolidate del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1911-1912, da erogarsi per spese incontrate in dipendenza della partecipazione della regia marina all'Esposizione internazionale di Torino del 1911.

« L'assegnazione suddetta sarà, con decreto del Ministero del tesoro, iscritta nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1911-12 ».

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

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Procediamo ora alla votazione segreta dei seguenti disegni di legge, testè approvati per alzata e seduta:

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

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 e proroga del concorso stesso per l'anno 1913. (1090)

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)

Assegnazione straordinaria di 25,000 lire 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)

Si faccia la chiama.

BASLINI, segretario, fa la chiama.

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

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

Seguito della discussione sul disegno di legge:
Servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: Servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati.

Tutti gli oratori iscritti nella discussione generale terminarono di parlare; però stamane si sarebbe iscritto l'onorevole De Cesare...

DE CESARE. Io mi sono iscritto soltanto per parlare sul terzo ordine del giorno della Commissione.

PRESIDENTE. Allora darò prima facoltà di parlare all'onorevole ministro. Poi si chiuderà la discussione generale, riservando facoltà di parlare all'onorevole rela-

tore; e quindi si passerà agli ordini del giorno, sui quali potrà fare una dichiarazione di voto l'onorevole De Cesare.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina.

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. (Segni d'attenzione). Onorevoli deputati. Dopo le lunghe, vivaci, esaurienti discussioni che nell'ultimo quadriennio travagliarono il Paese ed il Parlamento siamo ormai arrivati al punto da poter esaminare con serenità il ponderoso problema dei servizi marittimi sovvenzionati, intorno al quale, non sempre concordanti tra loro, tanti e così vitali interessi si agitano.

Queste migliorate condizioni di ambiente sono certamente in gran parte la conseguenza naturale della linea di condotta seguita dal Governo, nel preparare il progetto di legge che ne occupa, e dalla vostra Commissione, nello esaminarlo con la scorta dei voti da ogni parte inviati e col proposito di secondarli nei maggiori limiti possibili.

Siamo pervenuti così al risultato, di cui va data ampia lode alla Commissione, di formulare proposte definitive, le quali rappresentano lo sforzo massimo consentito in questo momento per armonizzare tra loro le singole tendenze ed i singoli bisogni alla stregua dello interesse generale del Paese, unica guida possibile in caso di conflitti.

La prima difficoltà che si presentava era quella delle proporzioni da serbare nello sviluppo da assegnarsi alla marina sovvenzionata, in rapporto a quella libera.

A questo riguardo, io non ho che da confermarvi quanto già venne dichiarato nella relazione ministeriale, che accompagna il disegno di legge, e confermato dalla vostra Commissione, e cioè, che, pur movendo dal vivo desiderio di contribuire nella maniera più larga allo sviluppo della marina libera, come è stato riconosciuto financo dall'onorevole Salvatore Orlando, che di questa è il più fervido sostenitore, noi ci siamo, alla pari dei nostri predecessori, trovati all'atto pratico dinnanzi a difficoltà che non era possibile superare senza correre il pericolo di turbamenti gravi per la economia nazionale in genere e per i traffici marittimi in specie.

Noi, pertanto, abbiamo dovuto fermarci là dove era il limite estremo che veniva imposto dalla prudenza, per le stesse ragioni che ieri furono con tanta franchezza esposte dall'onorevole Bettòlo.

L'esserci fermati in questo punto però non ci ha impedito di gettare le basi solide della grande, invocata trasformazione, di segnare l'inizio di quello che potrà essere in un avvenire prossimo - allorquando si avranno maggiori e più sicuri elementi di giudizio - la marina libera, alla quale fin da questo momento noi abbiamo voluto dar vita autonoma con uno speciale disegno di legge e con norme liberali, conformi alla sua natura, e con relativa larghezza di mezzi, così da permettere un esperimento esauriente, e da contribuire alla preparazione dell'ambiente ed al sorgere di quel complesso di interessi che dovranno gradualmente essere attratti nella nuova orbita.

Il secondo elemento importante del problema era quello della durata da assegnarsi ai contratti.

Come è noto, noi siamo in materia, che è soggetta a sollecite trasformazioni, specialmente nell'epoca attuale, non solo per i vertiginosi progressi e per i rapidi spostamenti di interessi e di correnti commerciali, ma più ancora perchè si svolge in un campo aperto alle competizioni internazionali.

Ora, sia per ciò, sia per la non lontana scadenza dei trattati di commercio e di navigazione, che ci legano con numerosi paesi marittimi e che cesseranno di aver vigore il 31 dicembre 1917, il Governo non si è creduto autorizzato ad assegnare ai contratti in discussione una durata superiore ai dieci anni, la quale, mentre ci assicura completa libertà d'azione per l'orientamento della nostra politica dei traffici in rapporto a ciò che sarà per verificarsi allo scadere dei trattati, d'altra parte, ci consente un ragionevole margine di tempo per studiare e provvedere con tranquilla coscienza ed in conformità dei nostri interessi, a secondo degli eventi.

Quanto al numero delle linee ed al riparto di esse in gruppi, la soluzione che vi proponiamo corrisponde al progetto di legge presentato, salvo quelle modificazioni che gli eventi verificatisi in questo intervallo, lo studio fatto col concorso della Commissione parlamentare ed i voti pervenuti hanno consigliato di introdurre.

Oltre al mantenimento di quelle comunicazioni, che tradizionali interessi e necessità imprescindibili rendono indispensabili, il progetto provvede alla continuazione ed alla intensificazione delle linee che devono unire alla patria i nuovi territori.

Nel disegno di legge, la ripartizione dei

servizi era fissata in tre gruppi: Tirreno, Adriatico e dell'Egitto.

Con l'ampliamento dato alle linee della Libia, il gruppo Tirreno avrebbe assunto importanza relativamente eccessiva, mentre, d'altro canto, col concentramento in un solo gruppo di una rete troppo vasta di linee, non si addiveniva, come in altre circostanze si fece, ad una equa ripartizione. Non dimenticando che in Palermo ebbe origine la marina sicula e che in quel patriottico centro di attività esiste anche un cantiere di grande importanza, tenuto conto altresì che i servizi della Libia possono considerarsi come aventi base nel mezzogiorno d'Italia, sorse il concetto di costituire un gruppo speciale suddividendo il gruppo Tirreno in due: Tirreno superiore e Tirreno inferiore, ed affidando a quest'ultimo le linee che si svolgono nella Tunisia e nella Libia.

Con ciò si è inteso anche di rendere più economico l'esercizio del gruppo, sia per la omogeneità dei servizi e per la utilizzazione del materiale, che, come è noto, è costituito, per le linee postali, da otto nuovi piroscafi di ugual tipo, con la velocità di quattordici miglia, e sia anche perchè, esercitandosi i servizi di quella zona da una sola azienda, non ci sarà duplicazione di rappresentanza e di impianti.

Le modificazioni apportate al primitivo progetto con la Commissione parlamentare non sono molte, ma sono tali che servono a rendere meno difficile l'esecuzione di alcune linee ed in qualche caso valgono anche a soddisfare alcuni desideri manifestati e riconosciuti legittimi.

Alla linea di Bombay fu prescritto maggior tonnellaggio ed il prolungamento a Kurrakee, mentre alla linea coloniale per l'Eritrea e la Somalia si è reso facoltativo il prolungamento da Mombasa a Zanzibar, e si sono diminuiti gli approdi della costa della Somalia per rendere la linea stessa più rispondente al fine di una comunicazione celere.

Ma non per questo si sono trascurati gli scali minori, in quanto che si è istituita una seconda linea con un piccolo piroscafo, che serve al raccoglimento delle merci concentrandole principalmente in Aden, in coincidenza coi piroscafi delle nostre linee principali.

Inoltre con la linea 4 del Gruppo Coloniale si è ottenuto il vantaggio di migliorare notevolmente le comunicazioni tra l'Italia

e la Colonia Eritrea, riducendo da dodici a sette giorni il tempo necessario per il viaggio.

La maggior parte dei voti pervenuti si riferiscono alla linea che da Genova — pei porti del Regno va fino a Venezia — chiamata comunemente « del periplo italico ».

Una linea settimanale, che dovesse toccare circa quaranta scali in andata ed altrettanti nel ritorno, tenuto conto delle operazioni commerciali, del tempo che perderebbe per la limitazione del lavoro in alcuni porti, delle difficoltà di navigazione che facilmente si incontrano nei paraggi che deve attraversare, sarebbe indubbiamente soggetta a tali e così gravi difficoltà di esecuzione e ad una così considerevole perdita di tempo per l'approdo negli scali minori, ove sono insignificanti gli sbarchi, che ne avrebbero sofferto immensamente gli scali principali, ove la densità del movimento commerciale reclama lunghe soste.

Il Governo, d'accordo con la Commissione, ha proposto un emendamento, che, mentre non respinge le aspirazioni degli scali minori, limita gli approdi a quei casi soltanto in cui vi sia da imbarcare o da sbarcare una quantità minima di merci.

In tal modo negli scali nei quali vi sarà traffico corrispondente a questa limitazione, l'approdo potrà essere anche settimanale, e negli altri l'approdo verrà effettuato soltanto quando il limite sia raggiunto.

Per assicurare fin dall'inizio dei servizi ed anche durante lo svolgimento dei medesimi l'approdo costante a quei porti che abbiano o siano per raggiungere un traffico sufficiente si è stabilito che entreranno fra i porti ad approdo normale tutti quelli che durante un periodo di due anni consecutivi abbiano dato un movimento di 5,000 tonnellate in media annua lungo questa linea.

Una delle sistemazioni che più stavano a cuore al Governo era anche quella dell'Adriatico, ed il Governo, non dimenticando quanto sia vivo nelle regioni bagnate da quel mare il ricordo dell'antica grandezza, non ha esitato — come dimostrerò fra breve all'onorevole Foscari — ad accogliere fin dove era possibile i voti manifestati. Così alla linea giornaliera, fra Venezia e Trieste, fu sostituita un'altra trisettimanale, fu soppressa la linea Brindisi, Corfù e Pireo e furono, per compenso e seguendo i desideri manifestati dalla rappresentanza commerciale di Venezia, intensificati i viaggi della nuova linea commerciale da Venezia pel Mar Nero, rendendo settimanale la linea fra Venezia e Costantinopoli con prolun-

gamenti alternati nel Danubio e nell'Anatolia.

Le comunicazioni dell'Adriatico con la Libia sono assicurate, per ora, dal « periplo libico » del secondo gruppo, che unisce Venezia, Ancona, Bari, Brindisi con la Cirenaica e con la Tripolitania.

Riguardo alle linee celeri per l'Egitto, si è soltanto aumentato il tonnellaggio dei piroscafi — tenendo presente che quello prescritto è il minimo — senza imporre nuovi oneri, inquantochè mentre avrebbero resa più difficile l'aggiudicazione di detto gruppo, non avrebbero migliorato il conseguimento del fine cui le dette linee son destinate, che è quello di permettere ai viaggiatori che si muovono dall'Europa all'Egitto, e viceversa, di percorrere il minor tratto marittimo con la maggiore velocità.

L'onorevole Celesia, al quale devo ringraziamenti per aver riconosciuto il progetto lodevole nel suo complesso, ha insistito, a proposito di dette linee, nel chiedere che la velocità venga ridotta a 17 o 18 miglia, per riversare alla marina libera un milione che, secondo lui, per tale fatto si economizzerebbe.

Ho già accennato allo scopo della istituzione di queste linee, e perciò la Camera comprenderà che noi dobbiamo insistere nel conservare la prescritta velocità, per avere la certezza assoluta di vincere nel Mediterraneo qualsiasi concorrenza in questo campo, anche quella delle linee straniere che fanno capo a Brindisi.

Certo — come è stato detto — queste linee rappresentano un tentativo ardito, ma il Governo, che in questa materia ha proceduto sempre con la maggiore cautela, ha in questo caso ritenuto doveroso tale tentativo per attrarre nel nostro paese la ricca corrente di forestieri che annualmente si recano in Egitto, e per utilizzare nel modo migliore la felice posizione geografica della penisola che si protende nel Mediterraneo come un molo avanzato.

Ed è specialmente per quest'ultima ragione, che si appalesano non accettabili le richieste dell'onorevole Foscari e dell'onorevole Canepa di far proseguire le linee celeri d'Egitto sino a Venezia ed a Genova, riducendone la velocità. Noi, se seguissimo questa richiesta, verremmo ad annullare immediatamente gli enormi benefici della nostra favorevole situazione geografica e con questi tutti gli altri che ci siamo proposti di assicurare al nostro paese!

Siamo lieti invece di avere sentito che

l'onorevole Pantano condivide appieno la nostra opinione, sulla convenienza di conservare alle linee d'Egitto le caratteristiche proposte.

Ciascun gruppo di linee avrà una sede propria di armamento, e cioè il primo gruppo in Genova, il secondo in Palermo, il terzo in Venezia ed il quarto in Napoli. E poichè Napoli avrebbe avuto un trattamento di gran lunga inferiore a quello fatto agli altri tre porti, così, per ragioni di equità, si è stabilito che una delle linee del primo gruppo, e cioè quella commerciale pel Mar Nero, avesse sede di armamento in Napoli, e che avessero pure sede in Napoli talune linee a contratto speciale.

Affinchè poi gli assuntori dei servizi non possano sottrarsi a quegli obblighi che dalla designazione della sede di armamento loro derivano, si è ritenuto opportuno definire, d'accordo tra Governo e Commissione, che cosa debba intendersi per sede di armamento.

Tale definizione è stata oggetto di critiche da parte dell'onorevole Di Stefano, il quale avrebbe desiderato che si fosse reso obbligatorio per l'assuntore di ciascun gruppo il rifornimento del carbone e delle provviste nella propria sede di armamento.

A noi una disposizione [simile appare inaccettabile perchè menomatrice di ogni principio di libertà e tendente a creare un privilegio ingiustificato a tutto danno del servizio.

Quanto ai servizi che vi proponiamo per la Libia, essi corrispondono in gran parte a quelli che il Governo, valendosi delle facoltà, che gli accorda lo Stato di guerra, ha istituito seguendo di pari passo la conquista di quelle coste ed ispirandosi ai bisogni ed alle necessità via via affermantisi, di natura specialmente militari e postali.

Così, fu in primo tempo necessario di collegare i punti occupati dalle truppe e quelli scelti per appoggio dell'Armata con le principali basi di rifornimento del Regno, che sono, come è noto, Napoli per l'esercito e Spezia per la marina, coll'aggiunta, per questa, di Augusta, base provvisoria per l'attuale guerra.

Seguirono immediatamente le esigenze postali, che non solo sono permanenti, ma pur destinate ad intensificarsi in breve collo sviluppo della colonia.

Quindi, rimaneggiando le vecchie linee, si formò la commerciale settimanale Genova-Tripoli-Tobruk, che tocca i principali porti della costa del Tirreno ed i punti più

importanti della costa libica. Il prolungamento di questa linea, a settimane alternate, da Bengasi a Venezia, con scalo nei principali porti del litorale Adriatico, come abbiamo proposto, metterà in comunicazione stabile, a periodo fisso, ambo i versanti della penisola con tutta la costa libica, costituendo l'arteria maestra degli scambi commerciali fra l'Italia e la sua colonia.

Per le esigenze del servizio postale, poi, non vi è chi non riconosca che la posta segue sempre la via più rapida e più sicura e quindi non abbandona le ferrovie pel mare se non quando non riesca possibile fare altrimenti.

Questa verità assiomatica indica Siracusa, che è testa di linea della rete ferroviaria dello Stato verso la Libia e che è altresì dotata di un buon porto, come un punto obbligato nei riguardi della posta per le linee di navigazione che muovono dall'Italia verso quella costa.

Così, delle sei linee postali contenute nel disegno di legge, tre partono da Siracusa e due vi fanno scalo, avendo origine a Napoli. Conviene però subito osservare che il prolungamento a Napoli di queste ultime due corrisponde alla contemporanea soppressione della attuale doppia linea settimanale, da Napoli allo stretto di Messina, della navigazione di Stato.

Occorre appena accennare che i viaggiatori, od almeno la grande maggioranza di essi preferiscono, come la posta, la via più rapida e sicura e come la linea commerciale servirà egregiamente pel traffico, così le linee postali riusciranno grate ai passeggeri.

Con ciò riteniamo di aver provveduto in modo sufficiente ai bisogni del primo periodo di sviluppo della nuova Colonia, ma non esitiamo ad accettare l'ordine del giorno della Commissione, riguardante la istituzione di nuove linee di navigazione per la Libia, richieste dallo svolgimento dei traffici e dalle relazioni con altri porti del continente e delle isole, augurandoci che lo sviluppo rapido ed intenso della Colonia ne affretti la attuazione.

L'onorevole Foscari ha sostenuto che la via più breve per la nostra nuova Colonia è quella di Brindisi; ma, tralasciando di esaminare particolarmente alcune inesattezze nelle quali è caduto...

FOSCARI. Le dimostri.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. ...io devo fargli considerare che il centro d'irradiazione del movimento verso la Libia è indubbiamente Roma; ed è a

questo centro appunto che devono tendere le comunicazioni verso le nuove terre italiane, passando per Napoli e pei porti della Sicilia orientale, ove esistono ragioni di più intimo collegamento con la Libia. Anche volendo assegnare a Roma, nelle comunicazioni in discorso, il carattere esclusivo di centro politico, e portando più verso l'Italia settentrionale il centro commerciale delle comunicazioni stesse, e precisamente a Bologna, come accenna l'onorevole Foscari, un esame scrupoloso delle distanze da Roma e da Bologna alla Libia per le vie di Siracusa e di Brindisi, e un calcolo esatto del tempo occorrente a percorrerle, portano a conclusioni ben diverse da quelle dell'onorevole Foscari, quali risultano dal primo dei prospetti che chiedo di allegare al mio discorso.

Così, solo da Bologna a Bengasi per la via di Brindisi si ha un risparmio di ore 3.20 in confronto della via di Siracusa (con 38 ore di mare anzichè 27), ma da Bologna a Tripoli la via di Siracusa presenta su quella di Brindisi un vantaggio di ore 6.10.

In quanto alle comunicazioni da Roma, basti l'accennare che da Roma a Bengasi e da Roma a Tripoli, per la via di Siracusa, si ha rispettivamente un vantaggio di ore sette e di ore 16.30 in confronto della via di Brindisi.

Il primitivo testo dell'articolo 39 del Capitolato stabiliva che ai trasporti di passeggeri, merci, valori e bestiame fra scali del Regno, ed agli stessi trasporti fra scali nazionali e quelli della Tunisia, della costa orientale Adriatica, e delle Colonie, dovevano applicarsi, all'inizio dei servizi, le tariffe di fatto in vigore nel 1910, diminuite del 10 per cento, salvo a provvedere entro un anno, alla perequazione di tali tariffe, nei riguardi delle merci.

Tali disposizioni, trovando perfetto riscontro nelle corrispondenti del Capitolato pei servizi affidati alla Società « Puglia », la pratica ha potuto già dimostrare quali e quante difficoltà s'incontrino nel fare l'accertamento delle tariffe di fatto relative alle merci, e soprattutto a provvedere alla loro perequazione. Ad ovviare a tali difficoltà, che sarebbero state oltremodo più gravi per aziende di navigazione importanti, si è pensato di stabilire, con apposite tabelle, i prezzi massimi da applicarsi ai trasporti suindicati, all'inizio dei servizi — prezzi che, dai minuziosi calcoli fatti, risultano in ogni caso inferiori del 10 per cento a quelli di fatto ora applicati, salvo qualche caso in

cui, per effetto della perequazione, la riduzione sorpassa lievemente tale percentuale — sicchè non restano neppure spostati sensibilmente i presunti prodotti del traffico.

In tal guisa si raggiungono due scopi: primo, si elimina, fino dalla prima attuazione dei servizi, la sperequazione delle tariffe, delle quali il commercio si è sempre doluto; secondo, si rende possibile fin dal primo giorno dell'esercizio l'applicazione delle nuove tariffe.

Le tabelle rappresentanti il limite minimo di tariffa, al quale gli assuntori dovranno scendere, a mano a mano che l'incremento del traffico permetterà di compensare i minori introiti derivanti dalle riduzioni stesse, o quando gli utili netti della azienda eccedano il 5.50 per cento del capitale azionario, sono state, nella forma, armonizzate con quelle dei massimi, pur mantenendo i prezzi nella stessa misura di quelle delle tabelle precedenti, salvo qualche spostamento in più o in meno, derivante dal fatto di avere, per ogni singola zona, computata la riduzione costante del quaranta per cento sui corrispondenti prezzi massimi.

Nè ciò basta, chè, prevenendo il giusto desiderio dell'onorevole Pantano, anche da un altro punto di vista abbiamo voluto completare il disegno di legge, per assicurare sin da questo momento ogni beneficio e prevenire qualsiasi inconveniente.

L'esercizio del complesso di servizi marittimi, intorno al quale discutiamo, e la costruzione del nuovo materiale prescritto mettono gli assuntori nella condizione di dover disporre di un capitale rilevante. A facilitarne la raccolta, i precedenti progetti di legge, presentati dagli onorevoli Schanzer e Bettolo, concedevano al concessionario od agli assuntori la facoltà di emettere obbligazioni fino al limite del triplo del capitale il primo e del doppio il secondo, accordando, pel servizio delle medesime, la garanzia di tutta o parte della sovvenzione.

Siffatto provvedimento si presenta più che opportuno, indispensabile a chiunque si occupi di questa materia col proposito di fare opera pratica; che se non venne compreso fin dal principio nel disegno di legge in discussione, la causa è da ricercarsi nella contemporanea presentazione del disegno di legge per la istituzione del credito navale, la cui funzione si è appunto quella di raccogliere capitali mettendoli a disposizione della industria dell'armamento marittimo tanto sovvenzionato quanto libero.

Ma la istituzione del Credito navale, e qui rispondo all'onorevole Carcassi, esige preliminarmente che vengano modificate alcune disposizioni del Codice per la marina mercantile, e specialmente che venga sostituito l'istituto della ipoteca a quello vigente del pegno navale.

Or bene, la Commissione reale, che ha l'incarico di studiare e preparare il nuovo Codice per la marina mercantile, se ha esaurito questa parte del suo compito, non è ancora giunta al termine del suo vasto lavoro.

Occorre, pertanto, introdurre in questo stesso disegno di legge il provvedimento indispensabile delle obbligazioni; questa è la ragione degli articoli aggiuntivi 6-bis e 6-ter, che Governo e Commissione d'accordo vi invitano ad approvare.

Quanto alla misura delle sovvenzioni — come fu già detto nella relazione ministeriale — quella assegnata alle linee nuove è stata determinata in base all'ammontare delle spese di esercizio e degli introiti, stabilito presuntivamente con criterii rigorosi.

Per le linee già esistenti, invece, si serbò la misura già stabilita nei precedenti progetti ed sperimentata nelle gare, e ciò indipendentemente da qualsiasi considerazione, in rapporto ai gruppi ai quali le singole linee vennero assegnate, cosicchè non vi è da temere sperequazioni tra gruppo e gruppo.

Se questo procedimento avesse tenuto presente l'onorevole Di Stefano, certamente si sarebbe astenuto dalle osservazioni mosse per questa parte al disegno di legge, osservazioni le quali, del resto, muovono da un presupposto essenziale erroneo, in quanto la sovvenzione assegnata ai piroscafi di 2,500 tonnellate e 14 miglia di velocità, del gruppo Tirreno inferiore, non è di lire 4.40, bensì di lire 6.66 per miglio.

Con la esposizione fatta, io credo di avere ampiamente illustrato e giustificato il disegno di legge e risposto, a misura che se ne è presentata l'occasione, ad alcune osservazioni che erano state formulate.

Devo però ancora chiarimenti e spiegazioni ad alcuni oratori e prego perciò la Camera di continuare ad accordarmi la sua benevola attenzione.

L'onorevole Foscarì si è doluto, tra l'altro, della grande sperequazione che, a suo avviso, esisterebbe a danno dell'Adriatico, nella ripartizione delle linee tra i vari gruppi.

A prova delle sue affermazioni, egli dice

che delle sovvenzioni portate dal disegno di legge, ascendenti in complesso a lire 16 milioni, circa 12 milioni sono destinati al versante del Tirreno e poco più di 4 a quello Adriatico; che dei 74 piroscafi di 180,000 tonnellate, costituenti il materiale per l'esercizio dei nuovi servizi, solo 17 di 42,000 tonnellate sono destinati all'Adriatico, mentre ben 57, di 138,000 tonnellate, andranno al Tirreno.

Evidentemente, l'onorevole Foscarì per dimostrare la sua tesi ha fatto un esame troppo affrettato dei quattro gruppi di linee istituiti dal disegno di legge, soffermandosi poi alle cifre riassuntive dei vari elementi che li formano, e traendone in conseguenza delle conclusioni che non rispondono esattamente alla realtà delle cose. Se egli avesse approfondito l'esame circa la costituzione dei vari gruppi, ciò che gli sarebbe stato assai facile nella sua qualità di membro della Commissione dei 18; se avesse ricordato che nell'Adriatico vi sono dei servizi già affidati alla Società « Puglia »; se oltre di questo egli avesse considerato che vi sono altre linee di navigazione sovvenzionate contemplate da particolari disegni di legge sottoposti all'esame della stessa Commissione...

FOSCARÌ. L'ho detto.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. ... Se, infine, avesse tenuto il debito conto della grande diversità di condizioni dei due versanti nei riguardi commerciali, geografici, ecc., è indubitato che egli stesso sarebbe venuto a conclusioni sostanzialmente diverse, quali è dato desumere dalle tabelle nn. 2, 3, 4 dimostrative, che prego la Presidenza vengano allegate al resoconto.

Esaminando infatti l'intima costituzione dei quattro gruppi del disegno di legge in discussione, e tenuto conto delle linee contemplate da disegni di legge speciali, si ha che per fare un confronto razionale e valutare esattamente i benefici concessi all'uno ed all'altro versante, occorre, in riguardo al Tirreno, aggiungere al primo ed al secondo gruppo le linee del Centro America, di Londra, del Canada, del Cile e la metà del quarto gruppo (linee celeri dell'Egitto facenti capo l'una a Napoli e l'altra a Brindisi).

In riguardo all'Adriatico, poi, occorre aggiungere al terzo gruppo la linea Venezia-Calcutta, le linee attualmente esercitate dalla Società « Puglia » in forza di un contratto quindicennale (linee che hanno la loro sede e il loro sviluppo nell'Adriatico e servono

anche alle relazioni con l'estero) e l'altra metà del quarto gruppo. Inoltre, considerando che il periplo italico serve ugualmente all'uno e all'altro mare, e che il periplo libico si svolge in parte anche nell'Adriatico, occorre, per rendere esatto il raffronto fra i due versanti, assegnare all'uno e all'altro metà del periplo italico, e tre quarti circa al Tirreno e un quarto all'Adriatico del periplo libico.

Così facendo, si vedrà che al Tirreno sono assegnati servizi sovvenzionati per una percorrenza annua in cifra tonda di migliaia 2,300,000, con sessantadue piroscafi di tonnellate lorde 174,500 e con una sovvenzione annua di lire 12,767,590, mentre all'Adriatico sono assegnati dei servizi sovvenzionati per una percorrenza annua, pure in cifra tonda, di migliaia 1,200,000, con quarantuno piroscafi di tonnellate lorde 80,200, e con una sovvenzione annua di lire 7,065,410.

E questa è la situazione esatta dei due versanti creata dal disegno di legge in esame e dagli altri disegni particolari che ne costituiscono il complemento, dalla quale è dato dedurre che l'Adriatico, mentre è indubitatamente trattato ora in modo non inferiore ai progetti precedenti, viene ad avere una percorrenza sovvenzionata annua ed un tonnellaggio di materiale che si ragguagliano alla metà di quella assegnata al Tirreno, ed una sovvenzione annua complessiva di sette milioni di lire, cioè maggiore della metà di quella assegnata al Tirreno in lire 12,767,000.

Siamo quindi ben lontani dai 4 milioni che l'onorevole Foscari dice riservati all'Adriatico.

Ma un raffronto completo fra i due versanti non deve tener conto soltanto delle cifre rappresentanti le linee, la percorrenza, i piroscafi e la sovvenzione, ma deve aver riguardo anche ad altri elementi, fra i quali principalissimo quello concernente il movimento del traffico, che è la ragione essenziale, se non unica, dell'istituzione dei servizi sovvenzionati.

I porti principali del Tirreno (Genova, Livorno, Napoli, Palermo, Trapani e Cagliari) e i tre della Sicilia orientale (Messina, Catania, Siracusa) hanno dato nel 1910 un movimento complessivo (allegato n. 3), fra arrivi e partenze, di 12 milioni circa di tonnellate di merci, e di 1,279,000 passeggeri, mentre i porti principali dell'Adriatico (Venezia, Ancona, Bari e Brindisi) hanno dato nello stesso anno un movimento complessivo di 3,640,000 tonnellate

di merci e di 135,000 passeggeri, donde la conseguenza che il traffico dell'Adriatico rappresenta il 30.65 per cento di quello del Tirreno per riguardo alle merci ed il 10.57 per cento per riguardo ai passeggeri. Ed è anzi appunto per le sue speciali condizioni che all'Adriatico si è usato un trattamento relativamente migliore, perchè il Governo è partito dal concetto di dover integrare le meno robuste energie locali e sostenerle nella lotta di concorrenza che la bandiera estera esplica in quel mare in modo più intenso che altrove.

Un altro rilievo, oltre quelli ai quali ho già risposto, ha fatto l'onorevole Di Stefano, e cioè che di undici linee assegnate al gruppo del Tirreno inferiore, cinque soltanto toccano Palermo.

Egli però non ha considerato che delle sei linee, delle quali ha detto che non toccano Palermo, cinque sono comprese nel gruppo delle postali con la costa d'Africa (Tunisi e Libia) di cui fanno parte altre due linee con fermata a Palermo.

Ora, essendo le sette linee servite dai medesimi piroscafi, riuscirà agevole inviare a Palermo le navi che avranno bisogno di riparazioni.

Non è del pari accettabile l'altra richiesta dello stesso deputato per la istituzione di un viaggio settimanale Palermo-Tripoli, con la navigazione di Stato, poichè sarebbe davvero strano ed ingiusto che si provvedesse a ciò proprio [mentre si sopprime la linea di Stato Napoli-Messina].

Voglia Palermo tenersi paga della parte che le è fatta con questo disegno di legge, chè se al gruppo che ad essa fa capo furono assegnate anche linee che non toccano Palermo, ciò appunto vale a dimostrare da quanta buona volontà sia stato animato il Governo verso la maggiore città dell'isola.

Dagli onorevoli Celesia e Chimienti si è affermata l'opportunità di sopprimere per gli assuntori che succederanno ai prossimi l'onere di rilevare il materiale di età non superiore ai 15 anni. Di parere contrario furono l'onorevole Pantano e l'onorevole Cavagnari.

Ma hanno i primi considerato che l'abolizione di quell'obbligo ci condurrebbe ad una situazione analoga a quella nella quale ci siamo trovati al cessare delle vecchie convenzioni, vale a dire esposti alla eventualità che l'esercente cessante, disponendo liberamente di tutto il materiale, sia pure usato ed in parte già antiquato, ma indispensabile per il primo impianto dei nuovi

servizi, abbia a far pesare troppo questa sua condizione di privilegio?

In qualunque nuovo ordinamento, avere la possibilità di disporre della parte migliore e più moderna del naviglio, a patti equi e prestabiliti, costituisce una salda garanzia di libertà pel Governo e per chi dovrà subentrare.

L'onorevole Pantano è ritornato anche questa volta sul motivo dei veterani del mare; però io devo fargli rilevare che col nuovo capitolato si fa obbligo agli assuntori di costruire oltre 70,000 tonnellate di piroscafi, delle quali 24,000 sono già in costruzione in forza della legge vigente, e le rimanenti 46.000 corrispondono a 14 nuovi piroscafi; in tutto 23 piroscafi nuovi. Per conseguenza, siccome i piroscafi prescritti dal disegno di legge sono in complesso 74, i rimanenti 51 saranno piroscafi usati e destinati esclusivamente a linee commerciali.

Del resto, della flotta della Società Nazionale di servizi marittimi, soltanto 18 piroscafi potrebbero essere utilizzati dai nuovi assuntori, inquantochè al 30 giugno 1913 solo questi non avranno compiuti i venti anni. Quindi il materiale usato che raggiunga questa età è in proporzioni abbastanza esigue.

Circa le tariffe, l'onorevole Pantano deve tener presente che le tariffe portate dai capitolati si riferiscono principalmente ai trasporti interni, mentre per le linee di esportazione le tariffe non devono essere superiori a quelle delle Compagnie concorrenti. Quindi non vi è da temere che i nostri servizi possano essere per questo punto sopraffatti dai servizi stranieri.

L'onorevole Canepa ha osservato che la sovvenzione di lire 1,710,000 è troppo elevata per la linea fra Genova e Bombay e che riducendo di un solo miglio la velocità si potrebbero economizzare lire 500,000. Devo ricordargli che la sovvenzione stessa è quella risultante dalle aste del progetto Schanzer, e che attualmente per la linea di Bombay, a 12 miglia e 4,000 tonnellate, si spende lire 1,024,000 con piroscafi vecchi. Ciò detto, con la nuova velocità di 15 miglia, tonnellaggio di 6,000 e l'obbligo di piroscafi nuovi, la differenza tra la sovvenzione attuale e quella proposta sembra giustificata.

Occorre poi considerare che una parte della sovvenzione serve per pagare le tasse

di passaggio del canale di Suez, le quali con l'ordinamento attuale ascendono a circa lire 500,000 e col nuovo ascenderanno a circa lire 700,000.

Circa le misure per la sicurezza della navigazione, posso assicurare l'onorevole Canepa che sono state già impartite istruzioni perchè nulla sia trascurato, ed in quanto al trasporto dei fiammiferi sono state già prescritte speciali norme per le quali sarà consentita l'introduzione nelle stive soltanto quando siano chiusi in doppio involucro di latta e legno.

L'onorevole Pala ha sostenuto che le linee sovvenzionate fanno gli interessi dei grandi porti e non provvedono ai piccoli.

Non si può dividere siffatto apprezzamento, solo che si considerino gli scali assegnati alla linea detta periplo e meglio ancora alle due linee che fanno il servizio costiero della Sardegna.

All'onorevole Zaccagnino, il quale ha creduto di approfittare di questo disegno di legge per chiedere modificazioni ad una linea di concentramento affidata per quindici anni alla Società « Puglia » dalla legge del 13 giugno 1910, dirò che è ben vero che il Governo può disdire entro il 30 giugno di questo anno il contratto per quella linea, ma ciò non si ravvisa opportuno. Accetterò piuttosto il voto come viva raccomandazione per segnalare la cosa alla Società « Puglia ».

Onorevoli signori! Arrivato in questo punto mi lusingo di avere adempiuto il compito mio nella presente discussione.

Dopo una lunga sosta e dopo tanti dibattiti, è bene che la Camera risolva oggi il ponderoso problema, perchè il ritardarlo ancora pregiudicherebbe le industrie marittime a tutto vantaggio della bandiera estera, di fronte alla quale, mi sia consentito dirlo francamente, noi abbiamo perduto quattro anni!

Siamo concordi, sacrificando ogni piccola competizione, nel risolvere un problema di alto interesse nazionale, e confermiamo così ancora una volta i progressi conseguiti dal nostro paese nella educazione politica e civile, affrontando la grave questione con quel sentimento di concordia di cui la Nazione ha dato esempio nobilissimo in questo ultimo periodo che ha veduto — sotto tutti gli aspetti — rinnovarsi ed ingrandirsi l'anima italiana. (*Vivissime approvazioni*).

ALLEGATO N. 1.

Comunicazioni da Bologna e da Roma per Bengasi e per Tripoli

Via Brindisi	Da Bologna		Da Roma	
	per Bengasi	per Tripoli	per Bengasi	per Tripoli
via Brindisi	km. 1716	km. 1790	km. 1632	km. 1676
Da Bologna a Brindisi - percorso ferrov. km. 761. Ore	16 20	16.20	—	—
Da Roma a Brindisi » » » 647 »	—	—	16.15	16.15
Trasbordo a Brindisi. . . »	1.—	1.—	1.—	1.—
Da Brindisi a Bengasi - percorso marittimo-miglia 532 - km. 985 »	38.—	—	38.—	—
Da Brindisi a Tripoli - percorso marittimo-miglia 556 - km. 1029 »	—	40.—	—	40.—
Totale. . . Ore	55.20	57.20	55 15	57.15
Via Siracusa				
via Siracusa	km. 2055	km. 1857	km. 1606	km. 1408
Da Bologna a Siracusa - percorso ferrov. km. 1350. Ore	30 40	30.40	—	—
Da Roma a Siracusa » » » 991 »	—	—	20.15	20.15
Trasbordo a Siracusa. . . »	1 —	1.—	1.—	1.—
Da Siracusa a Bengasi - percorso marittimo-miglia 381 - km. 705 »	27 —	—	27.—	—
Da Siracusa a Tripoli - percorso marittimo-miglia 274 - km. 507 »	—	19.30	—	19.30
Totale. . . Ore	58.40	51.10	48.15	40.45

Tabella di raffronto fra il percorso effettuato per la via di **Brindisi** e la via di **Siracusa**.

	via Brindisi	via Siracusa	Differenza	
			in più	in meno
Bologna-Bengasi. Ore	55.20	58.40	—	3.20
Bologna-Tripoli »	57.20	51.10	6.10	—
Roma-Bengasi »	55.15	48.15	7.—	—
Roma-Tripoli »	57.15	40.45	16.80	—

ALLEGATO N. 2.

TIRRENO COLLA SARDEGNA E SICILIA.

	Percorrenza	Piroscafi	Tonnellaggio	Sovvenzione
I Gruppo (dedotta la metà del periplo italico)	1,004,710	30	75,100	5,873,000
II Gruppo (dedotto un quarto del periplo libico)	718,592	20	42,900	3,894,590
Centro America	138,308	2	7,500	450,000
Londra	126,912	3	9,000	500,000
Canada	51,612	2	14,000	300,000
Cile	247,92	4	20,000	500,000
Mezzo IV Gruppo	56,760	1	6,000	1,250,000
	2,344,286	62	174,500	12,767,590

ADRIATICO.

III Gruppo	491,894	16	35,900	3,200,000
Calcutta	154,102	4	16,000	900,000
Puglia	367,723	14	8,300	1,250,000
Mezzo Egitto	56,760	1	6,000	1,250,000
Mezzo periplo italico	86,424	4	9,000	250,000
Un quarto periplo libico	48,516	2	5,000	215,410
	1,205,419	41	80,200	7,065,410

RIASSUNTO.

Tirreno (comprese Sardegna e Sicilia)	2,344,286	62	174,500	12,767,590
Adriatico	1,205,419	41	80,200	7,065,410

ALLEGATO N. 3.

	Adriatico				Tirreno				Percentuale							
	Percorrenza	Numero del piroscali	Ton- nellaggio	Sovvenzione	Percorrenza	Numero del piroscali	Ton- nellaggio	Sovvenzione	Piroscali		Tonnellaggio		Sovvenzione			
									Adria- tico	Tirreno	Adria- tico	Tirreno	Adria- tico	Tirreno		
															Adria- tico	Tirreno
Schanzer	977,316	27	83,300	6,997,839	1,957,166	56	133,900	12,968,735	33.3	66.7	32.5	67.5	38.3	61.7	35	65
Bettolo	504,306	15	38,375	3,563,000	1,433,629	43	84,475	8,627,000	26	74	25.8	74.2	31.2	68.8	29	71
Attuali	486,508	16	41,400	2,737,000	1,619,945	48	111,820	7,963,000	23	77	25	75	27	73	25.5	74.5
Nuovi	830,916	27	71,900	5,815,410	1,925,142	53	131,500	11,467,390	30.1	69.9	33.7	66.2	35.3	64.5	33.6	66.3

ALLEGATO N. 4.

Movimento del traffico nell'anno 1910.

PORTI	Tonnellate di merce			Viaggiatori		
	Arrivi	Partenze	Totale	Arrivi	Partenze	Totale
Tirreno	8,157,342	1,585,664	9,743,006	521,756	512,408	1,034,164
Genova						
Livorno						
Napoli						
Sicilia	1,047,270	793,678	1,840,948	105,155	117,742	222,897
Palermo						
Catania						
Trapani						
Messina						
Siracusa						
Sardegna	107,867	169,075	276,942	10,431	11,448	21,879
Cagliari						
	9,312,479	2,548,417	11,860,896	637,342	641,598	1,278,940
Adriatico	3,215,207	420,338	3,635,545	81,364	53,883	135,247
Venezia						
Ancona						
Bari						
Brindisi						
L'Adriatico rappresenta il			30.65%	ed il		10.57%
del Tirreno e delle grandi Isole.						

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Foscari per fatto personale. Voglia indicarlo.

FOSCARI. Certamente, ottenuta facoltà di parlare per fatto personale, non posso rispondere a tutto quanto l'onorevole ministro ha detto non solo per la tesi che ho sostenuto, ma anche a confutazione delle cifre e degli argomenti che ho portato ieri nel mio discorso. Nè posso rispondere esaurientemente anche perchè l'onorevole ministro disse di riferirsi ad allegati che saranno inseriti nel verbale e che io mi riservo quindi di esaminare.

Ma anche stando solo alle cifre ed alle parole dette dall'onorevole ministro, posso affermare che egli non ha potuto in nulla smentire le cifre da me ieri portate e le conclusioni a cui sono perciò venuto.

Per quanto riguarda la parte più importante, quella delle comunicazioni celeri con la Libia, egli ha voluto, è vero, rettificare le mie cifre; ma per far ciò ha dovuto allargare il mio concetto e mi ha attribuito quindi considerazioni sulle comunicazioni dell'Italia col porto di Tripoli, che da me non furono fatte. Io ho esaminato soltanto le comunicazioni tra l'Italia e la Cirenaica, fra l'Italia e Bengasi specialmente, facendo centro del movimento di gran parte d'Italia, Bologna, per la via Brindisi, e Roma, via Brindisi, in confronto della via Siracusa!

Ora, anche dopo quello che ha detto l'onorevole ministro, e malgrado le rettifiche di cifre che dovrò esaminare, egli ha convenuto che vi è un vantaggio di alcune ore per la via Brindisi da Bologna a Bengasi. Io non voglio le dieci o le quattordici ore affermate da me. Mi bastano le quattro ore affermate dall'onorevole ministro, per dimostrare che è un'ingiustizia irritante per l'Adriatico il non avere nemmeno una comunicazione con la Cirenaica, mentre si danno sette linee celeri al Tirreno per la Libia. E ciò pur mantenendo fermo il mio dato di una diecina d'ore di vantaggio in confronto alle quattro ore che vorrebbe contrappormi il ministro.

E vengo alla seconda parte del mio fatto personale.

L'onorevole ministro ha voluto rettificare le mie cifre anche per quanto riguarda la sperequazione fra l'Adriatico e il Tirreno circa le sovvenzioni marittime. Le cifre da me esposte furono indicate in poco più di quattro milioni per l'Adriatico e in dodici milioni per il Tirreno, che formano i sedici milioni di questo progetto.

Ora tutti gli argomenti aggiunti dall'onorevole ministro per modificare queste cifre furono da me considerati nel mio discorso, in cui dissi che, oltre a queste cifre, si deve tener conto di tutte le altre linee o progetti di linee che devono venire in discussione e che aumenteranno, anzichè diminuire, tale equilibrio.

Ma per l'attuale progetto restano integre le cifre e le proporzioni da me indicate, perchè, creda l'onorevole ministro, non sono solito portare alla Camera cose non ponderate.

In ogni modo, l'addizione almeno sono capace di farla! Ora ai 3,200,000 del gruppo adriatico aggiungendo meno di un milione per la parte della linea celere dell'Egitto, per quanto si riferisce all'Adriatico, e facendo altrettanto per la parte adriatica delle cosiddette linee del periplo si ottengono appunto quei quattro milioni e mezzo, che aggiunti ai dodici milioni per il Tirreno, formano i sedici milioni e mezzo di cui si dispone in questo disegno di legge: mentre coi sette milioni indicati dal ministro per l'Adriatico, uniti ai dodici anche da lui indicati per il Tirreno, si otterrebbero diciannove milioni.

Mi permetta quindi, onorevole ministro, che io la preghi almeno di non rettificare le cifre quando sono assolutamente esatte. Per quanto riguarda le sue argomentazioni e le relative conclusioni io nulla dirò, ma mi lasci ripetere, come ho detto ieri, che non è soltanto il poco che si concede allo Adriatico, ma il modo come questo poco si concede, che è per noi irritante; e mi si permetta di aggiungere, dopo le parole del ministro, che non è soltanto del poco che ci lamentiamo, ma dell'ironia che ci sembra si voglia aggiungere al danno, quando si vuole anche che l'Adriatico debba essere riconoscente allo Stato per il trattamento che gli si fa con questo disegno di legge. No, non aggiungete almeno l'ironia al danno!

E per ora ho finito.

PRESIDENTE. Poichè non vi sono altri oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale.

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

CASSUTO, *relatore*. È un fatto che la discussione intorno a questo progetto di legge che disciplina i servizi sovvenzionati dallo Stato, da tutti riconosciuta e proclamata importante, ha proceduto invece sommaria e sbrigativa, direi quasi grama, se le lamentazioni che sono ora state fatte dal-

L'onorevole Foscari non fossero riuscite ad imprimerle una nota di vivacità.

Quale ne è la cagione? Forse si deve ascrivere alla preoccupazione maggiore che oggi preme sul cuore di tutti gli italiani e ne consacra ogni palpito alla fortuna e alla gloria delle nostre armi? O forse ad una qualche depressione nella funzione politica, sia pure momentanea, per effetto del voto con cui abbiamo rinnovato le fonti della rappresentanza nazionale mediante l'allargamento del suffragio? O anche alla diminuzione dell'interesse intorno a questo argomento, che compromise la sorte di due Ministeri, e all'impoverimento dell'idea organica che lo anima e lo dirige? Niente di tutto questo!

Onorevoli colleghi, l'argomento conserva tuttora il suo fresco vigore; ma la ragione per cui la discussione è avvenuta rapida e poco interessante è molto semplice; e se pur avessi la virtù dell'onorevole Giolitti (fra le tante che in lui sono ammirate) di ridurre ogni questione ai minimi termini, nonostante questo non arriverei a trovare la questione. Ed è perchè manca la materia intorno alla quale un reale dibattito possa impostarsi.

Al tempo del progetto dell'onorevole Schanzer almeno veniva in disputa la nuova idea della partecipazione statale all'industria; al tempo del progetto Bettòlo si comprendeva la discussione intorno all'altra idea geniale di sottrarci alla servitù dei premi di navigazione, che tanto infelicemente hanno servito in questa materia, da essere stati concessi, fra la legge 23 giugno 1896 e il regolamento 13 novembre 1902, perfino per decine e decine di migliaia di lire, a navi che trasportavano un chilogramma di limoni o una cassa di vermouth; idea che si basava sulla commisurazione del compenso in ragione composta del percorso e del carico, in modo da eccitare l'attività del traffico e non essere solo un compenso personale dell'armatore e del vettore.

Ma oggi di che cosa si disputa?

Il concorso dello Stato sulle sovvenzioni dei servizi marittimi è riconosciuto da tutte le leggi, in tutti i paesi marittimi di qualche importanza, da tutti gli uomini di Stato.

Come venne già rilevato, l'onorevole Bettòlo, che era il più grande propugnatore della marina libera, appena giunto al Governo, ha dovuto cedere alla necessità e presentare un disegno di legge, nel quale il maggiore e miglior posto era fatto alla marina sovvenzionata, cioè alle sovvenzioni

fisse e non a quelle variabili; disegno di legge che seppe difendere con uno di quei mirabili discorsi, in cui egli spiega tutta la sua maschia eloquenza, che lo designa ammiraglio anche nelle battaglie parlamentari e nelle acque di Montecitorio non sempre tranquille, come oggi sono.

L'onorevole Nitti fu il più poderoso avversario delle sovvenzioni fisse e lo so ben io che sono stato bersaglio della sua fine ironia: ebbene egli è oggi al Governo che propone le sovvenzioni.

Lo stesso onorevole Salvatore Orlando, che non ha mai trascurato qualunque occasione in questa Camera e fuori di qui per propugnare il concetto della marina libera e la necessità di venirle in aiuto, ammette però la marina sovvenzionata quando si tratta, secondo la distinzione che egli fa, non già delle linee costiere, di concentrazione, di piccolo cabotaggio, od interne, in una parola delle linee del Mediterraneo e dell'Adriatico, ma di quelle al di là dello stretto di Gibilterra e del canale di Suez, delle linee dette transoceaniche.

Io mi permetto di fare osservare alla Camera e all'onorevole Orlando che nel progetto Bettòlo le linee sovvenzionate erano appunto disciplinate nè più nè meno, all'infuori di qualche variante nelle tabelle, negli elenchi e nelle linee, come nel progetto attuale.

Secondo il primitivo attuale progetto si davano alle linee sovvenzionate 13 milioni 833 mila lire; con l'aumento consentito dall'onorevole ministro del tesoro di 2 milioni 50 mila lire per l'ordinamento dei servizi della Libia e per altri ritocchi e miglioramenti si arriva a 15 milioni 933 mila lire.

L'onorevole Bettòlo dava col suo progetto alle linee sovvenzionate 15 milioni 520 mila lire, avendo aumentato all'ultima ora, costretto dalla necessità di contentare le richieste che venivano da ogni parte della Camera, di 520 mila lire i 15 milioni destinati alla marina sovvenzionata.

Noi abbiamo anche i servizi minori aggiudicati con le convenzioni approvate con la legge 13 giugno 1910, n. 306; altre lire 2,800,000 circa; ma nel progetto Bettòlo ben 4 milioni 750 mila lire andavano alle costruzioni, 8 milioni e mezzo alla marina libera; da questa somma occorre togliere tutto quello che spettava ai premi di navigazione per l'articolo 4 della legge 16 maggio 1901, 30 mila lire annue al Comitato dei servizi marittimi e i due terzi del contributo di nolo che erano destinati alle linee fisse in ordine a

convenzione da stipularsi, quelle cioè del numero 2 dell'articolo 18 del disegno di legge, delle quali parlò l'onorevole Orlando, che non si potevano abbandonare; di guisa che alla marina veramente libera non veniva assegnato che un contributo, che cominciava da un milione e 670 mila lire per giungere nell'ultimo quindicesimo anno a lire 2,873,333, vale a dire, nell'insieme e in media, forse meno di quello che si dispone coi progetti che sono portati oggi dinanzi alla Camera.

BETTOLO. E l'esonero delle tasse fiscali?

CASSUTO, *relatore*. C'era l'esonero e lo sgravio delle tasse, ma questo contemplava tutta la marina, non la marina libera soltanto, ed è un problema diverso da quello dei contributi che si devono dare a quest'ultima.

E si avverta che l'onorevole Bettolo, col citato articolo 18 al n. 1, sovvenzionava, mediante il contributo di nolo, e cioè col sistema della variabilità della sovvenzione, soltanto la marina libera al di là degli stretti, oltre il Mediterraneo, e lasciava sovvenzionata col sistema delle sovvenzioni fisse tutta la marina interna (come noi ora facciamo), contro quello che pensa e propugna l'onorevole Orlando.

Il concorso dello Stato alla marina mercantile mediante sovvenzioni fisse è dunque una necessità assoluta, immanente che di per sé stessa non tollera discussione.

Ve ne fornirò due prove. La prima è questa. Non esiste Stato marinaro in Europa e fuori, il quale non dedichi alla marina sovvenzionata somme cospicue che pesano sopra il proprio bilancio. Anzi sono gli Stati più liberi e indipendenti, quelli che sono all'avanguardia di ogni progresso, specialmente in materia marinara, l'Inghilterra e il Giappone, che spendono le somme più forti. L'Inghilterra, in base ai contratti che ha stipulato con varie Compagnie, spende, nelle varie sovvenzioni, lire 31,780,750 l'anno. Segue la Francia che spende lire 28,857,010.

Viene poi l'Austria-Ungheria con lire 19,837,899, delle quali 16,534,350 dell'Austria e 3,303,549 dell'Ungheria. E vengono sovvenzionate anche delle linee interne od altre che non possono ascrivere fra le grandi linee internazionali di cui ha parlato l'onorevole Orlando; come ad esempio 945,000 lire date al Consorzio Dalmata per l'Adriatico, 504 mila alla Ragusea, 124,475 lire per la costa occidentale dell'Istria. Per la navigazione del Danubio, l'Austria spende lire 1,260,000,

l'Ungheria lire 945,000. Il Giappone spende 26,395,694 lire; la Spagna lire 9,627,611; l'Olanda lire 3,612,000, la Germania lire 9,750,678.

CHIMIENTI. E noi spendiamo quanto l'Inghilterra.

CASSUTO, *relatore*. Noi non spendiamo come l'Inghilterra. Questo è per la marina sovvenzionata e non per la marina libera. Imperocchè sono sovvenute anche le linee della Manica.

Che cosa si può immaginare di più redditizio di quelle linee che dovrebbero essere le meno sovvenute? Eppure sono sovvenzionate tanto dall'Inghilterra quanto dalla Francia.

La Francia paga alla « Compagnie des chemins de fer du Nord » 447,500 lire e l'Inghilterra alla « London Chatam and Dower Railway Co. », sempre per la Douvres-Calais, 625 mila lire l'anno, che gravano sul bilancio delle poste. (*Interruzioni*).

Saranno considerate come linee ferroviarie, sia pure. Chiamatela anche navigazione di Stato, sebbene fatta da Compagnie private, chiamatela come volete, sono sempre denari che si spendono per le comunicazioni marittime. (*Interruzione del deputato Bettolo*).

Per la marina sovvenzionata il progetto attuale propone circa 16 milioni...

BETTOLO. E i sei milioni per il servizio...?

CASSUTO, *relatore*. Saranno sedici, e sei pei servizi di Stato (che in realtà credo però siano cinque): ventidue.

ANCONA. Ed i quattro milioni per le convenzioni speciali?

CASSUTO, *relatore*. A quattro milioni le convenzioni speciali non arrivano; ma comunque saranno ventisei milioni.

BETTOLO. Quanto la Francia.

CASSUTO, *relatore*. Meno della Francia, che spende più di 28 milioni, circa 29. Ad ogni modo non è questione di misura, non è questione di più o di meno; la questione è questa, che nessuno Stato nella pratica può riuscire, nelle condizioni attuali della marina mercantile, a liberarsi da questa necessità immanente ed assoluta delle sovvenzioni fisse.

Ma che cosa intendete per libertà? Come si può concepire una marina libera? Già vi è l'Einaudi, che certo non è scrittore di poco conto e che ha grande competenza sull'argomento, il quale scrive anche in questi giorni (ho qui il *Corriere della Sera* di martedì scorso), parlando appunto di questi progetti marittimi: « La marina libera, per essere tale sul serio, non deve

essere sussidiata in nessuna maniera, nè coi premi di navigazione, nè col sistema Bettolo, nè coi compensi di armamento ecc. La marina libera è un bellissimo ideale, purchè sia libera sul serio, e lo Stato non se ne interessi menomamente, salvo per togliere balzelli o gravami ingiustificati ».

Io non arrivo al concetto dell' Einaudi e non credo che non possa farsi dallo Stato anche attualmente qualche cosa per la marina libera; ma non a danno della sovvenzionata; e soggiungo che in questa materia specialmente, come in genere in tutte le materie che riguardano la funzione dello Stato, non bisogna pascersi, non dico di discorsi, perchè i miei colleghi non sanno fare soltanto dei bellissimi discorsi, ma neppure di astrazioni o di idealità.

Io trovo fra le mie reminiscenze di un libro satirico, un po' antico e quasi dimenticato, *Paris en Amérique* del Laboulaye, una frase che mi ha colpito: « C'est toujours avec des grands mots qu'on tue la liberté ». Perchè la libertà non consiste nello sciogliere tutti i freni; la libertà è qualche cosa di sostanziale e di organico. E se voi volete che si abbia una vera e propria libertà, dovete appunto ammettere che nell'organizzazione dei servizi marittimi si debba cedere a quello che è assolutamente richiesto dai bisogni del paese.

In fondo la legittimità e la utilità dell'ingerenza dello Stato moderno è conforme allo spirito dei nostri tempi e della nostra civiltà: è un'idea democratica. Perchè per il passato la funzione dello Stato era in antagonismo con lo spirito popolare, o fosse nelle tirannidi che lo soffocavano, o fosse nelle monarchie assolute e nelle oligarchie che ad esso prevalevano; ma la funzione dello Stato oggi è conforme allo spirito popolare, e sarebbe vano pretendere che l'una si ponesse in opposizione con l'altro e volesse sovrastare. Di che cosa nello Stato moderno dobbiamo allora aver paura?

Dunque l'ingerenza dello Stato deve ammettersi nel sostenere la marina mercantile col sistema seguito dal nostro progetto.

Ma vi ho detto che ve ne avrei dato un'altra prova: essa è fornita da questa Camera stessa, da molti colleghi che mi circondano, da tutti o quasi coloro che hanno parlato su questo argomento e che parleranno ancora: a cominciare dall'onorevole Viazzi, che si è soffermato a chiedere l'approdo per Santo Stefano, e dall'onorevole Bolognese che nel suo lodevole zelo ci ha portato sotto tutte le forme e con vari

emendamenti la disfida di Barletta (*Siride*), fino all'onorevole Foscarini che ha fatto sentire la voce potente ed autorevole della regione Adriatica, i cui interessi sono veramente cospicui (ed egli sa con quanto calore io li difesi nella precedente Commissione) e tali, da meritare tutta la sollecitudine dello Stato.

Coloro che hanno parlato in quest'aula e che hanno chiesto e chiederanno approdi, nuove linee, nuovi servizi, sono i veri difensori e divulgatori del sistema delle sovvenzioni fisse.

Noi della Commissione siamo stati affollati da una quantità innumerevole di richieste d'ogni genere; richieste (mi affretto a protestarlo) non egoistiche, per quanto apparentemente ispirate da interessi particolari, locali o regionali.

Richieste non egoistiche; perchè il bene, la prosperità delle singole parti di un organismo, di un paese, convergono necessariamente al bene generale. E, quando si tratta di porti, osservo che essi sono porte attraverso le quali passa il traffico, una corrente di benessere; quando si tratta di comunicazioni, siano esse terrestri o marittime, lo interesse delle singole regioni è l'interesse di tutto il paese.

Ma ciò non toglie che le richieste fossero molteplici, numerose, infinite, insistenti, sia per approdi nei singoli porti, sia per linee che si volevano da una parte e dall'altra; richieste tali e tante che, per soddisfarle tutte, non sarebbe forse bastato raddoppiare la somma che il Governo ha messo a nostra disposizione.

Or bene, credo che questa sia la prova più manifesta della bontà di questo disegno di legge, nelle sue linee generali e nello spirito organico. È una necessità quella di sovvenzionare tutte le linee che sono dal disegno di legge contemplate: perchè le richieste fatte da ogni parte porterebbero all'allargamento e non alla restrizione.

Del resto, *acta et non verba*. Prendo il disegno di legge che è stato presentato dall'onorevole Luzzatti e poi modificato e migliorato dall'onorevole Giolitti, e lo presento al mio amico onorevole Salvatore Orlando, all'onorevole Carcassi, ed anche all'onorevole Cavagnari, il più libero fra i liberisti che hanno parlato, perchè non ammetterebbe neanche la sovvenzione riconosciuta dall'onorevole Orlando, tanto che chiamava, una volta, *lumacheggiare*, ed oggi chiama *lucertolare*, il mandare i nostri piroscafi sulle coste della Libia e nell'Atlantico. (*Ilarità*).

Lo presento loro e dico: all'opera; ecco il disegno di legge; fate una proposta, quale è quella linea che si deve sopprimere o che non merita la sovvenzione? (*Interruzioni*). Tutti i peripli: susurra l'onorevole Ancona; le linee di concentramento: dice l'onorevole Orlando.

Ora le linee di concentramento, nel nostro disegno di legge, non vi sono. Le cinque linee di concentramento che erano contemplate nel disegno Bettòlo sono state affidate alla Società di navigazione Puglia ed alla Società Siciliana di navigazione; e sono in esercizio con contratti speciali.

Ad ogni modo, chiamiamo linee interne le altre linee di navigazione; chiamiamole linee costiere, di piccolo cabotaggio (non sarebbero veramente tutte di piccolo cabotaggio); chiamiamole peripli, come le chiama l'onorevole Ancona.

ANCONA. Che costano quattro milioni.

CASSUTO, *relatore*. Che costano quattro milioni. Anche su questo proposito la difesa nasce spontanea dai fatti e non dalle parole. Si osserva che su queste linee i nove decimi del traffico vanno alla marina libera, ed un decimo al sistema sovvenzionato. Ed è vero.

Viene poscia l'onorevole Chimienti ed assottiglia questo decimo, ed avverte che alla marina sovvenzionata non va nemmeno un decimo e che nell'anno scorso è andato il 5 e 14 per cento.

CHIMIANTI. Lo dice la relazione.

CASSUTO, *relatore*. Lo dice il libro verde che tutti hanno tirato fuori per il confronto fra i trasporti della marina libera e i trasporti delle linee sovvenzionate. Ed è pur vero.

Ma in primo luogo bisogna sapere quali sono questi risultati delle linee sovvenzionate. Mi permetto segnalare e ricordare alla Camera che nel passato esercizio 1910-11 la marina sovvenzionata ha trasportato tonnellate 1,391,937 di merci, di cui la Società Nazionale dei servizi marittimi soltanto 1,054,072; ha trasportato 903,935 passeggeri e 96,838 capi di bestiame, con un totale di noli di 30,932,721, sui quali non ostante la savia prescrizione che è stata fatta di comunicare i risultati degli esercizi annuali, non si può naturalmente calcolare quale sarà il beneficio che ha fatto la Società, perchè per calcolarlo questo beneficio bisognerebbe conoscere tutte le spese, le generali e quelle di ciascun viaggio.

Ad ogni modo questi cospicui risultati

della marina sovvenzionata, ai quali si deve aggiungere il trasporto di 351,812 dispacci o sacchi di corrispondenza e di pacchi postali per 330,438 stanno a dimostrare che della sovvenzione avvi bisogno; ed il concessionario non può fare un lavoro di selezione sottile nell'aggiudicazione di un complesso di linee, cioè a dire scegliere le buone e scartare le cattive o le mediocri: bisogna che il concessionario prenda nel loro complesso tutte le linee.

Ma è egli vero che questa pletera di trasporti della marina libera sia un indice della inutilità della sovvenzione, come sostiene l'onorevole Orlando? Evidentemente no. L'esaurimento lo sarebbe, non l'esuberanza. La sovvenzione può apparire inutile là dove è il rovescio, là dove manca il traffico.

Venne proposta e sarà discussa in Commissione la soppressione della linea dell'Africa occidentale, perchè non si trova che quella linea offra un traffico sufficiente da giustificare neppure la sovvenzione limitata di duecentoquaranta mila lire, se ben ricordo, che ad essa si assegnerebbe; ma dove abbiamo un traffico così sviluppato, che non ostante il compenso che la marina sovvenzionata ha dal Governo, e che la pone in condizione di favore, la concorrenza della marina libera si spiega e vince, vuol dire che effettivamente questa marina sovvenzionata, non offendendo la libera, rende un servizio, sia pure modesto, allo Stato; un servizio in quei piccoli porti dove non sono comunicazioni ferroviarie, un servizio, come rilevava appunto l'onorevole Pantano, nell'assicurare ai piccoli caricatori in modo stabile e permanente l'approdo, l'itinerario e l'orario, cosa che la marina libera non può giungere a fare.

Talchè noi abbiamo visto quante cure del Governo e della Commissione sono state necessarie per assicurare l'approdo a tutti i piccoli porti, di taluno dei quali si sono fatti difensori gli onorevoli Lucifero e Viazzi, i quali si lamentano perchè l'approdo, con la condizione delle dieci tonnellate non rimane un approdo sicuro e non accettano neppure un approdo che sarebbe qualche cosa di più dell'approdo della marina libera, la quale non dà alcuna garanzia di periodicità di itinerario e d'orario, che è quella che più interessa, specialmente per i piccoli trasporti.

Dunque, onorevoli colleghi, si può in questa materia discutere se si debba o no fare un approdo; andiamo più in là, se si debba concedere o non concedere una

linea; si può discutere sulla misura e proporzione della sovvenzione.

Ma questi sono tutti particolari, per quanto taluni cospicui, del disegno di legge, che trovano posto nell'esame degli elenchi dei servizi e possono formare oggetto di emendamenti, che in buona parte il Governo e la Commissione hanno consentito a concordare.

Dal punto di vista generale dobbiamo considerare che noi abbiamo un concetto soverchiamente orgoglioso della nostra funzione di legislatori. Noi crediamo di fare le leggi; questo è un errore: noi non facciamo le leggi, noi le raccogliamo; (*Commenti*) è l'ambiente che forma le leggi. Sono i bisogni del paese, che portano sul tavolo del legislatore le leggi. Quindi noi coordiniamo (come mi suggerisce l'onorevole Valli) i bisogni del paese, e cerchiamo talvolta bene, talvolta mediocrementemente, di soddisfarli. Ma quando noi siamo di fronte ad una legge come questa, è vano negarlo, onorevoli colleghi, non si può assolutamente fare una discussione, e la discussione infatti nei due giorni scorsi si è aggirata principalmente sui particolari ed è finita presto e naturalmente. Proprio come quella battaglia descritta da non so qual poeta francese: *Et le combat finit faute de combattants*.

La questione non è di sistema; è invece di modo, di misura e di applicazione. Per il modo la Commissione si è preoccupata, seguendo l'orme, ed anche avendo poi il consenso, del Governo ed accettando i suggerimenti savissimi che da varie parti le vennero, come, per esempio, dalla deputazione siciliana, dall'onorevole Di Stefano, principalmente, e prima di ogni cosa della serietà e della sincerità dell'esperimento che si va a fare, per evitare qualsiasi coalizione, e per aprire l'adito a tutte le energie, perchè l'aggiudicazione fosse veramente la conseguenza della concorrenza, senza nessun preconetto e senza che a nessuno fosse chiusa la porta per aspirarvi. (*Interruzione*).

Avrà qualche dubbio l'onorevole Valli, non gli dico di no, ma tutto quello che si poteva fare perchè fosse raggiunto questo intento, è stato fatto.

È stato accettato il sistema delle aste, onorevoli colleghi; non solo, è stato accettato il sistema delle aste a schede segrete. Non si è potuto naturalmente togliere alla Società Nazionale dei servizi marittimi un diritto che le perviene dalla legge e dal contratto: questa sarebbe stata una sopraffazione, mentre l'articolo 16 della legge del

13 giugno 1910 stabilisce che a parità di condizioni essa deve essere preferita: noi non potevamo sopprimere la legge. (*Approvazioni*).

Ma, mentre abbiamo stabilito le aste a schede segrete, non abbiamo derogato, per nulla, come pure si sarebbe potuto fare, ad altre leggi, ad esempio, a quella sulla contabilità generale dello Stato. Ed abbiamo lasciato, come garanzia della serietà dell'asta e della libera concorrenza, in pieno vigore l'articolo 4, che all'ultimo capoverso stabilisce che in caso di deserzione (lo abbiamo detto espressamente in un articolo) non possono, nel procedersi a trattativa privata, variarsi a carico dello Stato nè le condizioni, nè il prezzo stabiliti. Ed abbiamo rispettato anche l'articolo 95 del regolamento, espressamente da noi richiamato, in quanto stabilisce che dopo la prima aggiudicazione che resta provvisoria, si deve far luogo ad una seconda col ribasso del ventesimo, sempre col sistema della scheda segreta.

Abbiamo invece derogato, appunto per lo stesso intento, onorevole Pantano, alla legge commerciale comune, abbiamo derogato al principio stabilito dall'articolo 171 del codice di commercio per quanto riguarda l'emissione di obbligazioni; perchè, mentre la legge non permette alle società per azioni a tipo di responsabilità limitata come le società anonime, o miste, come le società in accomandita per azioni, di superare in emissione di obbligazioni l'ammontare del capitale versato e tuttora esistente secondo l'ultimo bilancio, noi abbiamo invece disposto che le obbligazioni possano essere emesse fino al doppio del capitale, di maniera che, per esempio, una società che si costituisce con 10 milioni di capitale, può emettere 20 milioni di obbligazioni ed avere 30 milioni di disponibilità.

Ed a questo proposito, poichè l'onorevole Pantano ha insistito ed ha presentato taluni emendamenti, egli mi permetta di dare alcune delucidazioni che vengono ad eliminare gli inconvenienti ed i timori che egli ha manifestato nel suo discorso* poderoso, detto con pittoresca parola.

Noi abbiamo parlato di capitale versato: evidentemente, se si deve concedere di emettere tante obbligazioni quante corrispondano al doppio del capitale versato, ove il capitale fosse versato in più rate durante il periodo della vita della società o della durata dei servizi, le obbligazioni potrebbero essere emesse proporzionalmente

in tante rate quante sono le rate di versamento del capitale.

La legge comune all'articolo 131 del codice di commercio non impone ai promotori di tali società se non il versamento di tre decimi in numerario; se dunque invece di versare intero il capitale, ne versassero una parte soltanto, vuol dire che la Società potrà emettere obbligazioni per il doppio di quella parte, salvo ad emettere il doppio di quelle ulteriori rate che a mano a mano, anche durante i servizi, verranno versate.

L'onorevole Pantano vede dunque che può essere soddisfatto di questa spiegazione; così pure spero che potrà essere soddisfatto anche delle altre spiegazioni che gli darò, in modo che lo pregherò a suo tempo di ritirare i suoi emendamenti.

Infatti per capitale versato non si intende il capitale in numerario. Se si intendesse il capitale in numerario, si costringerebbero tutte le società per azioni ad essere non già società industriali e commerciali che sviluppano la loro attività nel mondo economico e finanziario, ma soltanto delle casse di depositi e prestiti; perchè il danaro che viene versato dagli azionisti e dai sottoscrittori di una società anonima non è destinato ad essere immobilizzato nella sua cassa, ma è destinato ad essere impiegato in beni mobili od immobili o nello svolgimento delle industrie o dei commerci.

Faccio poi notare all'onorevole Pantano che la disposizione della legge parla di capitale versato e tuttora esistente secondo l'ultimo bilancio, di modo che non si può concepire che secondo l'ultimo bilancio il capitale esista tuttora in danaro, in quei biglietti di banca nei quali era stato preventivamente versato.

Questo è un principio che si è fatto strada ormai universalmente e che non è più contestato nè dagli scrittori nè dalla giurisprudenza; ed a titolo d'onore cito un nostro collega, che le cure della politica hanno sottratto allo studio severo del diritto commerciale, l'onorevole Danielli, il quale è stato uno dei primi che in un suo libro (che ha lasciato incompiuto per venire fra noi), ed ha fatto malissimo) (*Oook!* — *Ilarità*) ... non ha fatto malissimo a venire fra noi, ma a lasciare incompiuto il libro... (*Bene!*), si è fatto propugnatore del principio in parola.

Ora dal momento che contempliamo società che possono anche non esistere e al-

l'uopo costituirsi e che quindi non avranno ancora bilanci, naturalmente diamo alla parola *versato* quella interpretazione che ha dato all'articolo 171 la dottrina e la giurisprudenza; e facciamo a questo proposito osservare che del resto la legge non prescrive altro che tre decimi del capitale in contanti e autorizza in qualunque società il conferimento degli altri sette decimi sotto forma diversa, qualunque siano i beni conferiti.

Si conferisce persino la prestazione della propria industria nelle società anonime, del proprio lavoro, che entra secondo taluni a far parte del capitale e secondo altri più esattamente non entra: ma in ogni modo è rappresentata da quelle che si chiamano azioni industriali in contrapposto alle azioni di capitale dette paganti.

La disposizione, che in proposito abbiamo fatto, è quindi tale, che può completamente tranquillare l'onorevole Pantano; potrà la flotta, che sarà formata dalle società, che volessero concorrere ad uno o più di questi gruppi, rappresentare quel capitale, in ordine al quale è lecito di emettere altrettante obbligazioni, quante rappresentano il doppio del valore; obbligazioni che non potevano avere, e qui rispondo a qualche altro oratore, di cui non ricordo il nome, altra garanzia che quella della sovvenzione. Più che prescrivere all'assuntore che lasci immobilizzate tante rate della sovvenzione, quante sono necessarie per fare il servizio delle obbligazioni, e cioè interessi e ammortamento, non era possibile, perchè tanto non chiede neppure la legge comune; non sarebbe stata necessaria la deroga, perchè l'articolo 171 vieta di emettere obbligazioni per somme superiori al capitale azionario, ma permette di emetterle al di là del capitale azionario quando si presti una garanzia reale col deposito di titoli nominativi a debito dello Stato, delle provincie e dei comuni aventi corrispondente scadenza. Di maniera che chiedere alle società, che sono autorizzate ad emettere queste obbligazioni, una garanzia reale, al di là di quella che è rappresentata dalla sovvenzione, era togliere da una parte quello che si concedeva dall'altra, ed annullare quella deroga al diritto comune, sotto il quale tanto sarebbe valso di lasciarle.

Naturalmente io non parlo altro che di quello, che non è stato toccato dall'onorevole ministro, perchè *repetita non iuvant*. Mi riferisco a quanto egli con la sua alta autorità e la sua speciale competenza ha

esposto sopra i vari argomenti e le varie parti del progetto.

Fra le disposizioni invocate in questa Camera da diversi oratori, non ricordo bene se dall'onorevole Celesia, o dall'onorevole Pantano, è quella che riguarda un concorso alla Cassa invalidi.

È stato ricordato il progetto Bettolo, che questo concorso effettivamente stabiliva. Qui però, onorevoli colleghi, vi è un equivoco, che è bene dissipare. Il concorso che si prescriveva dal progetto Bettolo per la Cassa invalidi era un concorso di natura tale da potersi imporre e prescritto da una legge anteriore.

Si vegga l'articolo relativo, numero 82 del progetto Bettolo: « Sui compensi daziari, di costruzione, di contributo di nolo... (*Interruzioni*) previsti dai capi uno e due della presente legge, sarà prelevato il cinque per cento ».

Era naturale questo prelievo, perchè si trattava di sovvenzioni a tipo variabile, come è il contributo di nolo, e in secondo luogo si trattava di quei compensi, od esoneri daziari, o di costruzione, che erano un beneficio per la industria costruttrice, di cui oggi non ci occupiamo, in quanto è stata contemplata a parte.

PANTANO. Io mi riferivo alla proposta della Commissione reale.

CASSUTO, *relatore*. Questo cinque per cento, che si dava, era in ordine ad una legge precedente, che lo stabiliva.

Infatti nella sua relazione l'onorevole Bettolo, mentre aveva dato larghissime spiegazioni su tutte le altre disposizioni che col suo spirito veramente innovatore introduceva nel progetto, a pagina 17 si limitava a dire che l'articolo 82 non era altro che la riproduzione di una disposizione contenuta nella legge 23 giugno 1896, n. 318.

Non è possibile onorevoli colleghi, e questo è l'equivoco, imporre un onere sopra le sovvenzioni fisse. Le sovvenzioni fisse sono un compenso che è stato misurato, studiato, prestabilito con criteri determinati, i quali portano che quello sia il compenso che si ritiene giusto ed opportuno di dare a ciascuna linea e di cui l'assuntore abbia bisogno.

Si potrà dire, caso per caso, che si è fatto bene o male, si potrà dire quello che ad esempio l'onorevole Canepa ha detto per la linea di Bombay e cioè che i calcoli sono sbagliati, e che invece di un milione e 700 mila lire se ne dovevano assegnare un milione e 200 mila.

Ma, ammesso che i calcoli non siano sbagliati, il compenso è quello e non può, nè deve essere diminuito. Ed allora, come porre sull'assuntore l'onere del cinque per cento? Se voi volete porre sull'assuntore l'obbligo di dare un tanto per cento alla Cassa invalidi, egli lo darà, ma chiederà un aumento di sovvenzione. Laonde mi pare che sotto questo punto di vista non si debba insistere in proposito.

PANTANO. Non ho sostenuto questa teorica.

CASSUTO, *relatore*. Allora è stato l'onorevole Celesia.

CELESIA. Neppure!

CASSUTO, *relatore*. Tanto meglio. Siamo d'accordo. Ma hanno chiesto tutti e due che si pensasse alla Cassa invalidi con questo disegno di legge..

PANTANO. Mi riferivo alla proposta della Commissione reale, e domandavo che si impostassero due milioni all'anno.

CASSUTO, *relatore*. Questo allora lo chieda al Governo, ma non appartiene a questa legge.

Come la requisizione delle navi, della quale pure ha parlato, è materia che con questa legge, che tratta solo delle sovvenzioni, non ha a che vedere.

Così pure io spero che l'onorevole Pantano vorrà ritornare sulla sua osservazione circa i piroscafi.

Egli ha detto che è enorme ammettere piroscafi che dovrebbero avere una durata perfino di 20 anni, cosicchè, quando tra dieci anni il nuovo assuntore dovrà prendere quei piroscafi, quando scadranno le convenzioni e i trattati di commercio e di navigazione ci troveremo nella condizione di dover continuare obbligatoriamente a far fare il servizio con queste carcasse.

Anche questo, me lo permetta l'onorevole Pantano, non è esatto. Perchè, se si esamina il capitolato che è stato fatto, si troverà che agli articoli 17 e 18 è disciplinato in modo molto cauto il servizio sotto questo riguardo.

A tutte le linee postali e a talune coloniali, che sotto questo punto di vista sono le più interessanti, gli assuntori hanno l'obbligo di adibire piroscafi di nuova costruzione; e per l'articolo 16 è fatta facoltà di ricorrere all'industria estera per un quarto del tonnello ed anche per più quando i cantieri nazionali domandino un prezzo superiore del sette per cento alla media dei prezzi di sei cantieri esteri di prim'ordine, oppure non possano ottenere la consegna

entro un congruo limite di tempo; lo che da un lato protegge giustamente l'industria nazionale, ma dall'altro tende ad assicurare che le nuove costruzioni siano fatte.

Sono soltanto le linee commerciali e due coloniali che possono avere piroscafi di non nuova costruzione, per dar luogo, appunto, non a smaltire vecchie carcasse, ma ad usufruire di quei piroscafi che siano in condizioni sufficienti. E le cautele di cui ha già parlato l'onorevole ministro si disponano con le altre contenute nel capitolato e nel regolamento, in quanto cogli articoli 27, 28 e 29 è predisposto che i piroscafi debbono essere visitati non solo al principio, ma anche periodicamente e straordinariamente, e che debbano essere eliminati, anche in corso dei servizi, tutti quelli che non corrispondano ai requisiti richiesti.

E quando si viene alla scadenza (articolo 21 del capitolato, che stabilisce il passaggio della flotta del vecchio assuntore al nuovo concessionario) si prescrive che i piroscafi non debbano aver più di 15 anni di età, dalla data del varo; per cui tutti quelli che all'esercizio dei nuovi servizi avranno più di cinque anni, saranno eliminati. Quindi il temuto pericolo non esiste.

Infatti se l'onorevole Pantano e gli altri che hanno parlato sotto il suo punto di vista (mi pare si sia associato in questo senso anche l'onorevole Celesia) hanno riguardo a questa disposizione del progetto di legge per quello che concerne le navi alla scadenza del presente contratto, a questo articolo 21 per cui lo Stato si obbliga di far rilevare le navi ai nuovi concessionari e i concessionari cessanti hanno l'obbligo di cedere tutti i piroscafi adatti ai servizi sovvenzionati che non superino il quindicesimo anno di età, troveranno in tale disposizione ancora la spiegazione ed il correttivo della durata della società in dieci anni. E non potranno sostenere le due cose.

Bisogna necessariamente, onorevole Pantano, che se ella si associa, come ha fatto e ne son lieto, al Governo e alla Commissione nell'approvare che la durata della società sia di dieci anni, altra cautela che noi abbiamo predisposto ed accettato di gran cuore, bisogna al tempo stesso che ella accetti l'articolo 21 con il passaggio della flotta...

PANTANO. Ma io l'ho accettato!...

CASSUTO, *relatore*. ...lo ha accettato, ed io ho pur piacere che ella lo abbia accettato. perchè, dicevo, questa disposizione permette

appunto di concorrere alle aste anche senza ammortizzare il capitale nel periodo dei dieci anni. Qual'è la ragione per cui l'onorevole Celesia desiderava che si prolungasse la durata a 15 o a 12 anni? Quella di dare un maggior tempo alla società di ammortizzare il capitale...

ANCONA. Non ce n'è di bisogno...

CASSUTO, *relatore*. Non ce ne è di bisogno, dice l'onorevole Ancona, e dice bene, perchè la Società non ha bisogno di ammortizzare per intero, dal momento che vi è la disposizione che le permette e le assicura di utilizzare al termine delle convenzioni quel materiale che facendo parte di capitale altrimenti avrebbe dovuto essere ammortizzato.

PANTANO. Non era questo l'argomento.

CASSUTO, *relatore*. Se non era questo l'argomento, vuol dire che non l'avrò capito. Peraltro è quello che massimamente importa: ed avverto che la Commissione ha lungamente discusso e studiato su questo tema ed ha deliberato. La Commissione ha ritenuto che nelle condizioni attuali della marina mercantile italiana, come diceva l'onorevole Pantano, non sia prudente di fare concessioni che oltrepassino i dieci anni, che oltrepassino quel punto di divisione fra il passato e l'avvenire che sarà segnato dalla scadenza dei trattati di navigazione e di commercio, perchè non sappiamo quali incognite si verificheranno in quel momento e quali discipline saranno necessarie, e non dobbiamo legare questa catena ai piedi dei nostri successori, il che fra dieci anni il paese potrebbe a noi rimproverare.

Quindi, è una necessità, riconosciuta del resto dall'onorevole Pantano, che le concessioni che si danno attualmente non superino il limite di dieci anni, più che sufficienti per lo svolgimento di questi traffici marittimi.

Dico ora una parola, onorevoli colleghi, sopra le linee minori e il periplo che è stato segno di tanti strali anche verso di me diretti. Gli onorevoli Lucifero e Viazzi, tutti e due, hanno citato dei brani della mia relazione, ma non hanno continuato a leggere la relazione stessa.

LUCIFERO. ...L'ho letta tutta!

CASSUTO, *relatore*. L'avrà letta fuori della Camera; ma quando l'ha letta alla Camera non ha continuato il periodo, perchè è verissimo che io dicevo che non si debbono abbandonare all'inerzia infecunda le attività secondarie e che si deve invece raccogliere sul cammino ogni più tenero

effluvio...; ma è vero del pari che continuavo dicendo: come si vede, la difficoltà nasceva e nasce nel contrasto fra gli interessi dei grandi centri che chiedono comunicazioni immediate e dirette e quelli dei piccoli centri che chiedono approdi in ogni lembo della nostra costa, la quale per la sua frastagliata configurazione geografica non può concentrare soltanto in pochi punti la sua attività marinara.

La difficoltà era nel trovare il modo di conciliare interessi disparati e dirimere il conflitto, difficoltà che si ripresenta e si ripercuote in più larghe proporzioni, quando si va a discutere degli interessi dell'Adriatico e del Tirreno. Se si va a contemplare il periplo libico ed il periplo sardo ecc., la difficoltà si allarga; ma è sempre la medesima difficoltà.

Non ho detto che si debba raccogliere ogni più tenue effluvio con un approdo, perchè tanto varrebbe il dire che dove è ogni più tenue effluvio si debba porre un porto. (*Interruzioni*).

Io rispondo alla critica della mia rettorica, perchè si è voluta chiamare rettorica...

VIAZZI. Arcadia!

CASSUTO, *relatore*. È la stessa cosa! Forse l'arcadia è peggiore della rettorica, sebbene sarebbe oggi appropriato il famoso « sudate o fuochi » dell'Achillini.

Ma qui non è nè arcadia nè rettorica, ma è l'espressione più pratica e più positiva dei bisogni di un paese che ha una configurazione geografica diversa da tutti gli altri all'infuori dell'Inghilterra, la quale però provvede a sè stessa, perchè ormai colà è secolarmente costituito il servizio lungo le coste. Gli altri paesi hanno più porti, ma tutti o quasi centri importanti: si è ricordata l'Austria, la quale non ha che Trieste quale unico porto; ed allora è una cosa facile disciplinare i propri servizi con un porto solo. La Spagna, la Germania, la Francia non hanno che pochi porti.

Orbene, che cosa si poteva fare di più e di meglio per disciplinare questi servizi del periplo che di stabilire che dove c'è l'effluvio, chiamamolo ancora così, tale da raccogliere fino a dieci tonnellate di merci, che poi non è gran cosa, sia il piroscalo obbligato a sostare?

Prego poi gli onorevoli colleghi di considerare che l'articolo 57 del capitolato d'ornei è stato modificato ed allargato con un articolo 57-bis col quale si è stabilito che il concessionario avrà l'obbligo di approdo, con le norme che saranno dettate dal Mi-

nistero della marina e che faranno parte integrante del capitolato.

Ed è detto pure che il concessionario è sottoposto, per la mancanza dell'approdo, alla multa di 500 lire, senza il pregiudizio dei danni verso i terzi a termini del diritto comune.

Si noti che è la prima ed unica volta in cui si parla di terzi e di risarcimento di danni, perchè appunto si è voluto concedere questa garanzia ai piccoli porti nei quali il concessionario non facesse l'approdo.

Oggi è migliorata anche (e l'onorevole Lucifero non può contrastarlo) la disposizione perchè i porti che hanno da due anni 5,000 tonnellate di traffico e quelli che in avvenire si procurassero questo traffico di 5,000 tonnellate, compreso lo sbarco e l'imbarco (ed in due anni non è una gran cosa, perchè sono 2,500 tonnellate all'anno in media e così non importa se è stato in un anno più e nell'altro meno) possono godere ugualmente del beneficio, venire a far parte della pianta stabile ed avere l'approdo assicurato.

E allora perchè volete lamentarvi per i porti minori? Vedete che per essi non si fa questione di regionalismo, non ostante le proteste che vengono da varie parti.

Dall'isola d'Elba mi sono pervenute domande, e telegrammi di Giunte e Consigli comunali; ed anche Portoferraio si lamenta.

VIAZZI. Ma quello è dall'altra parte.

CASSUTO, *relatore*. Io dico del periplo italico!

Io concludo dunque che se questi piccoli porti non avranno dieci tonnellate di merce vuol dire che non hanno bisogno dell'approdo.

L'onorevole Abignente mi domandava quanto è il nolo medio.

Il nolo medio è di 15 lire a tonnellata, sicchè se si stabilisce un minimo di 10 tonnellate, si dà un guadagno di 150 lire per approdo. Ma volete che all'assuntore non si garantiscano almeno 150 lire per approdo?

Si tratta poi di una difficoltà d'ordine pratico; se si vuole stabilire un maggior numero di approdi, bisogna anche aver a disposizione maggior numero di vapori. Il periplo si fa con sette piroscali perchè la linea è settimanale. Se si vuole moltiplicare il numero degli approdi, bisogna anche aumentare i piroscali, e con essi la sovvenzione.

Noi abbiamo aggiunto tutti gli scali che possedevano già l'approdo o che avevano

un traffico tale da giustificare l'approdo. Abbiamo escluso, per esempio, uno scalo (dirò il peccato, ma non il peccatore) che in dodici mesi non aveva dato che per 64 lire di nolo, cioè una lira e pochi centesimi per ogni approdo settimanale. Come è possibile costringere l'assuntore ad approdare a queste condizioni? (*Interruzioni*).

Credo in tal guisa di aver giustificato le principali disposizioni di questo disegno di legge: per il resto se ne parlerà in sede di discussione degli elenchi e del capitolato, e si potrà vedere se e quali voti possano ancora sodisfarsi.

Quel che interessa è di convincersi che l'urgenza ci sospinge ed incalza. Non bisogna dimenticare che poco meno d'un anno ci separa dalla scadenza delle attuali convenzioni colla Società nazionale dei servizi marittimi; che bisogna dar tempo per bandire le aste e perchè il Governo e gli assuntori possano provvedere regolarmente in proposito.

Onorevoli colleghi, nel declinare di questa legislatura, che lascerà di sé traccia non indegna nella storia parlamentare, divenga sollecitamente questo progetto delle sovvenzioni una legge dello Stato. Allora dinanzi ad essa, simbolo e vaticinio del vigore marinaro della nuova Italia, più saldo del fascio dei littori imperiali, potremo inchinarci fidenti ed esclamare: *Ave, morituri te salutant. (Vive approvazioni — Congratulazioni)*.

ABIGNENTE, *presidente della Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ABIGNENTE, *presidente della Commissione*. Onorevoli colleghi, come presidente della Commissione dei servizi marittimi ho bisogno di dare alcuni schiarimenti alla Camera perchè molti hanno qui parlato della Commissione e dell'ordine dei suoi lavori.

La Camera ricorda che il problema dei servizi marittimi era costituito da molti disegni di legge, alcuni dei quali furono stralciati ed approvati l'anno decorso, talchè le linee relative sono già state appaltate e si trovano in esercizio.

La Camera ricorda altresì: che il disegno per una delle linee oceaniche, quella per il Cile, precedette gli altri di cui riferiremo presto alla Camera, perchè il Governo del Cile offrì la metà della sovvenzione e, di fronte a tale proposta, ogni indugio non sarebbe stato conveniente.

Gli altri disegni di legge sono quelli sul credito navale, sulla marina libera, sulle grandi linee cosiddette interoceaniche e

quello dei servizi postali e commerciali, di cui ci stiamo occupando.

Per quali ragioni si ritenne opportuno non solo, ma indispensabile portare alla discussione della Camera questo disegno di legge prima degli altri? Queste ragioni la Commissione le intuì; ma volle essere confortata dall'opinione del Governo il quale le identificò in questa formola: se questo disegno di legge è approvato, come è stato ideato e concretato, allora nessuna modificazione occorrerà apportare agli altri disegni di legge, le cui relazioni annunzio alla Camera che sono già pronte ed in bozze di stampa; se esso invece sarà modificato, se eventualmente a qualche linea sarà tolta una parte della sovvenzione, la parte che si toglie potrà essere eventualmente devoluta agli altri disegni di legge, che sono innanzi alla Commissione.

La Commissione adunque non attende l'invocazione o il monito della Camera per riferire perchè, come ho detto, le relazioni sono pronte; ma prima di presentarle era necessario che si procedesse all'esame di questo disegno di legge.

Ma poi, anche prescindendo dalla questione dei termini e delle aste, vi era una ragione sostanziale perchè questo disegno di legge fosse subito votato.

Esso tratta infatti dei servizi postali e politici: or bene può immaginarsi che, per eventi parlamentari, possa sospendersi la vita economica del paese nei riguardi dei servizi postali, che sono servizi di Stato e dei servizi politici, che sono l'essenza della Nazione?

Evidentemente no; ed ecco la ragione precipua della precedenza.

E vengo a parlare della Commissione alla quale furono diretti parecchi strali, ma non se ne duole e tanto meno me ne dolgo io, che vi sono abituato.

Quando si compiono opere fattive evidentemente la critica, che è sempre più facile dell'opera, è anche essa più acuminata. Ma io voglio dare un avvertimento agli onorevoli colleghi.

La Commissione non ha avuto mai i cordoni della borsa. Tutti si sono rivolti alla Commissione, perfino capi di amministrazioni pubbliche, come se la Commissione disponesse del denaro dello Stato.

PALA. E che meraviglia? Così si fa sempre. Non è una novità.

ABIGNENTE, *presidente della Commissione*. È una novità per me e dico subito il perchè. Perchè lo Statuto del Regno non

dovrebbe essere conosciuto soltanto da me e dai deputati, ma anche dai capi delle amministrazioni pubbliche. Esso dice che il diritto di petizione si esercita in una data forma e non già inviandola alle Commissioni della Camera, che sono delegazioni della Camera in una certa forma. E tutti devono sapere che, in forza di altri articoli dello Statuto e del nostro regolamento, alle Commissioni si accede soltanto a mezzo degli onorevoli membri del Parlamento.

Deploro quindi tutto ciò che purtroppo avviene ed io che ho deplorato queste usanze anche dinnanzi alla Giunta generale del bilancio e non ho ammessa più la presenza di Commissioni non composte di membri del Parlamento, ripeto qui che anche per congeneri Commissioni sollecitanti presso la Commissione parlamentare pe' servizi marittimi, ho voluto tener fermo alla lettera e allo spirito dello Statuto.

Un'altra ragione vi è, onorevole Pala. Aveva la Commissione, alla quale si sono rivolti tanti strali, il diritto di contraddire il voto degli Uffici? Perchè qui non dobbiamo dimenticare i precedenti.

Gli Uffici della Camera, dai quali sortirono i 18 membri di questa Commissione, furono tutti favorevoli al disegno di legge.

FOSCARI. Non c'era la Libia allora.

ABIGNENTE, *presidente della Commissione*. Della Libia parleremo poi, onorevole Foscari, perchè questo della Libia è diventato per lei un chiodo fisso.

Dicevo dunque che tutti gli Uffici della Camera furono favorevoli al disegno di legge, e perciò la Commissione non poteva tradire il suo mandato e doveva approvare il progetto, limitandosi semplicemente, d'accordo col Governo, a migliorarne taluni dati e taluni estremi, tenendo conto delle osservazioni venute da tutto il paese e dai rappresentanti del paese. La verità vera, per cui questo disegno di legge non suscita più gli entusiasmi, nè i bollori che suscitavano gli altri disegni di legge passati...

PALA. Non ne riscuotevano neanche...

ABIGNENTE, *presidente della Commissione*. Li suscitavano, onorevole Pala, ed ella lo sa, perchè ebbi a parlare alla Camera per quasi una seduta intera.

Dicevo dunque che la verità vera per cui i bollori sono scemati, è che qui c'è la media, non il massimo delle soddisfazioni. Ciascuno vorrebbe l'ottimo, ma questo non è possibile. Tutto è commisurato alla media. Perchè, diciamo le cose come sono, si poteva andare per una o per un'altra strada.

Si poteva andare per la strada tracciata dal progetto dell'onorevole Giolitti, quello della costituzione di una grande e possente marina mercantile. E stava bene; ed io difesi quel progetto. Ci furono quelli che lo oppugnarono. O' si poteva andare per la via opposta, quella della cosiddetta marina libera. Ma non volendo le grandi soluzioni, eccoci alla necessità della *media*. Ho inteso spesso a dire: Il disegno di legge Giolitti-Schanzer era migliore. Ma io non lo potevo dire a me stesso, perchè ben io lo aveva difeso quel progetto!

È dunque venuta fuori questa media di contenti e questa media di soddisfazioni. Ecco perchè c'è poca vitalità nella discussione, come avvertiva il collega Cassuto. Si contentano tutti mediamente. Ma per le grandi finalità? Eh! per le grandi finalità ci vogliono grandi mezzi e questi grandi mezzi non sono più i grandi mezzi, sono i mezzi medii di cui oggi si parla.

Ma ci sono degli scontenti, direi quasi, proprio irriducibili?

Anche ora! Sì. Ma avverto un fenomeno, che a me duole in quest'ora, in cui il paese ha tanta vitalità, maggiore di quella che noi sospettassimo. E da una parte c'è chi chiede un approdo per un porto, ma per una qualche ragione che in fondo oggi non ha sostrato, come l'approdo a Brindisi per le linee della Libia, oggi. E viceversa ciò si propone a patto che una linea celere per l'Egitto, invece che partire da Brindisi, parta da un altro porto, da Venezia. C'è una specie di compensazione. Voi abbiate la linea della Libia, che parta dal vostro porto, ma la linea dell'Egitto parta dal nostro.

FOSCARI. Ma che!

ABIGNENTE, *presidente della Commissione*. C'è chi dice: talune sovvenzioni sono troppo onerose, ma se le linee partissero da un altro porto non sarebbero più onerose. C'è chi dice: talune linee abbiano sede d'armamento piuttosto al mio porto che al porto vostro. Ma insomma io ho l'onore di avervi parlato di media: è una media; si è fatta una distinzione, si è distinto il Tirreno superiore dal Tirreno inferiore, ed a questo si sono assegnate undici linee. Pare all'onorevole Di Stefano che sia un po' magro, e non lo è. (*Interruzioni*). Ma, dice l'onorevole Di Stefano, di queste linee talune non toccano Palermo. Dio buono! se Palermo è sede d'armamento, lo toccheranno o non lo toccheranno nei viaggi, ma lo toccheranno per le riparazioni. (*Interruzioni*). Non si

può volere troppo. Ma noi, dice l'onorevole Di Stefano, vorremmo due altre linee che sono assegnate a Napoli come sede d'armamento. Ma Napoli non aveva niente. Napoli in fondo non ha che queste linee politiche, chiamiamole così, della Libia, che sono politiche anche per un'altra ragione, che ora dirò, perchè è meglio dire le cose chiare e precise, e poi ha una linea dell'Egitto e avrà, se la Camera l'approverà, la linea del Canada e quella di Londra.

Ma, si ricalza, noi vorremmo strappare qualche altra cosa a Napoli, che in verità ha così poco! (*Interruzioni*). Ma stiamo nella media. È tutto un complesso armonico questo progetto. Ora lo scontento artificioso è un male che si manifesta in siffatte forme, e che è bene sin dal principio sedare.

Dunque veniamo ad altre obiezioni. L'onorevole Cassuto ha esposto la ragione dell'aver introdotto nel disegno di legge le obbligazioni. Le obbligazioni nel disegno Schanzer erano per il triplo del capitale sociale: erano per il doppio del capitale sociale nel progetto Bettolo: sono state inserite in questo progetto per il doppio del capitale sociale. Niente di più e niente di meno. La formula è più precisa di quello che non fosse nel progetto Bettolo in relazione al codice di commercio. Ma nei rapporti di quel tale progetto del credito navale e dell'ipoteca navale a me preme di fare una dichiarazione, perchè l'onorevole Orlando anche nella Commissione come qui ha presentate acutissime obiezioni. E queste obiezioni sono un po' apparse anche nella Camera.

Ma per le obbligazioni, quando noi le garantiamo sopra una quota della sovvenzione da vincolarsi alla Cassa depositi e prestiti, non v'ha una maggiore garanzia. Per tutta la parte necessaria al servizio, dice l'articolo: cioè al servizio del capitale e degli interessi. E che cosa volete di più? Ma si obietta: non sarebbe meglio l'ipoteca navale? Io francamente dico di no, perchè l'ipoteca navale significa le liti. Si sa che prima di obbligazioni qualsiasi vi sono alcuni diritti privilegiati ai sensi dell'articolo 675, n. 9 Codice di commercio.

Ora, immaginate voi un'obbligazione garantita sopra liti fra diversi aventi diritto? Io non me l'immagino; non l'acquisterei, come non l'acquisterebbe nessuno.

Ma poi, un'ipoteca navale quale valore ha, se non c'è un accordo giuridico internazionale unico ed armonico che contempi ugualmente una categoria di privilegiati sulla

nave? Evidentemente nessuno: perchè le navi non stanno ferme; camminano e vanno dando luogo ad obbligazioni ed anche a casi di infortuni.

Ora vedete a quali alee vorreste esporre gli obbligatari!

Essi debbono sapere che il loro danaro è tranquillo; e quale tranquillità maggiore di quella della Cassa depositi e prestiti, che non paga se non con tutti i sacramenti? Io non ne conosco una maggiore di quella che nasce dalla Cassa depositi e prestiti, la quale paga solo quando deve assolutamente pagare. In questo caso pertanto l'obbligatario è sicuro che il suo danaro non verrà toccato da nessuno.

Dunque le obbligazioni sono qualche cosa che dà la vera consistenza della possibilità dell'adizione all'asta.

Perchè voi avrete questa ipotesi: una Società di 10 milioni potrà avere un movimento di 30 milioni; una Società di 20 milioni potrà avere un movimento di 60 milioni. Noi abbiamo bisogno d'una flotta di 70 milioni. Per l'acquisto di navi che non abbiano età superiore ai vent'anni e per la costruzione di altre navi, che sono non meno di 23, questi assuntori hanno dunque modo di fornirsi del capitale, ad una ragione (richiamo l'attenzione vostra su questo punto), che non sarà quella delle azioni. Un'azionista che abbia il quattro per cento, si chiama disgraziato; ma un obbligatario che abbia il quattro per cento netto, sicuro, è un obbligatario fortunato, ed appetisce queste obbligazioni che presentano una grande sicurezza.

Debbo ora dare un chiarimento all'onorevole Foscari. Non porterò qui certe questioni ardenti: il portarle, non sarebbe opportuno, per noi, per l'animo nostro, in quest'ora.

Non so se tutti abbiano letto questo libro (*Mostra un libro*); esso vi dice che cosa hanno guadagnato le diverse Società di navigazione, che oggi esercitano in Italia.

FOSCARI. Meno le austriache.

ABIGNENTE, *presidente della Commissione*. Parlo delle nostre. Per le austriache, il caso è diverso.

Dunque la Società dei servizi marittimi ha potuto distribuire agli azionisti un dividendo del 3.80. Come vedete, quegli azionisti non hanno mangiato grasso. La Società veneziana, invece, ha avuto la fortuna di distribuire un dividendo del 7 per cento.

FOSCARI. Non è una Società sovvenzionata.

ABIGNENTE, *presidente della Commissione*. La *Veloce* ha distribuito il 5 per cento; la *Puglia*, il 2.40 per cento; la *Società siciliana di navigazione a vapore*, zero; la *Compagnia napoletana di navigazione a vapore*, il 5 per cento.

Questa è la condizione delle cose, che non si può cambiare.

Ora, se la Società Nazionale, come molti dicono, non adirà neppure all'asta, vorrà dire che essa è stata così scontenta del pessimo affare fatto, che non ne ha più voglia. Speriamo che vengano altre Società; anzi confido che vengano, perchè le condizioni attuali sono ben altre da quelle che erano quelle del contratto provvisorio e se vi sono energie così forti nell'Adriatico che vogliono con tutti i mezzi, soprattutto con quello della vera marina libera, espandersi, di che ha paura l'amico Foscari?

Io, invece, confido che la Società Veneziana continui la sua fortuna, e l'accresca e che potrà per molte cose, alle quali lo Stato non può sopperire (perchè non può e non è giusto che sopperisca a tutto), per molte cose potrà fare anche da sé medesima.

Un ultimo chiarimento debbo dare in relazione alla proposta della diminuzione di velocità. Io non sono un marinaio, anzi l'onorevole Foscari ha detto che ci sono degli uomini che hanno il mal di mare: io sarei uno di questi, perchè lo soffro, ma avverto l'onorevole Foscari che io viaggio egualmente.

FOSCARI. Sarà diventato navigatore!...

ABIGNENTE, *presidente della Commissione*. Non sono diventato navigatore, ma viaggio lo stesso, perchè *neccesse est navigare non vivere*.

Veniamo dunque alla proposta di diminuzione di velocità. Ma questa mi pare effetto di una specie di interversione mentale. Come oggi che tutti aspirano ad aumentare le velocità, noi dobbiamo diminuirli per l'economia di 2 o 300 mila lire con le quali sovvenzionare una linea? Ma noi facciamo un contratto che dura dieci anni, e fra dieci anni chi sa cosa rappresenterà nel mondo quella tale velocità di 10 o 15 nodi? Sarà un'irrisione. (*Bravo!*) Quindi non è assolutamente ammissibile codesta proposta.

Detto questo, a me pare sia il caso di sgombrare l'animo nostro da ogni preoccupazione. Il problema di cui ci occupiamo va risolto per la continuità dello Stato e dei suoi servizi postali e politici.

E poichè ho parlato di servizi politici, debbo una risposta all'onorevole Foscari,

ma non per conturbare il nostro spirito con acrimoniose querele. Quando la Commissione vi ha presentato l'ordine del giorno che oggi il Governo ha perfezionato ancora di più, col quale vi dice che in condizioni normali saranno istituite nuove linee dal Tirreno e dall'Adriatico per la Libia, più di così non si può desiderare. Pretendere oggi che linee esclusivamente politiche e militari divergano e partano, per le tre ore o per dieci, di meno o di più da porti che non hanno nè depositi militari (richiamo l'attenzione della Camera su questo punto che si vuol dimenticare) nè niente di tutto ciò che è necessario per le comunicazioni attuali con la Libia, è assolutamente dire una bestemmia; e domando come si possa sorvolare siffatta obbiezione, che è di una evidenza palmare.

Si dice: perchè non istituite ora nuove linee? Ma perchè non ci sono ancora i porti nella Libia. Il primo porto, quello di Tripoli, che permetterà una relativa sicurezza, sarà compiuto fra un anno; quello di Bengasi è semplicemente disegnato. (*Interruzione del deputato Foscari*).

Per tutti i mari sta bene, ma le linee di cui oggi si parla sono postali e politiche e portano quel tanto che possono, ma non sono commerciali.

FOSCARI. Ce ne sono due settimanali.

ABIGNENTE, *presidente della Commissione*. Di quelle non discutiamo, parliamo solo delle politiche.

Ora il voler investire il problema in relazione a queste linee politiche della Libia è cosa assolutamente singolare; questo debbo dire e far punto.

Coll'ordine del giorno della Commissione, che il Governo ha accettato e anche migliorato, appare chiaro che in condizioni normali i rapporti fra l'Italia e la Libia saranno fecondati da linee sia dal mare Tirreno, sia dall'Adriatico.

Io spero quindi che saranno paghi i colleghi dell'Adriatico, e saranno paghi i colleghi del Tirreno, come lo saranno tutti, poichè verso la Libia non è questo o quel porto che può sentirsi attratto, ma è tutta la Nazione; perchè tutta la Nazione ha contribuito a questo gran fatto di legare indissolubilmente quella terra ai destini d'Italia. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Passiamo ora alla votazione sugli ordini del giorno della Commissione. Sul terzo darò poi facoltà di parlare all'onorevole Di Cesare per fare una dichiarazione di voto.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Il Governo accetta gli ordini del giorno nella forma concordata con la Commissione.

PRESIDENTE. Ne do lettura:

« La Camera confida che, durante il periodo dei servizi marittimi disciplinati col presente disegno di legge, appena le condizioni della Libia lo consentano, vengano istituite nuove linee di navigazione per la Libia, richieste dallo svolgimento dei traffici e dalle relazioni con altri porti dell'Adriatico, del Mediterraneo e delle isole, oltre quelle oggi poste in diretta comunicazione con quella regione ».

Metto a partito quest'ordine del giorno.
(È approvato).

Pongo ora a partito il secondo degli ordini del giorno, così modificato d'accordo fra Governo e Commissione:

« La Camera fa voti che il Governo provveda che fra Portotorres e Pisola dell'Asinara sia stabilita una regolare comunicazione 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 ».

(È approvato).

Veniamo finalmente al terzo degli ordini del giorno concordati fra Governo e Commissione:

« La Camera fa voti perchè il Governo, provveda ad un servizio regolare di collegamento di Amalfi e Maiori con i servizi della Società napoletana di navigazione per dare a quelle contrade frequenti comunicazioni per via di mare, anche in vista delle deficienti condizioni di viabilità ordinaria ».

L'onorevole De Cesare ha facoltà di fare una dichiarazione di voto.

DE CESARE. Io non posso essere contento del modo in cui quest'ordine del giorno è stato concordato, perchè esso si limita a due comuni del mio collegio, e non già a tutta la costiera di Amalfi. Questa è la ragione per cui avevo presentato il mio emendamento che è di questo tenore: aggiungere e sostituire, sopprimendo la parola « fino » « con fermate ed approdo » Positano-Prajano-Marina di Fermo Concomarini-Amalfi-Minori-Majori ». Il resto come nel testo dell'ordine del giorno.

A me pare che tutti i comuni della costiera abbiano diritto ad avere un approdo su questa linea ed è per questa ragione che avevo presentato un emendamento. Ora debbo far riflettere che la Commissione ha dimostrato di non avere una esatta cognizione di quelle contrade limitandosi ai soli comuni di Amalfi e Majori e trascurando gli altri paesi situati sulla riva del mare e che ne dovrebbero essere avvantaggiati.

Col mio emendamento all'ordine del giorno della Commissione miro ad estendere il beneficio alla maggior parte dei comuni della costiera amalfitana, che hanno bisogno di tal mezzo di comunicazione marittima, essendo sforniti di strade rotabili o di altra natura; o se ne hanno, sono disagiati, insufficienti, inadatte, massime dopo i danni prodotti a tali opere dal nubifragio del 24 ottobre 1910, danni che aspettano ancora la dovuta riparazione!

PRESIDENTE. Bisognerebbe che qualche collega suggerisse all'onorevole De Cesare che non sono possibili gli emendamenti ad un ordine del giorno. (*Bene! — Si ride*).

DE CESARE. Così il comune di Positano, il primo del golfo di Salerno partendo dalla punta della Campanella, non ha alcun approdo. In quel comune vi è una quantità di alberghi frequentati da molti forestieri che non possono godere del beneficio del piroscalo e nè tampoco quei cittadini. A me pare che sia un insulto che si fa a quel paese, e quindi reclamo che vi si stabilisca una fermata.

Così nel comune di Braiano che è molto lontano da Positano: anch'esso nè gode di un approdo, nè ha alcuna comunicazione terrestre; segue il comune di Furore, che essendo addirittura sfornito di strade, non ha che quella del mare; segue poi il comune di Concomarini, eppoi quello di Amalfi e quindi il comune di Minori distante dall'ultimo quattro chilometri, e che è il paese più industriale e commerciale, ed al quale fu concessa anche una banchina di approdo protetta da scogliere, ed oggi verrebbe ad essere trascurato.

Se condizioni di opportunità e di altro lo consentissero, certo l'emendamento da me proposto, che spero vorrà essere accettato dal ministro della marina, arrecherebbe beneficio a tutta la costiera Amalfitana, cioè a quella parte d'Italia, come dice il Boccaccio, « assai presso il mare riguardante, la quale gli abitanti chiamano la costa di Amalfi, piena di piccole città, di giardini e di fontane », e che ora per essere

sconvolta anche dallo imperversare degli elementi della natura, depressa nei suoi commerci ed industrie, per mancanza di ogni comunicazione, aspetta di essere fornita almeno di questi mezzi che varranno a rialzare le sue sorti.

PRESIDENTE. Senta, onorevole De Cesare, tutto questo non ha nulla a che fare con l'ordine del giorno della Commissione. Presenti, se crede, quando si discuteranno gli allegati, un emendamento per modificare qualcuna delle linee proposte; ma l'avverto che non si possono presentare emendamenti ad un ordine del giorno. *(Bene!)*

ABIGNENTE, presidente della Commissione. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ABIGNENTE, presidente della Commissione. Desidero spiegare il perchè di quest'ordine del giorno, e comincio con una dichiarazione.

Nessuno mostrò di interessarsi a questi approdi, eccetto che l'autorità politica della provincia di Salerno.

Voce. Ma come? E il deputato?..

ABIGNENTE, presidente della Commissione. Il deputato mostra il suo interessamento presentando ora un emendamento; ma io parlo di ciò che si è fatto in seno alla Commissione.

Il prefetto della provincia di Salerno, visto lo stato deplorabile della viabilità della costiera di Amalfi (cosa del resto di cui è testimone lo stesso ministro dei lavori pubblici, che l'ha visitata all'epoca del nubifragio), visto che spesso la posta va sperduta, come è accaduto pochi giorni sono quando si perdettero diversi sacchi con valori, che per fortuna vennero raccolti e portati dall'onesto ritrovatore all'ufficio vicino; visto che le strade, nello stato nel quale sono attualmente ridotte, non permetteranno per lungo tempo il transito normale, ha invocato un provvedimento dal Governo mercè cui si trovasse modo di dare qualche comunicazione alla costiera, ed indicava l'autorità politica i due punti maggiori, Amalfi, che ha un porto, e Maiori, che, quando il mare è buono, offre un approdo.

Evidentemente la Commissione non aveva che da seguire le indicazioni dell'autorità politica, la quale, conscia del grave interesse che tutta la costiera sente per questo grave disagio, indicava i limiti del provvedimento.

Quindi la Commissione ha fatto questo voto, a cui prega il Governo di dare, come ha dato, il suo assentimento, affinchè si escogitino quei provvedimenti, che la Commissione non poteva indicare. Sarà il Ministero, che troverà il mezzo opportuno per provvedere.

PRESIDENTE. Rileggo l'ordine del giorno:

« La Camera fa voti perchè il Governo provveda ad un servizio regolare di collegamento di Amalfi e Majori con i servizi della Società napoletana di navigazione per dare a quelle contrade frequenti comunicazioni per via di mare, anche in vista delle deficienti condizioni di viabilità ordinaria ».

DE CESARE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Non può parlare due volte sullo stesso argomento.

DE CESARE. Per fatto personale, allora! *(Si ride).*

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. Chiedo di parlare.

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

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. Assicuro l'onorevole De Cesare che, quando si faranno le trattative con la Società napoletana per l'approdo ai due porti di Amalfi e di Majori, si terrà conto, per quanto sarà possibile, dei suoi desideri.

PRESIDENTE. Ha udito, onorevole De Cesare?..

Non essendovi altre osservazioni, metto a partito l'ordine del giorno numero 3 della Commissione.

(È approvato).

Procederemo ora all'esame degli articoli:

Art. 1.

« Il Governo del Re è autorizzato ad affidare all'industria privata con effetto dal 1° luglio 1913 l'esercizio delle linee di navigazione iscritte negli uniti elenchi (allegato A, gruppo Tirreno superiore; allegato B, gruppo Tirreno inferiore; allegato C, gruppo Adriatico; allegato D, linee celeri dell'Egitto) ».

Si dia lettura degli allegati A, B, C e D annessi a questo articolo.

BASLINI, segretario, legge:

Allegato A.

Gruppo I. — Tirreno Superiore.

Numero della linea		ITINERARI DELLE LINEE	Periodicità o numero dei viaggi	Percorrenza in miglia		Velocità	Tonnellaggio lordo		Sovvenzione annua	Annotazioni	
Nuovo	Vecchio (disegno di legge n. 654)			per viaggio	annua		unitario	complessivo			
1	1	Linee postali. Genova-Livorno-Napoli-Messina - Catania - Porto Said-Suez - Aden - Bombay e ritorno (1)	ogni 4 settimane	9050	117,499	15	2	6000	12,000	1,710,000	Con facoltà di approdare a Kurrachee.
		Linee postali coloniali.									
2	7	Genova-Livorno-Napoli-Messina-Catania-Suez-Massaua-Gibuti - Aden - Mogadiscio-Kisimajo - Mombasa e ritorno (2)	ogni 4 settimane	9176	119,288	12	2	3500	7,000	1,200,000	Facoltà di approdare ad Assab e di spingersi a Zanzibar e a Dar-es-Salam ed obbligo di approdare a Savona durante la sosta a Genova.
3	»	Aden-Obbia-Mogadiscio-Merka-Brava -Kisimajo - Mombasa e ritorno (3).	8 viaggi all'anno	1675	13,400	9	1	900-1000	950	100,000	
4	8	Massaua-Suez e ritorno (4) .	settiman.	1910	74,490	12					
5	9	Massaua-Assab-Hodeida-Jedda - Porto Sudan - Suakim-Massaua	ogni 4 settimane	1315	17,095	10		800-1000	1,800	500,000	
		<i>Da riportarsi. . .</i>			341,772		7		21,750	3,510,000	

(1) Il concessionario ha l'obbligo di stabilire un servizio cumulativo speciale col concessionario della linea Venezia-Calcutta per modo che restando a carico di quest'ultimo le spese di trasbordo, le merci scambiate fra Bombay e i porti italiani dell'Adriatico (Venezia-Ancona-Bari-Brindisi) paghino lo stesso nolo di quelle provenienti o a destinazione dei porti italiani del Tirreno (Genova-Livorno-Civitavecchia Napoli).

(2) Le merci da e per gli scali dell'Adriatico provenienti o a destinazione degli scali della linea oltre Aden saranno trasportate senza spesa di trasbordo come se fossero destinate o provenienti dagli scali del Tirreno.

(3) A questa linea potrà essere adibito un piroscafo usato e nei quattro mesi in cui non si eseguono i viaggi su questa linea il piroscafo stesso potrà sostituire quello della linea Massaua-Hodeida-Suakim-Massaua.

(4) Nella settimana in cui il tratto Massaua-Suez e ritorno è eseguito dalla linea Genova-Mombasa, non si effettua dal piroscafo di questa linea.

Numero della linea		ITINERARI DELLE LINEE	Periodicità o numero dei viaggi	Percorrenza in miglia		Velocità Numero minimo dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Sovvenzione annua	Annotazioni
Nuovo	Vecchio (disegno di legge n. 634)			per viaggio	annua		unitario	complessivo		
		<i>Riporto. . .</i>		341,772		7	21,750	3,510,000		
		Linee commerciali.								
6	10	Genova-Savona-Livorno-Portoferraio-Marciana Marina-Maddalena-Terranova-Golfo Aranci-Siniscola-Orosei-Dorgali-Tortoli-Muravera-Torrevecchia-Cagliari-Teulada-S. Antioco-Carloforte-Oristano-Bosa-Alghero-Portotorres-Castelsardo-S. Teresa di Gallura-Maddalena-Bastia-Livorno-Spezia-Genova (1) (2).	settiman.							
7	11	Genova-Spezia-Livorno-Bastia-Maddalena-S. Teresa di Gallura-Castelsardo-Portotorres-Alghero-Bosa-Oristano-Carloforte S. Antioco-Teulada-Cagliari-Torrevecchia-Muravera-Tortoli-Dorgali-Orosei-Siniscola-Golfo Aranci-Terranova-Maddalena-Marciana Marina-Portoferraio-Livorno-Savona-Genova (1) (2).	id.	970	100,900	10	4 1200	4,800	580,000	Approdo facoltativo a Cala d'Oliva.
8	12	Genova-Spezia-Livorno-Capraia-Maddalena-S. Teresa-Portotorres e ritorno. . .	settiman.	560,4	29,140	12	1 1200	1,200	76,000	Approdo facoltativo a Parao durante la sosta a Maddalena.
9	13	Carloforte-Portovesme e ritorno. Carloforte-Calasetta e ritorno.	giornal.	18	6,570	9	1 100	100	37,000	
10	15	Marsiglia-Nizza-S. Remo-Porto Maurizio-Oneglia-Savona-Genova-Portotorres e ritorno.	settiman.	848	44,096	10	2 1500	3,000	120,000	
		<i>Da riportarsi. . .</i>			522,478		15	30,850	4,323,000	

(1) Il concessionario ha l'obbligo di trasportare gratuitamente da e per Cagliari le merci provenienti e dirette agli scali di Terranova-Siniscola-Orosei-Dorgali-Tortoli e Muravera, per modo che dette merci siano assoggettate allo stesso nolo di quelle provenienti o dirette a Cagliari.

(2) Gli approdi in corsivo sono eseguiti a settimane alternate.

Numero della linea		ITINERARI DELLE LINEE	Periodicità o numero dei viaggi	Percorrenza in miglia		Velocità	Tonnellaggio lordo		Sovvenzione annua	Annotazioni
Nuovo	Vecchio (disegno di legge n. 663)			per viaggio	annua		unitario	complessivo		
		<i>Riporto . . .</i>			522,478			30,850	4,323,000	
11	17	Genova - Livorno - Civitavecchia - Napoli - Palermo - Messina - Reggio C. - Siracusa - Catania - Brindisi - Bari - Barletta - Ancona (Trieste sola andata) - Venezia e ritorno, con obbligo di eseguire gli approdi a Savona - Spezia - Portoferraio - Piombino - Porto S. Stefano - Torre Annunziata - Castellammare di Stabia - Salerno - Termini Imerese - Cefalù - Milazzo - Pizzo - Riposto - Catanzaro - Cotrone - Taranto - Gallipoli - Molfetta - Manfredonia - Viesti - Ortona - Pescara - Castellammare, tutte le volte che sia richiesto il trasporto, per ciascuno di detti porti, di almeno 10 tonnellate di merci o che vi siano a imbarcare in ciascuno dei porti stessi almeno 10 tonnellate di merci	settiman.	3324 (1)	172,848	10	8	2000-2500	18,000	500,000
12	20	Genova - Livorno - Napoli - Messina - Catania - Siracusa - Alessandria e ritorno con prolungamento in Soria a settimane alternate e ritorno (2).	id.	2832	147,264	10	4	4000	16,000	500,000
			—	1083	28,158	10				
13	21	Genova - Livorno - Napoli - Palermo - Messina - Reggio C. - Catania - Siracusa - Pireo - Salonicco e Cavalla o Scio e Smirne alternativamente - Costantinopoli - Odessa e ritorno (3)	settiman.	4238,2	220,386	10	7	2500-3000	19,250	800,000
					1,091,134		34		84,100	6,123,000

(1) Questa cifra è composta della percorrenza normale di miglia 2901 e di quella per gli approdi eventuali calcolata in via d'approssimazione in miglia 423.

(2) Obbligo di approdare a Savona durante la sosta a Genova, quando in quel porto vi siano da imbarcare o sbarcare almeno dieci tonnellate di merci.

(3) I piroscafi di questa linea avranno sede di armamento in Napoli.

Allegato B.

Gruppo II. — Tirreno Inferiore.

Numero della linea		ITINERARI DELLE LINEE	Periodicità o numero dei viaggi	Percorrenza in miglia		Velocità	Tonnellaggio lordo		Sovvenzione annua	Annotazioni
Nuovo	Vecchio (disegno di legge n. 634)			per viaggio	annua		unitario	complessivo		
Linee postali.										
1		Napoli-Messina-Siracusa-Tripoli e ritorno	settiman.	1,046	54,392	14				
2		Siracusa-Tripoli e ritorno	bisettim.	548	56,992	14				
3	2-3	Napoli-Catania-Siracusa-Bengasi-Derna e ritorno	settiman.	1,588	82,476	14	5	2,500	12,500	
4		Siracusa-Bengasi e ritorno	id.	762	39,624	14				
5		Palermo-Trapani-Tripoli e ritorno	id.	732	38,064	14				2,430,000
6	4-5	Genova-Livorno-Cagliari-Tunisi e ritorno	settiman.	1,072	55,744	14	3	2,500	7,500	
7		Napoli-Palermo-Trapani-Tunisi e ritorno	id.	722	37,544	14				
Linee commerciali.										
8	6-18	Palermo-Trapani-Marsala-Mazzara-Sciacca-Pantelleria-Tunisi-Susa-Monastir-Medhia-Sfax-Gabes-Gerba-Tripoli e ritorno (1)	settiman.	1,526	79,352	10	2	1,000	2,000	250,000
9	14	Palermo-Trapani-Cagliari-Napoli e ritorno (2)	id.	1,002	52,104	10	2	1,200	2,400	230,000
10	16	Genova - Palermo - Castellammare del Golfo - Trapani - Marsala-Mazzara-Porto Palo-Sciacca-Porto Empedocle - Licata - Terranova - Scoglitti-Mazzarelli-Pozzallo-Marzamemi-Siracusa - Catania - Riposto-Messina e ritorno (3)	id.	1,487	77,324	10	3	2,000	6,000	340,000
11	19	Genova-Spezia-Livorno-Napoli-Messina-Reggio-(Riposto a settimane alternate) - Catania - Siracusa - Malta - Tripoli-Homs - Misurata - Bengasi e ritorno con prolungamento alternato ogni due settimane: a Venezia toccando Brindisi-Bari-Ancona e ritorno	id.	2,536	131,872					
		a Tobruk toccando Derna e ritorno	—	1,866	48,516	10	7	2,500	17,500	860,000
			—	504	13,104					
				767,108		22		47,900		4,110,000

(1) Con facoltà di prolungare la linea a Napoli.

(2) Quando sarà iniziato l'esercizio della direttissima Roma-Napoli, fra Cagliari e Napoli sarà eseguito l'approdo a Gaeta senza aumento di sovvenzione.

(3) Gli approdi in corsivo sono eseguiti a settimane alternate.

Le spese di trasbordo in Siracusa, Catania e Messina delle merci da e per gli scali di Napoli, dell'Jonio e dell'Adriatico sono a carico del concessionario.

1	1	Venezia-Brindisi-Corfu-Patraso (Canale)-Pireo-Costantinopoli e ritorno	settiman.	2,200	114,400	13	3	3,000	9,000	1,000,000	
2		Venezia-Trieste e ritorno . .	trisettim.	134	20,904						
3	2-3-4	Ancona-Trieste e ritorno . .	settiman.	258	13,416	12	4 da 1,000 a 1,200	4,400	800,000		
4		Venezia-Zara-Sebenico-Spalato-Gravosa-Cattaro-Anivari-Durazzo-Brindisi e ritorno.	id.	1,102	57,304						
Linee commerciali.											
5	6	Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Corfu-Canea-Candia-Alessandria con prolungamento in Soria e ritorno.	ogni 2 settimane	2,694	70,044	10	3	2,500	7,500	500,000	Approdo obbligatorio a Sudaquandonon può approdare a Canea.
				1,083	28,158						
6	7	Venezia-Ancona-Bari-Brindisi Ss. Quaranta-Corfu-Patraso (Canale)-Pireo-Salonicco o Smirne-Costantinopoli e ritorno con prolungamenti a settimane alterne al Danubio con approdo a Varna e in Anatolia con approdi a Ineboli-Samsun-Kerasunda-Trebisonda-Batum. . .	settiman.	2,598	135,096						
				734	19,084	10	6	2,500	15,000	900,000	
				1,288	33,488						
					491,894		16		35,900	3,200,000	

Allegato D.

Gruppo IV. — Linee celeri dell'Egitto.

Numero della linea		ITINERARI DELLE LINEE	Periodicità o numero dei viaggi	Percorrenza in miglia		Velocità	Numero minimo dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Sovvenzione annua	Annotazioni
Nuovo	Vecchio (disegno d. legge n. 654)			per viaggio	annua			unitario	com- plessivo		
1	1	Brindisi-Alessandria e ritorno.	decadale (1)	1,666	49,980	20	2	6,000	12,000	2,500,000	
2	2	Napoli-Siracusa-Alessandria e ritorno	id. (1)	2,118	63,540						
					113,520		2		12,000	2,500,000	

(1) Nei mesi di luglio, agosto e settembre i viaggi saranno effettuati a periodo mensile.

RIEPILOGO.

	Percorrenza annua in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo complessivo	Sovvenzione annua
Gruppo I	1,091,134	34	84,100	6,123,000
Id. II	767,108	22	47,900	4,110,000
Id. III	491,894	16	35,900	3,200,000
Id. IV	113,520	2	12,000	2,500,000
Totali	2,463,656	74	179,900	15,933,000

PRESIDENTE. Come ben comprende la Camera, l'articolo 1º non potrà essere votato se non dopo esaminati gli allegati, e discussi gli emendamenti relativi.

LUCIFERO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIFERO. Vorrei chiedere uno schiarimento. Vi sono ordini del giorno, che non si riferiscono ad una determinata linea, ma che affermano un principio generale. Quale sorte è loro riserbata?

PRESIDENTE. Ha ragione, onorevole Lucifero.

Chiedo ora al Governo il suo pensiero sui diversi ordini del giorno.

Il primo è quello dell'onorevole Lucifero:

« La Camera invita il Governo a mantenere invariati gli approdi a quei porti e a quegli scali, che ne fruiscono da moltissimi anni, e nei quali il movimento commerciale è in costante progresso ».

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. Se l'onorevole Lucifero consente,

questo ordine del giorno può essere rimesso alla discussione della linea numero 11; così pure quello dell'onorevole Viazzi.

LUCIFERO. Consento.

PRESIDENTE. Viene in seguito l'ordine del giorno dell'onorevole Chimienti e Rasponi:

« 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 ».

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. L'ordine del giorno degli onorevoli Chimienti e Rasponi è compreso nel primo degli ordini del giorno concordati, ed è da questo assorbito.

PRESIDENTE. Viene quindi l'ordine del giorno dell'onorevole Zaccagnino:

« 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 occorre, 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 ».

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. L'ordine del giorno dell'onorevole Zaccagnino si accetta come raccomandazione nel senso da me accennato nel mio discorso.

PRESIDENTE. Viene infine l'ordine del giorno dell'onorevole Carcassi ed altri:

« La Camera, fa voti perchè, dopo l'approvazione del disegno di legge sulle Convenzioni marittime, vengano immediatamente portati a discussione il disegno di legge sulla marina libera e sul credito navale.

« Carcassi, Canepa, Celesia, Cavagnari, Macaggi, Pietro Chiesa, D'Oria ».

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. L'ordine del giorno dell'onorevole Carcassi non è accettato per la parte riguardante il credito navale, e ciò per le ragioni da me esposte.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. L'onorevole Carcassi si riferisce all'ordine del giorno della Camera, che stabilirà essa quando vorrà discutere un disegno di legge.

Non si è mai ammesso che, in occasione di una legge, la Camera vincoli in modo fisso il proprio ordine del giorno.

D'altronde la votazione sarebbe inutile, perchè la Camera è sempre padrona dell'ordine del giorno.

Pregherei quindi l'onorevole Carcassi di voler ritirare il suo ordine del giorno, perchè una votazione contraria direbbe che non si deve discutere, ed una votazione in favore non porterebbe effetto, potendo sempre la Camera cambiare l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ad ogni modo l'onorevole ministro della marina ha detto che non potrebbe accettarlo nella parte che si riferisce al credito navale.

Onorevole ministro della marina, e riguardo agli altri ordini del giorno?...

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Anche quello dell'onorevole Viazzi si riferisce alla linea undici, ed io lo prego di volerne parlare in quella occasione.

Prego poi l'onorevole Foscari e gli altri firmatari del suo ordine del giorno di dichiararsi soddisfatti del primo ordine del giorno che si è letto, nel quale è tenuto conto appunto degli interessi e dei bisogni dell'Adriatico, e del Mediterraneo in generale.

L'ordine del giorno dell'onorevole Agnesi è in opposizione al disegno di legge, ed il Governo non può accettarlo.

PRESIDENTE. Interrogherò ora gli onorevoli proponenti gli ordini del giorno se intendono di mantenerli o di ritirarli.

Onorevole Lucifero, consente a differire il suo ordine del giorno?

LUCIFERO. Ho già dichiarato di consentire.

PRESIDENTE. Onorevole Chimienti, come ella ha udito, l'onorevole ministro dice che il concetto del suo ordine del giorno è compreso nel primo della Commissione, modificato, e del quale è stata data lettura.

CHIMIENTI. Onorevole Presidente, non mi pare che sia compreso neppure in quello! Ad ogni modo ritiro il mio ordine del giorno dopo le dichiarazioni del Governo.

Ma nell'animo mio hanno solamente peso le ragioni di ordine politico, per cui ora non si può dare una sistemazione definitiva ai servizi per la Libia. Le altre ragioni di condizioni portuali, della spiaggia e militari per me non hanno importanza.

Queste dichiarazioni mi servono per poter tornare sull'argomento quando verrà presentato il disegno di legge relativo. Intanto, ripeto, non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Zaccagnino?

ZACCAGNINO. Non mi sono trovato presente al discorso dell'onorevole ministro e lo ringrazio adesso delle sue cortesi dichiarazioni. Il mio ordine del giorno aveva lo scopo di richiamare l'attenzione del Governo sulla questione. Sono soddisfatto che sia stato preso in considerazione e lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Canepa, ella che ha svolto l'ordine del giorno in sostituzione dell'onorevole Carcassi assente, ha sentito che il Governo non può accettarne la seconda parte, e che la prima è inutile che sia messa in votazione?

Dopo queste dichiarazioni, mantiene o ritira l'ordine del giorno?

CANEPA. Lo ritiriamo, convertendolo in raccomandazione al Governo ed alla Commissione.

PRESIDENTE. Onorevole Viazzi, rileggo il suo 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 ».

Consente ella di rimandarlo alla discussione della linea undici?

VIAZZI. Consento.

PRESIDENTE. L'onorevole Foscarì ritira il suo ordine del giorno? Lo leggo:

« La Camera, ritenuta la necessità di regolari comunicazioni postali e commerciali fra il versante adriatico e le nuove colonie, confida che, appena le condizioni del Mediterraneo saranno ritornate normali, il Governo provvederà all'istituzione di linee di navigazione che colleghino i porti delle nuove colonie con quelli dell'Adriatico.

« Foscarì, Papadopoli, Teso, Lembo, Ancona, Chimienti, Galli, Brandolin, Bonopera, Pacetti, Rasponi, Marcello, Masi ».

FOSCARÌ. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro, che considera il concetto della nostra proposta implicito nell'ordine del giorno della Commissione accettato dal Governo, non ho nessuna difficoltà a ritirare l'ordine del giorno firmato da me e da molti colleghi, appagandomi delle dichiarazioni fatte, all'onorevole Chimienti, per quanto riguarda l'inciso del nostro ordine del giorno, « quando le condizioni del Mediterraneo diventeranno normali », ciò che deve riferirsi soltanto allo stato odierno di guerra, e non alle condizioni portuali e commerciali della Libia.

PRESIDENTE. L'onorevole Agnesi aveva presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a togliere o diminuire le sovvenzioni a quelle linee che non sono redditizie ed a modificare quelle altre che non siano conformi ai bisogni dell'economia nazionale, dedicando le corrispondenti economie ed ogni maggiore sforzo ad aiutare tutta la marina libera sia a vapore, sia a vela ».

Onorevole Agnesi, come ella ha udito, il Governo non può accettare il suo ordine del giorno, perchè contrario al disegno di legge.

AGNESI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. E allora passiamo all'esame dell'articolo primo; ma, come ho

già avvertito, bisognerà prima discutere gli emendamenti agli allegati.

Sul primo allegato sono stati presentati parecchi emendamenti.

PANTANO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANTANO. Io vorrei pregare la Camera di sospendere e rinviare, come si è fatto più d'una volta, l'esame e la votazione degli allegati, sui quali vi sono molti emendamenti che la Commissione deve in parte ancora esaminare; e di procedere intanto alla votazione degli altri articoli della legge, rimettendo a domani l'esame e la votazione degli allegati.

PRESIDENTE. Io ho detto che converrebbe esaminare gli emendamenti proposti sopra i singoli allegati, perchè questa mi sembra la via più breve.

PANTANO. Ma gli emendamenti che importano modificazioni di linee o altro non sono da paragonarsi ai consueti emendamenti di questo o di quell'articolo, onorevole Presidente: sono proposte per le quali pendono ancora delle trattative col Governo e con la Commissione e sono ancora necessarie delucidazioni ed opportune intese. Non precipitiamo così in un momento...

PRESIDENTE. Ma le faccio osservare che dopo viene l'articolo secondo che parla dei capitolati.

Nel primo articolo vi sono i tre allegati; e qui abbiamo gli emendamenti già presentati...

PANTANO. Ma, onorevole Presidente, fino a un'ora fa, fino a questo momento si può dire, sono state fatte osservazioni e presentati nuovi emendamenti al Governo. È una questione troppo importante per poterla precipitare così all'ultim'ora!

PRESIDENTE. Ma come?!... Io ho qui tutti gli emendamenti stampati!

PANTANO. Lei ha gli stampati, ma noi abbiamo in corpo più che gli stampati... (ilarità). Abbiamo idee che ci preme di sottomettere all'onorevole ministro prima che la discussione precipiti alla fine.

PRESIDENTE. Ella, ad ogni modo, non avrebbe subito facoltà di parlare. C'è prima l'onorevole Astengo.

PANTANO. Ma no!

PRESIDENTE. Come no?

PANTANO. Ah!... Ella parla del mio emendamento? Se parla di questo, onorevole Presidente, io dirò che non è quello che mi preoccupa e ne ho dato le prove, declinando la cortese offerta dei miei colleghi tutti della Sicilia, che volevano firmarlo, tanta è la fiducia che io ho...

PRESIDENTE. Senta, onorevole Pantano, io voglio dire che per quanto riguarda il suo argomento speciale, non vedo il suo nome fra i primi inseriti. Il primo sarebbe l'onorevole De Viti De Marco...

Ad ogni modo faccia la sua proposta, ed io la metterò in votazione.

PANTANO. La ringrazio, onorevole Presidente; ma debbo far notare, dopo l'osservazione che ella mi fa, che io credo di aver dato prova luminosa in questa discussione, di essermi occupato e preoccupato più degli interessi generali che di quelli particolari del mio collegio...

PRESIDENTE. Ma io non ho mai pensato di farle alcuna osservazione a questo riguardo!

PANTANO. ...ed è perciò che questa domanda di sospensione io la faccio non nell'interesse mio, ma nell'interesse di tutti quanti.

PRESIDENTE. Va bene!... Va bene!... Ed io la metterò in votazione.

PANTANO. Allora io formulo la mia proposta in questo senso: che si proceda nell'esame e nella votazione degli articoli del disegno di legge, rimanendo sospesi gli allegati e il capitolato a cui si riferiscono gli articoli 1 e 2, che si voteranno domani. Si comprende che quando essi sono richiamati negli altri articoli, questi restano subordinati alla votazione degli allegati, per ciò che ad essi si riferisce.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Mi pare, che, all'ora in cui siamo giunti, si possa accettare la proposta dell'onorevole Pantano, tanto per fare un po' di cammino: altrimenti finiremo per fermarci al primo emendamento. Il Governo dunque non ha difficoltà di accettare la proposta dell'onorevole Pantano.

PRESIDENTE. Allora, se la Camera non ha nulla in contrario, procederemo nell'esame degli articoli, rimanendo sospesi gli articoli 1 e 2.

Art. 3.

« L'aggiudicazione delle linee sarà fatta a cittadini italiani o a Società italiane costituite in Italia, per ciascun gruppo separatamente, ed avrà luogo col mezzo di asta pubblica ad offerte segrete. L'aggiudicazione sarà provvisoria al primo incanto e diventerà definitiva dopo un nuovo incanto sulla base del ribasso del ventesimo a sensi dell'articolo 95 e seguenti del regolamento sulla contabilità generale dello Stato.

« L'asta avrà principio entro due mesi dalla promulgazione della presente legge e sarà regolata dalle seguenti norme:

« a) per adire all'asta deve essere depositata, a titolo di cauzione, una somma in titoli di Stato, o garantiti dallo Stato, non inferiore al decimo della sovvenzione annua complessiva attribuita a ciascun gruppo. Il concorrente rimasto aggiudicatario incorrerà, senza obbligo di costituzione in mora, nella perdita del deposito, che sarà devoluto allo Stato, se entro due mesi dall'aggiudicazione definitiva non sottoscriva il relativo contratto;

« b) l'asta sarà tenuta avanti il ministro della marina, o chi per esso, separatamente per ciascun gruppo;

« c) l'aggiudicazione di ciascun gruppo di linee sarà fatta a chi offrirà il maggior ribasso sulla sovvenzione totale assegnata al gruppo stesso e nel caso che tanto nel primo esperimento d'asta; quanto in quello definitivo, due o più concorrenti presenti all'asta abbiano fatta la medesima offerta, si procederà, salvo quanto è detto alla successiva lettera d), nella adunanza stessa ad una licitazione fra essi soli a partiti segreti. Se nessuno di coloro che abbiano fatto offerte eguali sia presente o i presenti non vogliano migliorare l'offerta, la sorte deciderà chi fra di loro debba essere l'aggiudicatario;

« d) se fra coloro che tanto nel primo esperimento d'asta, quanto in quello definitivo, abbiano fatto la stessa offerta, vi sia la Società anonima nazionale di servizi marittimi, l'aggiudicazione sarà fatta provvisoriamente o definitivamente, secondo il caso, alla Società stessa in forza della disposizione contenuta nell'articolo 16 della convenzione in data 27 aprile 1910 approvata con la legge del 13 giugno 1910, n. 306. »

(È approvato).

Art. 4.

« Nel caso che uno o più dei gruppi messi all'asta non rimanga aggiudicato, il ministro della marina potrà per i medesimi provvedere a trattativa privata, ai sensi dell'articolo 4, n. 7 della legge sulla contabilità generale dello Stato, e, qualora anche questo esperimento rimanga senza effetto, il Governo del Re presenterà al Parlamento nel più breve termine possibile, e non oltre tre mesi dal giorno in cui andò deserta l'asta, nuovi provvedimenti per il gruppo o per i gruppi non rimasti aggiudicati ».

(È approvato).

Art. 5.

« Agli assuntori delle linee comprese nei gruppi di cui all'articolo 1° spetta per tutta la durata del contratto la sovvenzione stabilita rispettivamente dagli allegati *A, B, C e D* diminuita degli eventuali ribassi risultanti dall'asta ».

(È approvato).

Art. 6

« Negli avvisi d'asta saranno indicati per ciascun gruppo i piroscafi che ai sensi dell'articolo 6 della Convenzione 27 aprile 1910, approvata con la legge 13 giugno 1910, numero 306, e stipulata con la Società nazionale di servizi marittimi, devono essere ceduti dalla Società stessa e rilevati dai nuovi concessionari ».

Su questo articolo apparirebbe inserito l'onorevole Canepa; ma evidentemente egli vuol riferirsi all'articolo settimo.

CANEPA. Precisamente.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo a partito l'articolo 6.

(È approvato).

Art. 7

« È istituito presso il Ministero della marina un Comitato per i servizi marittimi, presieduto dal sottosegretario di Stato per la marina e composto:

- a) del direttore generale dei servizi marittimi;
- b) del direttore generale della marina mercantile;
- c) di un delegato del Ministero degli affari esteri;
- d) di un delegato del Ministero di agricoltura, industria e commercio;
- e) di un delegato del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;
- f) di un ufficiale superiore della regia marina appartenente al corpo del genio navale;
- g) del direttore capo divisione dei servizi marittimi;
- h) di un capitano di porto designato dal ministro della marina;
- i) di un rappresentante degli armatori di piroscafi nazionali non sovvenzionati, designato dal Consiglio superiore della marina mercantile;
- k) di un rappresentante delle associazioni dei lavoratori dei porti e del mare, designato dal Consiglio del lavoro;
- l) di due rappresentanti delle Camere

di commercio del regno designati dal ministro di agricoltura, industria e commercio.

« Il Comitato sarà costituito per decreto reale e verrà rinnovato ogni triennio.

« Il presidente del Comitato avrà facoltà di chiamare, volta per volta, a far parte del Comitato stesso, con voto consultivo, quelle persone che saranno ritenute particolarmente competenti per le materie da trattarsi in ciascuna adunanza ».

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Prego la Commissione di voler consentire un'aggiunta. Qui si tratta di servizi postali e nel Consiglio superiore non c'è alcun rappresentante del Ministero delle poste. A me par logico che ci sia.

C'è un delegato del Ministero degli esteri, un delegato del Ministero di agricoltura, un delegato del Consiglio dell'amministrazione ferroviaria e nessuno che rappresenti i servizi postali i quali sono il fondamento della legge. Perciò, dopo la lettera *d*), bisognerebbe aggiungere: « di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi » (*Approvazioni*)

CASSUTO, *relatore*. La Commissione è perfettamente d'accordo.

PANTANO. L'omissione è dovuta al fatto che i servizi postali erano prima aggregati al Ministero delle poste e dei telegrafi.

PRESIDENTE. Su questo articolo ha facoltà di parlare l'onorevole Canepa, che ha presentato il seguente emendamento:

« Alla lettera *k* sostituire:

« *k*) di un rappresentante la Federazione dei lavoratori del mare e di un rappresentante la Federazione dei lavoratori dei porti, designati dal Consiglio del lavoro ».

CANEPA. Prego il Governo e la Commissione di accogliere questo modesto emendamento, per cui si chiede che nel Comitato siano chiamati un rappresentante della Federazione dei lavoratori del mare e un rappresentante della Federazione dei lavoratori dei porti.

Si tratta di due Federazioni separate e distinte, e l'affidare al rappresentante di una di esse anche il compito di tutela dei componenti dell'altra potrebbe suscitare malintesi e gelosie che è bene evitare, oltretutto diversa è la competenza degli appartenenti alle due Federazioni.

Non si può opporre che in questo modo la rappresentanza di classe sia eccessiva,

giacchè si tratta soltanto di due membri fra dodici o quattordici, quanti sono tutti i componenti il Comitato.

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

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. Non ho alcuna difficoltà ad accettare questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo dunque a partito l'articolo 7 con la aggiunta testè indicata dall'onorevole presidente del Consiglio e con l'emendamento dell'onorevole Canepa accettato dal Governo e dalla Commissione.

(È approvato).

Vengono ora gli articoli 6-bis e 6-ter concordati fra Governo e Commissione, i quali nel coordinamento prenderanno poi quell'altra numerazione che meglio converrà:

Art. 6 bis.

« Gli assuntori hanno facoltà di emettere titoli di obbligazioni al portatore o nominativi per un ammontare non eccedente il doppio del capitale versato, ed ammortizzabili entro il periodo di durata della concessione ».

(È approvato).

Art. 6-ter.

« Della sovvenzione dovuta dallo Stato potrà dagli assuntori essere vincolata presso la Cassa depositi e prestiti, la parte necessaria a garantire il servizio di obbligazioni che gli assuntori stessi vogliano emettere anche agli effetti ed ai sensi dell'articolo 171, secondo comma, del Codice di commercio.

« Le modalità di questo vincolo saranno stabilite con decreto reale promosso dal ministro del tesoro di concerto col ministro della marina ».

(È approvato).

Art. 8.

« Il Comitato per i servizi marittimi dà parere:

1° sulle proposte di modificazione, ampliamento o riduzione di servizi;

2° sulle proposte di istituzione di nuove linee;

3° sui reclami e sulle controversie la cui risoluzione spetta al ministro della marina e in generale sulle questioni attinenti ai servizi marittimi sovvenzionati ed alla marina libera che gli vengono sottoposte dal ministro.

« A norma dei capitoli del Comitato determina la classificazione delle merci, i prezzi e tutte le condizioni dei trasporti, le modalità dei servizi di concentramento e cumulativi e definisce le controversie che po-

tessero sorgere su tali materie e le altre contemplate dai capitoli predetti.

« Le decisioni del Comitato relative alle controversie tra i concessionari e gli speditori, caricatori, destinatari o altri interessati non pregiudicheranno l'azione giudiziale delle parti.

« Il Comitato delibera a maggioranza di voti: per la validità delle sue deliberazioni occorre l'intervento alle adunanze di almeno sei membri ».

Poichè al Comitato si sono aggiunti altri membri, forse, occorrerà aumentare il numero dei membri necessari per la validità delle deliberazioni indicati nell'ultimo comma dell'articolo; ma questo lo vedremo in sede di coordinamento.

Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito l'articolo 8.

(È approvato).

Art. 9.

« Il Comitato per i servizi marittimi, dovrà sentire, prima di prendere le proprie deliberazioni, i rappresentanti dell'assuntore o degli assuntori dei servizi marittimi sovvenzionati e le altre parti interessate. Se costoro debitamente invitati, non si presentino, il Comitato delibererà ugualmente.

« Con decreto reale saranno determinate le indennità da corrisponderci ai membri del Comitato che intervengono alle adunanze, e il compenso per l'opera prestata dal segretario o dai segretari.

« Sono abrogati gli articoli 27, 28 e 29 della legge 5 aprile 1908, n. 111, e l'articolo 11 della legge 13 giugno 1910, n. 306 ».

(È approvato).

Art. 10.

« L'Ispettorato dei servizi marittimi, assume il titolo di Direzione Generale e il ruolo organico del relativo personale approvato col regio decreto 31 agosto 1910, n. 697, è modificato in base all'unità tabella (allegato F) con la maggiore spesa annua di lire 25,800. »

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Mi sembra che questo articolo non abbia alcuna correlazione col disegno di legge. Esso istituisce una direzione generale; ma il Governo, quando i servizi marittimi saranno organizzati, vedrà esso se occorre una direzione generale oppure basti l'ispettorato generale; è quindi meglio soprassedere a questa istituzione,

tanto più che essa servirebbe per un tempo piuttosto remoto.

Il Governo, come ho detto, proporrà lui le modificazioni organiche che potranno occorrere, tanto più che non è da escludere che si venga nell'idea accennata da vari colleghi, di collegare questi servizi con quelli ferroviari. È bene dunque non compromettere la questione e lasciare in sospenso questo ordinamento burocratico, il quale non esercita alcuna influenza sulle aste che si dovranno bandire.

Anche il ministro della marina è di questo parere.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio propone dunque la soppressione di questo articolo decimo.

La Commissione consente?

ABIGNENTE, presidente della Commissione. Di fronte alle dichiarazioni del Governo, poichè la questione è di responsabilità del Governo e non già della Commissione, questa non ha nulla da obiettare.

PRESIDENTE. Sta bene. Bisognerà allora dire nell'articolo settimo, invece di « direttore generale dei servizi marittimi », « ispettore generale dei servizi marittimi »; e invece di « direttore capo divisione dei servizi marittimi », « ispettore superiore dei servizi marittimi ».

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Perfettamente. Soppressa l'istituzione, scompare anche il titolo. Ma la correzione si potrà appunto fare in sede di coordinamento.

PRESIDENTE. Sta bene.

Art. 11.

« Per l'applicazione delle disposizioni contenute nell'articolo 81 del capitolato annesso alla presente legge, ove non intervenga fra i concessionari dei vari gruppi un completo accordo per la ripartizione e l'assunzione del personale amministrativo e di mare proveniente dalla cessante Società, il ministro della marina deciderà inappellabilmente sentiti i concessionari predetti ».

(È approvato).

Art. 12.

« Nei capitolati annessi alla legge 13 giugno 1910, n. 306, ed in quello approvato con regio decreto 26 giugno 1910, n. 598, potrà il ministro della marina, d'accordo con gli assuntori dei servizi, introdurre le modificazioni necessarie per armonizzarne le disposizioni con quelle del capitolato annesso alla presente, senza che perciò venga in alcun

modo aumentato l'onere del bilancio dello Stato ».

(È approvato).

Art. 13.

« Il ministro della marina, verificandosi la rescissione del contratto per taluno dei servizi approvati con la legge del 13 giugno 1910, n. 306, è autorizzato ad affidarli alle stesse condizioni, ad altri concessionari dei servizi sovvenzionati ».

(È approvato).

Art. 14.

« Al funzionario superiore del Ministero delle poste e dei telegrafi, che a norma dell'articolo 3 della legge 5 aprile 1908, n. 111, deve essere aggregato all'ispettorato centrale dell'Amministrazione ferroviaria, è sostituito l'ispettore generale dei servizi marittimi presso il Ministero della marina ».

(È approvato).

Onorevole ministro, anche qui va mantenuta la parola « ispettorato »?

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Sì.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito l'articolo 14.

(È approvato).

Art. 15.

« La linea *D* esercitata dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato fra Napoli-Messina-Reggio-Riposto-Catania-Siracusa e di cui agli articoli 1, 2 e 37 della legge del 5 aprile 1908, n. 111, ed all'allegato *B* alla legge medesima, è soppressa dal 1° luglio 1913 se risulteranno aggiudicati i servizi di cui al gruppo II (Tirreno inferiore) ».

PANTANO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Fulci, insieme con gli onorevoli Faranda, Paratore, Milana, Auteri-Beretta, Grassi-Voces, Cutruffelli, Camagna, Albanese, Aprile, Francica-Nava, Di Cesarò, Gallo, De Michele, Pantano e Modica, propone la soppressione di quest'articolo.

L'onorevole Fulci ha facoltà di parlare.

FULCI. Propongo la soppressione di questo articolo.

Una legge speciale concessa alla Sicilia orientale due linee di Stato. Più tardi, riconosciuto che queste due linee non erano sufficienti, con altro disegno di legge fu concessa una linea trisettimanale sovvenzionata, in prova per due anni e che, nell'ultimo progetto Bettòlo, diventava definitiva.

Il nuovo progetto ministeriale sopprime questa linea e la Commissione ci decapita

addirittura, perchè, sopprimendo non soltanto le due linee di Stato ma anche la linea trisettimanale sovvenzionata, ci pone, per l'aumento del commercio e lo sviluppo della industria in quelle regioni, in condizioni più disagiate di quelle in cui eravamo con la sistemazione precedente. Ora io domando: perchè, in una legge, la quale sistema la navigazione sovvenzionata, sopprimere fin da ora le due linee di Stato, tanto più che questa soppressione sarebbe subordinata ad una condizione?

Io so che pel momento queste linee di Stato sono state, non sopprese, perchè non si potevano sopprimere, ma sospese per alte ragioni d'interesse nazionale, alle quali noi facciamo omaggio; e fino a quando questi alti interessi nazionali ci saranno, noi, interpreti del patriottismo delle nostre popolazioni, subiremo qualunque sacrificio d'interesse. Ma quando queste ragioni eccezionali verranno meno, perchè volete sopprimere due linee necessarie ai nostri commerci, e sopprimere in una legge di sovvenzioni le linee di Stato che sono contemplate in un'altra legge, in un'altra sistemazione? Suspendete pure, ma non sopprimete.

Almeno il disegno ministeriale sopprimeva le due linee di Stato, ma lasciava una linea sovvenzionata trisettimanale. Oggi la Commissione sopprime non solo le due linee di Stato, ma anche quella trisettimanale, che da tutti i progetti precedenti, da quello Schanzer come da quello Bettolo, era riconosciuta utile e necessaria.

Utile e necessaria, perchè noi della Sicilia orientale, che abbiamo uno sviluppo di commercio e d'industria notevole, dobbiamo per necessità avere linee di comunicazione giornaliera con Napoli, perchè è a Napoli che i nostri prodotti trovano poi lo sbocco per pigliare altre linee di comunicazione internazionale. Perchè se noi non arriviamo fino a Napoli, con questi piroscafi, siamo tagliati fuori del mercato mondiale.

Io per il momento proporrei una cosa molto modesta (sono sempre molto modesto): rimandiamo, dilazioniamo. Non c'è ragione di sopprimere quello che si è dato, quando nuove condizioni e nuovi elementi non suggeriscono questa soppressione.

Le nostre popolazioni sanno che hanno avuto da una legge queste linee. Un bel momento quasi proditoriamente, direi, in una legge la quale regola non la navigazione di Stato, ma la navigazione sov-

venzionata, così con un articolo che è una parentesi, ci si sopprime quello che ci si era concesso; non solo, ma non ci si dà neanche quello che il progresso delle nostre industrie e dei nostri commerci aveva suggerito di darci come linee sovvenzionate. Di modo che noi restiamo quasi fuori delle comunicazioni col mercato mondiale, perchè, lo ripeto, le nostre comunicazioni col mercato mondiale sono per mezzo di Napoli.

Io prego quindi la Commissione per lo meno di non pregiudicare. Se non altro, lasciateci la speranza. Con ciò non intendo dire che domani o dopodomani dovrebbero rifarsi queste linee di Stato. So che i piroscafi delle linee di Stato sono attualmente adibiti a servizi nell'interesse della nazione tutta. Ed io faccio omaggio e sono sicuro che le popolazioni che io rappresento sono all'unisono con me nel dire: sta bene. Ma quando le necessità della difesa nazionale, quando questi alti interessi non vi saranno, lasciateci quello che ci ha dato una legge dello Stato.

Ecco le ragioni che giustificano la mia proposta di soppressione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

PANTANO. Io debbo appoggiare con tutta l'anima la proposta del collega Fulci. È un argomento gravissimo.

Io mi spiego il concetto tecnico e finanziario, che ha potuto guidare il ministro della marina nel proporre questa soppressione; ma credo gli sia sfuggita l'importanza morale e politica della proposta.

L'esercizio di Stato per la Sicilia si propone di raggiungere un doppio fine. Uno di essi fu di sottrarre, una volta per tutte, lo Stato allo spauracchio che si verificava ad ogni scadenza delle convenzioni: di veder cioè tagliate le comunicazioni dell'isola col continente, con le conseguenti agitazioni popolari in vista e col Governo in certo modo in balla di coloro che erano arbitri incontrastati delle comunicazioni.

Beneficio incontestabile che ci consente oggi di discutere serenamente delle nuove convenzioni, e di affrontare senza temerlo, il pericolo della diserzione delle aste; onde il presidente del Consiglio, con parola tagliente, potè dire ieri: non ci lasceremo mettere da nessuno la corda al collo, ed occorrendo, provvederemo con l'esercizio di Stato. E questo possiamo farlo, perchè intanto siamo sicuri delle comunicazioni con le grandi isole.

L'altro dei concetti fondamentali che

determinarono l'adozione del servizio di Stato fu quello di gettare, come un immenso ponte fra le grandi isole ed il continente; una vera integrazione geografica in nome della grande unità morale, politica ed economica della patria.

E per raggiungere questo fine preminente, oltre la rapidità delle comunicazioni l'adozione di tariffe ridottissime per i viaggiatori e per le merci: perchè ciò che non abbiamo potuto attuare ancora per il resto dei servizi interni, vale a dire il ribasso delle tariffe al limite proposto dalla Commissione reale e consacrate nel primo disegno Schanzer, quel ribasso di tariffe che rappresentava la parola ultima del progresso commerciale, ebbe formale sanzione ed attuazione per le linee di Stato; e di tale beneficio sin dal primo gennaio 1911, cominciarono a fruire quelle popolazioni e il restante del paese nei suoi traffici con le isole.

Ciò premesso come è mai possibile di sottrarre di punto in bianco alla Sicilia orientale questo beneficio che è tutto un pegno di solidarietà nazionale? E chi compenserà, e come potrebbe compensarsi una tale perdita? Si era anzi promesso di tramutare in bisettimanale quella comunicazione che era soltanto settimanale, e quelle popolazioni si rassegnarono all'attesa in vista delle condizioni finanziarie dello Stato. E fecero anche di più: si rassegnarono a veder soppressa temporaneamente quella linea per senso alto di patriottismo, fiere che le navi destinate ad essa venissero momentaneamente distolte ed usufruite per la tutela del nome e della bandiera italiana nelle coste della Libia.

Ed è proprio in questo momento, di fronte a questa nobiltà di condotta che dovrebbe suscitare un senso di riconoscenza, dinanzi ai nuovi orizzonti che l'Africa settentrionale dischiude all'attività della Sicilia, è proprio, ripeto, in questo momento che non so per quali gretti calcoli finanziari, voi volete sopprimere d'un colpo quella linea, per consegnarla ad una Compagnia che comunque rispettabile, cancellerebbe col predominio dell'interesse privato su quello pubblico e con l'immediato rialzo delle tariffe fin le vestigia di ciò che pure avrebbe dovuto permanere come atto intangibile di solidarietà nazionale?

Vorrei quindi pregar la Camera di sospendere, per oggi, la votazione di questo articolo, ed invitare vivamente il Governo a ben riflettere, prima che si venga ad una

deliberazione che potrebbe avere in Sicilia una ripercussione morale di cui, in questo momento, non possiamo misurare le conseguenze. (*Commenti — Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Fulci ed altri deputati propongono dunque la soppressione dell'articolo.

PANTANO. Se il Governo accetta...

PRESIDENTE. L'onorevole Pantano chiede invece che sia sospesa la votazione dell'articolo stesso.

Onorevole presidente del Consiglio?...

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Il Governo accetta di sospendere la discussione di questo articolo.

PRESIDENTE. Sta bene. L'articolo 15 rimane sospeso.

Art. 16.

« Per la esecuzione della presente legge, oltre la maggiore spesa annua di cui all'articolo 10, verrà iscritta nella parte ordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per gli esercizi finanziari dal 1913-14 al 1922-23 la somma di lire 15,933,000, salvo le eventuali riduzioni dipendenti dalle aggiudicazioni all'asta ».

Qui bisognerà sopprimere la frase: « oltre la maggiore spesa annua di cui all'articolo 10 ».

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Naturalmente, scomparso l'articolo 10, scompare anche la spesa a cui quell'articolo faceva riferimento.

PRESIDENTE. Metto a partito l'articolo 16 così emendato.

(*È approvato*).

Art. 17.

« Il Governo in relazione all'articolo 77, primo comma del capitolato A per i servizi marittimi delle isole minori formante parte della legge 13 giugno 1910, n. 306, potrà autorizzare la Società siciliana di navigazione a cedere i servizi delle linee 3 e 4 per le isole Eolie ad altro concessionario alle stesse condizioni contemplate dal suddetto capitolato A e dalla convenzione stipulata il 23 aprile 1910 fra il Governo e la Società predetta ».

(*È approvato*).

Rimangono dunque sospesi gli articoli 1 e 2 con i relativi allegati, nonché l'articolo 15.

Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Chiusura e risulamento della votazione segreta.

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

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

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

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

Presenti e votanti . . .	214
Maggioranza	108
Voti favorevoli	198
Voti contrari	16

(La Camera approva).

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 e delle isole della Sicilia e della Sardegna, e proroga del concorso stesso per l'anno 1913 (1090):

Presenti e votanti . . .	214
Maggioranza	108
Voti favorevoli	202
Voti contrari	12

(La Camera approva).

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):

Presenti e votanti	214
Maggioranza	108
Voti favorevoli	197
Voti contrari	17

(La Camera approva).

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):

Presenti e votanti	214
Maggioranza	108
Voti favorevoli	198
Voti contrari	16

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abignente — Abozzi — Agnesi — Agnetti — Albanese — Aliberti — Amici Venceslao — Ancona — Angiulli — Aprile — Artom — Astengo — Auteri-Berretta.

Bacelli Alfredo — Bacchelli — Baldi — Barnabei — Barzilai — Baslini — Battaglieri — Bergamasco — Berlingieri — Berti — Bertolini — Bettolo — Bianchi Leonardo — Bignami — Bissolati — Boitani — Bolognese — Bonomi Ivano — Brandolin — Bricito — Buccelli — Buonvino.

Cabrini — Calissano — Calisse — Camagna — Campanozzi — Canepa — Canevari — Cao-Pinna — Capaldo — Capece-Minutolo Alfredo — Capece-Minutolo Gerardo — Cappelli — Caputi — Carboni Vincenzo — Carmine — Casolini Antonio — Cassuto — Castoldi — Cavagnari — Cesesia — Germenati — Chiaraviglio — Chimienti — Chimirri — Ciacci Gaspare — Cimati — Cimorelli — Cipriani-Marinelli — Cirmeni — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Colonna di Cesarò — Congiu — Coris — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Credaro — Cutrufelli.

D'Alì — Danieli — De Bellis — De Cesare — De Felice-Giuffrida — De Luca — De Nicola — De Novellis — De Seta — De Viti De Marco — Di Bagno — Di Frasso — Di Lorenzo — Di Marzo — Di Palma — Di Scalea — Di Stefano.

Ellero.

Facta — Faelli — Falcioni — Falletti — Faranda — Faustini — Fazi — Fera — Ferraris Carlo — Ferrero — Finocchiaro-Aprile — Fortunati — Foscari — Fraccacreta — Fradeletto — Francica Nava — Frugoni — Fulci — Fusco Ludovico — Fusinato.

Gallenga — Galli — Gallini Carlo — Gazzelli — Gerini — Giacobone — Giolitti — Giovanelli Edoardo — Girardi — Giuliani — Grassi-Voces — Grippo — Guglielmi.

Indri.

Joele.

Lacava — Landucci — Lembo — Leonardini — Longo — Lucernari — Luciani — Lucifero.

Malcangi — Manfredi Manfredo — Maraini — Marsaglia — Martini — Masi — Mendaja — Mezzanotte — Milana — Modica — Molina — Montauti — Montresor — Mosca Gaetano — Mosca Tommaso.

Negri de Salvi — Niccolini Pietro — Nitti.

Orlando Salvatore — Orsi.

Pacetti — Pagani-Cesa — Pais-Serra — Pala — Pantano — Papadopoli — Parato-

re — Patrizi — Pavia — Pecoraro — Per-
ron — Pipitone — Pozzi Domenico — Poz-
zo Marco.

Raineri — Rasponi — Rattone — Rel-
lini — Ricci Paolo — Ridola — Rienzi —
Rizza — Romeo — Rondani — Rossi Gae-
tano — Rossi Luigi — Rubini — Ruspoli.

Sacchi — Santamaria — Santoliquido —
Scalini — Scellingo — Schanzer — Scor-
ciarini-Coppola — Sighieri — Silj — Simon-
celli — Solidati-Tiburzi — Sonnino — Sou-
lier — Spirito Francesco — Stoppato —
Suardi.

Talamo — Tedesco — Testasecca — Tor-
lonia — Torre — Tovini — Turati — Turco.

Vaccaro — Valle Gregorio — Valli Eu-
genio — Venditti — Venzi — Viazzi — Vi-
cini.

Zaccagnino.

Sono in congedo:

Abbate — Abbruzzese — Aguglia — An-
giolini — Are.

Baragiola — Battelli — Bonicelli — Briz-
zolesi.

Calleri — Calvi — Camerini — Candiani
— Carcano — Carugati — Casalegno — Caso
— Curreno.

Da Como — Dari — Degli Occhi — Del-
l'Acqua — Della Porta — Devecchi — Di
Robilant — Di Rovasenda — D'Oria.

Fani — Fedè.

Gallina Giacinto — Giaccone — Goglio
— Graziadei — Grosso Campana.

La Lumia — Leone — Libertini Gesualdo
— Loero.

Manfredi Giuseppe — Marzotto — Ma-
teri — Montù — Morando.

Nava Ottorino.

Padulli — Paniè — Pastore — Pellerano
— Pini — Podestà.

Queirolo.

Raggio — Rastelli — Rava — Rizzetti
— Rizzone — Romanin-Jacur — Romussi
— Rossi Cesare.

Seano — Speranza — Strigari.

Tassara — Teodori.

Valvassori-Peroni — Visocchi.

Sono ammalati:

Baccelli Guido.

Cartia — Cesaroni — Ciartoro — Cic-
cotti — Conflenti.

De Amicis — Di Saluzzo.

Girardini.

Incontri.

Morpurgo.

Rossi Eugenio.

Tamborino — Turbiglio.

Ventura.

Wollemborg.

Assenti per ufficio pubblico:

Alessio Giulio.

Messedaglia.

Negrotto.

Sanjust.

Presentazione di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Falletti ha
presentato una proposta di legge che sarà
trasmessa agli Uffici per l'ammissione alla
lettura.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle in-
terrogazioni presentate oggi.

BASLINI, *segretario, legge:*

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i
ministri dell'interno e dell'istruzione pub-
blica circa la necessità della costruzione del
carcere giudiziario in Massa, per ridare allo
stato di bellezza primitiva il palazzo dei
principi Malaspina.

« Eugenio Chiesa ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il
presidente del Consiglio, ministro dell'in-
terno e il ministro di grazia e giustizia circa
lo smontato processo per complotto nell'ul-
timo regicidio e sulla brutale manomissione
della libertà personale a danno dei supposti
imputati.

« Eugenio Chiesa ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il
ministro degli esteri per sapere quali mo-
tivi abbiano, fin dal suo primo giungere
in Bahia nel Brasile, allontanato il vice-
console di carriera colà destinato, e quali
altri suggerito di sostituirlo col già licen-
ziato anche dalla coscienza della Colonia,
in funzione onoraria, cittadino portoghese.

« Cavagnari ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare
il ministro di grazia e giustizia per sapere
quale è il grado di sapienza e di prudenza
che può costituire il *minimum* per eserci-
tare le funzioni di procuratore generale, a

proposito degli ultimi arresti per chiamata di correo nel processo di tentato regicidio che si sta istruendo.

« Viazzi, De Felice-Giuffrida, Faranda, Canepa, Dello Sbarba, Fraccacreta, Auteri-Berretta, Milana ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro di grazia e giustizia per sentire le ragioni per le quali la legge 14 luglio 1908 riguardante l'isola di Caprera non ebbe fino ad oggi esecuzione.

« Viazzi, Gattorno, Auteri-Berretta, Milana ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno intorno agli arresti avvenuti a Gavorrano il 14 corrente all'indomani di una pacifica manifestazione per l'arrivo di due richiamati reduci dalla Libia.

« Rondani, Canepa ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica circa la decisione 27 maggio 1912 del Consiglio scolastico provinciale di Vicenza, relativa all'annullamento delle deliberazioni dei Consigli comunali di Bassano e Valdagno, riguardanti l'insegnamento religioso nelle scuole comunali elementari e se egli creda che tale decisione sia esattamente conforme all'articolo 3 del regolamento 6 febbraio 1908.

« Roberti ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno e di grazia e giustizia su i recenti arresti e le conseguenti procedure per istigazione a regicidio.

« Turati, Campanozzi, Rondani ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare gli onorevoli ministri della marina e del tesoro, per conoscere quando sarà presentato il disegno di legge sui farmacisti della regia marina, tendente ad equipararli ai farmacisti del regio esercito per il limite di età a 60 anni e la quota pensioni in conformità delle leggi 8 luglio 1906 e 14 luglio 1907 e per una più equa distribuzione di classi e di gradi per il trattamento economico già ottenuto dai farmacisti dell'esercito con l'ultima legge n. 695, entrata in vigore il 1° gennaio 1911.

« Dentice ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica per sapere le ragioni per le quali l'Amministrazione

della pubblica istruzione non riconosce il diritto del comune di Brindisi di avere il sussidio governativo per gli adattamenti del Palazzo Ghezzi adibito ad edificio scolastico in Brindisi. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Chimienti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sollecitare qualche affidamento circa il miglioramento di pensione e l'indennità di buona uscita all'atto dell'esonero a favore del personale ferroviario anziano che col 1° luglio prossimo venturo deve lasciare il servizio. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Di Palma ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, non avendo potuto ricevere risposta dalla direzione generale delle ferrovie dello Stato, affinché sia evitato il pericoloso inconveniente derivante dalla coincidenza dei treni 3722 da Praia a Battipaglia e 6593 da Battipaglia a Praia, alla stazione di Albanella alle ore nove di tutti i giorni, per la circostanza che il 6593 è treno merci e sbarra la prima linea. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Giuliani ».

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

La seduta termina alle 18.30.

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 degli operai dipendenti dall'Amministrazione della guerra (1037).

Alle ore 14:

1. Interrogazioni.

Discussione dei disegni di legge:

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

3. Approvazione del piano regolatore d'ampliamento della città di Nervi (110).

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

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

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

Servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati (654).

Discussione dei disegni di legge:

7. Provvedimenti per la industria serica (705).

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

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

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

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

12. Provvedimenti per il credito agrario e per i danni delle mareggiate in Liguria (970).

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 i 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 Gultì, 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 (Documento 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 Sansevero, Torremaggiore, Serracapriola e Casalnuovo Monterotaro; e dei ricoveri-ospedali di Castelnuovo della Daunia, Pietra Montecorvino, Casalvecchio di Puglia, San Paolo Civitate e Chieuti (1060).

53. Tombola a favore degli ospedali esi-

stenti nei mandamenti di Cassino, Atina e Cervaro e nel comune di Casalvieri (1061).

54. Tombola a favore degli ospedali di Castellaneta, Martina Franca, Ginosa, Motola 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 favore dell'ospedale civile di Andria (1069).

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

59. 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).

60. Assegnazione di fondi straordinari per gli scavi di Ostia e per il restauro dei monumenti di Aosta, del Palazzo Ducale di Mantova e del Duomo di Como (1095).

61. 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).

62. 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).

63. 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 (1029).

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

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

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

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

68. Matrimonio degli ufficiali della regia Marina (1084).

69. Sull'esercizio delle farmacie (142).

70. Convalidazione del regio decreto 13 luglio 1911, n. 709, che ha dato esecuzione all'accordo provvisorio di commercio, dogana e navigazione del 12 luglio 1911, tra l'Italia e il Giappone (1018).

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

72. Tombola a favore delle Opere Pie di Sant'Angelo Lodigiano (1070).

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

74. Tombola telegrafica a favore dell'Asilo di mendicizia ed annesso ospedale civile di Cagnano Varano e degli ospedali di Carpino e Rodi Garganico (1068).

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

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

77. Sulle decime ed altre prestazioni fondiari. (*Approvato dal Senato*) (160).

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

79. Proroga di concessione dei locali demaniali in uso gratuito al comune di Mantova (10.9).

80. 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).

81. 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).

82. 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).

83. 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 civile di Palermo (1129).

84. Aggregazione del comune di Staletti al Mandamento di Gasperina (1085).

85. Convalidazione di regi decreti sulle importazioni ed esportazioni temporanee e facoltà al Governo di disciplinarle con nuove disposizioni (928).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia.

Roma, 1912 — Tip. della Camera dei Deputati.

