

CDXLIX.

2ª TORNATA DI VENERDÌ 31 MAGGIO 1912

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE GRIPPO

INDI

DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Condoglianze al deputato Pais-Serra . . .	20134	Operai italiani espulsi dalla Turchia:	
CAO-PINNA	20134	CAO-PINNA	<i>Pag.</i> 20139
MIRABELLI, <i>sottosegretario di Stato</i>	20134	DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	20139
PRESIDENTE	20134	FALCIONI, <i>sottosegretario di Stato</i>	20139
Disegni di legge (Approvazione):		Il console tedesco di Smirne e gl'italiani	
Costituzione di speciali uffici per la custo-		espulsi dalla Turchia:	
dia, la conservazione e l'amministra-		BARZILAI	20140
zione di singoli monumenti	20140	DI SCALEA, <i>sottosegretario di Stato</i>	20140
Approvazione del piano regolatore d'ampli-		Osservazioni e proposte:	
mento della città di Nervi	20141	Lavori parlamentari.	20186
Correzione di un errore materiale nella legge		Relazioni (Presentazione):	
del 3 marzo 1912; sul ruolo organico		Conversione in legge del regio decreto che	
del Corpo reale delle foreste (<i>Discus-</i>		stabilisce la posizione degli equipaggi	
sione).	20141	delle navi requisite dallo Stato per ser-	
CAPALDO, <i>sottosegretario di Stato</i>	20142	vizi ausiliari (FRUGONI)	20143
PATRIZI	20142	Approvazione della convenzione consolare	
Aumento del fondo di riserva delle spese		fra l'Italia e la Bulgaria (DE MARINIS). . . .	20169
obbligatorie e d'ordine per l'esercizio		Servizi marittimi (Seguito della discussione	
finanziario 1911-12.	20142	<i>del disegno di legge)</i>	20143
TEDESCO, <i>ministro</i>	20143	ABIGNENTE, <i>presidente della Commissione</i>	20178-81
Interrogazioni:		ASTENGO	20144-53-54-55
Chiamata di classi (BUCELLI):		ABOZZI	20168-70-71
SPINGARDI, <i>ministro (R. S.)</i>	20134	BETTOLO	20177-80
Piccoli fallimenti (PANIÈ):		BOLOGNESE	20175-76
GALLINI, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i> . .	20135	CAMAGNA	20156-59
Tassa di soggiorno (DEGLI OCCHI):		CASSUTO, <i>relatore</i>	20162
FALCIONI, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i> .	20135	CAVAGNARI	20143-82
Lingue straniere (MANNA):		CELESIA	20146-47-48-54-55-56-58-73
VICINI, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i> . .	20136	CHIMIENTI	20178
Conflitti di lavoro in Lomellina:		CHIMIRRI	20151
CALVI	20137	COCCO-ORTU	20170
FALCIONI, <i>sottosegretario di Stato</i>	20137	CONGIU	20145-47-48-71
Buste dette a finestra:		CUTRUFELLI	20157-58-60-62
BATTAGLIERI, <i>sottosegretario di Stato</i>	20137	D'ALI	20149-52-63-70
COLONNA DI CESARÒ	20137	DE FELICE-GIUFFRIDA	20156-58-60-62-69
Agenti ferroviari frenatori:		DE VITI DE MARCO	20149
COLONNA DI CESARÒ	20138	DI PALMA	20150
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	20138	DI SANT'ONOFRIO	20150
		DI STEFANO	20153-58-72-73
		FOSCARI	20153-73
		FULCI	20159-61-62-72-74-75-77-83
		GIOLITTI, <i>presidente del Consiglio</i>	20179
			20181-82-83-84
		GUARRACINO	20183
		JOELE	20152-53
		LEMO	20174-75
		LEONARDI-CATTOLICA, <i>ministro</i>	20144-47-48-52-53
			20155-56-57-59-62-65-67-68-66-70
			20171-72-73-74-75-76-77-78-84

LUCIFERO	Pag. 20153
MILANA	20155
PALA	20146-47-48-49-52-66-67
PANTANO	20150-53-54-55-65-72-81
PIPITONE	20151-62-65-68-70
PRESIDENTE	20184
SEMMOLA	20151-52-73-76-77
VIAZZI	20150-53

Votazione segreta (Risultamento):

Costituzione di speciali uffici per la custodia, la conservazione e l'amministrazione dei singoli monumenti.	20184
Approvazione del piano regolatore di ampliamento della città di Nervi.	20184
Correzione di un errore materiale nella legge del 3 marzo 1912, n. 134 sul ruolo organico del Corpo reale delle foreste.	20184
Aumento del fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine per l'esercizio finanziario 1911-12	20184

La seduta comincia alle 14.

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

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Masi di giorni 8, Alfredo Capece-Minutolo di 20; Pais-Serra di 15, Gaetano Rossi di 2, e Roth di 4; per motivi di salute l'onorevole Abbiate, di giorni 6.

(Sono conceduti).

Condoglianze al deputato Pais-Serra.

CAO-PINNA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAO-PINNA. Mi consentano gli egregi colleghi, che io volga un mesto saluto alla memoria del giovane figlio dell'onorevole Pais-Serra, caduto vittima del nemico in Libia, nell'ultima ricognizione del reggimento Lancieri di Firenze.

Quel giovane volontario (perchè non obbligato al servizio di leva) espose la sua vita, dandola nobile olocausto alla patria, che oggi combatte per la sua grandezza.

Mando a lui questo mesto saluto; e credo interpretare il sentimento della Camera, proponendo che sia inviato un telegramma di profonda condoglianza al desolato padre, nostro vecchio ed amato collega. (Vive approvazioni).

MIRABELLI, sottosegretario di Stato per la guerra. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MIRABELLI, sottosegretario di Stato per la guerra. A nome del Governo, e specialmente del ministro della guerra, mi associo alle nobili parole pronunciate dall'onorevole Cao-Pinna all'indirizzo del deputato Pais-Serra.

A lui nessun maggior conforto è possibile, se non il pensiero che il suo giovane figlio, sergente maggiore, è morto combattendo per la grandezza della patria. (Vive approvazioni).

PRESIDENTE. Non appena è giunta la notizia della morte del figlio dell'onorevole Pais-Serra, il nostro illustre Presidente, con la gentilezza d'animo che lo distingue, si è reso interprete dei sentimenti di tutti i colleghi, inviando un telegramma di condoglianze all'amato nostro collega onorevole Pais-Serra. (Vive approvazioni).

Così la Presidenza ha intuito e prevenuto il sentimento della Camera; ma d'altra parte l'atto del nostro Presidente è avvalorato ora dalla manifestazione unanime dell'intera Camera, di cui darò comunicazione al nostro collega, pel quale qualsiasi espressione di conforto sarà certo di molto inferiore alla intensità del suo immenso dolore. (Vivissime approvazioni).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni. L'onorevole ministro della guerra annuncia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Buccelli, « per sapere se non creda possibile prorogare la chiamata delle classi 1889 e 1890 di seconda categoria, fissata per il 20 del prossimo giugno, sino al 15 luglio 1912, e ciò per gli imminenti lavori di mietitura ».

RISPOSTA SCRITTA. — « La chiamata alle armi della 2ª categoria della classe 1891 (non delle classi 1889 e 1890, come è detto nella interrogazione) s'è dovuta stabilire questo anno pel 20 del prossimo giugno per gravi ed impellenti motivi che non consentono la proroga richiesta.

« Nelle chiamate alle armi delle classi di leva il Ministero della guerra suole usare, com'è naturale, i maggiori riguardi ai grandi interessi economici e sociali del Paese, e, anzitutto, a quelli dell'agricoltura: perciò la 2ª categoria è, normalmente, chiamata alle armi dopo la prima metà d'agosto, cioè

dopo i lavori della mietitura e la 1ª categoria nell'ottobre inoltrato, cioè dopo i lavori della vendemmia. Ciò in tempi normali. Quest'anno, però, sugli altri grandi interessi collettivi, deve prevalere il supremo interesse nazionale, la guerra, delle cui speciali esigenze il Governo è certamente il giudice più competente.

« Ad ogni modo, i calcoli statistici più attendibili dimostrano come gli agricoltori che dovranno rispondere alla predetta chiamata, siano in numero così esiguo, in rapporto alla totalità della classe agricola nazionale, che, ripartiti per tutto il Regno, non rappresenteranno che una percentuale irrilevante; donde è lecito presumere che la loro assenza dai campi non sarà quasi avvertita.

« Se poi l'onorevole Buccelli si preoccupa degli interessi, pur legittimi e rispettabili, delle singole famiglie, è da osservare che, anche di questi, nei limiti del possibile, il Ministero della guerra ha voluto tener conto nel chiamare alle armi la 2ª categoria della classe 1891; e però, (per parlare soltanto delle concessioni che si riferiscono anche alle famiglie degli agricoltori) si sono impartite disposizioni:

1º perchè siano inviati in licenza per l'intero periodo di servizio che dovrà prestare la 2ª categoria, i fratelli unici che fossero alle armi, dei militari chiamati pel 20 giugno;

2º perchè siano rinviati ad altra chiamata i militari di 2ª categoria che abbiano l'unico fratello alle armi nelle truppe mobilitate;

3º perchè parimenti siano rinviati ad altra chiamata, nella proporzione del 4 per cento sul numero complessivo dei chiamati, quei militari i quali comprovino che la loro partenza sarebbe di gravissimo disagio economico alle loro famiglie.

« Il ministro
« SPINGARDI ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione dell'onorevole Paniè al ministro di grazia e giustizia « per conoscerne i propositi sulla riforma della legge sui piccoli fallimenti vivamente sollecitata dalla rappresentanza della classe commerciale ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Come l'onorevole interrogante conosce, il disegno di legge di riforma della vigente legge sui piccoli

fallimenti, presentato dal guardasigilli, onorevole Scialoja, trovasi innanzi alla Commissione parlamentare, a relazione dell'onorevole Venditti.

« Il Governo riconosce la necessità di modificare sostanzialmente l'attuale regolamento dei piccoli fallimenti, per rispondere ai voti a più riprese formulati dalla rappresentanza della classe commerciale, e perciò accetta, salve le dovute riserve, i concetti cui s'ispira la riforma anzidetta.

« Esso attende pertanto che la Commissione parlamentare faccia le sue proposte al riguardo e procurerà, non appena i lavori della Camera lo consentano, di sollecitarne la discussione.

« Il sottosegretario di Stato
« GALLINI ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione dell'onorevole Degli Occhi, ai ministri dell'interno e delle finanze, « per conoscere se intendano che la tassa di soggiorno nelle stazioni di cura abbia a colpire anche i poveri, quivi inviati da Comitati di beneficenza ».

RISPOSTA SCRITTA. — « La legge 11 dicembre 1910, n. 863, con la quale viene data facoltà ai comuni sedi di stazione climatica, idroterapica o balneare di applicare la tassa di soggiorno a carico di coloro che vi si recano a dimorare a scopo di cura, prescrive nell'ultimo capoverso dell'articolo 4, doversi nei regolamenti speciali (la cui compilazione è affidata ai comuni, salva l'omologazione da impartirsi con regio decreto dal Ministero dell'interno di concerto con quello delle finanze), dichiarare, tra le altre esenzioni, quelle necessarie per gli indigenti.

« È quindi evidente che la legge si limita a stabilire la esenzione obbligatoria per i soli poveri agli effetti legali, lasciando ai comuni la facoltà di allargare, ove credano, nei rispettivi regolamenti, le categorie delle esenzioni.

« In conseguenza, mentre in alcuni di tali regolamenti viene estesa la esenzione a tutti i poveri inviati alle cure gratuite dai municipi o dagli istituti pubblici o privati di beneficenza, in altri invece si prescrive tassativamente che l'interessato dimostri la sua iscrizione nell'elenco degli aventi diritto all'assistenza sanitaria gratuita, a' sensi della legge 25 febbraio 1904, n. 57, e relativo regolamento. Così ancora con gli stessi regolamenti speciali viene analogamente de-

terminato il modo e la forma di dimostrazione del titolo di esenzione che si invoca.

« Nè può certamente negarsi ai comuni tale facoltà, di fissare cioè, entro i limiti della legge, tutte le condizioni e modalità che essi ritengano opportune allo scopo di disciplinare siffatta esenzione, richiedendo che lo stato di povertà sia regolarmente accertato e documentato, a seconda della maggiore o minore estensione data a tale categoria di esenti.

« In altri termini, tanto i poveri che si rechino a fine di cura nelle varie stazioni con i propri mezzi, quanto coloro che vi sieno inviati dalle amministrazioni comunali e dagli altri istituti o comitati di beneficenza, potranno fruire del beneficio della esenzione della tassa, sempre quando dimostrino la loro condizione in conformità alle norme contenute nei singoli regolamenti locali.

« In ogni modo, non è mancata, di recente, al Ministero dell'interno la occasione di raccomandare che le disposizioni di tali regolamenti riguardanti le esenzioni degli indigenti sieno interpretate con una ragionevole larghezza, specie per quanto concerne la dimostrazione del grado di povertà, in guisa da conciliare, nei limiti del possibile, gli scopi della legge 11 dicembre 1910 con quelli così della pubblica come della privata beneficenza.

« *Il sottosegretario di Stato*

« FALCIONI ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica annuncia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Manna « per sapere se non creda giusto ed opportuno modificare l'articolo 9 del regolamento per gli esami di abilitazione all'insegnamento delle lingue straniere nelle scuole medie approvato col regio decreto 18 aprile 1908, n. 210, nel senso di ammettere agli esami anche coloro che sono munite di licenza dai reali educatori femminili ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Il Ministero dell'istruzione, anche durante lo svolgimento della recente sessione primaverile d'esami per l'abilitazione al magistero delle lingue estere nelle scuole di primo grado, non ha mancato di rilevare come molte ragioni di analogia e di equità consigliassero di concedere l'ammissione agli esami medesimi di chi avesse il titolo della licenza dai Reali educatori femminili. Se non che il Ministero si è trovato nell'impossibilità di esaudire le do-

mande a tal fine rivoltegli, sia dagli interessati direttamente, sia dai capi degli Istituti dichiarati sede d'esame, perchè l'articolo 9 del regolamento 18 aprile 1908, numero 210, prescrive tassativamente quali e quanti sono i titoli che danno diritto alla ammissione, e non ammette giudizi o dichiarazioni di equipollenza se non nel caso che si tratti di cittadini stranieri oppure di cittadini italiani che abbiano compiuti i loro studi all'estero; disposizioni tutte che il successivo articolo 30 conferma.

« Tuttavia, pure essendo tali le norme regolamentari, il Ministero non ha mancato di considerare che i diplomi di licenza rilasciati dai Reali educatori di Firenze, Milano, Verona, Napoli e Palermo, sono, al pari dei diplomi di licenza dalle scuole normali, titoli d'ammissione agli uffici d'istitutrici e di maestre assistenti, e danno al pari della patente di grado superiore, la possibilità di accedere agli Istituti superiori femminili di magistero.

« Per questa considerazione e poichè tra i due ordini d'Istituti esiste un'armonia costante di discipline e di programmi didattici ed educativi (a parte il « tirocinio e la lezione pratica », che le alunne degli educatori devono compiere successivamente al conseguimento del titolo al fine di poter insegnare nelle scuole elementari del Regno, ma che non hanno importanza veruna nella questione presente, ossia « agli effetti dell'ammissione a determinati esami »), non sarebbe equo che le licenze dagli educatori, per mettersi nelle condizioni dell'articolo 9 del regolamento 1908, n. 210, dovessero sottoporsi agli esami di licenza dalla scuola normale, ossia alla ripetizione di prove già felicemente sostenute.

« Perciò il Ministero, convinto della opportunità di modificare il regolamento in senso favorevole alle aspirazioni delle licenziate dagli educatori, promuoverà in proposito, con la sollecitudine che il caso richiede, il parere della Giunta del Consiglio superiore, ai sensi della legge 7 luglio 1907, n. 439, e quindi procederà alla riforma dell'articolo 9 del regolamento stesso.

« *Il sottosegretario di Stato*

« VICINI ».

PRESIDENTE. La prima interrogazione inscritta nell'ordine del giorno è dell'onorevole Calvi, al ministro dell'interno, « per conoscere se è vero che in Lomellina, e specialmente a Ferrera Erbognone e Sartirana, avvennero attentati alla libertà del

lavoro particolarmente per la mondatura dei risi, e se furono dati provvedimenti e quali perchè la libertà di lavoro sia rispettata ed assicurata ».

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

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Sullo stesso argomento ho risposto ieri ad un'interrogazione rivolta dall'onorevole Cabrini; spero che l'onorevole Calvi sarà perfettamente edotto della mia risposta che non ho alcuna ragione di modificare.

Ho dichiarato e ripeto che, fortunatamente, per l'autorevole intervento di colleghi e di altre persone influenti, il conflitto che si era acuito in quella regione, è stato completamente composto.

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

CALVI. Sono lietissimo delle notizie date dall'onorevole sottosegretario di Stato. Io vengo da quei luoghi e posso dire che effettivamente la pace è ritornata tanto a Ferrera, quanto a Sartirana.

Come esattamente ieri ha detto l'onorevole sottosegretario di Stato, il conflitto è sorto per la durata della giornata di lavoro. Si voleva che la giornata di lavoro fosse di nove ore non di otto; da qui il conflitto.

Fortunatamente, per l'intervento anche di amici autorevoli di questa parte della Camera (*Accenna all'estrema sinistra*) il conflitto è finito, ed è tornata quella pace, che l'onorevole sottosegretario di Stato si augurava che venisse.

Non ho nulla da aggiungere salvo che tributare i miei elogi alle autorità, che hanno prestato tutta l'opera loro perchè la pace ritornasse in quei luoghi, e di far mio l'augurio, espresso dall'onorevole Cabrini, che i lavori continuino tranquillamente e i lavoratori non seguano i consigli di chi mira a provocare inutili agitazioni e deplorabili violenze. Faccio anche un altro augurio, ed è che coloro, i quali consigliano i coltivatori e i lavoratori, li consiglino anche a non rompere i contratti di lavoro, la cui rottura produce gli inconvenienti, che tutti deploriamo.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Colonna di Cesarò, al ministro delle poste e dei telegrafi, « per sapere se esistano disposizioni vietanti l'uso delle buste cosiddette a finestra con l'indirizzo a trasparente, di cui si servono frequentemente le case commerciali per le loro corrispondenze ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e pei telegrafi ha facoltà di rispondere.

BATTAGLIERI, *sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi*. L'interrogazione dell'onorevole Di Cesarò riguarda le norme vigenti per l'uso delle buste dette a finestra, ossia la circolazione delle corrispondenze, nelle quali l'indirizzo scritto sul foglio della lettera si legge attraverso ad una facciata trasparente della busta.

In materia è duopo distinguere fra le corrispondenze raccomandate e quelle semplici.

Per le corrispondenze raccomandate è vietato l'uso della busta a finestra perchè l'articolo 22 del regolamento generale postale 10 febbraio 1901 prescrive che l'indirizzo debba essere fatto sugli oggetti o sugli involucri e l'Amministrazione ha voluto ovviare ai casi facilissimi di sottrazione e di sostituzione del contenuto nelle buste e tutelare la propria responsabilità derivante da eventuale sottrazione di quanto si contiene nelle raccomandate.

Per le corrispondenze ordinarie invece, pur senza vietare tali specie di buste, si sono date istruzioni nel senso che se nelle cassette d'impostazione fossero rinvenute corrispondenze con buste a finestra munite di francobollo già obliterato, vengano tassate, non essendovi dati sicuri per presumere che si tratti piuttosto di una rispeditura semplice allo stesso destinatario che non di una sostituzione della lettera nella busta trasparente.

L'Amministrazione postale poi nei rapporti con l'estero si attiene alle norme adottate dagli Stati che fanno parte della Unione postale internazionale. Così l'Austria non ammette le corrispondenze raccomandate con busta a finestra; altri Paesi invece dell'Unione, ammettono la corrispondenza ordinaria in buste a finestra, purchè l'indirizzo sia facilmente leggibile e sia scritto in senso parallelo alla lunghezza della busta.

Con queste informazioni spero di aver data risposta, della quale l'onorevole interrogante vorrà dichiararsi soddisfatto.

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

COLONNA DI CESARÒ. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per le poste ed i telegrafi per le sue esaurienti spiegazioni. La mia interrogazione era stata determinata da un fatto successo a Palermo, e che riguarda appunto una corrispon-

denza con busta a finestra che era stata prima respinta, poi, in seguito a reclamo fatto al direttore delle poste, ed accettato, nuovamente respinta, ed a me premeva quindi, in un modo qualsiasi, di provocare dichiarazioni che mettessero in chiaro la situazione.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Colonna di Cesarò, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere perchè non provveda a tutelare il diritto degli agenti ferroviari frenatori, guardafreni e conduttori del compartimento di Palermo, manomesso dall'Amministrazione delle ferrovie di Stato, la quale trasferisce in Sicilia agenti delle stesse categorie di altri compartimenti, contrariamente all'ordine di servizio n. 365 del 1908 che stabilisce graduatorie distinte per ciascun compartimento ».

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

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. L'ordine di servizio n. 365 del 1908 al quale accenna l'onorevole interrogante mentre stabilisce una graduatoria per ogni compartimento degli agenti riusciti idonei alle funzioni di guardafreno consente pure gli spostamenti degli idonei da un compartimento all'altro.

COLONNA DI CESARÒ. Ed anche recentemente.

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Valendosi appunto di tale facoltà l'Amministrazione ferroviaria ha nominato guardafreni nel compartimento di Palermo taluni agenti appartenenti ad altri compartimenti che avevano conseguito l'idoneità per tale nomina nelle sessioni di esame del 1908 e 1909, mentre i loro colleghi di concorso del compartimento di Palermo erano stati già nominati nello stesso compartimento e si erano pure già nominati guardafreni agenti che avevano conseguito l'idoneità solo nel 1910.

L'Amministrazione ferroviaria quindi si è valsa di una facoltà consentita per adottare un provvedimento di evidente equità, e che ha permesso di far avere la nomina ad agenti che avevano superato da tempo con buon successo l'esame d'idoneità, e che per le speciali condizioni del personale dei compartimenti ai quali appartenevano, avrebbero dovuto altrimenti attendere parecchio tempo, prima di poter ottenere la nomina di guardafreni.

PRESIDENTE. L'onorevole Colonna di Cesarò ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

COLONNA DI CESARÒ. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici me lo permetta, ma nella sua risposta è caduto in contraddizione, perchè, mentre da un lato riconosce che la graduatoria per la carriera dei frenatori, guardafreni e conduttori è separata per ogni singolo compartimento, d'altra parte viene ad ammettere che, quando in un compartimento vi siano guardafreni o frenatori che abbiano superato l'esame di idoneità al grado superiore prima di quelli di un altro compartimento, possano da quel compartimento essere passati a questo.

Ma allora siamo in tema di graduatoria unica, e non di graduatorie e di ruoli separati.

In secondo luogo il fatto specifico cui accenna non è esatto, perchè dice che due anni fa...

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Nel 1908-909.

COLONNA DI CESARÒ. Dirò allora quattro anni addietro.

Comunque sia, furono passati al compartimento di Palermo tanti individui di questa carriera da altri compartimenti, perchè avevano fatti gli esami di idoneità due anni prima di quelli della corrispondente carriera del compartimento di Palermo. Orbene, guardi invece, onorevole sottosegretario di Stato, il caso contrario. Mentre nel compartimento di Palermo i frenatori che hanno sostenuti gli esami nei mesi di settembre e ottobre 1910 ancora attendono la promozione, un certo Aurelio Luglio, numero di matricola 117,099, del compartimento di Torino, si trova già traslocato a Catania, e quindi nel compartimento di Palermo, con la qualifica superiore, mentre ha dato gli esami nel dicembre 1910, vale a dire circa tre mesi dopo dei suoi colleghi del compartimento di Palermo.

Veda dunque l'onorevole De Seta che qui siamo in completa contraddizione con quello che egli dice, non solo, ma in completa contraddizione con tutto quello che è equo e giusto perchè l'equità che egli ha invocato, vorrebbe, se la graduatoria fosse unica per tutta l'Italia, che l'avanzamento procedesse per ordine di anzianità; e la giustizia vuole che si rispetti l'ordine di servizio numero 365, il quale dice che per ogni compartimento...

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. ...C'è la restrizione, che lo ho letto, in fine dell'articolo 365...

COLONNA DI CESARÒ. No, ella l'ha invocata per quelli che hanno passato l'esame prima; ma non per uno che ha fatto l'esame tre mesi dopo!...

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È un fatto speciale quello che accenna lei, ed io non lo conosco.

COLONNA DI CESARÒ. Sta bene; ma ella può riscontrarlo. Le ripeto che il numero di matricola di quell'agente è 117,099: non so però se la Direzione generale delle ferrovie dello Stato troverà comodo di rispondere in proposito!

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Cao-Pinna, ai ministri dell'Interno e dei lavori pubblici, « per sapere se non credano utile e patriottico oggi avviare in Sardegna dove scarseggia la mano d'opera, le correnti emigratorie degli operai italiani espulsi dalla Turchia, disponendo che sia dato inizio nell'isola ai lavori di opere pubbliche indispensabili ed urgenti ».

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

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'Interno*. L'onorevole Cao-Pinna sa benissimo che il Governo, non appena ebbe notizia dell'inqualificabile provvedimento emanato dalla Turchia contro i nostri connazionali che colà risiedevano, procedette subito alla nomina di una Commissione presieduta dal commissario generale dell'emigrazione, conte Gallina, con lo incarico specifico, fra l'altro, di provvedere al collocamento di questi nostri connazionali che sarebbero venuti in Italia in seguito alla espulsione ordinata.

Questa Commissione studierà certamente la possibilità di avviare parte di codesti espulsi nella Sardegna per occuparli in quelle opere alle quali accenna l'onorevole interrogante nella sua interrogazione; però non bisogna dimenticare che, trattandosi di provvedimenti urgenti, bisogna innanzi tutto e più che tutto provvedere a collocare gli operai che di là vengono in Italia, in opere che già sono in corso.

Con questa premessa dunque accedo ben volentieri, per parte mia, al desiderio espresso dall'onorevole Cao-Pinna.

E, se la Camera me lo permette, aggiungerò che con senso di vero orgoglio, da questo banco constato ed elogio lo slancio veramente meraviglioso con cui tutta la nazione italiana si associa al Governo del suo paese nel compiere un atto che l'onorevole Cao-Pinna ha definito giustamente

patriottico, ma che, soprattutto, è un atto umanitario! (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Spetta ora di rispondere all'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi associo a quanto ha detto il mio collega dell'Interno.

PRESIDENTE. L'onorevole Cao-Pinna ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CAO-PINNA. Dirò poche parole all'onorevole sottosegretario di Stato del quale riconosco l'interessamento in merito alla questione che ho voluto sollevare.

In Sardegna noi abbiamo molti lavori da compiersi ascendenti a circa otto milioni.

Capisco che l'onorevole De Seta abbia creduto opportuno di non rispondere, perchè evidentemente egli (così ho interpretato il suo silenzio) non poteva dirmi di avere gli studi preparati per poter eseguire immediatamente questi lavori.

Ma io posso intanto dire a lui che vi sono da compiere tanti lavori stradali in Sardegna, specialmente di strade per comuni isolati, di strade di accesso alle stazioni, e fra comuni che non hanno comunicazione tra loro e per le quali abbiamo studi compiuti ed approvati.

Per questi lavori si può benissimo impiegare una parte (quella che il Governo crederà) di questi operai espulsi dalla Turchia.

Ho sollevato questa questione non tanto nell'interesse della mia isola alla quale, lo dico francamente, con non molta larghezza si pensa; ma l'ho sollevata assai più per dovere patriottico, dovere per il quale i sardi hanno dato finora prove della maggiore abnegazione, offrendo il sangue dei propri figli, molti dei quali sono caduti sui campi di Libia ed altresì con sacrifici materiali e pecuniari non indifferenti, che tutti sopportano a danno dei loro più vitali interessi.

Ringrazio quindi l'onorevole sottosegretario di Stato e confido che, almeno per quella parte di strade per le quali vi sono i progetti già compiuti, si applicherà una parte di questo personale nell'isola di Sardegna la quale ospiterà convenientemente gli espulsi per la causa nazionale. (*Approvazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Posso particolarmente dire all'onorevole Cao-Pinna che in merito alla occupazione dei profughi giunti in Italia, si

è disposto che gli ingegneri capi del Genio civile ci indichino in quali regioni siano necessari lavori e diano alla loro volta indicazioni agli appaltatori che debbono eseguire i lavori medesimi, perchè si valgano di questi profughi.

Anche nelle regioni più lontane si è dato comunicazione di questo. Si farà il possibile perchè questi profughi possano essere occupati anche nell'isola di Sardegna.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Barzilai, al ministro degli affari esteri, « sull'atteggiamento del console tedesco di Smirne, verso gl'italiani protetti dalla Germania ed espulsi dalla Turchia ».

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

DI SCALEA, sottosegretario di Stato per gli affari esteri. L'onorevole presidente del Consiglio, all'inizio dei lavori parlamentari di quest'anno, ebbe a dichiarare che non poteva accettare nessuna interrogazione od interpellanza che riguardasse le attuali circostanze di guerra.

Questo egli disse per ragioni, facili a comprendersi, di indole internazionale.

Sono quindi dolente di non poter rispondere in alcun modo all'interrogazione dell'onorevole Barzilai. (*Commenti*).

FRADELETTO. Ma la domanda è lecita! Non riguarda circostanze di guerra!

BARZILAI. Chiedo di fare una dichiarazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BARZILAI. Io non imiterò l'onorevole ministro degli esteri, il quale, avendo io presentato alla Camera un'interpellanza che non fu accettata e che quindi non potei svolgere, credette opportuno di rispondermi con un comunicato ufficioso sopra i giornali. E non dirò nessuna parola sul tema specifico dell'interrogazione, alla quale l'onorevole sottosegretario di Stato, richiamandosi al noto ed autorevolissimo discorso dell'onorevole presidente del Consiglio, ha creduto di non rispondere.

Mi limito però, perchè ciascuno ne tragga quel partito che crede, a un solo ricordo storico, che è questo: quando nel 1876 la Germania assumeva il protettorato, durante la guerra turco-russa, dei sudditi russi a Costantinopoli, la Cancelleria definiva in modo autentico il valore di questo protettorato così: « Da oggi in poi i sudditi russi sono diventati sudditi tedeschi ».

Altri tempi! Allora non vi erano ferrovie da costruire, appalti grossi da sfruttare; e

quindi mi posso render conto del mutato consiglio.

Ma una cosa debbo dire, onorevole Di Scalea, non a lei personalmente, ma perchè voglia riferirla all'illustre capo del Governo. Io e la Camera tutta comprendiamo perfettamente la necessità di certe riserve di fronte a una guerra guerreggiata, e nè io nè la Camera avremmo certamente bisogno di essere richiamati dal Governo a quei limiti di misura che in tale materia sono imposti; ma da ciò a quel silenzio universale che, insieme col suffragio omonimo, il Governo intende stabilire su tutta la situazione della guerra, sulla situazione internazionale e anche sugli incidenti relativi ai nostri nazionali in Turchia, ci corre, ed io credo che questo sistema così rigidamente applicato, mentre accresce le responsabilità del Governo, rende perfettamente illusori gli ultimi resti del diritto di controllo parlamentare. (*Vive approvazioni all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Sono così esaurite le interrogazioni iscritte nell'ordine del giorno di oggi.

Discussione del disegno di legge: Costituzione di speciali uffici per la custodia, la conservazione e l'amministrazione dei singoli monumenti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Costituzione di speciali uffici per la custodia, la conservazione e l'amministrazione dei singoli monumenti.

Onorevole sottosegretario per l'istruzione, consente che si metta in discussione il disegno di legge modificato dalla Commissione?

VICINI, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. Consento.

PRESIDENTE. Se ne dia lettura.

SCALINI, segretario, legge: (*Vedi Stampato n. 1098-A*).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

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

Passiamo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« Il ministro della pubblica istruzione, udito il parere del Consiglio superiore delle antichità e belle arti, potrà conferire ad

impiegati di ruolo del Ministero medesimo l'incarico di dirigere speciali uffici per la custodia, l'amministrazione e la conservazione di singoli monumenti.

« Tale incarico potrà essere conferito anche a personale onorario estraneo all'Amministrazione.

« A comporre questi uffici potrà essere chiamato personale appartenente al ruolo delle antichità e belle arti, di cui alla legge 27 giugno 1907, n. 386, o personale onorario senza stipendio.

« Ai capi onorari di questi uffici verrà dato il titolo di Conservatori ».

(È approvato).

Art. 2.

« Per la sorveglianza locale dei singoli lavori che si eseguono nell'interesse dei monumenti e degli scavi, il ministro della pubblica istruzione, osservando le norme stabilite dalla legge 11 giugno 1897, n. 182, potrà assumere in servizio temporaneo assistenti avventizi, la cui mercede sarà pagata coi fondi che a tale scopo saranno previsti con la denominazione di *spesa per assistenza*, nelle relative perizie.

« L'assistente resterà in servizio solamente per la durata del lavoro pel quale venne assunto.

« Tale provvedimento potrà adottarsi anche per lavori che non si eseguono a spese ed a cura dello Stato, ma che allo Stato importi vigilare nell'interesse dell'arte, della storia o dell'archeologia ».

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Approvazione del piano regolatore d'ampliamento della città di Nervi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Approvazione del piano regolatore d'ampliamento della città di Nervi.

Se ne dia lettura.

SCALINI, segretario, legge: (V. Stampato, n. 1100-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

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

Passiamo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« È approvato il piano regolatore d'ampliamento della città di Nervi relativo alla costruzione di una strada dalla Chiesa Parrocchiale di S. Siro alla via Marco Sala con diramazione pel Cimitero nuovo, secondo il progetto 20 novembre 1905-7 dicembre 1907, redatto dall'ingegnere Ulrico Portis.

« Un esemplare di tale progetto, vidimato dal ministro dei lavori pubblici, sarà depositato nell'Archivio di Stato ».

(È approvato).

Art. 2.

« Per l'attuazione del piano è concessa facoltà al comune di Nervi di chiamare a contributo i proprietari dei beni confinanti o contigui alla strada da costruirsi a termini degli articoli 77, 78, 79, 80 e 81 della legge 25 giugno 1865, n. 2359 ».

(È approvato).

Art. 3.

« Il Governo avrà la facoltà di approvare con regio decreto, previa l'osservanza della procedura stabilita dall'articolo 87 della citata legge 25 giugno 1865, le modificazioni al piano che nel corso della sua attuazione fossero riconosciute opportune e deliberate dal comune ».

(È approvato).

Art. 4.

« È assegnato il termine di anni 10. per la esecuzione del piano stesso a decorrere dalla data di pubblicazione della presente legge ».

(È approvato).

Art. 5.

« Sarà provveduto all'esecuzione della presente legge con apposito regolamento, deliberato dal Consiglio comunale di Nervi ed approvato con regio decreto, previo parere della Giunta provinciale amministrativa e del Consiglio di Stato ».

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Correzione di un errore materiale nella legge 3 marzo 1912, n. 134, sul ruolo del Corpo Reale delle foreste.

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

zione di un errore materiale nella legge 3 marzo 1912, n. 134, sul ruolo del Corpo Reale delle foreste.

Se ne dia lettura.

SCALINI, *segretario*, legge: (Vedi *Stampato* n. 1139-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Patrizi.

PATRIZI. Onorevoli colleghi, nessuna discussione credo opportuna su questo disegno di legge e nemmeno nessuna recriminazione o doglianza per l'errore che oggi siamo chiamati a correggere.

Si corregga dunque e si chiuda così la lunga parentesi, che dura quasi da un anno, poichè la legge che siamo chiamati ad integrare fu votata dalla Camera circa undici mesi fa; da allora i forestali che credettero conseguito il sospirato miglioramento e raggiunta l'invocata sistemazione organica del numeroso e benemerito Corpo Reale delle foreste, aspettano quello che fu loro promesso e non ancora concesso, sospendendosi così nei suoi effetti il voto del Parlamento.

Ho piena fiducia che il ministro sentirà il bisogno di affrettare l'approvazione del presente disegno di legge anche dal Senato in modo che, avendo ormai l'esercito dei boschi il suo valoroso capo e intorno a lui essendo numerosi e valentissimi i cooperatori, risolutamente si chiuda il periodo della laboriosa preparazione e si inizi quello dei fatti.

CAPALDO, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPALDO, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Debbo una breve risposta all'onorevole Patrizi, dato il tono piuttosto aspro al quale sono state ispirate le sue dichiarazioni.

Non è esatto che la legge sia stata approvata da oltre un anno, perchè, votata dalla Camera l'8 luglio 1911, non fu subito discussa dall'altro ramo del Parlamento, che l'approvò soltanto nel febbraio scorso.

Quindi l'indugio non è stato di parecchi mesi.

Per un errore materiale incorso, la legge non ha potuto avere esecuzione, ma il tempo non è andato perduto, perchè intanto si è preparato il regolamento, cosicchè, appena rettificato l'errore con l'approvazione del presente disegno di legge, esso potrà essere pubblicato.

Non vi è stato quindi nessun danno, poichè tre o quattro mesi erano ugualmente necessari per preparare il regolamento.

Del resto il personale delle foreste sta a cuore al ministro di agricoltura quanto ed anche più che all'onorevole Patrizi.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

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

« All'articolo 12 della legge 3 marzo 1912, n. 134, è sostituito il seguente:

« Con decreto reale, udito il parere del Consiglio superiore delle acque e foreste e del Consiglio di Stato, sarà provveduto alla emanazione del regolamento per la esecuzione della presente legge.

« Il detto regolamento conterrà altresì:

a) le norme per la nomina e le promozioni del personale, in dipendenza dell'attuazione dei ruoli organici stabiliti dalla presente legge e in conformità della legge 2 giugno 1910, n. 277;

b) le norme per l'indennità di trasferta al personale e per l'assegnazione delle indennità per spese di cancelleria, da commisurarsi all'importanza dei singoli uffici, e delle indennità da corrispondersi al personale forestale addetto ai servizi della Direzione generale e agli agenti di custodia comandati presso gli uffici, nonché delle indennità di foraggio per gli agenti a cavallo ».

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

Discussione del disegno di legge: Aumento del fondo di riserva delle spese obbligatorie e d'ordine per l'esercizio finanziario 1911-12.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Aumento del fondo di riserva delle spese obbligatorie e d'ordine per l'esercizio finanziario 1911-12 ».

Se ne dia lettura.

SCALINI, *segretario*, legge: (Vedi *Stampato* n. 1141-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Onorevole ministro del tesoro accetta il testo dell'articolo della Commissione ?

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Lo accetto.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo alla discussione dell'articolo unico che leggo:

« È autorizzata la maggiore assegnazione di lire 5,500,000 da inserirsi al capitolo n. 131: « Fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine » dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1911-12 ».

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

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Frugoni di recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

FRUGONI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge del regio decreto 23 novembre 1911, n. 1389, che stabilisce la posizione degli equipaggi delle navi requisite dallo Stato per servizi ausiliari ». (1059)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Si procede ora alla votazione segreta dei quattro disegni di legge testè approvati per alzata e seduta e cioè:

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

« Approvazione del piano regolatore di ampliamento della città di Nervi;

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

« Aumento del fondo di riserva delle spese obbligatorie e d'ordine per l'esercizio finanziario 1911-12 ».

Si faccia la chiama.

SCALINI, *segretario*, fa la chiama.

PRESIDENTE. Lasciamo aperte le urne.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

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

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

Ieri vennero approvati tutti gli articoli del disegno di legge, tranne gli articoli 1, 2 e 15.

L'articolo primo comprende anche gli allegati; quindi la discussione dovrà portarsi prima sugli allegati e sui relativi emendamenti.

CAVAGNARI. Onorevole Presidente, io mi sono iscritto per parlare sull'articolo primo in genere, e non sui diversi allegati.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CAVAGNARI. Entro così di straforo in questa discussione, per fare la parte del referendario (*Si ride*) e non intendo parlare sul merito.

Se ieri non si fossero discussi quegli articoli, per i quali il collega Pantano chiese molto opportunamente il differimento ad oggi, avrei parlato sull'articolo 6 che riguarda la costituzione del comitato, per raccomandare che fosse maggiormente accentuata in esso la rappresentanza degli interessi marittimi, ma di quegli interessi marittimi che sono costituiti da elementi che vedono davvero il mare e non da quelli che lo vedono dai gabinetti e dagli uffici, e che quindi se ne intendono assai poco. E questo dico anche per farmi eco di osservazioni e di raccomandazioni contenute in alcuni telegrammi pervenutimi ieri sera dopo la seduta.

Tali telegrammi mi permetterò di trasmettere all'onorevole ministro della marina nella fiducia che egli vorrà corrispondere ai desideri che ivi sono manifestati dalla Camera di commercio di Genova, dalla Commissione ligure dei progetti marittimi e dal presidente della Società esercizio mulini.

Non ho altro da dire.

PRESIDENTE. Passiamo ora alla discussione sulle varie linee contemplate nell'allegato A.

ALLEGATO A.

Gruppo I — Tirreno superiore.

Linee postali: 1. Genova-Livorno-Napoli-Messina-Catania-Porto Said-Suez-A-

den-Bombay e ritorno (1), ogni quattro settimane.

Percorrenza: Per viaggio, miglia 9050; annua 117,499.

Velocità: Miglia 15.

Minimo dei piroscafi: n. 2.

Tonnellaggio lordo: Unitario 6,000; complessivo 12,000.

Sovvenzione annua: Lire 1,710,000 (con facoltà di approdare a Kurrachee).

(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).

(È approvata).

Linee postali coloniali: 2. Genova-Livorno-Napoli-Messina-Catania-Suez-Massaua-Gibuti-Aden-Mogadiscio-Kisimajo-Mombasa e ritorno (2), ogni quattro settimane.

Percorrenza: Per viaggio, miglia 9,176; annua 119,288.

Velocità: Miglia 12.

Minimo dei piroscafi: n. 2.

Tonnellaggio lordo: Unitario 3,500; complessivo 7,705.

Sovvenzione annua: lire 1,200,000 (con 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).

(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.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Astengo, il quale, insieme con l'onorevole Celesia, propone il seguente emendamento: « Nella linea 2, nella colonna Annotazioni, alle parole: durante la sosta a Genova, sostituire: in andata od in ritorno. »

ASTENGO. Credo che la formula adottata in questa annotazione non risponda nè allo spirito, nè allo scopo dell'articolo. Dicendosi: l'obbligo d'approdare a Savona, durante la sosta a Genova, s'impone evidentemente al vapore l'obbligo d'approdare prima a Genova, di fare ivi le sue operazioni di carico e scarico e poi di andare a Savona. Ora spesso avviene che, per ragioni di stivaggio, l'andata prima a Genova e poi a Savona, non è utile al vapore; È, invece,

utile che ad esso si lasci la libertà di andare a Savona o prima o dopo l'approdo a Genova. L'obbligo suddetto poi si traduce, pel vapore, in un aggravamento di spesa che si carica sulla merce. È per questo, che mi sono permesso di presentare l'emendamento che la Camera ha udito.

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. Per le ragioni esposte dall'onorevole Astengo, accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Non essendovi obiezioni, metto a partito questa linea con l'intesa che, nella colonna *annotazioni*, alle parole: « durante la sosta » si sostituiscano le parole « in andata od in ritorno. »

(È approvata).

Linee postali coloniali: 3. Aden-Obbia-Mogadiscio-Merka-Brava-Kisimaio-Mombasa e ritorno (3), otto viaggi all'anno.

Percorrenza: Per viaggio, miglia 1675; annua 13,400.

Velocità: Miglia 9.

Minimo dei piroscafi: n. 1.

Tonnellaggio lordo: Unitario 900-1000; complessivo 950.

Sovvenzione annua: Lire 100,000.

(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.

(È approvata).

Linee postali coloniali: 4. Massaua-Suez e ritorno (4), settimanale.

Percorrenza: Per viaggio, miglia 1910; annua 74,490.

Velocità: Miglia 12.

Minimo dei piroscafi: n. 2.

Tonnellaggio lordo: Unitario 800-1000; complessivo 1,800.

Sovvenzione annua: Lire 500,000.

(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.

(È approvata).

Linee postali coloniali: 5. Massaua-Assab-Hodeida-Jedda-Porto Sudan-Suakim-Massaua, ogni quattro settimane.

Percorrenza: Per viaggio, miglia 1315; annua 17,095.

Velocità: Miglia 10.

Minimo dei piroscafi: n. 2.

Tonnellaggio lordo: Unitario 800-1000; complessivo 1,800.

Sovvenzione annua: Lire 500,000.

(È approvata).

Linee commerciali: 6. Genova-Savona-Livorno-Portoferraio-Marciana Marina-Maddalena-Terranova-Golfo Aranci-Siniscola-Orosei-Dorgali-Tortoli-Muravera-Torrevecchia-Cagliari-Teulada-Sant'Antioco-Carloforte-Oristano-Bosa-Alghero-Portorres-Castelsardo-Santa Teresa di Gallura-Maddalena-Bastia-Livorno-Spezia-Genova (1) (2), settimanale.

Percorrenza: Per viaggio, miglia 970; annua 100,900.

Velocità: Miglia 10.

Minimo dei piroscafi: n. 4.

Tonnellaggio lordo: Unitario 1,200; complessivo 4,800.

Sovvenzione annua: Lire 580,000 (approdo facoltativo a Cala d'Oliva).

Linee commerciali: 7. Genova-Spezia-Livorno-Bastia-Maddalena-Santa Teresa di Gallura-Castelsardo-Portotorres-Alghero-Bosa-Oristano-Carloforte Sant'Antioco-Teulada-Cagliari-Torrevecchia-Muravera-Tortoli-Dorgali-Orosei-Siniscola-Golfo Aranci-Terranova-Maddalena-Marciana Marina-Portoferraio-Livorno-Savona-Genova (1) (2), settimanale.

Percorrenza: Per viaggio, miglia 970; annua 100,900.

Velocità: Miglia 10.

Minimo dei piroscafi: n. 4.

Tonnellaggio lordo: Unitario 1,200; complessivo 4,800.

Sovvenzione annua: Lire 580,000 (approdo facoltativo a Cala d'Oliva).

(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 no.º di quelle provenienti o dirette a Cagliari.

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Carboni-Boj, il quale propone il seguente emendamento:

« Nelle linee 6 e 7 togliere il corsivo ad Oristano. »

Non essendo presente l'onorevole Carboni-Boj, questo emendamento s'intende ritirato.

Gli onorevoli Congiu, Abozzi, Agnesi, Calisse, Casolini, Cottafavi, Scellingo, Boitani, Fulci e Galli propongono il seguente emendamento:

« Nelle linee 6 e 7 sopprimere il corsivo e la relativa nota ad Oristano, Bosa e Alghero ».

L'onorevole Congiu ha facoltà di parlare.

CONGIU. L'emendamento che ho l'onore di proporre per una parte è identico a quello dell'onorevole Carboni-Boj, a nome del quale anche parlo, e per l'altra aggiunge anche due punti di approdo, Bosa ed Alghero, che sono fra i più importanti porti della costa occidentale sarda dopo Portotorres.

In Oristano da parecchio sono sorte fiorenti industrie; si fa un largo commercio coi porti del continente italiano di ottimi prodotti agrari; vi è una rilevante esportazione di capi di bestiame.

Alghero poi è un importante porto dove l'industria della pesca, a preferenza delle altre, che pur sono esercitate in vasta scala, viene largamente sfruttata.

Bosa poi è un importante porto che ha uno splendido avvenire. Il concetto che ha informato il mio emendamento è questo: consentire a quei punti d'approdo della costa occidentale sarda che non hanno altra migliore e più celere via per poter smaltire i loro prodotti - Carloforte, S. Antioco, Teulada, per esempio, hanno altre vie all'infuori dei piroscafi della navigazione per le loro derrate e merci - un approdo settimanale dei piroscafi della Navigazione italiana anzichè quindicinale come è ora.

Io avrei desiderato che tutti i punti di approdo della costa occidentale ed orientale sarda fossero toccati settimanalmente - come è di giustizia - dai piroscafi che lo Stato sovvenziona; ma la tema che il desiderio del meglio mi facesse perdere il necessario, mi fece limitare nelle mie domande augurandomi che la modestia delle medesime me ne cattivi la benevolenza da parte del Governo.

Davvero che si stenta a capire la ragione per la quale il progetto di legge che ora discutiamo non abbia dato al porto di Bosa l'approdo settimanale. Non c'è nè può essere altra all'infuori d'una imperfetta conoscenza delle condizioni di quel porto.

Fu desso, con la legge speciale del 14 luglio 1907, classificato di prima categoria. A giorni passerà al Consiglio superiore dei lavori pubblici il progetto compilato dall'Ufficio del Genio civile di Cagliari per lavori di adattamento che importeranno circa 800,000 lire.

Sono in esecuzione lavori di dragaggio sul fiume Temo onde rendere più sicuro il rifugio al porto di Bosa, che sono stati pre-

ventivati in oltre a lire 300,000 unitamente a quelli di bonifica della spiaggia.

È del pari in corso d'esecuzione la banchina al porto che costerà dalle 35 alle 40 mila lire.

Pochi giorni fa è stata firmata la convenzione tra il Ministero dei lavori pubblici e la Società delle Secondarie sarde per una variante ferroviaria che, da Bosa città, vada a finire al porto.

Sono stati ultimati e collaudati gli ultimi blocchi che servono di muraglia al porto. Insomma vi è un complesso di lavori fatti e di lavori da eseguirsi che dimostrano l'importanza attuale di quel porto e quella ben maggiore che dovrà avere nell'avvenire quando, finiti i lavori di complemento, richiamerà il movimento d'una parte cospicua dell'isola.

Non so quindi darvi spiegazione perchè non si creda di rendere settimanale anzichè quindicinale l'approdo a quel porto che oggi gli stessi provvedimenti del Governo accertano di quale entità sia e dicono quanto importante debba diventare.

Nutro perciò fiducia che il Governo e la Commissione vorranno accettare il mio emendamento.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Pala, Scano e Abozzi propongono il seguente emendamento:

« Nella linea 6, porre in corsivo: Golfo Aranci, ed in carattere ordinario: Santa Teresa di Gallura ».

Un altro emendamento è proposto dall'onorevole Pala, insieme con gli onorevoli Auteri-Berretta, Calisse, Turco, Milana, De Felice-Giuffrida, Viazzi, ed è il seguente:

« Nelle linee 6 e 7 nei porti segnati in corsivo è esteso l'obbligo dell'approdo settimanale allorchè sieno disposte per l'imbarco almeno dieci tonnellate di merce ».

Finalmente lo stesso onorevole Pala, insieme con gli onorevoli Scano e Abozzi, propone per la linea 7 le stesse modificazioni proposte per la precedente linea 6.

L'onorevole Pala ha facoltà di svolgere quegli emendamenti.

PALA. La modificazione che propongo alle linee 6 e 7 sarebbe di mero ordine. Propongo che sia tolto il corsivo pel porto di Santa Teresa di Gallura nelle linee 6 e 7 e viceversa messo in corsivo il porto di Golfo Aranci.

Ecconela ragione: anzitutto Santa Teresa di Gallura ha una importanza speciale, perchè

è il luogo di rifornimento per la Maddalena sia per i generi alimentari, sia per tutto ciò che su quella piazza, che non ha produzione naturale, può essere necessario. Ma non basta: Santa Teresa di Gallura è un centro di grande importanza, specialmente per il bestiame destinato alle piazze di Genova e di Livorno; ora ammettere per quella piazza l'approdo settimanale da noi proposto specialmente per il periplo di ritorno è togliere di mezzo un grandissimo inconveniente.

Perchè altrimenti mantenendo l'approdo quindicinale viene a cessare la comodità del rifornimento della Maddalena ed anche quella delle piazze di Genova e di Livorno. Ma vi è anche una considerazione di equità sulla quale richiamo l'attenzione del ministro ed è che coi servizi attuali Santa Teresa di Gallura aveva due approdi settimanali.

Ora se passa il progetto attuale che riduce a quindicinali gli approdi, evidentemente questa piazza di commercio viene ad avere un danno, invece che un miglioramento.

Per quanto poi si riferisce al Golfo Aranci io fo notare che Golfo Aranci ha una importanza massima per le comunicazioni quotidiane col continente per Civitavecchia; ma quanto al movimento commerciale con Livorno e Genova, cui si riferiscono le linee sei e sette, ha una importanza minima: poichè vi è il porto di Terranova là vicino, che è il vero porto commerciale. Infatti da Golfo Aranci per Genova e Livorno non si può imbarcare nè si imbarca neanche un collo di merce, mentre attivissimo è il movimento da Terranova.

Io poi, che ho nel collegio che ho l'onore di rappresentare tanto Golfo Aranci, quanto Santa Teresa Gallura, non posso certamente essere accusato di chiedere cose ingiuste e che nuocciano all'interesse locale. Chiedo pertanto che sia attuato l'approdo settimanale a Santa Teresa di Gallura che lo aveva prima; e che invece si rimetta il corsivo nell'approdo a Golfo Aranci, per il quale l'approdo settimanale non è affatto necessario ed è superfluo anche il quindicinale.

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

« Nella linea 7, tra le parole Livorno e Bastia intercalare Capraia ».

Non essendo presente l'onorevole Canepa...

CELESIA. Chiedo di parlare. L'onorevole Canepa essendo indisposto, mi ha pregato di svolgere questo emendamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CELESIA. L'onorevole Canepa propone che nella linea 7 sia intercalato lo scalo di Capraia, perchè molti interessi commerciali legano Capraia e Livorno, e perchè Capraia non verrebbe sufficientemente servita dalle altre linee previste dal progetto.

L'onorevole Canepa vorrebbe pure (poichè ho facoltà di parlare, accenno anche all'altro emendamento relativo a questa linea) vorrebbe pure che quando lo stato del mare non consente l'approdo presso il porto di Capraia, esso abbia luogo a sud dell'isola.

Richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro sopra queste proposte dell'onorevole Canepa, che rispondono ad una vera esigenza dell'isola di Capraia, la quale ha diritto alla considerazione dei genovesi, perchè Capraia fa parte della provincia di Genova.

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

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. Prego gli onorevoli Congiu e Pala di ritirare i loro emendamenti. Santa Terèsa ha tre approdi alla settimana, uno in linea 6 e 7 e due in linea 8, mentre gli altri scali della costa occidentale ed orientale della Sardegna ne hanno al massimo due per settimana. Riguardo a Golfo Aranci, come l'onorevole Pala sa benissimo, essendo testa di linea per le linee del continente, esercitate dalle ferrovie di Stato, non può ridursi la periodicità di quell'approdo senza danneggiare le coincidenze che ivi avvengono.

PALA. Per le linee di Genova e di Livorno. Ella è stato male informato.

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. Per quanto riguarda l'inserzione di Capraia fra Livorno e Bastia nella linea n. 7, non posso accettare l'emendamento dell'onorevole Canepa svolto dall'onorevole Celesia, perchè Capraia è già sufficientemente servita da altre linee.

Quanto all'altro emendamento che veramente si riferisce alla linea 8 e non alla linea 7, posso accettarlo come raccomandazione.

CELESIA. La ringrazio.

PRESIDENTE. Dunque gli emendamenti proposti alle linee 6 e 7 non sono accettati dal ministro.

Onorevole Pala, insiste nel suo emendamento?

PALA. Onorevole ministro, le ho già osservato che ella è stato male informato se dice che Golfo Aranci ha importanza per la

linea di Genova... (*L'onorevole sottosegretario di Stato per la marina conversa coll'onorevole ministro della marina.*)

Ma l'onorevole sottosegretario di Stato non stia a sobillare il ministro!... (*Si ride.*)

BERGAMASCO, sottosegretario di Stato per la marina. Ma che cosa dice?...

PRESIDENTE. Onorevole Pala!... Lasci che il ministro conferisca col sottosegretario di Stato!

PALA. Ripeto, come dato di fatto, che il Golfo Aranci, nè ha nè può avere movimento con Livorno e con Genova, servite dall'attiguo porto di Terranova.

In quanto a Santa Teresa, l'onorevole ministro nulla ha detto di concreto; ma non intendo esporre le due proposte ad un voto. Guadagniamo tempo!

PRESIDENTE. Onorevole Congiu, insiste nel suo emendamento?

CONGIU. Le ragioni addotte dall'onorevole ministro della marina non mi soddisfano punto, perchè se fossero vere queste ragioni non si sarebbe dovuto dichiarare di prima categoria il porto di Bosa, nè si sarebbero dovuti dedicare rilevanti somme alle opere necessarie...

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. Il porto di Bosa è di prima categoria come porto di rifugio, cioè per le navi sorprese dal cattivo tempo, non per quelle che hanno merci a bordo.

CONGIU. Ma allora quale è la ragione per la quale si è fatta la variante ferroviaria? Perchè si spendono 300 mila lire per i lavori di dragaggio sul fiume che sbocca al porto e di bonifica nella spiaggia relativa? Perchè si costruisce una banchina?

Non è una situazione di fatto e di diritto codesta che è in aperta opposizione all'assunto dell'onorevole ministro della marina?

Ritiro il mio emendamento perchè non mi lusingo sulla sorte che gli è riservata; ma non posso che altamente protestare.

PALA. Onorevole Presidente, mi permetta di fare una breve osservazione. Ho presentato una proposta subordinata per il caso in cui l'onorevole ministro non accettasse, come non ha accettato, le mie proposte relative alle linee 6 e 7. Tale proposta è molto semplice; ho inteso che per il periplo continentale si vuole adottare una misura equitativa per quei porti che hanno un approdo quindicinale, e cioè che qualora quei porti avessero pronte all'imbarco almeno 10 tonnellate di merce, si ammette che l'approdo possa essere settimanale.

Ora, se si adotta tale soluzione per il periplo continentale, mi sembra che sia giusto ed equo adottarla anche per il periplo sardo, perchè ci possono essere dei porti in cui siano pronti per l'imbarco 50 o 60 capi di bestiame il cui peso superi certamente le 10 tonnellate. Non si può negare agli uni quello che si dà agli altri. Mi pare dunque che sarebbe opportuno che anche per questi porti fosse ammesso l'approdo settimanale almeno condizionato.

PRESIDENTE. Onorevole ministro della marina, accetta questa proposta dell'onorevole Pala?

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. L'accetto.

PALA. La ringrazio.

CONGIU. Chiedo di parlare sull'emendamento dell'onorevole Pala.

PRESIDENTE. È stato accettato.

CONGIU. Allora, rinunzio a parlare, perchè volevo unirmi all'onorevole Pala per insistere presso il ministro onde accettasse l'emendamento proposto.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, s'intendono approvate le linee 6 e 7 con la proposta dell'onorevole Pala accettata dal Governo.

Linee commerciali: 8. Genova-Spezia-Livorno-Capraia-Maddalena-Santa Teresa-Portotorres e ritorno, settimanale.

Percorrenza: Per viaggio, miglia 560,4; annua 29,140.

Velocità: Miglia 12.

Minimo dei piroscafi: n. 1.

Tonnellaggio lordo: Unitario 1,200; complessivo 1,200.

Sovvenzione annua: Lire 76,000. (Approdo facoltativo a Parao {durante la sosta a Maddalena}).

L'onorevole ministro della marina ha già dichiarato di accettare come raccomandazione l'emendamento dell'onorevole Canepa, svolto dall'onorevole Celesia, relativo all'approdo a sud dell'isola di Capraia nei casi di mare cattivo.

Non essendovi osservazioni, la linea 8 s'intende approvata.

Linee commerciali: 9. Carloforte-Portovesme e ritorno. — Carloforte-Calasetta e ritorno, giornaliero.

Percorrenza: Per viaggio, miglia 18; annua 6,570.

Velocità: Miglia 9.

Minimo dei piroscafi: n. 1.

Tonnellaggio lordo: Unitario 100; complessivo 100.

Sovvenzione annua: Lire 37,000.

(È approvata).

Linee commerciali: 10. Marsiglia-Nizza-San Remo-Porto Maurizio-Oneglia-Savona-Genova-Portotorres e ritorno, settimanale.

Percorrenza: per viaggio, miglia 848; annua 44,096.

Velocità: Miglia 10.

Minimo dei piroscafi: n. 2.

Tonnellaggio lordo: Unitario 1,500; complessivo 3,000.

Sovvenzione annua: Lire 120,000.

Gli onorevoli Celesia e Astengo hanno presentato il seguente emendamento:

« Nella linea 10 aggiungere l'approdo ad: Albenga e Alassio quando sianvi da sbarcare o imbarcare non meno di 10 tonnellate di merce ».

L'onorevole Celesia ha facoltà di svolgerlo.

CELESIA. È stata soppressa, nè io insisto perchè sia ristabilita, quantunque abbia un emendamento, la linea di concentrazione Genova-Ventimiglia, per modo che i porti nel mezzo della linea sono privi di ogni comunicazione marittima. A Savona è stato provveduto, come è stato provveduto anche per i porti verso la Francia.

Pregherai dunque l'onorevole ministro di voler tener conto degli approdi di Albenga e Alassio. In base ad elementi di fatto risulta che esiste un traffico diretto tra queste regioni della Liguria e la Sardegna. Mi limito a chiedere l'approdo nei casi, in cui vi sia un carico di almeno 10 tonnellate. Confido che il ministro si lascerà sobillare, per dirla con le parole dell'onorevole Pala, dalla espressione di questo mio desiderio, e vorrà concedere questo approdo facoltativo nei soli casi, in cui vi sia merce da caricare in quantità non inferiore alle 10 tonnellate.

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. Accetto che si includano questi approdi ma con la condizione « a settimane alternate ».

CELESIA. La ringrazio.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvata la linea 10 con l'aggiunta degli approdi di Albenga e di Alassio a settimane alternate.

Per la linea 11 vi è un emendamento concordato fra Ministero e Commissione, del quale do lettura:

« *Linee commerciali:* 11. Savona-Genova-Spezia - Livorno - Portoferraio - Piombino-Porto S. Stefano Civitavecchia-Napoli-Torre Annunziata-Castellammare di Stabia-Salerno-Palermo-Termini Imerese-Cefalù-Mi-

Iazzo-Lipari-Pizzo-Messina-Reggio Calabria-Riposto - Siracusa - Catania - Catanzaro - Cotrone - Taranto - Gallipoli - Brindisi - Bari - Molfetta - Barletta - Manfredonia - Viesti - Ortona-Pescara-Castellammare Ancona-(Trieste solo andata)-Venezia e ritorno » (2).

Percorrenza: Per viaggio, miglia 3324 (1); annua 172,848.

Velocità: Miglia 10.

Minimo dei piroscafi: n. 8.

Tonnellaggio lordo: Unitario 2000-2500; complessivo 18,000.

Sovvenzione annua: Lire 500,000.

La nota (1), rimane invariata:

(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 ».

Vi è poi la nota (2) nuova:

(2) « Di questi porti avranno approdo settimanale fino dall'inizio dei servizi quelli nei quali la somma delle merci caricate e scaricate durante gli esercizi 1910-11 e 1911-12 dai piroscafi esercenti la linea sovvenzionata corrispondente (XXI) non sia inferiore alla media annua di 5,000 tonnellate.

« Ciascuno degli altri porti avrà diritto all'approdo ogni qualvolta sia richiesto il trasbordo di almeno 10 tonnellate di merci da imbarcare o sbarcare. Questi ultimi porti conseguiranno il diritto all'approdo regolare quando per due esercizi consecutivi avranno raggiunto le 5,000 tonnellate di merci, in media annua, imbarcate o sbarcate su questa linea ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Viti de Marco, che ha presentato il seguente emendamento:

« *Alla linea 11, sostituire:* Genova-Livorno-Civitavecchia - Napoli - Palermo - Termini-Milazzo - Messina - Reggio-Riposto-Siracusa - Catania - Catanzaro-Cotrone-Taranto-Gallipoli-Brindisi - Bari - Barletta - Manfredonia - Ortona - Pescara - Castellammare - Ancona - (Trieste, sola andata) - Venezia e ritorno, con obbligo di eseguire approdi a Spezia-Savona-Portoferraio-Piombino-Porto S. Stefano-Torre Annunziata-Castellammare di Stabia-Salerno-Termini Imerese-Cefalù-Milazzo-Pizzo-Molfetta-Viesti tutte le volte che sia richiesto il trasporto, per ciascuno di detti porti, di almeno 10 tonnellate di merci o che vi siano da imbarcare in ciascuno dei porti stessi almeno 10 tonnellate di merci ».

DE VITI DE MARCO. Ringrazio il Governo, anche a nome dell'onorevole Di Palma, per avere nella sostanza accolto il mio emendamento.

Quindi ritiro l'emendamento stesso, accettando la formula preferita dal Governo e concordata con la Commissione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Pala, Scano e Abozzi hanno presentato il seguente emendamento:

« *Nella linea 11 a:* Genova-Livorno-Civitavecchia-Napoli, *sostituire:* Genova-Livorno-Civitavecchia - Terranova Pausania-Tortoli-Cagliari-Napoli ».

L'onorevole Pala ha facoltà di svolgerlo.

PALA. Questa è una proposta di modificazione alla linea che partendo da Genova percorre tutta la costa orientale del Tirreno, la costa ionica e quella Adriatica fino a Venezia.

È una linea di carattere essenzialmente commerciale, una linea che oserei dire ha il carattere di linea di piccolo cabotaggio.

Ora, considerando che dal prospetto delle linee in esame la Sardegna resta senza comunicazioni con le provincie meridionali, con l'Adriatico, ed anche con le nuove provincie italiane della Tripolitania e della Cirenaica, io, d'accordo con altri colleghi, ho creduto di chiedere, come chiesi alla Commissione, e chiedo oggi all'onorevole ministro ed alla Camera, se non sia il caso di dare un approdo di questa linea anche ai principali porti sardi, quelli cioè di Terranova Pausania, di Tortoli e di Cagliari, perché se all'isola mancano comunicazioni dirette col Mezzogiorno e colla Libia, ne abbiamo quanto meno una indiretta.

Che manchino comunicazioni dirette almeno pel progetto in discussione, si vede a colpo d'occhio: la Sardegna per il litorale africano non ha che la progettata linea n. 6 che tocca Tunisi.

Mi rimetto quindi all'equità della Camera, e a quella dell'onorevole ministro.

PRESIDENTE. L'onorevole D'Alì ha presentato il seguente emendamento:

« *Nella linea 11 dopo:* Napoli, *aggiungere:* Trapani ».

Ha facoltà di svolgerlo.

D'ALÌ. La ragione del mio emendamento consiste nel bisogno assoluto di assicurare il contatto diretto del porto di Trapani con l'Adriatico. L'onorevole ministro avrà potuto rendersi conto della grande importanza di traffico del porto e provincie di Trapani con l'Adriatico, traffico che annualmente oscilla intorno alle 50 mila tonnellate, quindi la necessità che anche a questa regione della Sicilia non venga negato il contatto diretto con quel mare.

L'emendamento da me oggi avanzato, era già stato proposto fin dal primo disegno di legge Schanzer, ed era stato benevolmente accettato tanto nel disegno di legge medesimo quanto nel susseguente proposto dall'onorevole Bettòlo.

Nessuna spesa o contributo maggiore da parte dello Stato occorre per questo approdo, inquantochè le maggiori spese sono largamente compensate col maggior traffico, poichè, se l'onorevole ministro ammette approdi per tutti quei porti che offrono dieci tonnellate di merci da imbarcare, è certo che nel porto di Trapani non verranno mai meno le stesse dieci tonnellate, ma ve ne saranno cinquanta, sessanta e anche cento per ogni approdo, inquantochè Trapani è il punto di esportazione di tutti gli stabilimenti dei vini Marsala, e le statistiche dimostrano ad evidenza quanto importante sia quella esportazione.

Ora, io non credo possibile vi possa essere un armatore che rifiuti un approdo qualsiasi, quando vi ha la certezza di così considerevole traffico di merci, soprattutto in vino, che forma una delle categorie meglio remunerate, e quindi quest'approdo deve potersi imporre senza che lo Stato abbia ad aggiungere alcun aumento di sussidio. Dunque, io non domando alcun sacrificio allo Stato, convinto come sono delle forti ragioni sopra espresse e dovrei anche essere contentato, dal momento che il piano finanziario rimane inalterato.

Nè vi è perdita di tempo rilevante, trattandosi solo di sei o sette ore in più vale a dire quanto occorre a percorrere la distanza esistente fra Palermo e Trapani, giacchè è risaputo che da Napoli a Palermo o da Napoli a Trapani non vi è che una lievissima differenza di nessun conto.

Dato dunque l'emendamento già concordato fra il Ministero e la Commissione, non mi rimane che fare una piccola variante alla mia proposta; e cioè che l'approdo a Trapani avvenga prima di Palermo, in modo che tutta la parte settentrionale dell'isola possa avere contatto diretto con l'Adriatico.

Mi auguro che l'onorevole ministro interessandosi delle mie ragioni, e principalmente della giustizia di esse, voglia darmi una favorevole risposta.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Sant'Onofrio ha presentato il seguente emendamento:

« Nella linea 11, dopo: Milazzo, aggiungere: Lipari ».

L'onorevole di Sant'Onofrio ha facoltà di svolgerlo.

DI SANT'ONOFRIO. Quanto proposto è stato già incluso nell'emendamento concordato fra Governo e Commissione. Non insisto quindi nella mia proposta e ringrazio il Governo.

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

« Nella linea 11, inserire tra gli approdi normali: Riposto ».

L'onorevole Pantano ha facoltà di svolgerlo.

PANTANO. Poichè l'emendamento concordato tra Governo e Commissione, rispetta lo *statu quo*, io lo accetto, e ritiro la mia proposta.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Palma ha presentato il seguente emendamento:

« Nella linea 11 aggiungere dopo: Catania, tra i porti principali: Taranto, e toglierlo dai porti secondari ».

L'onorevole Di Palma ha facoltà di svolgerlo.

DI PALMA. Per le ragioni dette dal collega, onorevole De Viti de Marco, ritiro il mio emendamento, poichè la proposta concordata fra Governo e Commissione risponde perfettamente ai miei desideri.

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

« Nella linea 11, dopo Viesti, aggiungere: Peschici e Rodi ».

L'onorevole Zaccagnino non è presente: s'intende quindi che abbia ritirato questo emendamento.

Gli onorevoli Viazzi, Ciacci, Rienzi, Teso, Albanese, Luciani, Cermenati hanno presentato il seguente emendamento:

« Nella linea 11, sopprimere l'ultimo inciso: tutte le volte che sia richiesto, ecc., ecc. »

L'onorevole Viazzi ha facoltà di svolgerlo.

VIAZZI. Non insisto in questo emendamento; però mi rivolgo alla cortesia e al senso di giustizia e di equità dell'onorevole ministro della marina perchè, nella esecuzione della legge, giovandosi della facoltà che gli dà la legge stessa, nella concessione di queste linee, voglia tener conto dell'antica consuetudine del porto di Santo Stefano...

PRESIDENTE. Ma quella è un'altra questione!

VIAZZI. Dal momento che ho svolto il mio emendamento riferendomi specialmente al porto di Santo Stefano, ora mi permetto di fare questa modestissima raccomandazione senza annoiare la Camera e sbrigandomi presto.

Spero che l'onorevole ministro, giovandosi della facoltà che gli concede la legge, voglia comprendere eventualmente lo scalo del porto di Santo Stefano o nella linea 6, senza la condizione delle dieci tonnellate, o nella linea 2 di cui trattasi a pagina 90 della relazione sui servizi marittimi.

PRESIDENTE. La linea sesta e la seconda sono state già approvate!...

VIAZZI. Ma poichè la legge concede al ministro di aggiungere altri scali nella stipulazione del contratto, così io faccio questa semplice richiesta.

PRESIDENTE. Sta bene. L'emendamento dell'onorevole Viazzi è ritirato.

Gli onorevoli Chimirri, Lucifero e Casolini hanno presentato il seguente emendamento:

« Nella linea 11, aggiungere in fine:

« Questa condizione non si applica ai porti ed agli scali che, giusta la statistica dell'ultimo quinquennio, risulta abbiano un movimento settimanale d'imbarco o di sbarco superiore alle 10 tonnellate di merci ».

L'onorevole Chimirri ha facoltà di svolgerlo.

CHIMIRRI. L'aggiunta da noi proposta, e che porta anche la firma degli onorevoli Lucifero e Casolini, fu accolta nell'emendamento concordato fra Governo e Commissione.

Perciò non insistiamo, e voteremo la proposta del Governo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pipitone.

PIPITONE. Non ho presentato alcun emendamento per la semplicissima ragione che questa mattina soltanto è comparso il nuovo testo dell'articolo 11; quindi non avevo modo di presentare un emendamento se non raccogliendo le dieci firme.

Però se le mie osservazioni avranno la virtù di far penetrare nell'animo del ministro e della Commissione la convinzione della necessità dell'emendamento, non è necessario che io ne faccia una proposta formale. Se questa virtù le mie parole non avranno, credo valga lo stesso presentare o non presentare un emendamento.

Quando si presentarono i peripli, ce ne erano quattro: il sardo, il continentale, il siculo, il libico. Io allora, esaminando il periplo continentale, vedevo semplicemente toccati della Sicilia i porti principali: Palermo, Messina, Siracusa, Catania. Poi c'era una osservazione con tanto di corsivo nella quale potevano anche esservi errori di stampa. Ora invece vedo un testo concordato nel quale il periplo continentale diventa anche periplo siculo, e resta escluso da questo periplo siculo nientemeno che una parte nobilissima ed importantissima della Sicilia, quella che va da Trapani fino a Siracusa. Cosicchè da Palermo sino a Siracusa la Sicilia entra nel periplo siculo; da Siracusa, la parte meridionale fino a Trapani, nel periplo non ci entra più.

Restano allora fuori i porti di Castellammare del Golfo, di Trapani, di Marsala, di Mazzara, di Sciacca, di Porto Empedocle, di Terranova, di Scoglitti, ecc., fino a Siracusa, tutto il Mezzogiorno della Sicilia.

Dobbiamo sì o no fare il periplo o luccertolare, come dice l'onorevole Cavagnari, per tutta l'Italia? E allora facciamo il vero periplo!

Se lo avete esteso da Napoli a Salerno, a Castellammare di Stabia, se lo avete esteso da Palermo a Termini, a Cefalù, a tutti questi porti della parte settentrionale dell'isola, non c'è ragione di non estenderlo a tutta l'isola. Mi pare che il vero periplo sia segnato dalla geografia: non c'è bisogno di tante osservazioni. Da Napoli si va a Salerno e a Castellammare di Stabia, si va lungo la costa della Calabria sino a Reggio e a Messina e poi a Palermo, a Trapani e sempre avanti costeggiando la parte meridionale della Sicilia fino a ritornare facendo il giro completo dell'Italia.

Si tratta di una linea commerciale, ed io non propongo un emendamento, ma fo osservare alla Camera, al Ministero ed alla Commissione che si commette una grave ingiustizia verso tutta una parte nobilissima della Sicilia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Semmola il quale ha presentato il seguente emendamento:

« Nella linea 11, tra: Brindisi e Bari, intercalare: Monopoli-Mola di Bari ».

SEMMOLA. Fra Brindisi e Bari gli unici porti importanti sono quelli di Monopoli e di Mola di Bari, per i quali si sono spesi in questi ultimi anni circa due milioni

in vista del grande movimento commerciale specialmente in olii e petrolii.

Si tratta di un movimento commerciale antichissimo, e la linea commerciale di Genova-Venezia ha sempre toccato i porti di Monopoli e di Mola di Bari.

Non si comprende la ragione per la quale si vogliono abolire queste fermate, specialmente se si tien conto che negli emendamenti concordati tra il Governo e la Commissione si sono consentite fermate in porti che hanno movimento soltanto di 5,000 tonnellate annue di merci.

Ora i porti di Monopoli e di Mola di Bari hanno un movimento commerciale assai più importante, e per questo io insisto nel mio emendamento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Joele, il quale insieme con gli onorevoli Fera, Turco e De Novellis ha presentato il seguente emendamento:

« Nella linea 11 tra, Salerno e Termini Imerese, intercalare: Paola ».

JOELE. I bisogni marittimi delle Calabrie sono in fondo molto limitati, ma pure anche là comincia a prendere un certo sviluppo il movimento commerciale che deve essere aiutato anche per mezzo delle comunicazioni marittime.

In provincia di Cosenza, dove sono sorti vari stabilimenti industriali ed ha avuto anche maggiore sviluppo l'agricoltura, i paesi che si trovano lungo la plaga che si estende fino a Paola avranno fra non molto tempo la ferrovia che li congiungerà a Paola, il cui porto ci auguriamo di vedere fra breve costruito.

Ora bisogna considerare che a Paola vi è già moltissima merce per essere imbarcata; essa supera le dieci tonnellate stabilite per tanti altri porti, e sarà ancora in maggior quantità dopo costruita la ferrovia, pronta per l'imbarco e lo sbarco.

L'Amministrazione comunale e la Camera di commercio fanno vivi voti, perchè si tenga conto in questa legge dei bisogni di quella provincia; e noi tutti che abbiamo sottoscritto questo emendamento, fidiamo molto nel Governo e ci auguriamo che vorrà accogliere questa nostra modesta richiesta.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole ministro della marina di dichiarare se accetta gli emendamenti degli onorevoli Pala, D'Alì, Semmola e Joele.

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. Gli onorevoli Pala, Scano ed Abozzi

vorrebbero introdurre nel periplo (linea 11) anche i porti di Terranova-Pausania, Tortoli e Cagliari, ma ciò porterebbe una forte deviazione della linea, la quale invece è per sua natura costiera, con lo scopo di concentrare tutto il commercio dei piccoli porti.

Per la stessa ragione non posso accettare nemmeno l'emendamento dell'onorevole D'Alì il quale vorrebbe un approdo a Trapani.

Quanto all'emendamento degli onorevoli Joele, Fera, Turco e De Novellis, non è per ora possibile accoglierlo, dato lo stato in cui si trova il porto di Paola, ma il Governo prende impegno, quando le condizioni del porto di Paola saranno tali da permettere un approdo alle navi, di esaminare la loro domanda.

Mi rincresce infine di non poter nemmeno accogliere l'emendamento dell'onorevole Semmola, perchè i porti di Monopoli e Mola di Bari sono già serviti dalla linea di navigazione della società *Puglia*, e non è conveniente aumentare il numero dei porti toccati da questo periplo che arriva già a quaranta.

PRESIDENTE. Onorevole Pala, mantiene il suo emendamento?

PALA. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole D'Alì?...

D'ALÌ. Son costretto a ritirarlo, per quanto non soddisfatto della risposta del ministro.

PRESIDENTE. Onorevole Semmola?...

SEMMOLA. Mi pare che il Governo potrebbe almeno consentire che gli approdi siano stabiliti con l'annotazione di cui al numero 2 dell'emendamento concordato, che cioè l'approdo avvenga quando la somma delle merci caricate e scaricate superi in media le cinquemila tonnellate, tanto più che sono questi gli unici porti tra Bari e Brindisi.

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. Le ho già detto che questi porti sono serviti dalla linea di navigazione della società *Puglia*: si tratterebbe quindi di una duplicazione inutile e superflua, tanto più che sono già molti i porti toccati da questo periplo.

PRESIDENTE. Onorevole Semmola, attenda che si raggiunga la media delle cinquemila tonnellate, e poi chiederà l'approdo. Come può pretendere di iscrivere ipoteche in precedenza?...

SEMMOLA. Ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Onorevole Joele, mantiene il suo emendamento?

JOELE. Spero che il ministro vorrà fra non molto accogliere il voto della provincia di Cosenza; e frattanto ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Così tutti gli emendamenti sono stati ritirati.

Vi sono ora gli ordini del giorno degli onorevoli Viazzi e Lucifero, sui quali l'onorevole ministro può dire, se crede, la sua opinione.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Credo che dopo l'emendamento concordato tra Governo e Commissione gli onorevoli Viazzi e Lucifero non insisteranno nei loro ordini del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Viazzi mantiene il suo ordine del giorno?

VIAZZI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Lucifero?...

LUCIFERO. Ringrazio il Governo di aver riconosciuto la giustizia delle mie osservazioni, e ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvata la linea 11, secondo il nuovo testo concordato tra Governo e Commissione.

Linee commerciali: 12. Genova-Livorno-Napoli-Messina-Catania-Siracusa-Alessandria e ritorno con prolungamento in Soria a settimane alternate e ritorno (3), settimanale.

Percorrenza: Per viaggio, miglia 2832; 1083; annua 147,264; 28,158.

Velocità: Miglia 10.

Minimo dei piroscafi: n. 4.

Tonnellaggio lordo: Unitario 4,000, complessivo 16,000.

Sovvenzione annua: Lire 500,000 (con facoltà di approdare a Riposto).

(3) 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.

L'onorevole Pantano propone di rendere normale l'approdo a Riposto. Ha facoltà di parlare.

PANTANO. Chiedo che l'approdo facoltativo a Riposto diventi obbligatorio. Però, se il Governo accetta l'altro mio emendamento al numero successivo, non insisto in questo.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Accetto l'altro emendamento.

PANTANO. La ringrazio; e ritiro questo emendamento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Stefano.

DI STEFANO. Non ho presentato alcun emendamento: ma vorrei pregare l'onorevole ministro di aggiungere in questa linea, tra Napoli e Messina, una fermata a Palermo, che è tagliata, completamente, fuori dalle comunicazioni coll' Egitto.

Palermo reclama questa comunicazione, che ha sempre avuto, per il suo commercio con Alessandria di Egitto e la Soria.

Spero che l'onorevole ministro riconoscerà la giustizia di questa domanda e vorrà accettarla.

PRESIDENTE. L'onorevole Astengo propone che nella nota (3) alla linea 12, alle parole: « durante la sosta a Genova » si sostituiscano le parole: « in andata o in ritorno ».

L'onorevole Astengo ha facoltà di parlare.

ASTENGO. Si tratta di un emendamento identico a quello già accettato dal Governo. Spero quindi che l'onorevole ministro vorrà accettarlo.

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

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Sono dolente di non potere accettare la raccomandazione dell'onorevole Di Stefano perchè con l'approdo a Palermo si farebbe fare una deviazione troppo forte alla linea Napoli-Messina.

Accetto la proposta dell'onorevole Astengo.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvata la linea 12 con la modificazione proposta dall'onorevole Astengo ed accettata dall'onorevole ministro della marina.

Linee commerciali: 13. Genova-Livorno-Napoli-Palermo-Messina-Reggio Calabria-Catania-Siracusa-Pireo-Salonicco e Cavalla o Scio e Smirne e contemporaneamente Costantinopoli-Odessa e ritorno (3), settimanale.

Percorrenza: Per viaggio, miglia 4238,2; annua 220,386.

Velocità: Miglia 10.

Minimo dei piroscafi: n. 7.

Tonnellaggio lordo: Unitario 2,500-3,000; complessivo 19,250.

Sovvenzione annua: Lire 800,000 (con facoltà di approdare a Nicolajeff ed a Ker-sone durante la sosta ad Odessa).

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

L'onorevole Astengo, insieme con l'onorevole Celestia, ha presentato il seguente

emendamento: « Aggiungere una nota in questi termini: (2) Obbligo di approdare a Savona quando vi siano da imbarcare o sbarcare almeno 50 tonnellate di merci ».

ASTENGO. Onorevoli colleghi, moltissimi sono i bisogni rimasti con questo disegno di legge insoddisfatti per il porto di Savona, il quale è in sostanza il terzo tra i porti nazionali; ed ha un traffico di due milioni all'anno di tonnellate. Questi bisogni rimasti insoddisfatti sono realmente troppi nel confronto con altri porti di gran lunga inferiori al porto di Savona.

Ad ogni modo nelle attuali circostanze io ho creduto doveroso, non ostante le sollecitazioni avute dalle regioni interessate, di limitare la mia azione a quel bisogno che io reputo si debba più urgentemente soddisfare. Alludo alla mancanza di comunicazioni dirette fra il Piemonte, la Liguria occidentale ed il Levante. Il Piemonte e la Liguria occidentale hanno prodotti industriali ed agricoli che si consumano sui mercati di Levante. Viceversa il Levante produce specialmente i grani, che si lavorano nei moltissimi molini liguri e piemontesi. Ora ad agevolare siffatto scambio è evidentemente non solo utile, ma necessaria una diretta comunicazione tra questi due centri di produzione e di consumo.

Lo Stato, che spende molti milioni per il porto di Savona, che ha assegnato sette milioni per nuove opere marittime, che ha concesso l'impianto delle filovie, le quali saranno tra pochi giorni inaugurate e potranno trasportare circa duemila tonnellate al giorno, che ha già deliberato l'impianto della trazione elettrica tra Savona, San Giuseppe e Ceva, insomma lo Stato che compie molti sacrifici per mettere il porto di Savona in condizione di corrispondere alle esigenze industriali e commerciali del suo *hinterland*, non comprendo perchè, quando si tratta di mezzi piccoli, minimi, quali sono gli approdi, metta il porto di Savona in condizione di non poter corrispondere al suo compito, alla sua missione verso la zona di sua competenza.

Si obietta che specialmente nel traffico dei grani l'approdo a Savona sarebbe inutile, perchè, si dice, è la marina libera che soddisfa a questo traffico.

Ma io rispondo: è vero che la marina libera trasporta i grani forse a maggior buon mercato della marina sovvenzionata dal Levante alla riviera ligure; ma per fare la deviazione, per l'approdo a Savona, ri-

chiede di trasportare una quantità ingente di merce.

Ora noi sappiamo che, specialmente in materia di grani, non tutti i mulini sono in condizione di poter fare acquisti rilevanti. Di guisa che gli industriali ricchi hanno facilitazioni massime, perchè possono trasportare a Savona il loro grano ed inoltrarlo nei loro stabilimenti con un percorso ferroviario minore, e quindi con minore spesa, mentre l'industriale modesto è obbligato a sbarcare a Genova i suoi quattrocento o cinquecento quintali ed aggravarli di una maggiore spesa di trasporto ferroviario.

Ora questo non mi pare giusto, e mi pare che l'obiezione fatta alla mia domanda non sia fondata.

Ad ogni modo io ho creduto di introdurre nel mio emendamento una limitazione che credo valga ad eliminare qualunque dubbio.

Io chiedo che l'approdo a Savona non sia obbligatorio, se non quando vi sia almeno una partita di 50 tonnellate. Ora il nolo di queste 50 tonnellate è sufficiente a compensare la deviazione da Genova a Savona.

A me pare che in questo modo si concilino gli interessi di tutti e che il Governo possa, senza sacrificio alcuno e senza che il mio emendamento pesi sul bilancio economico del concessionario, accordare questo approdo, che, in fondo, risponde ai voti delle Camere di commercio di Torino, di Cuneo e di Savona.

Confidando, dunque, in una benevola accoglienza, aspetto la risposta dell'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Qui verrebbe l'emendamento, che l'onorevole Pantano aveva proposto nella linea 12, perchè si rendesse normale l'approdo a Riposto.

L'onorevole Pantano ha facoltà di parlare.

PANTANO. Siccome l'onorevole ministro mi ha anticipatamente dichiarato, e riconfermerà ora, che accetta il mio emendamento, non ho bisogno di svolgerlo.

PRESIDENTE. Viene ora un emendamento dell'onorevole Celezia di aggiungere nella linea 13: lo scalo della Canea.

L'onorevole Celezia ha facoltà di parlare.

CELESIA. Onorevoli colleghi ed onorevole ministro, la ragione che mi ha indotto a chiedere che in questa linea sia introdotto un approdo alla Canea è la seguente.

Il commercio della Canea e dell'isola di Creta in genere è tutto orientato sui porti del Tirreno, e specialmente su Genova e Livorno. Rilevo anche dal bollettino ufficiale del Governo cretese che specialmente negli anni dal 1908 al 1910 ha avuto grande incremento il commercio relativo al semolino ed ai farinacci in genere, che ha superato nel 1910 la somma di un milione e 712 mila lire. La necessità di questa comunicazione diretta è riconosciuta anche nei servizi attuali, poichè, secondo la legge attualmente in vigore, votata nel 1910, sono accordati alla Canea due scali: uno relativo alle linee 20 e 21, l'altro relativo alla linea 17. Coll'attuale disegno di legge verrebbe tolta qualsiasi comunicazione diretta tra il Tirreno e la Canea e con ciò si tenderebbe a danneggiare gravemente quelle correnti di traffico che tuttora esistono. E molto probabilmente questo trasporto di grani che si fa da Livorno per La Canea andrebbe a finire alla bandiera estera.

Io prego quindi l'onorevole ministro di voler prendere in seria considerazione queste ragioni che vengono segnalate dal commercio genovese e livornese ed anche dai nostri connazionali che esercitano questo commercio alla Canea. Ed io credo che, a questo proposito, se lo volesse, anche l'onorevole relatore della legge potrebbe confermare la verità di questo dato di fatto, che io faccio presente all'onorevole ministro. E confido che la Camera vorrà prendere in considerazione l'espressione di questo mio desiderio.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della marina ha facoltà di parlare.

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. Rispondo all'onorevole Astengo che il Governo accetta il suo emendamento, ma modificato nel senso che, trattandosi di un porto importante come Savona, il limite delle merci, anzichè a 50 tonnellate, come egli propone, sia portato a 100 tonnellate.

ASTENGO. Accetto e ringrazio.

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. All'onorevole Celesia rispondo che il suo desiderio è soddisfatto; ma anche qui non interamente, nel senso che il Governo accetta a settimane alternate l'approdo alla Canea.

CELESIA. Accetto e ringrazio.

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. All'onorevole Pantano dico che accetto la sua proposta di includere l'approdo anche a Riposto.

PANTANO. Grazie!

PRESIDENTE. Dunque, come la Camera ha udito, alla linea 13 vanno fatte le

seguenti modificazioni. Anzitutto si deve aggiungere una quinta nota così concepita:

« Obbligo di approdare a Savona quando vi siano da imbarcare e sbarcare almeno 100 tonnellate di merci ».

Infine si deve aggiungere una sesta nota così concepita:

« L'approdo in corsivo è eseguito a settimane alternate ».

In secondo luogo, secondo la proposta dell'onorevole Pantano, dopo l'approdo a Reggio Calabria bisogna aggiungere: Riposto; ed infine, secondo la proposta dell'onorevole Celesia, dopo Pireo aggiungere: La Canea.

Così la linea 13 con queste modificazioni si intende approvata.

(È approvata).

Ora verrebbe una proposta, presentata dagli onorevoli Celesia e Astengo, per aggiungere: « linea 14 di concentrazione Genova-Ventimiglia ».

CELESIA. Vi rinunzio.

PRESIDENTE. Allora veniamo al Tirreno inferiore, allegato B.

ALLEGATO B.

Gruppo II. — Tirreno inferiore.

Linee postali: 1. Napoli-Messina-Siracusa-Tripoli e ritorno, settimanale.

Percorrenza: Per viaggio, miglia 1,046; annua 54,392.

Velocità: Miglia 14.

L'onorevole Milana ha proposto, insieme con altri colleghi, il seguente emendamento:

« Nella linea prima tra: Messina e Siracusa, aggiungere: Catania.

« Milana, Auteri-Berretta, Di Stefano, Rizza, Modica, De Felice, Grassi-Voces, Aprile, D'Alì, Di Lorenzo, Pecoraro, Trapanese, Mosca Gaetano, Pantano, Romeo, Francica-Nava, Amato, Cutrufelli ».

Ha facoltà di svolgerlo.

MILANA. Brevi considerazioni: perchè non c'è bisogno di discutere molto il mio emendamento, affinchè sia accettato.

Il ministro conosce il movimento prodigioso del porto di Catania; conosce altresì che, con l'abolizione dell'approdo delle linee di Stato, Catania ha perduto uno dei suoi approdi con Napoli; e mentre un piroscafo passa in prossimità del porto di Catania, fa meraviglia che non ci sia in quel porto una fermata, che non intralcierebbe il movimento

del piroscalo, giacchè essa si limiterebbe a poche ore. L'onorevole ministro credo che potrà accettare, per queste considerazioni, il mio emendamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Camagna, insieme con altri colleghi, propone il seguente emendamento:

« Nella linea 1ª, tra: Messina e Siracusa, aggiungere: Reggio Calabria.

« Camagna, De Nava, Albanese, Larizza, Paparo, Giovanni Alessio, Nunziante ».

Ha facoltà di svolgerlo.

CAMAGNA. Spero che il ministro vorrà accogliere questo emendamento, il quale non tende ad altro che a mantenere a Reggio Calabria quegli approdi che, da più anni, sono stati sempre, o con servizi sovvenzionati o con servizi di Stato, mantenuti; approdi che non servono solo alla città di Reggio Calabria, ma a tutti i comuni del versante ionico, i quali non hanno altro approdo, che quello di Reggio Calabria.

Mi pare impossibile che il ministro s'opponga alla accettazione di questo emendamento: giacchè, mentre si spendono parecchi milioni per ingrandire il porto di Reggio, non comprendo come si possa sopprimere in quel porto un approdo della linea postale: solo ed unico approdo.

D'altra parte, bisogna considerare che gli emigranti, i quali sono, nelle Calabrie, annualmente, un cinquantamila, non possono fare a meno di questo approdo. Aggiungo la considerazione che le merci (i viaggiatori si servono più spesso della ferrovia, che del mare), le merci debbono preferire la via del mare, perchè meno costosa.

M'auguro pertanto che l'onorevole ministro accetterà l'emendamento, rendendo giustizia all'intera provincia di Reggio, per la cui risurrezione s'è perfino dal Governo e dalla Camera abbonata la tassa d'ancoraggio. Abolire la tassa d'ancoraggio, e poi abolire gli ancoraggi, parrebbe un non senso.

Per queste ragioni, insisto affinché il mio emendamento sia accolto.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. Dichiaro di accettare l'emendamento dell'onorevole Milana, concernente l'inserzione di Catania nella linea I, come pure quello dell'onorevole Camagna, riguardante l'inclusione nella linea stessa dell'approdo a Reggio.

PRESIDENTE. L'onorevole Canepa ha proposto questo emendamento:

« Nella linea 1ª: Napoli, premettere: Genova ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Celesia.

CELESIA. Anche questa volta parlo per procura del collega Canepa, indisposto.

Per conto mio, ho dichiarato di non insistere su questo prolungamento, perchè ritengo che Genova abbia mezzo di provvedervi per conto suo; ma, di fronte all'emendamento preciso dell'onorevole Canepa, non posso a meno di far notare che, in questa linea per la Tripolitania, Genova non è stata compresa, almeno nelle linee celeri. Veda il ministro se è il caso di prendere in considerazione questo emendamento presentato dall'onorevole Canepa e me ne rimetto alla giustizia della Camera. *(Si ride)*.

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. Sono dolente di non poter accettare l'emendamento che ella raccomanda, perchè snaturerebbe la linea e la sovvenzione sarebbe molto diversa.

CELESIA. Non insisto.

PRESIDENTE. Metto a partito la linea prima: Napoli-Messina-Siracusa-Tripoli e ritorno, colla modificazione accettata, cioè di aggiungere dopo Messina, Reggio Calabria e Catania.

(È approvata).

Linea 2: Siracusa-Tripoli e ritorno, bisettimanale.

Percorrenza: Per viaggio, miglia 548; annua 56,992.

Velocità: Miglia 14.

Gli onorevoli De Felice, Milana, Auteri-Berretta, Di Stefano, Rizza, Modica, Grassi-Voces, Aprile, D'Alì, Di Lorenzo, Pecoraro, Trapanese, Gaetano Mosca, Pantano, Romeo, Francica-Nava, Amato, Testasecca, Colajanni, Faranda, hanno presentato il seguente emendamento:

« Nella linea 2: Siracusa-Tripoli e ritorno, aggiungere: con prolungamento a Catania ».

L'onorevole De Felice ha facoltà di parlare.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Onorevoli colleghi, non ho bisogno di discutere a lungo la mia proposta, perchè basta leggere le statistiche per convincersi che le relazioni commerciali dirette tra la Tripolitania e la Sicilia non hanno che un porto importante, quello di Catania. Su un movimento di rapporti commerciali, quando ancora non avevamo fatto quel passo che io ho creduto utilissimo occupando la Tripolitania, noi osserviamo che il porto che aveva maggiori rapporti commerciali colla Libia era preci-

samente il nostro. Infatti, mentre il porto di Genova, che evidentemente è il più importante d'Italia, aveva un movimento di 1526 tonnellate all'anno con la Tripolitania, Catania ne aveva uno di 1772, Venezia di 232, Messina di 990.

Evidentemente i nostri rapporti commerciali non possono essere disturbati con l'occupazione italiana della Libia. Io sono stato, voi lo sapete, il più entusiasta di questa occupazione, e lo sono ancora, appunto perchè ho visto come l'occupazione della Tripolitania può riuscire grandemente utile allo sviluppo delle relazioni commerciali tra la Sicilia e l'Africa settentrionale. Ora sarebbe veramente doloroso per i miei concittadini, che hanno diviso con me il mio entusiasmo, vedere diminuire i rapporti commerciali tra il porto più importante, sotto questo punto di vista, e la Tripolitania.

Io quindi non ho bisogno di aggiungere altre considerazioni; tanto più che l'emendamento che io presento non distrugge la armonia del progetto che discutiamo, perchè, mentre adesso la traversata Tripoli-Siracusa si fa in 22 ore, con i piroscafi di cui si tratta, colla nuova convenzione marittima, si farà in 19 ore e col prolungamento a Catania arriveremo appena a 21 ore. E i viaggiatori non dovranno soffrire il più piccolo ritardo nella traversata, continuando a farla, quelli che vorranno, fra Tripoli e Siracusa e quelli che lo crederanno più utile per i rapporti commerciali, specialmente per le merci, dovranno rivolgersi a Catania, come è stato fatto per il passato.

Io prego l'onorevole ministro di accogliere la mia preghiera, che non ha soltanto carattere economico e commerciale, ma, per i precedenti e per l'entusiasmo che ha destato l'occupazione della Libia, assume anche un carattere politico.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cutrufelli, il quale insieme con altri nove deputati, propone che la linea 2 si prolunghi oltre che a Catania anche a Messina.

CUTRUFELLI. Onorevole signor ministro, io mi associo completamente a quanto ha detto l'onorevole De Felice. Ma per un alto senso di giustizia, domando che la linea si prolunghi a Catania, ed oltre, sino a Messina.

A quanto ha detto l'onorevole De Felice mi permetto di aggiungere una considerazione d'ordine generale.

I servizi marittimi fra la Sicilia e la Tripolitania sono regolati da quattro linee,

due in partenza da Napoli e due in partenza da Siracusa. Le due linee in partenza da Napoli, avranno, se non hanno, gli approdi a Messina e Catania.

Ma se si guarda al vero fine che si propongono queste linee, che sono linee celeri, se si pensa che il concetto di celerità è relativo a Napoli e alla Tripolitania, è relativo, in altri termini, al centro d'Italia e alla Tripolitania, si comprende agevolmente che tali approdi non ci gioveranno molto. Non ci gioveranno molto, perchè il tempo che si concede a questi scali intermedi, andando a danno della celerità della linea, deve necessariamente essere minimo. Ed in un tempo minimo non si possono fare operazioni commerciali, sia pure di limitata importanza, non si può sviluppare il piccolo commercio che dovrà aprire la via al grande commercio.

Invece le due linee Siracusa-Tripoli e Siracusa-Bengasi, che sono anche linee celeri, hanno il concetto di celerità relativo a Siracusa ed alla Tripolitania.

Per conseguenza, prolungando queste linee da Siracusa a Catania e Messina, nulla si toglie al concetto di celerità, mentre si dà modo al piccolo commercio di Messina e di Catania di svolgersi agevolmente.

Per queste ragioni, io spero che il Governo accettando l'emendamento dell'onorevole De Felice per l'approdo a Catania, accetterà anche il mio per l'approdo a Messina.

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

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. Il confronto fra i due emendamenti e le due richieste non regge. L'onorevole De Felice chiede che sia fatto l'approdo lungo una linea già stabilita. Il porto di Catania, infatti, è molto vicino a quello di Siracusa e molto probabilmente l'assuntore stesso toccherebbe Catania, anche se non gli si rendesse obbligatorio.

Invece, siccome il porto di Messina dista 80 miglia dal porto di Catania, se si prolungasse la linea fino a Messina, è evidente che occorrerebbe un vapore di più e la sovvenzione dovrebbe essere aumentata.

Questi sono i motivi che fanno differire molto i due emendamenti e quindi, mentre son lieto di poter accogliere l'emendamento dell'onorevole De Felice, non posso dire altrettanto per quello dell'onorevole Cutrufelli.

PRESIDENTE. Dunque, come hanno udito, l'onorevole ministro della marina ac-

cetta l'emendamento dell'onorevole De Felice; ma da mettersi nella nota però...

DE FELICE-GIUFFRIDA. Per me, purchè vada il piroscafo, si metta pure nella nota... (*Si ride*).

PRESIDENTE. Intendo dire, nella colonna delle annotazioni, che fa parte dell'articolo stesso.

L'onorevole ministro non accetta però l'emendamento dell'onorevole Cutrufelli.

Insiste, onorevole Cutrufelli?

CUTRUFELLI. Io non posso dichiararmi soddisfatto, ma ritiro l'emendamento, ricordando, fin da ora, al ministro che ci sono due linee che da Siracusa vanno nella Libia: una a Tripoli, e l'altra a Bengasi. Se per la prima si concede l'approdo a Catania, voglio sperare che il Governo concederà per l'altra il prolungamento a Messina.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, rimane approvata la linea seconda, tenendo presente nella nota l'emendamento proposto (che è stato accettato) dell'onorevole De Felice.

(*È approvata*).

Veniamo alla linea terza Napoli-Catania-Siracusa-Bengasi-Derna e ritorno. Settimanale.

Percorrenza: per viaggio, miglia 1,588; annua, 82,476.

Velocità: miglia 14.

A questa linea l'onorevole Canepa propone il seguente emendamento: « nella linea terza a Napoli premettere Genova ».

Onorevole Celesia, ella che rappresenta l'onorevole Canepa, che cosa dice?

CELESIA. Ripeto le raccomandazioni fatte prima a nome dell'onorevole Canepa.

PRESIDENTE. L'onorevole Fulci insieme con gli onorevoli Faranda, Milana, De Felice, Cutrufelli, Auteri-Berretta, Rizza, Modica, Grassi-Voces, Aprile, Pantano, Romeo, propone che nella linea terza tra Napoli e Catania si aggiunga Messina.

L'onorevole Fulci ha facoltà di svolgere questo emendamento.

FULCI. Mi permetto di fare osservare alla Camera che questo disegno di legge toglie molte comunicazioni tra Napoli e Messina. Quindi, se si aggiungesse Messina a questa linea, avremmo, se non altro, un approdo che, se non può sostituire in tutto quelli che ci sono stati tolti, tuttavia potrà sempre recare qualche beneficio. Certamente si tratta di un approdo e di una fermata di pochi minuti; ma insomma potremmo anche noi fruire di questa comunicazione.

Spero dunque che l'onorevole ministro non vorrà rifiutarsi ad accettare il mio emendamento.

PRESIDENTE. Viene ora l'emendamento dell'onorevole Di Stefano, il quale, insieme con gli onorevoli Pecoraro, Mosca Gaetano, Pantano, Testasecca, Colajanni, Faranda, De Felice, Milana, Aprile, Amato, Romeo, Grassi-Voces, Francica-Nava, Auteri-Berretta, D'Alì, Modica, Di Lorenzo, Rizza, Rienzi, Furnari, Cutrufelli, propone che nella linea terza tra Napoli e Catania si aggiunga Messina, collegando così questa linea con la settima.

L'onorevole Di Stefano quindi non ha che da riferirsi a ciò che ha detto l'onorevole Fulci.

DI STEFANO. Per quanto riguarda l'approdo a Messina mi riporto a quanto ha detto l'onorevole Fulci, giacchè io e tutti i colleghi di ogni parte della Sicilia abbiamo voluto dimostrare la nostra solidarietà in favore di Messina; ma io non domando soltanto questo; chiedo anche, ed è questo l'obbiettivo precipuo dell'emendamento presentato, che interessa tutta la Sicilia, che la linea terza sia collegata con la linea settima.

Questo collegamento è necessario per le ragioni che ebbi ad esporre l'altro giorno nel mio discorso e che non tornerò a ripetere, tanto più che l'onorevole ministro della marina ne fece obbietto di un suo rilievo.

PRESIDENTE. Ma ne parlerà a suo tempo; quando verrà in discussione la linea settima.

DI STEFANO. No, onorevole Presidente, è proprio necessario che ne parli qui, per ragioni di opportunità.

L'onorevole ministro della marina, rispondendomi l'altro giorno, disse che siccome i vapori, che correranno su queste linee, sono della stessa velocità e della stessa stazza, era possibile coordinare i servizi in modo che il vapore che viene da Tunisi e va a Palermo ed a Napoli possa continuare per l'altra linea ed andare poi a Catania, Siracusa, Bengasi, Derna, Tobruk. Di guisa che si otterrebbe da un canto il collegamento dei porti principali della Sicilia con Tunisi e con la Cirenaica, e dall'altro il collegamento di tutta la Sicilia orientale ed occidentale con la Tunisia e con la Cirenaica.

Però desidererei che non si lasciasse alla volontà ed all'intesesse dell'assuntore il collegamento, ma che, invece, lo si imponesse come un obbligo; si ordinassero, cioè, i servizi stessi in modo che i vapori, venendo da

Tunisi, fossero collegati con l'altra linea continuando fino alla Cirenaica.

È questa una preghiera che faccio a nome dei colleghi dell'una e dell'altra parte della Sicilia, e spero che l'onorevole ministro vorrà far buon viso ai desideri nostri che sono anche i desideri di tutta l'isola.

D'altronde, come dimostrai, il loro accoglimento si risolverebbe in un atto di giustizia verso l'isola stessa, dappoichè, essendo tutti i servizi l'ibici e della Tunisia raggruppati in Sicilia, con sede di compartimento ed armamento a Palermo, è giusto che, dall'una parte e dall'altra, questo collegamento esista.

PRESIDENTE. Le faccio osservare, però, onorevole Di Stefano, che qui siamo alla linea terza, e che quello che ella ha detto si riferisce alla linea settima, la quale, ripeto, verrà a suo tempo in discussione.

Non è possibile andare avanti a questo modo.

Segue l'emendamento dell'onorevole Camagna e degli onorevoli De Nava, Albanese, Larizza, Paparo, Giovanni Alessio e Nunziante, i quali propongono che nella linea terza tra *Napoli e Catania* si aggiunga *Reggio Calabria*.

L'onorevole Camagna ha facoltà di svolgere questo emendamento.

CAMAGNA. Dall'accento, fatto poc'anzi dall'onorevole ministro, sono indotto a prevedere che la risposta non sarà favorevole. Debbo però adempiere il dovere di ringraziarlo per aver accettato l'emendamento, riguardante la linea n. 1; e formo l'augurio che in prossimità di tempo possa darsi a Reggio l'approdo di questa seconda linea, secondo l'ordine del giorno, concordato tra Commissione e Governo, esaudendo così i voti delle popolazioni, espressi dalla Camera di commercio e dalla Deputazione provinciale.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Accetto l'emendamento dell'onorevole Fulci riguardante l'inserzione di Messina nella linea 3 per la medesima ragione, per cui è stata inclusa Catania nell'altra linea 1. All'onorevole Di Stefano rispondo che, senza prendere un impegno assoluto, si farà di tutto perchè gli assuntori facciano il collegamento fra le due linee. Quanto all'onorevole Camagna, son dolente di non potere accettare il suo emendamento.

PRESIDENTE. Dunque, onorevole ministro, accetta l'emendamento dell'onorevole Fulci?

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Lo accetto.

PRESIDENTE. Onorevole Camagna, l'onorevole ministro ha dichiarato di non potere accettare il suo emendamento. Insiste?

CAMAGNA. Non v'insisto.

PRESIDENTE. Dunque, se non vi sono altre osservazioni, la linea terza resta approvata con l'aggiunta di Messina tra Napoli e Catania.

(È approvata).

Veniamo alla linea quarta: Siracusa-Bengasi e ritorno, settimanale.

Percorrenza per viaggio, miglia 762; annua 39,624.

Velocità: 14 miglia.

L'onorevole Foscari, insieme ad altri colleghi, propone il seguente emendamento:

« *Sopprimere la linea quarta: Siracusa Bengasi e ritorno.*

« *Foscari, Chimienti, Pacetti, Bonopera, Papadopoli, Galli, Lembo, Ancona, Teso, Brandolin.* »

Ha facoltà di parlare per svolgere il suo emendamento.

FOSCARI. La domanda di soppressione della linea Siracusa-Bengasi, lo faccio osservare ai colleghi siciliani, non è stata fatta per togliere qualche cosa a chi già ha, o per dare qualche cosa a chi non ha nulla, ma perchè crediamo che vi siano ragioni di interesse generale nazionale per avere almeno una linea. Questa soppressione della linea Siracusa-Bengasi non si lega che a ragioni di necessità parlamentare.

È stato dichiarato che il ministro del tesoro non può aggiungere un centesimo a quanto è stanziato per i servizi marittimi in questo progetto, quindi per avere una linea da Brindisi a Bengasi bisognava toglierne una a chi ne aveva due, per darne una a chi non ne aveva. Se il ministro del tesoro potesse allargare i cordoni della borsa, certo non sarebbero i deputati adriatici che protesterebbero. Ma noi siamo in un campo di pratica parlamentare, dal quale non ci vogliamo allontanare.

Ora, poichè il Governo ieri ha accettato un ordine del giorno, concordato con la Commissione, il quale dice, che, appena le condizioni del Mediterraneo ritorneranno normali, ciò che speriamo avvenga presto, al-

lora anche all'Adriatico si darà qualche cosa; noi deputati adriatici abbiamo ritirato il nostro ordine del giorno e il relativo emendamento in proposito, attendendo fiduciosi il mantenimento delle promesse governative.

Ad illustrazione però dell'interesse nazionale che noi sosteniamo, debbono i colleghi permettermi di confermare le mie cifre in favore di una linea Brindisi-Bengasi e di rettificare le cifre, che l'onorevole ministro ha voluto leggere nel suo documento.

Siccome qualche volta ogni uomo può avere delle assenze mentali, anche se gode la fiducia del paese, tanto da essere nominato deputato, così poteva darsi che io non sapessi leggere gli orari ferroviari d'Italia, ed ho perciò pregato un egregio collega, che è un valente ingegnere, l'onorevole Nava, di farmi il calcolo delle distanze ferroviarie Bologna-Brindisi e Bologna-Siracusa.

Ora in seguito a tale verifica e pure accettando le ore di percorso marittimo indicate dal ministro, accettando persino le rettifiche dell'onorevole deputato di Siracusa Francica-Nava, riguardo alla distanza Brindisi-Bengasi, resta integra la mia conclusione di una diecina d'ore di vantaggio nella linea Bologna-Brindisi-Bengasi, in confronto della Bologna-Siracusa-Bengasi.

Queste cifre, ripeto, sono date da un collega ingegnere che ha studiato e verificato gli orari ferroviari, ed io, che sono stato allievo dell'onorevole ministro in una materia più astrusa dell'aritmetica elementare, sono lieto di poter riconfermare il dato che indicai alla Camera nel mio discorso e dichiarare invece erroneo il dato di tre ore a cui ridusse tale vantaggio il ministro col proposito di confutare le mie conclusioni.

In ogni modo, anche se fossero soltanto tre ore, ragioni di giustizia distributiva e di convenienza richiederebbero che si desse una linea celere all'Adriatico per la Cirenaica.

Ciononostante, dopo le dichiarazioni fatte ieri dal Governo, visto che noi non abbiamo alcuna ragione di togliere una linea da Siracusa a Bengasi, i deputati adriatici ritirano il loro ordine del giorno, attendendo fiduciosi che le promesse fatte dal Governo sieno mantenute.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Cutrufelli, Fulci, Faranda, Colonna di Cesarò, Pipitone, Turco, Albanese, Camagna, De Felice, Auteri-Berretta, Milana, hanno presentato il seguente emendamento:

Nella linea 4^a: Siracusa-Bengasi e ritorno, sostituire: Messina-Catania-Siracusa-Bengasi e ritorno.

L'onorevole Cutrufelli ha facoltà di svolgerlo.

CUTRUFELLI. Ritorno su quello che ho detto un momento fa, e chiedo al Governo provvedimenti di giustizia.

Come ho detto, vi sono due linee che pongono in comunicazione diretta Siracusa con la Libia. Per una di esse il Governo ha concesso il prolungamento fino a Catania, e negandolo a Messina ha detto le ragioni per le quali non poteva concedere due scali.

Mi auguro ora che il Governo vorrà concedere il prolungamento di questa linea a Messina. Così, dando eguale trattamento alle due città, rientrerebbe nell'orbita della giustizia.

PRESIDENTE. Gli onorevoli De Felice, Milana, Auteri-Berretta, Di Stefano, Rizza, Modica, Grassi-Voces, Aprile, D'Alì, Di Lorenzo, Pecoraro, Trapanese, Gaetano Mosca, Pantano, Romeo, Francica-Nava, Amato, Testasecca, Colajanni, Faranda, hanno presentato il seguente emendamento:

« Nella linea 4^a: Siracusa-Bengasi e ritorno, aggiungere: con prolungamento a Catania ».

L'onorevole De Felice ha facoltà di svolgerlo.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Onorevoli colleghi, l'onorevole Foscari sostenendo adesso la sua tesi a favore di una linea Bologna-Bengasi per favorire la regione che egli rappresenta...

FOSCARI. Tre quarti d'Italia non una regione!

DE FELICE-GIUFFRIDA.la parte d'Italia alla quale egli degnamente appartiene, diceva: a chi ha due, togliamo uno, per darlo a chi non ha nulla.

Io vorrei associarmi alla proposta fatta dall'onorevole Foscari per dare alla nobilissima regione che egli rappresenta una comunicazione diretta con la Libia, ma mi permetto di rettificare una sua asserzione, che può essere anche una inesattezza, tanto più grave in quanto che mi pare che egli sia un egregio ufficiale di marina, per cui debbo ritenere che egli conosca, più di quello che non possa conoscere io, la geografia dei luoghi che siamo andati ad occupare.

Chi ha uno, e questo uno è Tripoli, non può essere considerato che abbia due, se l'altro approdo è Bengasi, che l'onorevole Foscari non può ignorare che è tanto di-

stante da Tripoli quanto Tripoli da Siracusa.

Certo che Bengasi e Tripoli sono in una unica regione, ma rappresentano due parti di essa che nell'insieme fanno un tutto che è più vasto dello stesso nostro paese. Quindi non si può dire che la Sicilia abbia due approdi, e che la regione che rappresenta l'onorevole Foscari non ne abbia alcuno; si deve invece dire che la Sicilia ha un approdo a Tripoli, perchè è la più vicina a Tripoli, e non possiamo modificare la geografia, ed ha un approdo in una regione che va al di là di Tripoli; ed anche questo perchè è la regione più vicina.

FOSCARI. Chiedo di parlare per fatto personale.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Dunque non vi è una regione che abbia due approdi ed una che non ne abbia nessuno, vi è una regione d'Italia che è più vicina alla Libia, che siamo andati ad occupare, e che non può essere spostata evidentemente per ragioni molti lodevoli, ma che comprometterebbero senza dubbio le conoscenze geografiche che abbiamo anche noi.

Piuttosto io debbo ripetere, e questa volta con l'aiuto di una cifra che viene con maggiore efficacia a sostegno della mia tesi, la preghiera che avevo fatto a proposito della linea Siracusa-Tripoli. L'onorevole ministro, con cortesia pari al suo patriottismo, ha accolta la mia preghiera, mettendo in nota, sia pure solo in nota, ma accettando però il mio ordine del giorno, che la linea Tripoli-Siracusa sia estesa a Catania per ragioni che l'onorevole ministro ha ammesso, e perchè egli ha detto anche che lo stesso assunto, avendone il tempo (perchè il tempo sorge dalla nuova organizzazione degli orari), si spingerebbe per il proprio interesse fino a Catania. Ora, onorevole ministro, noi abbiamo una cifra ancora più eloquente di quella che avevamo per la linea che ella ha avuto la cortesia di accettare. Mentre per la linea Tripoli-Siracusa noi avevamo una traversata di solo 548 chilometri e un rapporto commerciale bisettimanale, adesso noi abbiamo una traversata molto più lunga: circa 762 miglia, che, per il doppio viaggio di andata e ritorno, raddoppiandosi, dà un percorso di 1524 miglia, a cui aggiungendo le 30 miglia di distanza fra Siracusa e Catania, non si ha certamente una distanza così rilevante da poter compromettere tutta l'armonia del progetto.

E le ragioni che indussero l'onorevole

ministro ad accettare il mio primo emendamento, io dico che, anche per queste altre considerazioni, debbono persuaderlo ad accettare il mio secondo emendamento. Non solo, dico, i rapporti commerciali con la Libia sono importanti per ciò che si riferisce alla Tripolitania, ma sono più importanti ancora, specialmente riguardo al porto di Catania, perchè è in quell'altra parte, nella Cirenaica, che noi mandiamo i prodotti specialmente delle miniere, sulle quali fondiamo la ragione della nuova ricchezza del territorio nostro.

Ora, onorevole ministro, se noi abbiamo una traversata più lunga ma un numero di viaggi ridotto alla metà, invece di due alla settimana; e se le 30 miglia di differenza non disturbavano l'armonia quando la traversata era di 500 miglia soltanto, ella non può sicuramente negare di accogliere, per le stesse considerazioni che la consigliarono ad accettare il primo mio emendamento, questa mia seconda proposta, poichè considerazioni ancora più gravi e di distanza e di ragioni commerciali richiedono che venga accolto quello che è il voto ed il desiderio della nostra intera popolazione.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per fatto personale l'onorevole Foscari. Ne ha facoltà.

FOSCARI. Pochissime parole, tanto per dimostrare che so la geografia e che non la ho imparata soltanto sui libri, perchè, egregio collega De Felice, io l'ho imparata sulle coste stesse della Tripolitania dove viaggiavo un quarto di secolo fa, e dove sono stato parecchie volte anche in questi ultimi anni.

Ma, onorevole De Felice, io non ho fatto questione di distanza delle linee tra il Tirreno e Tripoli, e passo quindi oltre a tutte le linee celeri fra il Tirreno e Tripoli che non ho mai domandato per l'Adriatico.

Ho detto: vi sono due linee settimanali, una Siracusa-Bengasi; un'altra Napoli-Siracusa-Bengasi. Due linee settimanali quindi fra il Tirreno e Bengasi.

L'Adriatico, che non ha niente per Tripoli, e che non chiede niente per Tripoli, chiede che di queste due linee settimanali fra il Tirreno e Bengasi si lasci al Tirreno la Napoli-Siracusa-Bengasi settimanale e almeno l'altra settimanale Siracusa-Bengasi si trasformi in Brindisi-Bengasi. E ciò, non per tutelare gli interessi della mia regione, perchè io non ho l'onore di rappresentare Brindisi, e sarei anzi mortificato di far perdere tempo alla Camera per tutelare

degli interessi locali o magari regionali. Ed io peroro, anzi, la causa di Brindisi, non quella di Venezia o del Veneto, ma non dell'interesse particolare di Brindisi, bensì nell'interesse delle future rapide comunicazioni fra la Cirenaica e la massima parte d'Italia.

Ma ho aggiunto che dal momento che il Governo ha fatto le dichiarazioni di ieri, io non facevo che illustrare la mia domanda per il poi.

Quindi restino pure le due linee tra Siracusa e Bengasi, attendendo che almeno una se ne dia presto anche per la via di Brindisi.

Così mi pare di aver dimostrato di sapere non soltanto la geografia, ma anche il dovere che incombe ad ogni rappresentante non di un piccolo lembo d'Italia ma della intera Nazione.

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

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Sono dolente di non poter accettare l'emendamento dell'onorevole De Felice.

So bene che anche qui in questo caso non si tratta di una distanza molto rilevante, quale è quella tra Siracusa e Catania. Ma, accettandosi la domanda, mentre non potrei anche questa volta negare all'onorevole Cutrufelli il chiesto prolungamento a Messina, si graverebbe talmente l'esercizio di questa linea da renderne impossibile l'esecuzione senza sicuro aumento di materiale.

Quindi per le ragioni esposte e per la considerazione che la linea costerebbe di più, non è possibile accogliere la domanda dell'onorevole De Felice e tanto meno quella dell'onorevole Cutrufelli, che vorrebbe prolungare la linea fino a Messina.

PRESIDENTE. Insiste l'onorevole Cutrufelli?

CUTRUFELLI. Ritenendo che non siano abbastanza tutelati gli interessi di Messina, che io ho il dovere di difendere, mantengo il mio emendamento.

PRESIDENTE. L'onorevole De Felice insiste?

DE FELICE-GIUFFRIDA. Io prego l'onorevole ministro di voler consentire che rimanga il mio emendamento come una raccomandazione. (*Commenti*).

Se, come diceva nel suo precedente discorso l'onorevole ministro, l'assuntore riconoscerà l'utilità dell'approdo di Catania, sia questa raccomandazione efficace a al-

l'oggetto che il Governo possa consentire l'approdo.

PRESIDENTE. Ma una raccomandazione non può esser messa nè in un articolo nè in una nota. Resterà negli atti parlamentari.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. E come raccomandazione, accetto il voto dell'onorevole De Felice.

PRESIDENTE. La Commissione accetta l'emendamento dell'onorevole Cutrufelli?

CASSUTO, *relatore*. Non può accettarlo.

PRESIDENTE. Prendano posto, onorevoli colleghi!

Metto a partito l'emendamento dell'onorevole Cutrufelli, non accettato nè dal Governo nè dalla Commissione.

(*Non è approvato*).

FOSCARI. Ma io attendo ancora la risposta dal Governo.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della marina ha facoltà di parlare.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. È stato già votato un ordine del giorno, che esprime molto chiaramente il pensiero del Governo.

PRESIDENTE. Metto dunque a partito la linea quarta.

(*È approvata*).

Passiamo alla linea quinta.

Linee postali: 5. Palermo-Trapani-Tripoli e ritorno, settimanale.

Percorrenza: per viaggio, miglia 732; annua 38,064.

Velocità: Miglia 14.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pipitone che ha presentato il seguente emendamento:

« *Nelle linee 5 e 7, dopo Trapani, aggiungere Marsala* ».

PIPITONE. Passiamo a parlare della Sicilia occidentale.

Cosa insolita, il mio emendamento apparirebbe di poca importanza, eppure io sono trepidante a svolgerlo perchè ho tale convincimento delle buone ragioni della città di Marsala da non saper comprendere perchè il ministro e la Commissione non abbiano pensato a includere il porto di Marsala in questa linea.

E sono trepidante anche perchè una negativa del Governo mi metterebbe nella durissima condizione di dovere declinare il mandato affidatomi dai miei elettori, che in questo momento attendono ansiosamente la risoluzione del Governo. (*Rumori*)

Sì, amici del Governo, sì, colleghi della Camera, vi sono questioni così importanti dal punto di vista morale e materiale per una città, che debbono portare necessariamente a risoluzioni decisive.

La città di Marsala, eminentemente civile, non sa venire a fragorose dimostrazioni per spingere il Governo a cedere su una determinata questione; civilmente essa aspetta che da questo banco il suo deputato svolga le sue ragioni. Ed io adempio a questo sacrosanto dovere col convincimento di sostenere una buona causa.

Permettete che mi riferisca ai precedenti della questione.

Fino dal momento in cui si pensò dallo Stato italiano di sovvenzionare i servizi marittimi della linea scelta per le comunicazioni tra la Sicilia occidentale e la Tunisia, fu indicata dalla situazione geografica dei luoghi e dalle correnti naturali che si erano sviluppate nei commerci marittimi precedenti, la linea Palermo-Trapani-Marsala-Pantelleria-Tunisi, unica linea postale e commerciale.

Era evidente che trovandosi Marsala sul punto estremo della Sicilia più vicino all'Africa, la detta linea dovesse toccare quel porto.

Non è detto che si debbano scegliere le linee marittime più lunghe, quando non tutti sono volenterosi, come l'amico Abignente, di preferire il mare alla terra, quantunque egli soffra di mal di mare, e non è detto che si debba deviare la corrente naturale dei porti, come sono costituiti dalla natura, a beneficio dei porti più lontani.

Così si continuò dal 1877 fino al 1905. In quest'anno su richiesta delle città di Mazzara e di Sciacca, annuente la Società generale dei servizi marittimi, si fece il primo spostamento in danno di Marsala, poichè il piroscafo che in partenza da Trapani toccava Marsala e poi Pantelleria, salpando per la Tunisia, deviò il suo percorso a Mazzara e a Sciacca per andare poi a Pantelleria e a Tunisi, e in tal modo le comunicazioni tra la Sicilia occidentale e l'Africa si resero meno celeri e più costose.

Io protestai allora da questi banchi con tutte le forze dell'animo, e il ministro del tempo, onorevole Morelli-Gualtierotti, mi promise che nelle prossime convenzioni si sarebbe pensato a riparare il danno che evidentemente si arrecava al porto di Marsala.

Fu anche approvato un ordine del giorno nei seguenti termini:

« La Camera invita il Governo a studiare il modo di rendere le comunicazioni tra la Sicilia e l'Africa più comode, più celeri, meno costose »; ordine del giorno, che, essendo stato proposto da me, si riferiva soprattutto al porto di Marsala, che è il più vicino alla Tunisia.

La Commissione dei servizi marittimi nella sua relazione, dopo aver studiata la situazione dei porti della Sicilia occidentale, venne a queste conclusioni:

« I molteplici rapporti esistenti fra la Sicilia e la Tunisia, oltre ad avere reso necessario il mantenimento di una comunicazione celere fra la Sicilia e Tunisi, mediante il prolungamento settimanale di uno dei viaggi giornalieri fra Napoli e Palermo, hanno consigliato altresì di tenere largo conto degli interessi che collegano in ispecial modo la Sicilia occidentale a Tunisi. Epperò, mentre nelle convenzioni vigenti è prevista una comunicazione settimanale fra Palermo e Tunisi, con approdi a Castellammare, Trapani, Favignana, Marsala, Mazza, Sciacca e Pantelleria, con piroscafi di 300 tonnellate, e della velocità di 9 miglia; oggi, pur lasciando invariato nell'itinerario la linea stessa, si propone che alla medesima sia adibito un piroscafo di 1000 tonnellate e della velocità di dieci miglia, per meglio corrispondere alle esigenze commerciali. E per dare a Trapani e a Marsala una comunicazione celere con Tunisi si propone l'istituzione di una nuova linea celere, settimanale, alla quale dovrà essere adibito un vapore di 500 tonnellate e di 12 miglia di velocità. Con questa linea si crede di soddisfare i replicati voti espressi dalle popolazioni interessate, compensandosi in tal guisa la soppressione dell'approdo a Trapani del piroscafo proveniente da Palermo, nell'intento altresì di facilitare meglio le comunicazioni stesse con un servizio locale, poichè il traffico, che dovrà svolgersi nella suddetta linea, è del massimo interesse per i paesi da essa serviti ».

Così scriveva l'onorevole Pantano. In seguito ai voti della Camera di commercio di Trapani e dei comuni interessati, nel progetto Schanzer, che poi divenne la legge del 1908, fu compresa la linea proposta dalla Commissione reale: Trapani-Marsala-Tunisi.

Peraltro nel disegno di legge che fu poi presentato dallo stesso ministro Schanzer, poichè non si volle creare questa nuova linea Trapani-Marsala-Tunisi, si pensò di prolungare a Marsala la linea celere attuale.

mente esistente, Palermo-Trapani-Marsala-Tunisi, raggiungendosi così due scopi, quello di economizzare una linea e di dare una giusta soddisfazione alla città di Marsala, che aveva perduta la sua unica comunicazione diretta con la Tunisia.

Ed il Ministero Luzzatti, nel proporre l'attuale disegno di legge, teneva presenti le medesime necessità ed istituiva la linea Palermo-Trapani-Marsala-Pantelleria-Tunisi. Manteneva quindi l'antica linea con la comunicazione diretta tra i porti di Marsala e di Tunisi, lasciando in mezzo l'approdo per Pantelleria. Se non che, mentre Marsala stava tranquilla, perchè sapeva che nel disegno di legge era stato soddisfatto, non il suo voto, ma il suo diritto, per tutti i precedenti storici, per la sua stessa situazione geografica, si vide annunziato sui giornali che la Commissione aveva prolungato nuovamente a Sciacca per Marsala, la linea proposta, senza dare il rispettivo compenso che si conteneva nel progetto Schanzer, cioè l'approdo a Marsala della linea celere Palermo-Trapani-Tunisi.

In pochi giorni non ho avuto il tempo di convincere l'onorevole ministro della marina delle buone ragioni del mio paese; non ho avuto il tempo, perchè non è mia abitudine e, credo, che tutti, in questo, siamo concordi, di bussare alle porte dei ministri, quando questi lavorano e che la sede naturale per esporre le nostre ragioni sia l'Aula parlamentare.

Non si nega che il porto di Marsala non abbia il diritto di conservare la sua comunicazione diretta, ma si oppone che la linea celere attuale Palermo-Trapani-Tunisi non possa fare la fermata a Marsala per due ordini di considerazioni: una, il tempo, l'altra, le condizioni del porto.

Nè l'una nè l'altra di queste obiezioni regge. Non quella del tempo, perchè, se stiamo all'orario attuale, da Palermo a Tunisi, con la linea esistente, s'impiegano quaranta ore, lasciando che il piroscafo resti nel porto di Palermo quattro ore e mezzo. Orbene, se si considera che, da Trapani a Marsala, non si impiegano, con la velocità di quattordici miglia, più di tre quarti di ora; se si considera che Marsala è più vicina a Tunisi di Trapani e che una parte di questa percorrenza e di questo tempo si viene poi a guadagnare nel tempo che s'impiega nel tratto Marsala-Tunisi, la differenza, anche col tempo di imbarco e sbarco delle merci e dei passeggeri, non può essere che di un'ora.

Se poi si fa in modo che il piroscafo, invece di rimanere quattro ore e mezzo nel porto di Palermo, vi rimanga soltanto tre ore, nel complesso la questione del tempo esula e anzi, se si vuole, il tempo potrà essere anche abbreviato, data la velocità dei piroscafi.

E vengo alla seconda obiezione: condizioni di approdo nel porto di Marsala.

Potrei dire che il progetto stesso dà la confutazione di questo asserto. Perchè nell'altra linea commerciale Genova-Palermo-Castellammare del Golfo-Trapani-Marsala-Mazzara noi abbiamo l'approdo a Marsala di un piroscafo di 2000 tonnellate. Ora, se approda un piroscafo di 2000 tonnellate, non so perchè non possa approdare un piroscafo di 2500.

Ma vi è di più. Fu tale il convincimento che ebbe il Governo dell'onorevole Giolitti, quando si compilò il primo disegno di legge per le nuove convenzioni marittime, del diritto di dare a Marsala le sue antiche dirette comunicazioni con la Tunisia, che si volle espressamente eliminare quell'unico ostacolo, che si poteva addurre, delle condizioni di approdo.

Ed allora dal Ministero della marina furono date le opportune istruzioni al Ministero dei lavori pubblici e furono subito ordinati i lavori di escavazione straordinaria per dare i fondali per l'approdo di quel piroscafo. E contemporaneamente in quel disegno di legge si stabiliva la condizione, che si legge nella nota, che l'approdo è obbligatorio anche a Marsala, appena le condizioni del porto lo consentiranno.

Tutto questo dimostra che c'era il convincimento assoluto del buon diritto della città di Marsala. Ora io non so come in poco lasso di tempo, dagli uomini che sono tuttora al Governo, perchè il Governo è ancora rappresentato dall'onorevole Giolitti, come lo era allora, si debba di punto in bianco mutare di convincimento e dire che quello che era necessario allora, non lo è più oggi, e che quel diritto, che si poteva consentire a Marsala allora, non si può consentire ora.

Io quindi, se chiedo che si ritorni all'antico testo, cioè che si inserisca di nuovo l'approdo a Marsala coll'identica condizione, appunto perchè so che adesso si lavora espressamente per dare i fondali necessari all'approdo di questo piroscafo; credo di avere distrutta anche l'unica difficoltà che si potrebbe opporre alla mia domanda.

Io non intendo di fare della rettorica per

fare a voi note quali sono le condizioni di quella città, quali i suoi diritti: una città la quale si sente industriale e marinara, perchè ha una grande industria ed ha un porto; una città che ha al suo attivo i ricordi storici che tutti sappiamo, dagli approdi di Don Giovanni d'Austria a quelli di Giuseppe Garibaldi, una città che sa di avere una situazione geografica di fronte all'Africa, da essere stata fatalmente prescelta in determinate condizioni, fatali per la Nazione, come città di approdo naturale, questa città si sentirebbe offesa, non solo materialmente ma anche moralmente, nel suo decoro, nella sua dignità di città industriale e marinara, se venisse respinto il mio emendamento. *(Bene!)*

PANTANO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANTANO. Una semplice parola, perchè l'appello che il rappresentante di Marsala ha fatto al Governo sia confortato dall'adesione sincera che gli viene da me e dai colleghi della deputazione siciliana.

E davvero non per quel concetto di solidarietà, che pure è rispettabile, degli interessi di una data regione che armonizzano fra loro, ma perchè realmente Marsala e la colonia italiana di Tunisi sono così intimamente legate fra loro che il rendere più facili e più dirette le comunicazioni fra Marsala e Tunisi non è soltanto rendere un servizio a Marsala, ma anche alla nazione, soprattutto in questo momento in cui l'Italia ha messo piede nell'Africa settentrionale, perchè la colonia di Tunisi, nei rispetti nostri di fronte alla Libia, ha un'importanza politica di primissimo ordine.

È l'emigrazione siciliana, avvivata soprattutto dalla provincia di Trapani di cui Marsala è tanta parte, quella che forma il nerbo di tutta la colonia italiana di Tunisi; elemento prezioso che sarà chiamato indubbiamente a trasmigrare mano mano da Tunisi nella Libia per portarvi elementi allenati, pratici e capaci di impiantarvi le prime colonie veramente fruttifere; mentre contemporaneamente noi seguirremo a riempire i vuoti che si faranno nella colonia italiana di Tunisi tenendone sempre vive le correnti feconde che fino a quest'ora hanno fatto sì che, mentre la Francia ha politicamente occupato la Tunisia, diciamo francamente, l'Italia se ne è impossessata economicamente col genio dei suoi figliuoli, con lo slancio operoso e costante di quelle regioni isolate, di cui Marsala rappresenta una delle parti più elette.

Per queste ragioni io appoggio, con tutto l'animo mio, a nome anche degli altri colleghi della Sicilia la domanda fatta dal rappresentante di Marsala perchè sia inserito in quelle linee celeri l'approdo a Marsala. Naturalmente, se vi sono delle difficoltà tecniche alle quali mi pare anche abbia accennato l'onorevole Pipitone, si dovranno rimuovere, ma io credo che fin da questo momento si debba inserire senz'altro l'approdo a Marsala, salvo le modalità richieste per la sua attuazione.

E non ho altro da dire. *(Approvazioni).*

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della marina ha facoltà di parlare.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Per il momento il porto di Marsala non è in condizione di ricevere i piroscafi della linea celere per Tripoli.

Come ha detto l'onorevole Pipitone, si stanno ora eseguendo i lavori di escavazione del porto e di banchinamento.

Quando questi lavori permetteranno l'approdo dei piroscafi anzidetti, il Governo intende valersi della facoltà che esso ha, di ordinare alla Società di inserire l'approdo dei piroscafi anche a Marsala.

PANTANO. È un impegno formale di Governo che l'onorevole Pipitone può accettare.

PRESIDENTE. Onorevole Pipitone mantiene il suo ordine del giorno?

PIPITONE. Io veramente speravo che fosse accettato l'emendamento nelle condizioni da me richieste, che erano quelle stesse proposte nel progetto di legge Schanzer. Ma poichè il Governo promette formalmente (ed io alle promesse formali dell'attuale Governo ci credo e le accetto), ritiro il mio emendamento e mi accontento dell'assicurazione data anche per l'altra linea (perchè sono due le linee per le quali io chiedo l'approdo a Marsala) e non ho bisogno quindi di svolgere l'altro mio emendamento.

PRESIDENTE. Avendo l'onorevole Pipitone ritirato il suo emendamento, rimane approvata la linea quinta.

(È approvata).

Passiamo ora alla linea sesta: Genova-Livorno-Cagliari-Tunisi e ritorno. Settimanale.

Percorrenza: per viaggio, miglia 1,072; annua 55,741.

Velocità: miglia 14.

Gli onorevoli Pala, Scano e Abozzi, hanno presentato il seguente emendamento:

« Nella linea sesta: Genova-Livorno-Cagliari-Tunisi e ritorno, sostituire: Genova-Livorno-Terranova-Cagliari-Tunisi e ritorno ».

L'onorevole Pala ha facoltà di parlare.

PALA. Onorevoli colleghi ed onorevoli ministri, qui non si chiede nè una nuova linea, nè una deviazione di linea, ma un semplice approdo, è il meno che si possa chiedere.

Nella progettata linea Genova-Livorno-Cagliari-Tunisi i piroscafi passano proprio per l'imboccatura del porto di Terranova senza fermarsi.

Quindi, dal punto di vista della deviazione, non c'è niente da osservare. Nelle varie edizioni che ha avuto l'attuale disegno di legge, s'era promesso che la fermata, la quale serviva tutta la provincia di Sassari, sarebbe stata accolta.

È quindi con molta mia sorpresa e dispiacere, che vidi, nell'ultima redazione, ommesso l'approdo. Sono andato a vedere quali ragioni la Commissione potesse avere per giustificare questa omissione; ed ho trovato nella relazione queste parole:

« Il Governo non potè consentire a questo voto (della deputazione sarda e mio personale), perchè il detto approdo toglierebbe la caratteristica di celerità alla linea e la porrebbe in condizione di superiorità (qui dice: di superiorità; ma si sarà voluto dire d'inferiorità) nella concorrenza con quelle francesi ».

In sostanza, la ragione addotta per negare l'approdo sarebbe questa: accettando quest'approdo, la linea progettata perderebbe tutte le condizioni d'agilità; sarebbe resa impossibile o difficile quella concorrenza con le linee francesi che vanno da Marsiglia a Tunisi che noi ci ripromettiamo di mantenere.

Ora, onorevole ministro ed onorevoli colleghi, credo che il nostro relatore non sia stato bene informato in questa parte; e, se è solamente questa la ragione che si porta per denegare la invocata fermata essa è priva non solo di base ma anche di serietà, e che il rifiuto non sia da mantenere. Che cosa, infatti, s'intende per linea di concorrenza?

In termini astratti, anche le linee del Mediterraneo che vanno a Nuova York fanno concorrenza a quelle inglesi ed a quelle d'altre nazioni.

Dunque non si tratta di questo.

Vuol dire che la linea italiana potrebbe essere danneggiata dalla linea francese che parte da Marsiglia e va a Tunisi o viceversa.

Ora niente di più inesatto di questo. Qui, non è il caso di ricorrere ad opinioni; veniamo ai fatti. Vediamo la distanza tra

Marsiglia e Tunisi e fra Genova e Tunisi. La prima è di miglia 471; la seconda è di miglia 539. Dunque, a parità di condizioni... (L'onorevole ministro della marina conversa con un deputato.)

Onorevole ministro, la prego di prestarmi un po' d'attenzione: perchè, quando si ha da fare con un uomo equanime, quale è lei, è possibile che l'equivoco, se c'è, sia chiarito.

Dicevo che Marsiglia dista da Tunisi 471 miglia; Genova ne dista 539. Dunque, *ceteris paribus*, una concorrenza seria non è possibile. Vediamo ora quali siano le condizioni della linea nostra, e quali quelle della linea di Marsiglia. Noi proponiamo una linea settimanale, a 14 miglia. Dividiamo 539 per 14; e la percorrenza pura e semplice da Genova a Tunisi sarebbe di 38 ore. Ma questo, andando direttamente. Se dobbiamo fermarci, per operazioni, al porto di Livorno ed a Cagliari bisognerà aggiungere alle 38 altre dodici, sei per ciascuna fermata, di meno è impossibile. Dunque 38 ore e 12 fanno 50 ore.

Vediamo che tempo impiega la linea francese. Anzitutto mentre noi prospettiamo una linea settimanale, la linea francese viene esercitata da due società che fanno ciascuna tre corse alla settimana. Quindi, da questa parte, la concorrenza è molto difficile. Ma prescindiamo da questo. Sa, l'onorevole ministro, quanto tempo impiegano le Società francesi? La *Navigation Mixte* impiega 38 ore; ed esercita la linea con sette piroscafi; l'altra, la *Transatlantique*, impiega ore 31, 36 e 41. Quella delle ore 31 è la celere, quella delle 36 è la media e l'ultima 41.

Essa esercita queste linee tre volte la settimana. Ora, come si vede, la diversità è quasi della metà, in ordine alla velocità, specialmente con le linee celeri, perchè da 31 a 50 corre una differenza circa di 20. E con ciò si ha diritto di chiedere in che modo la unica linea italiana, che impiega non meno di 50 ore, può far concorrenza alle sei linee francesi che impiegano quasi la metà del tempo, ed in che modo la unica linea italiana perderebbe la sua pretesa efficienza con l'approdo a Terranova! E quale concorrenza volete voi sostenere? Dunque la ragione della concorrenza che vi spinge a non accettare l'approdo in un porto, ove il vapore passa quasi all'imbocco, non ha alcun fondamento.

Ma v'ha di più: supponete un passeggero che da Torino, da VerCELLI o anche da

Novara, che per ragioni sue personali voglia recarsi a Tunisi; orbene se egli prende i treni ordinari che mettono in comunicazione il Piemonte con Marsiglia e si serva dei piroscafi francesi per Tunisi, egli vi arriverà prima certamente di quello che se fosse partito direttamente da Genova.

Io non sono competente in linea tecnica, ma io vi domando come volete voi sostenere una concorrenza seria di una linea con altre linee celeri, che percorrono la stessa distanza nella metà del tempo e per cinque volte la settimana? E notate che io vi parlo di cifre che non sono forse le più recenti.

Imperocchè quando i due piroscafi *Carthage* e *Manouba* ci facevano il grande favore del contrabbando di guerra, in Africa, ma credete voi che viaggiassero con la velocità di 15 miglia all'ora che ho a base dei calcoli da me testè presentati? La stampa meno contradicente ha accertato che tali piroscafi viaggiavano con la velocità di 19 o 20 miglia all'ora!

Ora con questa velocità speciale faccia un po' il calcolo l'onorevole ministro e vedrà quanto tempo impiegano i piroscafi che partono da Marsiglia per Tunisi; e ripeto: è mai possibile che con piroscafi di questa velocità noi possiamo fare una concorrenza seria? Manifestamente non è possibile, ed io non so dove la Commissione abbia pescata la ragione addotta: è una ragione che non regge in piedi, perchè cade innanzi ai fatti.

E mi si consenta altresì di rilevare che colla proposta soppressione ci si venne a togliere quello che già avevamo moralmente ottenuto, perchè da anni era stata già accordata questa fermata a Terranova di tre ore: sopprimendola, voi togliete un mezzo di comunicazione diretto alla provincia di Sassari, obbligando chi per ragioni di commercio o per altre ragioni apprezzabili, voglia profittarne per recarsi a Tunisi o nei porti dell'Italia settentrionale, a fare 200 chilometri per andare ad imbarcarsi a Cagliari: laddove mantenendo il chiesto approdo, se ne risparmierebbero almeno duecento.

Ma, onorevole ministro, io ricorro alla sua equità e le chiedo se sia giusto che per ragioni così futili si tolga tanta utilità a tutta un'intera provincia. Notate: questa è chiamata linea postale, ma invece è una linea commerciale. Da Livorno a Cagliari il vapore fa col vostro ultimo progetto 439 chilometri a vuoto; vedete che razza di linee sono queste, quasi la metà della di-

stanza della linea è esercitata a vuoto in vicinanza delle coste sarde!

Io credo che non sia questa una maniera equa di considerare le condizioni speciali in cui si trova l'Isola che ha assoluto bisogno di comunicazioni.

Prego pertanto l'onorevole ministro di accettare la mia proposta, la quale, ripeto, era già inclusa nel progetto precedente.

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

LEONARDI CATTOLICA, *ministro della marina*. Convengo con l'onorevole Pala che l'argomento portato dalla Commissione circa la concorrenza della linea francese, che ha altre caratteristiche, non costituisce una ragione convincente per escludere il porto di Terranova da questa linea.

Ma l'onorevole Pala dovrà ammettermi due cose: una che il commercio del porto di Terranova è poco importante (qui c'è una statistica che lo dimostra; io credo che tutto il commercio della Sardegna settentrionale si avvii a Porto Torres non a Terranova). Un'altra ragione, tecnica, che però ha importanza, è la conformazione del porto di Terranova, il quale porto di Terranova, non ha una configurazione, direi, fortunata, perchè l'approdo in certe condizioni di tempo e specialmente di nottetempo è difficile, mentre quello del Golfo degli Aranci ha un accesso che non presenta nessuna difficoltà.

D'altra parte di fronte a queste due considerazioni poi c'è l'altra che la deviazione che dovrebbe fare il piroscafo è molto rilevante; quindi non posso accettare l'emendamento dell'onorevole Pala.

PRESIDENTE. Onorevole Pala, insiste nel suo emendamento?

PALA. Onorevole ministro, se ella non può accettare l'emendamento, non insisterò perchè sia messo in votazione; ma mi consenta di dire che, se Ella stessa ha riconosciuto infondate le ragioni della Commissione, quelle da lei testè aggiunte cioè le difficoltà di approdo per Terranova, non esistono affatto, dal momento che le operazioni commerciali le quali sono fatte attualmente in questo porto, esistono da venti anni e con piroscafi di maggior tonnello di quelli della linea attuale. Questo è un argomento sul quale non c'è niente da dire.

Ella ha soggiunto che il piroscafo non può passare di notte e che non si può stabilire un approdo in queste condizioni.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Già dimostrerebbe la difficoltà

di includere questo approdo, il fatto che non vi si può passare di notte.

PALA. Se approdano vapori di tonnellaggio maggiore, perchè non dovrebbero approdare i vapori della linea di tonnellaggio tanto minore?

Ma ad ogni modo poichè Ella crede che non si può andare a Terranova, allora perchè non andate al Golfo Aranci?

PRESIDENTE. Ma, onorevole Pala, non torniamo sull'argomento!...

PALA. Ebbene, onorevole ministro, poichè ella riconosce con lealtà che le ragioni addotte dalla Commissione non hanno importanza, veda di accettare il mio emendamento almeno come raccomandazione.

Altrimenti dovrei ammettere che le ragioni di equità, che aleggiano in questa Camera durante questa discussione, non reggano per la Sardegna.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Non ho alcuna difficoltà di accettare come raccomandazione l'emendamento dell'onorevole Pala, e gli prometto di studiare la cosa.

PRESIDENTE. Nessun'altro chiedendo di parlare la linea 6 rimane dunque approvata.

Linea 7. Napoli-Palermo-Trapani Tunisi e ritorno: Settimanale; percorrenza: per viaggio miglia 722; annua miglia 37,544; velocità: miglia 14.

Sulla linea 7 era iscritto l'onorevole Pipitone.

Però, onorevole Pipitone, lei ne ha già parlato insieme alla linea 5. Dunque mi pare che già è risolta la questione.

Però vi è una linea 7-bis proposta dagli onorevoli Pala, Scano e Abozzi. L'emendamento dice così:

« *Aggiungere: linea 7-bis con le stesse caratteristiche delle precedenti: Genova-Livorno-Civitavecchia-Terranova-Cagliari-Palermo-Messina-Catania-Siracusa-Malta-Tripoli andata, e Tripoli-Malta-Trapani-Cagliari-Porto Torres-Livorno-Genova ritorno* ».

L'onorevole Pala non è più presente. Quindi s'intende che vi abbia rinunciato.

ABOZZI. Domando di parlare su questo emendamento.

PRESIDENTE. Parli.

ABOZZI. È per dichiarare che dopo la approvazione dell'ordine del giorno proposto dalla Commissione, con cui si fanno voti perchè vengano istituite nuove linee per le comunicazioni fra le isole, il continente e la Libia, non è il caso di insistere su questa proposta, confidando che se ne

terrà conto quando avverrà la definitiva sistemazione dei servizi.

PRESIDENTE. Allora, se non vi sono altre osservazioni, s'intende approvata la linea 7.

Linee commerciali: 8. Palermo-Trapani-Marsala-Mazzara-Sciacca-Pantelleria-Tunisi-Susa-Monastir-Medhia-Sfax-Gabes-Gerba-Tripoli e ritorno (1) settimanale:

Percorrenza: Per viaggio, miglia 1,526; annua 79,352.

Velocità: Miglia 10.

Minimo dei piroscafi: n. 2.

Tonnellaggio lordo: Unitario 1,000; complessivo 2,000.

Sovvenzione annua lire 250,000.

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

Sulla linea 8 il primo iscritto a parlare è l'onorevole Pipitone, il quale ha presentato il seguente emendamento:

« *Nelle linee 8 e 10, dopo Trapani, aggiungere: Favignana* ».

PIPITONE. Onorevoli colleghi, il mio compito è reso molto più facile, dopo che il Governo ha implicitamente accettato l'ordine del giorno dell'onorevole Lucifero, perchè si tratta di mantenere le linee esistenti e non di linee nuove; e mi pare che, modificandosi le condizioni, si dovrebbe cercare di migliorare queste condizioni e non togliere approdi già esistenti per linee commerciali importanti, come credo non sia intenzione del Governo.

Evidentemente deve trattarsi di un errore, e quindi sono sicuro che l'onorevole ministro accetterà l'emendamento, perchè attualmente Favignana gode già degli approdi delle linee 21, 27 e 43.

Non si tratta dunque d'istituire un servizio nuovo; il servizio che si faceva prima tra Favignana e le altre isole si faceva con una barca a vela: poi a questa fu sostituito il piroscafo, ed allora la Sicana assunse questo servizio.

Parlo soltanto delle linee che toccano Favignana, la quale certamente ha un grande commercio con Genova e l'Adriatico per la spedizione del tonno; ed è perciò che prego il ministro di voler mantenere le linee esistenti.

PRESIDENTE. L'onorevole D'Alì propone che dopo Palermo si aggiunga *Castellammare del Golfo*: ha facoltà di parlare.

D'ALÌ. Dopo il rifiuto formale dell'onorevole ministro sull'emendamento da me testè presentato per un approdo al porto di Trapani, onde munirlo di comunicazione

diretta con l'Adriatico, emendamento suffragato da tutte le più salde ragioni del commercio locale, non posso che attendermi un secondo rifiuto sopra questo emendamento che evidentemente ha minore importanza del primo.

Però mi è di conforto, nel sostenere questa seconda proposta, una disposizione che il Governo sembra abbia già adottato per i porti minori e precisamente nella linea undicesima del Tirreno superiore, concedendo l'approdo eventuale a quei dati porti, che fossero in grado di avere dieci tonnellate di merci da imbarcare, e a questo beneficio sono stati ammessi i porti di Portoferraio, Piombino, Porto S. Stefano, Pizzo, Lipari e molti altri ancora.

Dunque se tutti questi porti di minore importanza di Castellammare del Golfo potranno godere della succennata disposizione, che dopo tutto io approvo e lodo perchè rispondente ai veri bisogni del commercio, non v'è alcuna ragione che anche Castellammare del Golfo non abbia a godere degli stessi vantaggi.

Chiedo quindi formalmente all'onorevole ministro che la stessa agevolazione venga estesa al porto di Castellammare del Golfo e spero che almeno questa volta non vorrà offrirmi un rifiuto reciso, molto più in considerazione che non vi è alcuna deviazione di linea nè di piroscalo.

Chiusura della votazione

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

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole De Marinis a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

DE MARINIS, relatore. A nome della Commissione permanente per lo esame dei trattati di commercio e delle tariffe doganali mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Approvazione della convenzione consolare tra l'Italia e la Bulgaria, firmata a Sofia il 25 febbraio 1910 ». (1055)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione sui servizi postali e commerciali marittimi.

PRESIDENTE. Proseguendo nella discussione del disegno di legge sui servizi marittimi, ha facoltà di parlare sulla linea ottava l'onorevole De Felice.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Onorevole ministro, le rivolgo una semplice raccomandazione, che mi auguro ella vorrà accogliere, non portando nè aumento di linee, nè aumento di piroscali, ma solo un raccordo, che gioverà moltissimo a soddisfare i bisogni commerciali e marittimi della Sicilia orientale.

Si tratta di raccordare la linea Palermo-Trapani-Marsala-Tunisi (numero otto) con la linea di ritorno numero dieci, in maniera che a Marsala, incontrandosi la linea otto di andata con la linea dieci di ritorno e facendosi il trasbordo delle merci, provenienti dalla Sicilia orientale, si possa avere un facile rapporto commerciale tra la Sicilia orientale e la Tunisia.

Come vede l'onorevole ministro, non c'è nessun aumento di spesa nè di linee, nè di piroscali, ma solamente la necessità di accordare gli orari delle due linee in maniera, che si possano incontrare all'andata ed al ritorno a Marsala. Un'altra condizione, che credo sia essenziale di includere, è che i trasbordi siano fatti a spese dell'assuntore.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. Rispondo all'onorevole Pipitone che accetto l'aggiunta di Favignana per la linea dieci e non per la linea otto, facendogli osservare che la toccata di Favignana è inclusa nelle linee della Sicania.

All'onorevole D'Alì mi duole di non poter rispondere affermativamente, perchè Castellammare del Golfo è già compreso nella linea 10.

Quanto all'onorevole De Felice accetto, come raccomandazione, il suo desiderio di cercare il collegamento tra le linee otto e dieci per quanto riguarda gli orari, ma per la seconda parte, che riguarda gli interessi degli assuntori, non posso prendere alcuno impegno.

Si cercherà di ottenere quanto egli desidera, ma senza che da parte del Governo si possano prendere impegni di sorta.

PRESIDENTE. L'onorevole Pipitone ha sentito che l'onorevole ministro della marina consente alla sua aggiunta alla linea 10?

PIPITONE. Poichè l'onorevole ministro, che ne sa certo più di me, mi assicura che la linea 8 è fatta dalla Sicania, e tocca Favignana...

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Non ho detto questo. Ho detto che Favignana è toccata dalla linea della Sicania.

PRESIDENTE. L'onorevole D'Alì insiste nel suo emendamento?

D'ALÌ. Io avevo proposto un emendamento, che veniva anche ad essere modificato, perchè domandavo un approdo eventuale, quando vi fossero dieci tonnellate di merce da imbarcare. Neanche questo sarà accettato; io non ne sono contento, ma contro la forza la ragion non vale.

PRESIDENTE. È simpatico anche a me Castellammare del Golfo! (*Si ride*).

Non essendovi altre osservazioni, la linea numero 8 rimane approvata.

Linea 9. Palermo-Trapani-Cagliari-Napoli e ritorno (2), settimanale.

Percorrenza: Per viaggio, miglia 1002; annua 52,104.

Velocità: Miglia 10.

Minimo dei piroscafi: n. 2.

Tonnellaggio lordo: Unitario 1,200; complessivo 2,400.

Sovvenzione annua: Lire 230,000 (approdo facoltativo all'isola dei Cavoli, a Torrevecchia; a Torre Annunziata e Castellammare di Stabia).

Per questa linea l'onorevole Carboni-Boj ha presentato i seguenti emendamenti:

« *Alla linea 9 sostituire:*

Linea 9 Napoli-Torrevecchia-Cagliari e ritorno (settimanale);

Linea 9-bis Palermo-Trapani-Cagliari e ritorno (settimanale).

« Carboni-Boj, Cocco-Ortu Abozzi, Pais-Serra ».

L'onorevole Carboni-Boj non è presente.

COCCO-ORTU. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COCCO-ORTU. Siccome lo stesso emendamento è presentato anche dagli onorevoli Congiu ed Abozzi, lascio per ora che lo svolgano essi. Mi riservo di intervenire nella discussione ove il Governo, contrariamente alle mie speranze, non voglia accettarlo.

ABOZZI. Su questo emendamento sono iscritto per parlare io per primo.

PRESIDENTE. Alla linea 9 c'è un altro emendamento che porta per prima la firma dell'onorevole Congiu.

COCCO-ORTU. È lo stesso.

PRESIDENTE. Dunque gli onorevoli Congiu, Abozzi, Agnesi, Calisse, Casolini, Scellingo, Boitani e Galli hanno presentato il seguente emendamento:

« *Alla linea 9 sostituire:*

« 1° Linea 9, Napoli-Torrevecchia-Cagliari e viceversa (settimanale).

« 2° Linea 9-bis, Palermo-Trapani-Cagliari e viceversa (settimanale) ».

L'onorevole Abozzi ha facoltà di parlare.

ABOZZI. Svolgerò brevemente, anche a nome degli onorevoli Carboni-Boj e Cocco-Ortu, questo emendamento. Quanto verrò a dire io, che non appartengo alla provincia di Cagliari, servirà a dimostrare il sentimento di solidarietà tra le due provincie della Sardegna nel difendere una causa giusta, per la quale già la Camera di commercio di Sassari si era unita ed associata a quella di Cagliari.

Da trent'anni le linee Cagliari-Trapani-Palermo, e Cagliari-Torrevecchia-Napoli sono mantenute divise; e questa divisione, secondo me, è la prova più chiara che si è riconosciuto che non si potevano far funzionare diversamente per renderle utili al traffico che tra i porti di Cagliari, di Napoli e di Palermo è in continuo e progressivo aumento.

Con l'attuale disegno di legge queste due linee sono state riunite. Perchè si è introdotta questa modificazione? Perchè si è voluto cambiare uno stato di cose che dura, come ho detto, da oltre un trentennio? Si osserva che la modificazione tende a rendere più facile l'esercizio della linea.

Secondo me, questo è un errore gravissimo. La fusione delle linee, senza dubbio, porterà due inconvenienti: gl'inevitabili ritardi, e la limitazione del traffico per mancanza di spazio.

Infatti il servizio si fa con un piroscafo di milleduecento tonnellate. Ora, quando questo piroscafo arriverà a Cagliari, avrà le stive ingombre di merci destinate da Napoli a Taranto, a Trapani e Palermo, ed in senso contrario arriverà da questi due ultimi porti con le stive ingombre di merci con destinazione per Napoli. Per conseguenza avverrà che, per mancanza di spazio, da Cagliari non si potranno più mandare le merci e specialmente il bestiame, che ora settimanalmente si spedisce a Napoli, a Palermo ed a Trapani.

DI SANT'ONOFRIO. Ha ragione.

ABOZZI. In tal modo il mutamento verrà a peggiorare lo stato attuale, a creare un disservizio, senza che sieno state addotte ragioni persuasive.

Come vede la Camera, la nostra richiesta è molto modesta. Noi non domandiamo nulla di nuovo; chiediamo soltanto che si mantenga lo stato attuale esistente da molti anni, e che non si arrechi al commercio dell'isola questo ingiustificato danno.

Non aggiungo parole, perchè mi auguro e spero che il Governo, riconoscendo la ragionevolezza della nostra richiesta, vorrà accettare il proposto emendamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Congiu ha facoltà di parlare.

CONGIU. Devo ringraziare l'onorevole Abozzi dell'autorevole appoggio che dà alla proposta, che riguarda la provincia di Cagliari, e che dimostra la solidarietà che nella difesa delle cause giuste, anche quando si tratta di una sola di esse, lega le due provincie dell'isola.

È certo che da parte del progetto non si rende la dovuta giustizia alla provincia di Cagliari nè si rispetta una situazione che si è creata, consolidata attraverso le diverse vicende cui, durante un trentennio e più, sono state assoggettate le diverse convenzioni marittime. Noi non domandiamo niente di nuovo.

La Camera di commercio di Cagliari ebbe a proporre l'introduzione della linea Cagliari Civitavecchia tanto vivamente reclamata dal commercio; l'onorevole Cao-Pinna ebbe a proporre un'altra linea che doveva congiungersi a Tripoli ed era una buona linea che aveva la sua importanza politica e commerciale, ma di tutto questo il Governo non volle sentir parola, e noi abbiamo dovuto piegare alle esigenze del momento.

Una sola cosa domandiamo, ed è che non siano peggiorate le attuali nostre condizioni economiche, che non siano peggiorate le condizioni contenute nel progetto Schanzer quando la prima volta fu presentato all'onore della discussione. Non è domandare troppo. Da qualunque elementare sentimento di giustizia esorbiterebbe un rifiuto.

Ora, io mi rivolgo all'alta e squisita equanimità dell'onorevole presidente del Consiglio, che precisamente ebbe a firmare il progetto Schanzer, per domandare che alla provincia di Cagliari, se non le si può arrecare nessun beneficio, non le si arrechi un danno.

Non creda la Camera che si tratti di una questione puerile, di amor proprio, perchè Cagliari non viene ad essere più capolinea; no; è una questione sostanziale. Tengano presente gli onorevoli colleghi che il movimento tra Cagliari e Napoli e tra Cagliari e Palermo ha un'importanza eccezionale.

Con Napoli il porto di Cagliari ha un largo scambio di prodotti di prima necessità che ogni dì aumenta.

La Sicilia sotto questo punto di vista, per quanta poca possa essere la potenzialità economica della Sardegna, è tributaria della Sardegna in quanto che noi mandiamo ogni anno non meno di 6 mila capi di bestiame in Sicilia, ed io domando a voi, o signori, che conoscete più di me le condizioni economiche di tutte le diverse regioni d'Italia, quale è una regione che somministri un numero di capi di bestiame uguale a questo!

Quindi, che cosa ne avverrà? Ne avverrà che, mentre si cerca di mettere tutto questo commercio fiorente con quelle due linee separate, autonome, che fanno capo a Cagliari, in condizione di essere maggiormente migliorato, adesso, col progetto attuale, esso verrà ad essere peggiorato. La provincia di Cagliari con queste convenzioni anzichè andare avanti come vorrebbe, torna indietro di un trentennio almenò.

Faccio ancora un rilievo, e poi finisco. Il complessivo nolo prima che venisse il nuovo progetto, fra l'una e l'altra linea rappresentava 423,446 mila lire d'introito. La sovvenzione che dà il Governo ora per questa linea, così combinata e così inutile (perchè non è supponibile, onorevoli colleghi, che quei di Palermo per potere andare a Napoli facciano tutto quel giro... sarebbe una sciocchezza il volerlo credere) non è che di 230 mila lire. Questa linea è assai redditizia. La Società colla sovvenzione indiscutibilmente ha un larghissimo margine d'utili.

Ora, noi diciamo al Governo (e faccio speciale appello all'equanimità così alta e così squisita dell'onorevole presidente del Consiglio) che almeno tutto quello che è prodotto da noi ci sia calcolato per non peggiorare la linea nostra che, da tanto tempo, era stabilita con ognora crescente favore del Mezzogiorno e della Sicilia. *(Bene!)*

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Dichiaro agli onorevoli Abozzi e Congiu che il Governo accetta i loro emendamenti.

CONGIU. Ringrazio.

ABOZZI. Grazie.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Avverto però che è stato tolto Tor-revecchia dalla linea.

PRESIDENTE. Con ciò resta approvata la linea 9 con gli emendamenti degl'onorevoli Abozzi e Congiu e togliendo Torrevecchia.

Passiamo ora alla linea 10.

Linee commerciali: 10. Genova-Palermo-Castellammare del Golfo-Trapani-Marsala-Mazzara-Porto Palo-Sciaccia-Porto Empedocle-Licata-Terranova-Scoglitti-Mazzarelli-Pozzallo-Marzamemi-Siracusa-Catania-Riposto-Messina e ritorno (1), settimanale.

Percorrenza: Per viaggio, miglia 1487; annua 77,324.

Velocità: Miglia 10.

Minimo dei piroscafi: n. 3.

Tonnellaggio lordo: Unitario 2,000; complessivo 8,000.

Sovvenzione annua: Lire 340,000.

(1) Gli approdi in corsivo sono eseguite 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.

Su questa linea vi sarebbe l'emendamento dell'onorevole Pipitone: « Dopo Trapani aggiungere Favignana » e l'emendamento dell'onorevole Pantano, con cui egli propone di togliere il corsivo alla parola: « Riposto ».

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Dichiaro di accettare questi emendamenti.

PRESIDENTE. Allora, non essendovi altre osservazioni, la linea 10 con gli emendamenti proposti dagli onorevoli Pipitone e Pantano e accettati dall'onorevole ministro della marina, è approvata.

Passiamo ora alla linea undicesima.

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. a Tobruk toccando Derna e ritorno. Settimanale.

Percorrenza: Per viaggio, miglia 2,536; 504; annua, 131,872; 13,104.

Velocità: miglia 10.

Piroscafi, 5.

Tonnellaggio lordo: Unitario 2,500; complessivo 12,500.

Sovvenzione annua: lire 600,000.

L'onorevole ministro mi fa pervenire ora un emendamento che sarebbe stato concordato per questa linea dal Governo con la Commissione. Ne do lettura, invitando gli onorevoli colleghi a far bene attenzione perchè non si è avuto il tempo di distribuire lo stampato: « Genova, Spezia, Livorno, Napoli, Messina, Reggio, (Riposto a settimane alternate) - Catania, Siracusa, Malta, Tripoli, Homs, Misurata, Bengasi e ritorno, settimanale - con prolungamento ogni due settimane a Tobruk, toccando Derna e ritorno. Il resto rimane uguale.

L'onorevole Pantano aveva già presentato il seguente emendamento:

Nella linea 11 alle parole: (Riposto a settimane alternate), sostituire: (Riposto sola andata).

PANTANO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Segue l'emendamento dell'onorevole Foscari:

« Nella linea 11 sopprimere l'inciso dalle parole: e ritorno... fino alle parole: Ancona e ritorno.

« Foscari, Chimienti, Pacetti, Bonopera, Papadopoli, Ancona, Galli, Lembo, Teso, Brandolin, Coris ».

FOSCARI. In seguito all'emendamento presentato dal Governo, dichiaro di ritirare il mio.

PRESIDENTE. Segue l'emendamento dell'onorevole Di Stefano:

« Nella linea 11, dopo: Napoli, aggiungere: Palermo.

« Di Stefano, Pecoraro, Mosca Gaetano, Pantano, Testasecca, Colajanni, Faranda, De-Felice, Milana, Aprile, Amato, Romeo, Grassi-Voces, Francica-Nava, Auteri-Beretta, D'Alì, Modica, Di Lorenzo, Rizza, Rienzi, Furnari ».

L'onorevole Di Stefano ha facoltà di svolgere questo emendamento.

DI STEFANO. Anzitutto debbo fare una dichiarazione.

Per un errore di stampa della tipografia, a questo emendamento sono state apposte anche le firme di tutti i colleghi della Sicilia orientale.

Queste firme non ci debbono essere e così, per questa parte, i miei colleghi della Sicilia orientale sono purificati da ogni peccato.

Resta, quindi, l'emendamento firmato da me e dagli altri colleghi, che a me si sono uniti.

In questo emendamento chiedo che il cosiddetto periplo libico abbia una fermata a Palermo, che è la sede del suo compartimento.

Palermo è tolta fuori dalle comunicazioni con la Cirenaica.

Se l'onorevole ministro avesse accettato come obbligo da imporsi ai concessionari il collegamento delle linee 3ª e 7ª, avrei ritirato questo emendamento, perchè Palermo avrebbe almeno ottenuto una comunicazione con la Cirenaica.

Ma, dato che l'onorevole ministro si è limitato ad affermare che farà il possibile perchè il collegamento avvenga, ma che non può accettare come obbligo la preghiera da me presentata di collegare le linee 3ª e 7ª, la necessità che Palermo abbia una comunicazione coi porti della Cirenaica è assoluta ed indispensabile e mi impone di insistere nello emendamento.

Spero che l'onorevole ministro, nella sua giustizia e lealtà, vorrà riconoscere questo bisogno di Palermo, di cui si fa eco non solo la deputazione di Palermo, ma quella di tutta la Sicilia occidentale.

FULCI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Segue l'emendamento dell'onorevole De Nava:

« Nella linea 11, dopo: Messina, aggiungere: Villa San Giovanni, con la seguente nota: quando vi sono da sbarcare o imbarcare almeno 50 tonnellate di merci ».

Non essendo presente l'onorevole De Nava, s'intende che lo abbia ritirato.

Segue l'emendamento dell'onorevole Semmola:

« Nella linea 11, tra: Brindisi e Bari, intercalare: Monopoli ».

SEMMOLA. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Segue l'emendamento dell'onorevole Celesia:

« Nella linea 11, aggiungere: La Canea ».

CELESIA. Io pure lo ritiro.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Fulci. Ne ha facoltà.

FULCI. Me lo perdonino i colleghi che hanno più specialmente la rappresentanza di Palermo. Ma questo sistema per cui ogni volta che c'è una nostra linea si vuole, facendo offesa alla geografia, che questa linea vada a finire a Palermo, è cosa, come più volte abbiamo detto, che non ci pare rispondente a quella solidarietà di interessi siciliani, legittimi e veri, che a tutti debbono stare a cuore. (Approvazioni).

Non è possibile che noi della Sicilia orientale, che per questo progetto perdiamo tanti rapporti con Napoli, lasciamo che Palermo, che ha il servizio di Stato giornaliero con Napoli, venga a proporci che le nostre comunicazioni con Napoli prima debbono girare per Palermo, rendere omaggio a Palermo e poi venire da noi. (Commenti — Interruzioni).

Tutto questo, egregio collega, non è rispondente a quei buoni rapporti che tutti dobbiamo avere, sia della Sicilia orientale che della Sicilia occidentale.

Protesto contro questo emendamento che è contrario a quello che noi avevamo stabilito, cioè di essere solidali negli interessi di tutta la Sicilia e non offendere gli interessi degli uni a danno di quelli degli altri. (Approvazioni — Commenti — Interruzioni).

DI STEFANO. Ma non è questo il caso!

PRESIDENTE. Ma c'è una Sicilia sola, non due o tre Sicilie! (Vive approvazioni).

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina.

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. Il Governo non può accettare l'emendamento dell'onorevole Di Stefano; però farà di tutto perchè il collegamento, fra le due linee che egli ha citate, sia effettuato.

DI STEFANO. Quando si disponga tale collegamento, io posso rinunciare all'emendamento proposto, che costituisce nell'attuale stato di cose un vero bisogno di Palermo e della Sicilia occidentale, e non un atto di omaggio, che Palermo non ha mai preteso dalle altre città della Sicilia, verso le quali è stata sempre condiscendente e larga di concessioni.

PRESIDENTE. Sta bene; ma intanto si colleghino un po' tra loro! (Bravo!)

S'intende dunque approvata la linea 11, e rimangono così approvate tutte le linee del gruppo II.

Passiamo ora all'allegato C.

ALLEGATO C.

Gruppo III — Adriatico.

Linee postali: 1. Venezia-Brindisi-Corfu-Patrasso (Canale)-Pireo-Costantinopoli e ritorno.

Percorrenza: Per viaggio, miglia 2,200; annua 114,400.

Velocità: Miglia 13.

Minimo dei piroscafi: n. 3.

Tonnellaggio lordo: Unitario 3,000; complessivo 9,000.

Sovvenzione annua: Lire 1,000,000.

LEMBO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEMBO. Io non ho presentato alcun emendamento; ed è facile comprenderne la ragione; ma ciò nonostante confido che Governo e Commissione vorranno accogliere il voto della Camera di commercio di Bari, la quale chiede in questa linea tra Venezia e Brindisi l'approdo anche a Bari.

Non voglio qui rinnovare le proteste per il trattamento fatto all'Adriatico nell'assetto definitivo dei suoi servizi marittimi; se n'è già parlato abbastanza, e la Camera ne dev'essere già convinta. Ma devo fortemente dolermi che non si sia tenuto il debito conto dell'importanza di un porto, di una città, che si espande così meravigliosamente e che ogni giorno sempre più va affermandosi nel campo dei traffici e dei commerci. Nè si dica che all'approdo a Bari si provvede colla linea VI. È facile rilevare che, se anche ciò fosse vero, l'approdo domandato, mentre non sposterebbe il piano finanziario e le finalità della linea, apporterebbe sempre un maggiore utile a quella città, che trova tutta la sua vita nel mare. Ma occorre tener presente, a giustificare viepiù il voto di quella Camera di commercio, che la linea VI rifletterebbe una linea commerciale, mentre la linea I è postale.

Del resto, tenendo conto delle condizioni della Camera e dell'ora, conchiudo senz'altro raccomandando al Governo di non opporsi alla mia richiesta. Avrà così esaudito il voto di una Camera di commercio, che è veramente benemerita e che non chiede se non cosa strettamente rispondente alle esigenze dei traffici.

FOSCARI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FOSCARI. Io non ho voluto ieri tediare la Camera rettificando subito alcune cifre dette dall'onorevole ministro della marina nel suo discorso; ma traggo ora occasione dalla discussione di questa linea Venezia-Brindisi-Costantinopoli per fare alcune osservazioni su un passo del discorso dell'onorevole ministro.

L'onorevole ministro, per dimostrare che all'Adriatico si dà qualche cosa, ha detto che la linea quindicinale Venezia-Brindisi-Costantinopoli è diventata settimanale.

Io interrompi l'onorevole ministro di-

cedendo che v'era già la linea settimanale, ma l'onorevole Bergamasco mi rispose confermando l'asserzione del ministro.

Ora io conoscevo bene i servizi marittimi dell'Adriatico, ma proprio stamane l'ispettorato dei servizi marittimi ha diramato a tutti i deputati l'elenco delle linee esistenti, e la linea Venezia-Brindisi-Costantinopoli è indicata appunto come settimanale.

Io comprendo che il ministro non possa essere responsabile di questi dettagli, ma certo quando egli ha detto non a un solo deputato, ma a tutti gli interessati dell'Adriatico che si concede qualche cosa, si raddoppia cioè il servizio della linea Venezia-Costantinopoli, e ciò per confutare con un elemento di fatto erroneo, quanto disse in questa Camera, un deputato, io penso che l'ispettore dei servizi marittimi dovrebbe essere destituito.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. Faccio notare all'onorevole Foscari che la sua osservazione non ha ragione di essere perchè quanto io ho detto nel mio discorso si riferiva al progetto Luzzatti.

Rispondo poi all'onorevole Lembo che non è possibile stabilire l'approdo a Bari nella linea Brindisi-Costantinopoli perchè, trattandosi di una linea celere e postale ciò porterebbe una variazione ed una perdita di tempo, poichè la linea è determinata dai caposaldi dalla rotta, e Bari non è su di essa.

LEMBO. Ma Bari è sulla stessa linea!

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. No, per andare da Venezia a Brindisi, la rotta non è Venezia-Bari.

PRESIDENTE. Del resto l'onorevole Lembo non ha presentato nessun emendamento in proposito.

Non essendovi altre osservazioni, la linea prima s'intende approvata.

(È approvata).

Linee postali: 2. Venezia Trieste e ritorno, trisettimanale.

Percorrenza: Per viaggio, miglia 134; annua 20,904.

Velocità: Miglia 12.

Minimo dei piroscafi: n. 4.

Tonnellaggio lordo: Unitario da 1,000 a 1,200; complessivo 4,400.

Sovvenzione annua: Lire 800,000.

(È approvata).

Linee postali: 3. Ancona-Trieste e ritorno, settimanale.

Percorrenza: Per viaggio, miglia 258; annua 13,416.

Velocità: Miglia 12.

Minimo dei piroscafi: n. 4.

Tonnellaggio lordo: Unitario da 1,000 a 1,200; complessivo 4,400.

Sovvenzione annua: Lire 800,000.

(È approvata).

Linee postali: 4. Venezia-Zara-Sebenico-Spalato-Gravosa-Cattaro-Antivari-Durazzo-Brindisi e ritorno, settimanale.

Percorrenza: Per viaggio, miglia 1,102; annua 57,304.

Velocità: Miglia 12.

Minimo dei piroscafi: n. 4.

Tonnellaggio lordo: Unitario da 1,000 a 1,200; complessivo 4,400.

Sovvenzione annua: Lire 800,000.

L'onorevole Foscari, insieme con gli onorevoli Chimienti, Pacetti, Bonopera, Papadopoli, Ancona, Galli, Lembo, Teso, Brandolin, Coris ha presentato il seguente emendamento: « aggiungere: Brindisi-Bengasi e ritorno settimanale con la velocità di 14 miglia ».

L'onorevole Foscari ha facoltà di svolgerlo.

FOSCARI. Dopo l'emendamento concordato tra Governo e Giunta che dà soddisfazione agli interessati al gruppo Tirreno inferiore non ho più ragione d'insistere nel mio emendamento.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Lembo. Ne ha facoltà.

LEMBO. Anche per questa linea prego il ministro e la Commissione di voler consentire l'approdo a Bari, considerando che quella città, così fiorente e così ardita nelle iniziative commerciali ed industriali, non avrebbe, diversamente, una qualsiasi diretta comunicazione con Zara.

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. Non posso accettare la sua proposta, onorevole Lembo, perchè si tratta di linea costiera; e qui la deviazione sarebbe ancora più forte che nel caso precedente.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, pongo a partito la linea n. 4.

(È approvata).

Linee commerciali: 5. Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Corfù-Canea-Candia-Alessandria con prolungamento in Soria e ritorno, ogni due settimane.

Percorrenza: Per viaggio, miglia 2,694; 1,083; annua 70,044; 28,158.

Velocità: Miglia 10.

Minimo dei piroscafi: n. 3.

Tonnellaggio lordo: Unitario 2,500; complessivo 7,500.

Sovvenzione annua: Lire 500,000 (approdo obbligatorio a Suda quando non può approdare a Canea).

L'onorevole Bolognese insieme agli onorevoli Cotugno, Maury, Mango, Dagosto, Meindaia, Fraccacreta e Zaccagnino propone il seguente emendamento:

Nella linea 5ª: Venezia-Ancona, ecc., dopo: Ancona, aggiungere: Barletta.

Subordinatamente, dopo: Ancona, aggiungere: Barletta, facoltativa.

L'onorevole Bolognese ha facoltà di parlare.

BOLOGNESE. Tenendo conto dell'ora tarda, non abuserò della cortesia dei colleghi, dirò poche parole, tanto più, perchè l'importanza del porto di Barletta, nei rapporti del commercio di quella vasta ed importante regione agricola ed industriale con Alessandria e Costantinopoli, è rilevata da un voto autorevolissimo della benemerita Camera di commercio di Bari, presentato al Governo ed alla Commissione parlamentare, perchè sia concessa a Barletta la fermata per le linee 5ª e 6ª.

E l'importanza del porto di Barletta è rilevata anche dal fatto, che autorevoli nostri colleghi, rappresentanti di due importantissime regioni, la parte occidentale della limitrofa provincia di Basilicata e la parte orientale dell'importantissima provincia di Capitanata, che hanno per scalo il porto di Barletta, hanno sottoscritto i miei due emendamenti.

L'importanza di quello scalo è rilevata pure dai precedenti parlamentari e conseguentemente per le spese sopportate dal Governo, che ha speso oltre 7 milioni per quel porto, e per il fatto speciale di avere concesso l'allacciamento della stazione ferroviaria con quel porto, cosa che non ha ancora, conseguito il porto di Bari.

È assolutamente ed unanimemente da tutti riconosciuta la esattezza e la verità di quanto ho avuto l'onore di esporre. Però io lealmente sono del parere del Governo e della Commissione che tutti questi interessi singoli locali non devono sovrastare agli interessi collettivi nazionali, che si traducono in interessi postali, politici, di guerra o altro. Noto però che quanto si chiede

ora per il porto di Barletta, non costituisce il giusto ma minimo interesse di una piccola città o di un piccolo gruppo di paesi, è interesse di una importantissima regione. E questo viene documentato, per non dire altro, da documenti ufficiali, anzi dirò legali, dal certificato rilasciato dalla dogana di Barletta, che riguarda le importazioni e le esportazioni da quel porto, nell'ultimo triennio per le due linee Alessandria e Costantinopoli. L'ultimo triennio, onorevole ministro, segna una data disastrosissima per il commercio del porto di Barletta, in quanto che, nel 1910, quella contrada fu afflitta da tutti i vibrioni che distrussero la pace, la tranquillità ed anche la vita di molti cittadini perchè, la fillossera, la peronospora, ed il colera limitarono l'importazione e l'esportazione di quella regione a minime disastrose proporzioni.

Ebbene, la regia dogana di Barletta con certificato rilasciato il 16 corrente, dichiara che il totale delle esportazioni ed importazioni del 1909 fu di 1906 tonnellate, nel 1910, che fu l'anno del colera di 1600 tonnellate e nel 1911 fu di 2,900. Aumentando sempre, come vedono, onorevoli colleghi, siamo arrivati a 3000 tonnellate.

E qui devo notare che la stessa dogana rilascia anche un certificato, col quale accerta che nel solo primo quadrimestre del corrente anno le esportazioni ed importazioni sono arrivate a 2000 tonnellate. Questo basta per rilevare la grande importanza di quel porto. E nella sua giustizia il Ministero lo ha rilevato, perchè ha già compreso nel presente progetto di legge il porto di Barletta molta importante linea *periplo*.

È indiscutibile che dopo Brindisi e Bari il più importante porto di quella contrada è Barletta. Ora Barletta col disegno Schanzer aveva mezzo di trafficare col Levante e segnatamente con Alessandria e Costantinopoli.

Ora che queste due linee non hanno carattere postale è assolutamente giusto che vi sia compresa Barletta.

Dunque è assolutamente necessaria la fermata obbligatoria a Barletta per le linee quinta e sesta, ed io a nome dei miei concittadini, pur preoccupati dalle ragioni più importanti di ordine più generale, ho il mandato di testimoniare la loro abnegazione, per guisa che rinunzierebbero pure alla fermata obbligatoria e si contenterebbero della facoltativa, anzi della bisettimanale, e se non bisettimanale magari facoltativa. E con ciò ho finito. (*Bene!*)

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

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Onorevole Bolognese, se una cosa il Governo può accettare, è d'inserire Barletta come facoltativa nella linea sesta.

PRESIDENTE. Onorevole Bolognese, il ministro non accetta il suo emendamento per la linea quinta, ma l'accetta per la linea sesta.

BOLOGNESE. Ringrazio e mi accontento.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, la linea quinta è approvata.

Linee commerciali: 6. Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Ss. Quaranta-Corfù-Patrasso (Canale)-Pireo-Salonicco o Smirne-Costantinopoli e ritorno con prolungamenti a settimane alternate al Danubio con approdo a Varna e in Anatolia con approdi a Ineboli-Samsun-Kerassunda-Trebisonda-Batum, settimanale.

Percorrenza: Per viaggio, miglia 2598; 734; 1,288; annua 135,096; 19,084; 33,488.

Velocità: Miglia 10.

Minimo dei piroscafi: n. 6.

Tonnellaggio lordo: Unitario 2,500; complessivo 15,000.

Sovvenzione annua: Lire 900,000.

Per la linea sesta vi sarebbe l'emendamento dell'onorevole Bolognese:

« Nella linea 6^a: Venezia-Ancona, ecc., dopo: Ancona, aggiungere: Barletta.

« Subordinatamente, dopo: Ancona, aggiungere: Barletta, a settimane alternate.

« Subordinatamente, ancora, dopo: Ancona, aggiungere: Barletta, facoltativa.

Bolognese, Cotugno, Maury, Mango, Dago, Mendaia, Fraccacreta, Zaccagnino. »

Ma circa questo emendamento l'onorevole ministro ha già risposto.

Segue l'emendamento dell'onorevole Semmola, il quale propone d'intercalare Monopoli tra Brindisi e Bari. L'onorevole Semmola ha facoltà di parlare.

SEMMOLA. Non insisto per la linea quinta, sibbene per la linea sesta. Ho già dimostrato l'importanza del porto di Monopoli. Aggiungo che il commercio specie sulla costa dell'Epiro è grandissimo, e che le ragioni che l'onorevole Bolognese ha detto per il suo porto sono molto più gravi per il porto di Monopoli. Quindi mi permetto di insistere, per la linea sesta, che almeno sia facoltativa. È l'unico porto fra Brindisi e Bari.

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

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Sono dolente di non potere accettare l'emendamento dell'onorevole Semmola.

PRESIDENTE. Onorevole Semmola, insiste? ..

SEMMOLA. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Rimane dunque approvata la linea 6 con l'aggiunta dopo la parola Ancona: « Barletta (facoltativa) ».

Viene quindi la seguente aggiunta:

« Aggiungere: linea 6 bis.

Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Bengasi-Misurata-Homs-Tripoli e ritorno quindicinale e con velocità di 10 miglia.

Foscari, Chimienti, Pacetti, Bonopera, Papadopoli, Ancona, Galli, Lembo, Teso, Brandolin, Coris ».

Onorevole Foscari, in questo momento ho ricevuto dall'onorevole ministro la seguente proposta concordata tra Governo e Commissione:

« Aggiungere: linea 7ª:

Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Tripoli-Bengasi-Brindisi-Bari-Ancona-Venezia ogni due settimane, percorrenza in miglia, per viaggio, 2242; annua, 58,292.

Velocità: 10, numero minimo dei piroscafi, 2.

Tonnellaggio lordo: unitario 2,500; complessivo 5000.

Sovvenzione annua, lire 260,000 ».

FOSCARI. Sono lieto di questa nuova proposta concordata fra Governo e Commissione e ritiro la mia proposta di linea aggiunta, 6 bis.

PRESIDENTE. Allora rimane approvata questa linea 7ª, proposta d'accordo tra Governo e Commissione.

Passiamo ora all'allegato D. Ma qui l'onorevole Bettolo ed altri deputati in numero regolamentare propongono la sospensione.

L'onorevole Bettolo ha facoltà di parlare.

BETTOLO. Onorevoli colleghi, anzitutto io debbo esprimere il mio sincero compiacimento perchè si sia voluto conservare nell'attuale meccanismo delle convenzioni la linea celere fra l'Italia e l'Egitto. Ed io me ne compiaccio, perchè credo realmente che questa linea sia una necessità di ordine politico e di ordine economico.

Se non che, mentre debbo manifestare questo compiacimento, mi duole dall'altra parte che le condizioni di questa linea, così come sono stabilite, la rendano pressochè inattuabile. E ne dirò brevemente le ragioni, considerando la linea così rispetto all'esercizio, come rispetto al tonnellaggio delle navi che vi sono impiegate.

In ordine al tonnellaggio, ho voluto associare ad un mio affrettato lavoro gli uomini più competenti di questa Camera in tema di calcoli relativi a questioni di questa specie; ed ecco i risultati delle nostre ricerche.

In base alla portata dei piroscafi stabiliti, per una velocità di 20 miglia, è necessaria una forza di circa 16 mila cavalli-vapore.

Ora, poichè ogni cavallo-vapore importa il peso di 180 chilogrammi circa, il peso dovuto ai macchinari sarebbe di 2900 tonnellate. E, poichè il viaggio Italia-Alessandria, fra andata e ritorno, richiede poco meno di due mila tonnellate di carbone per la potenza di 16 mila cavalli, compresa la percentuale di riserva, si raggiungono le 5000 tonnellate di peso, fra macchina e carbone, senza contare lo scafo e tutti gli accessori relativi all'armamento cosicchè in totale si raggiungono certamente le 8 mila tonnellate di peso. Ora, pur considerando che le 6000 tonnellate esprimono la stazza lorda, ossia tutta la capacità dello scafo, si può tuttavia ritenere che tale stazza non consenta una sufficiente capacità di trasporto, per rendere remunerativo l'esercizio, quando si siano soddisfatte le esigenze del contratto.

A me pare che basti un semplice esame tecnico della possibilità di raggiungere, con le condizioni stabilite dal capitolato, quello che si vuole raggiungere, per essere evidentemente dimostrata l'inattuabilità della linea. E poi abbiamo anche un esempio. Se ben ricordo la linea che aveva stabilito la società Anglo-Aegyptian, fra Marsiglia e l'Egitto, importava 10 mila tonnellate circa di spostamento lordo.

Veniamo adesso alle spese d'esercizio. Supponiamo di poter risolvere il problema con sei mila tonnellate di stazza lorda per ogni piroscafo. Ora, seimila tonnellate di stazza lorda, moltiplicate per due (sono necessari due piroscafi per la linea), formano dodici mila tonnellate. Voi sapete benissimo che, presso a poco, il costo di ogni tonnellata di questi piroscafi di lusso, equivale

a circa mille lire. Vuol dire che la spesa corrisponderebbe a dodici milioni e mezzo.

Ora, nei computi che si hanno per stabilire i termini delle convenzioni, si considera che, per spese d'ammortamento, interessi, assicurazioni, ecc., si richiede il venti per cento del costo d'impianto. Questo venti per cento significa due milioni e quattrocentomila lire: circa due milioni e mezzo. Ma la sovvenzione è di due milioni e mezzo; dunque le sole spese dovute all'ammortamento, interessi ecc., assorbono già la sovvenzione. Poi, come ho detto, due mila e tante tonnellate di carbone sono necessarie tra andata e ritorno; e queste, a quaranta lire per tonnellata (per quanto il prezzo del carbone dovrà diminuire), formano altre ottantamila lire. Queste ottantamila lire, senza contare le panatiche, le spese di salario, ecc., debbono essere ricavate, per ogni viaggio di andata e ritorno, dal trasporto dei passeggeri e delle merci.

Ora io ho voluto fare questa piccola esposizione di cifre, molto noiosa, per venire a questa conclusione. Voi avete prescritte le 20 miglia fra l'Italia ed Alessandria d'Egitto: ora queste potranno essere sì e no remunerative nei mesi in cui vi sono delle correnti di passeggeri ricchi tra l'Italia ed Alessandria, ma nei mesi di estate nessuno pensa di andare al Cairo; per modo che a me pare evidente che se si vuol rendere la linea possibile bisogna tener pure una velocità elevata fra l'Italia ed l'Egitto nei mesi d'inverno, per 5 o 6 mesi, ma nei mesi di estate dovete abbassare la velocità e concedere al concessionario che possa ridurla anche a 15 miglia, perchè allora non si tratta più di passeggeri, ma di merci e se queste sono trasportate con una velocità di 15 miglia, voi mi insegnate che è anche una velocità eccessiva.

Queste dunque sarebbero le ragioni principali per le quali io pregherei il Governo di non insistere per venire subito ad una deliberazione circa questa linea celere fra l'Italia e l'Egitto, in quanto che sono sicuro che da una parte non troveremo un concessionario, e dall'altra sarebbe impossibile di rispondere allo scopo, per il quale la linea fu istituita. Ed è perciò che ho proposto la sospensiva, non nel senso di sopprimere questa linea che la credo utile e necessaria, nei rapporti politici ed economici, ma al fine di renderla possibilmente pratica. Tale le ragioni per cui prego il Governo di accettare la sospensiva.

PRESIDENTE. L'onorevole Chimienti ha facoltà di parlare contro la sospensiva.

CHIMIANTI. Onorevoli colleghi, per economia di tempo debbo dichiarare che io non conosceva le ragioni che consigliavano l'onorevole Bettolo a proporre alla Camera la sospensiva: sono ragioni tecniche sulle quali sarebbe bene sentire il Governo prima che io dia la mia opinione in ordine a queste linee per le quali mi ero iscritto. Quindi, per non stancare la Camera, per non deviare la sua attenzione da questa importante questione, e poichè le ragioni addotte dall'onorevole Bettolo sono di natura tecnica, ed io sono abituato a credermi da lunghi anni, così prego il Governo di voler esprimere la sua opinione.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della marina ha facoltà di parlare.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Il Governo accetta la sospensiva proponendosi di studiare meglio la questione e dissipare i dubbi che le caratteristiche di queste linee hanno fatto sorgere nella Camera e forse nel Paese.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente della Commissione ha facoltà di parlare.

ABIGNENTE, *presidente della Commissione*. Debbo confessare alla Camera che quello che accade mi reca non lieve stupore.

La Commissione ha fatto il suo dovere, ha studiato il progetto il quale è un tutto armonico, ed è inutile che io ora venga a sostenere che con la sospensiva proposta, l'armonia del progetto cessa assolutamente. (*Commenti*).

Io non ho interessi da sostenere, ma dichiaro che l'armonia cessa, perchè per una parte di queste linee sospese non si sa la sorte che avranno; ma di questo io non debbo preoccuparmi: quello di cui mi devo preoccupare è una cosa sola, la coerenza della Commissione. Ora è questo il punto sul quale io debbo insistere, la coerenza della Commissione.

Che cosa deve fare la Commissione? Essa ha già dichiarato che ha pronte le altre relazioni sopra le grandi linee e sopra la marina libera e che sarebbe venuta, dopo l'approvazione di questa legge, avanti alla Camera con quelle linee: ora che cosa dovrà fare? Noi non lo sappiamo ed io chiedo quale deve essere la nostra linea di condotta. Questa sospensiva turba anche l'impegno che la Commissione aveva.

Ora dinanzi la sospensiva proposta dal-

l'onorevole Bettolo, io non ho il diritto di oppormi, tanto più che il Governo l'ha accettata, ma devo entrare un po' nel merito.

L'onorevole Bettolo ha detto che si era compiaciuto che queste linee fossero state riprodotte in questo disegno di legge. Difatti nel disegno di legge Bettolo... (*Interruzione del deputato Bettolo*).

Mi lasci parlare, onorevole Bettolo. Io non sono marinaio e non posso competere con lei in questa materia; anzi dichiaro di non intendermene.

Il fatto è che nel disegno di legge dell'onorevole Bettolo esistevano, una con la velocità di 17 miglia e l'altra con la velocità di 14 miglia. Partono diversamente, nel progetto Bettolo: una parte da Venezia ed un'altra parte da Napoli. Invece, secondo il progetto attuale, una partirebbe da Brindisi e l'altra da Napoli, e la cosa, come vedono, prende un'altra natura.

Quali erano le sovvenzioni? Evidentemente, perchè le partenze erano diverse e il tonnello diverso, l'onorevole Bettolo aveva proposto per la prima (seimila tonnellate) un milione e 200 mila lire, e per la seconda (ottomila tonnellate, quella di 14 miglia) 929 mila lire. In totale due milioni 133 mila lire. In questo progetto sono due milioni e mezzo, perchè la velocità è molto maggiore di quella proposta dall'onorevole Bettolo.

Non posso entrare nel merito sulla questione se le 20 miglia si possano fare o meno. So che il Lloyd Austriaco le fa...

ANCONA. No, no!

ABIGNENTE, *presidente della Commissione*. Onorevole Ancona, posso affermare che le fa.

FOSCARI. Non le fa.

PRESIDENTE. Non interrompano!...

ABIGNENTE, *presidente della Commissione*. Dico loro che le fa. E ha fatto un record di 43 ore da Alessandria d'Egitto. Dirò anche l'altra parte della medaglia, che loro non dicono: il Lloyd austriaco ha sbagliato i piroscafi...

FOSCARI. Lo so.

ABIGNENTE, *presidente della Commissione*. ...ed ha dovuto perfino mettere delle alette per le quali i piroscafi debbono acquistare una velocità assolutamente artificiale. Ora domando a me stesso... (*Interruzione*). Dico tutto questo per scarico di coscienza (altrimenti la Commissione parrebbe non avesse studiato il problema, e lo ha studiato).

Lo scarico di coscienza consiste in questo:

pare alla Camera possibile che di fronte al Lloyd austriaco, il quale fa le 20 miglia (e faccia pure le 18, come dicono i miei contraddittori, faccia pure le 18, ma impiega 48 ore da Alessandria d'Egitto in Italia, e ha sbagliato i suoi piroscafi) di fronte a queste conclusioni noi dobbiamo rinviare la soluzione di un problema il quale l'onorevole Bettolo ha dichiarato che è essenziale, e politicamente essenziale?

Ora io non voglio entrarci, perchè io non sono qua a difendere un interesse politico, ma dico che tutto ciò è in contraddizione con le stesse premesse dell'onorevole Bettolo. Questo per essere chiari. Perchè egli dice: È una linea che io stesso proponevo; io dico che è essenziale politicamente; però la rinvio *sine die*...

BETTOLO. Chiedo di parlare.

ABIGNENTE, *presidente della Commissione*. Sicuro. È bene esser chiari, perchè la questione è gravissima. Eppoi non voglio rimorsi da parte mia.

Ora di fronte a questo, io domando, e domando con ciò alla Camera, e soprattutto al Governo: quale è la posizione in cui si trova la Commissione? Quale è la posizione che si fa alla Commissione?

La Commissione di fronte a questo vuol chiare e precise disposizioni primieramente in relazione a questa linea celere dell'Egitto... (*Interruzioni*) La Commissione deve sapere se essa è ancora investita di questo problema. Io credo che col rinvio *sine die* non lo sia più. Perchè la Commissione si è già spogliata con la sua relazione, e col rinvio evidentemente c'è bisogno di presentare un disegno di legge separato, il quale deve andare ad una Commissione, che sarà nominata. In secondo luogo, per gli altri progetti, dovremo sì o no presentarli? Perchè essi formano un concetto armonico. Se sì, ce lo dica il Governo, e la Camera. Perchè la Commissione non può rimanere assolutamente con quest'incubo di presentare un lavoro che ha già esaurito.

E con ciò io credo di aver detto cosa onesta, e soprattutto giusta, per una Commissione che lavora già da due anni e che crede di aver fatto il suo dovere interamente. (*Bene!*)

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

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Credo necessario sgombrare qualunque equivoco circa il significato della accettazione fatta dal Governo della proposta sospensiva.

Il Governo è convinto, come del resto ha detto l'onorevole Bettòlo, della necessità assoluta che questa linea sia organizzata e messa in funzione. Ma l'onorevole Bettòlo ha presentato alla Camera tali quesiti tecnici di fronte ai quali sembra opportuno, a giudizio del Governo, uno studio preciso al fine di esaminare se i dati messi innanzi dall'onorevole Bettòlo sieno effettivamente esatti e di vedere, qualora sieno esatti, (e non ho per ora alcuna ragione di dubitarne, perchè sono un incompetente assoluto nella materia) quali sieno i rimedi che occorrono per togliere il pericolo da lui indicato, che della linea, con le condizioni indicate nel disegno di legge, sia impossibile trovare l'assuntore.

L'onorevole Bettòlo ha osservato che, data la velocità di venti miglia, il parlare di un tonnello di sei mila è cosa non seria, perchè non sarebbe rimasta forse neppure la possibilità di raggiungere le venti miglia e ad ogni modo non sarebbe rimasto, a giudizio suo, modo di provvedere al trasporto dei passeggeri e delle merci.

Ripeto dunque che il proposito del Governo è unicamente quello di esaminare tecnicamente quali modificazioni occorre apportare alle condizioni d'assunzione, affinché il voto e la deliberazione della Camera riescano cosa seria, e si abbia la possibilità, anzi la quasi certezza, di trovare chi assuma questo servizio con gli obblighi prestabiliti dal capitolato.

Non si tratta quindi di sospensiva nel senso di una possibile reiezione della proposta; si tratta solamente di dare il tempo ad uno studio tecnico sulla questione, affinché ci possiamo poi ripresentare alla Camera con questa parte sospesa del disegno di legge.

Per conseguenza la Commissione è sempre pienamente investita del suo mandato; credo anzi che la stessa Commissione debba desiderare che uno studio tecnico di competenti tolga quel qualunque dubbio che le dichiarazioni di una persona competente come l'onorevole Bettòlo non hanno potuto fare a meno di suscitare.

Il mandato della Commissione non è modificato per nulla, perchè il Governo non può improvvisamente rispondere su dati tecnici; ma ha bisogno di farli prima esaminare dalle persone più competenti. Quando avremo accertati questi dati, la questione sarà immediatamente riportata davanti alla Camera; e non c'è alcuna ragione di credere ad un rinvio perchè, ripeto, noi rite-

niamo che questo servizio debba assolutamente essere organizzato e messo in funzione contemporaneamente agli altri servizi che oggi abbiamo approvato. (*Benissimo!*)

Detto questo, ritengo di aver dimostrato che il mandato della Commissione non può aver avuto alcuna diminuzione nè per questo nè per altri progetti che la medesima ha così diligentemente studiati.

Comprenderei, se la Commissione fosse composta di tecnici, che potesse esservi da parte sua una questione di amor proprio riguardo a questo giudizio; ma, come io mi sono dichiarato pienamente incompetente, credo di non far torto ai colleghi della Commissione, ritenendo che essi non vogliano assumere sopra un giudizio tecnico un contraddittorio con un tecnico qual è l'onorevole Bettòlo.

Ripeto che non vi è alcuna diminuzione d'autorità nella Commissione come non è diminuita l'autorità del Ministero, perchè siamo tutt'e due nelle stesse condizioni. Governo e Commissione hanno studiato questo problema; ora vengono messe innanzi delle difficoltà non prevedute; procuriamo dunque di risolverle di comune accordo. (*Approvazioni*).

BETTOLO. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BETTOLO. Poichè l'amico onorevole Abignente ha voluto pronunciare qualche parola che potesse mettere in dubbio la consistenza delle cifre che io ho citato alla Camera non solo ma anche la mia fiducia in questa linea (giacchè la sospensiva vorrebbe dire, secondo il suo criterio, non parlar più del servizio di questa linea) tengo a confermare innanzi tutto, benchè la conferma sia quasi superflua dopo le precise dichiarazioni del presidente del Consiglio, che ho piena persuasione della necessità che sia istituita questa linea celere fra l'Italia e l'Egitto e che i miei dubbi vertono solamente sulla possibilità di attuarla per le considerazioni tecniche, che ho esposto.

Se il Lloyd austriaco ha compiuto il record delle 20 miglia da Trieste ad Alessandria di Egitto, è una ragione di più perchè noi dobbiamo raggiungere un eguale record. Ma, per poter fare 20 miglia come velocità di esercizio, bisogna raggiungere alle prove almeno la velocità di 22. Ecco una ragione di più per cui io dico: andate piano con le velocità, perchè non vorrei che la impossibilità di realizzarle uccidesse i

principio, che credo assolutamente buono, e che mi auguro possa essere mantenuto.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ABIGNENTE, *presidente della Commissione*. Comincio col dire all'onorevole Bettolo, che non rispondo alle sue obiezioni tecniche, perchè sono perfettamente d'accordo con quanto diceva l'onorevole Giolitti nel ritenermi incompetente in materia, ma che gli faccio osservare che nel suo progetto si proponeva una linea a 17 miglia ed una a 14, e che ora, mentre si dice che 20 miglia sono troppe, visto il tonnellaggio e i servizi, che questi piroscafi dovrebbero compiere, poi si parla di 22 miglia...

BETTOLO. No, no, 22 miglia alle prove, il che vuol dire 20 miglia in esercizio. (*Commenti*).

ABIGNENTE, *presidente della Commissione*. Se vi piace di vociferare è una cosa, ma se vi piace di sentirmi è un'altra. Ma veniamo al buono. Io ho chiesto qual'è l'obbligo della Commissione...

Una voce dal centro. Studiare.

ABIGNENTE, *presidente della Commissione*. Niente affatto studiare, perchè ha studiato già due anni e naturalmente quando ha esaurito i suoi lavori, crede di aver fatto intero il suo dovere. Ora la Commissione che cosa deve fare di fronte ad un progetto, che sarà votato, e di cui una parte rimarrà in aria? Io non credo sia possibile il ritenere ancora investita la Commissione di questa parte, almeno non è nelle norme ordinarie. Dunque il progetto dovrebbe essere rinviato e dovrebbe essere assegnato alla Commissione il termine per riferire, perchè il dire « senza termine » significa dire *sine die*, significa rinviare a novembre, significa rinviare all'anno venturo, e non credo che la Commissione voglia essere eterna dopo gli ultimi eventi, felici per tutti noi, dopo una deliberazione della Camera, la quale, come ben disse l'onorevole presidente del Consiglio, non ha conferito certamente maggiore autorità alla Camera attuale. Ho voluto essere chiaro unicamente per il dovere che sento verso la Commissione.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Mi pare che la quistione si possa mettere in termini chiarissimi, che sodisfino tutti.

Le linee ce'eri dell'Egitto formano l'allegato *D*; l'articolo primo non è stato votato e con questo articolo si approvano gli allegati *A*, *B*, *C*, *D*. Basta sopprimere in questo articolo le parole « allegato *D* » e non deliberare. Allora avviene che questa parte è sempre nel dominio della Commissione.

La cosa mi pare molto chiara. La Camera è nell'ordine di idee che questa linea debba essere approvata, e soltanto desidera che si faccia precedere uno studio tecnico per giudicare se e quali modificazioni si debbano introdurre nelle caratteristiche delle navi, che saranno incaricate di eseguire questo servizio.

Ora, la quistione si porrebbe così: il Ministero della marina farà immediatamente questo studio e comunicherà alla Commissione il risultato dello studio stesso.

La Commissione quando lo avrà ricevuto, e spero sarà in tempo assai breve, delibererà, nella pienezza della sua autorità, se crede che questo studio compiuto da persone tecniche competenti le dia mezzi sufficienti per venire ad una soluzione.

Mi pare che in sostanza non vi sia altro che un desiderio, direi, comune al Governo, alla Camera ed alla Commissione: quello di essere illuminati sopra una quistione tecnica che non si può risolvere qui senza il giudizio di tecnici.

Quindi la mia proposta sarebbe questa: si voti tutta la legge, per intero, lasciando solamente fuori le parole: « allegato *D* », nell'articolo primo. Rimarranno così le linee dell'Egitto nelle stesse condizioni di quelle altre linee che formano oggetto di disegni di legge separati; e verranno poi portate dinanzi alla Camera con una legge separata, come verranno presentati, e mi auguro che possa essere presto, gli altri disegni di legge che stanno dinanzi alla Commissione.

Mi pare che in questo modo le cose siano messe a posto.

PANTANO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ella non potrebbe parlare che contro od a favore della proposta sospensiva. Ad ogni modo, parli pure sulla proposta dell'onorevole presidente del Consiglio.

PANTANO. Vorrei fare una semplice osservazione. Senza dubbio il mezzo indicato dall'onorevole presidente del Consiglio, per me, è correttissimo, e la Commissione non avrebbe e non dovrebbe avere esitanze ad accettarlo in quanto che la sua dignità morale è completamente messa al coperto

in una questione esclusivamente tecnica in cui il Ministero della marina, competentissimo, dovrà fornire alla Commissione gli elementi necessari per il suo giudizio definitivo di fronte alle obiezioni sollevate dall'onorevole Bettolo, obiezioni gravissime, per le ragioni da lui addotte e per la persona che le fa.

Però noi non possiamo considerare questo allegato *D* alla stessa misura degli altri disegni di legge che ancora debbono venire innanzi alla Camera, quali quelli sulla marina libera, e sul credito navale, invocati da noi perchè vengano prestissimo, ma che, se per caso non venissero, prima che la Camera si separi, o Dio!, non turberebbero l'armonia del presente disegno di legge, pel quale siamo incalzati dall'ora del tempo assolutamente indeclinabile. (*Commenti*).

CAVAGNARI. Chiedo di parlare. (*Oh! oh!*)

PANTANO. Invece è necessario che la Camera si pronunci su questo allegato *D* prima che si separi e prenda le sue vacanze, perchè, altrimenti, sarebbe turbato profondamente il presente disegno di legge nel senso che queste linee, facendo parte integrale del complesso problema che si vuol risolvere, il loro stralcio verrebbe a turbare l'armonia della legge, anche dal punto di vista delle armonie regionali che devono esser tenute nel massimo conto in tutta questa delicata materia. Ragione per cui credo che l'onorevole Giolitti non dovrebbe trovare nessuna difficoltà a consentire che questa sospensione sia fattivamente limitata nel senso che la Commissione debba riferire di nuovo sull'allegato entro otto giorni alla Camera. Sarebbe un termine perentorio e sicuro nel quale l'esame potrebbe essere fatto con tutta diligenza. (*Commenti*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ciò che ha detto l'onorevole Pantano è perfettamente conforme coi propositi del Governo, perchè io ho parlato di sospendere la discussione solo per quel tanto di tempo che occorre per esaminare questo disegno di legge.

Risoluta questa quistione, il Ministero della marina farà la comunicazione alla Commissione, e la proposta potrà esser riportata immediatamente in discussione. Non ho quindi alcuna difficoltà di aderire a ciò che propone l'onorevole Pantano, poichè, ripetuto, corrisponde ai propositi del Governo.

A me pareva non conveniente improvvisare la soluzione di un problema tecnico senza dare il tempo, fosse anche di 24 ore, perchè tale problema potesse essere esaminato in tutti i suoi particolari.

Ma io ritengo in modo certo che questa parte debba essere approvata prima che la Camera prenda le sue vacanze. Dicevo solamente che non era il caso di sospendere l'intero progetto, perchè io debbo essere in grado di portarlo all'altro ramo del Parlamento, e in tal modo si guadagna tempo.

PANTANO. Allora, accetta gli otto giorni?

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Accetto.

PRESIDENTE. La proposta deve dunque essere intesa così: Stralcio e rinvio alla Commissione di questa parte, cioè dell'allegato *D*, perchè ne riferisca separatamente entro il termine di otto giorni.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Precisamente.

PRESIDENTE. Do ora facoltà di parlare all'onorevole Cavagnari; facendogli però osservare che siamo in tema di sospensiva. Quindi egli dovrà parlare o pro o contro, ma non addentrarsi in altre questioni; altrimenti non la finiremo più. (*Bravo!*)

CAVAGNARI. Ho chiesto di parlare quando ho sentito mettere avanti il dubbio che tutti gli altri progetti d'ordine marittimo, i quali debbono seguire questo, possano essere eventualmente rinviati a dopo le vacanze.

Voci. Ma no!

CAVAGNARI. In quanto alla procedura, così come venne enunciata dall'onorevole presidente del Consiglio, a me sarebbe parso ancora più corretto secondo la consuetudine parlamentare che il rinvio di questa parte che resta ancora, diciamo così, *sub judice*, fosse fatto senz'altro alla Commissione, esclusivamente alla Commissione, la quale fino a questo momento è investita del progetto di legge.

È ad essa che la Camera ha consegnato l'esame del progetto di legge!

Questa sarebbe stata dunque, secondo me, la formula più corretta...

PANTANO. Ma questo votiamo!... (*Rumori*).

CAVAGNARI. Ma lasciatemi dire. La Commissione può prendere impegno di esaminare in brevi giorni se e quale valore abbiano le osservazioni fatte dall'onorevole Bettolo, e riferire; ma senza fissare termini. (*Rumori*).

Senza fissare termini, perchè io credo che il progetto debba essere un tutto organico e si debba votare tutto insieme. Questo è il mio pensiero.

Io credo che non ci vorrà poi gran che a vedere se queste tonnellate corrispondano o non corrispondano.

Abbiamo tante autorità tecniche marittime, militari e non militari, che non mi pare proprio ci debba volere gran tempo a definire questo che non è poi il problema della quadratura del circolo. (*ilarità*).

Per cui a me parrebbe proprio di limitare la questione a questo: rinviare alla Commissione l'esame di questo punto del progetto pregandola che, quando l'avrà esaminato, d'accordo pure col Governo, venga a riferire alla Camera. Ma questo si può fare in ventiquattro o in quarantotto ore; non c'è bisogno di una settimana, se si vuole andare avanti col progetto. Se poi si vuol mettere da parte, allora diciamo gli otto e i quindici giorni e magari anche un mese.

Io propongo dunque (non so se posso far proposte) che la questione sia rinviata alla Commissione perchè la esamini e ritorni alla Camera in modo che il progetto possa essere votato come un tutto organico.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Mi oppongo formalmente alla proposta dell'onorevole Cavagnari, perchè un progetto di legge così complesso si deve poter portare all'altro ramo del Parlamento il più rapidamente che sia possibile. Le questioni più complesse si riferiscono a tutte le parti del disegno di legge che sono state già dibattute nella Camera. Quindi io ritengo che sia da seguire questa via: approvare il disegno di legge omettendo la parte lasciata in sospenso, e votare questa parte rimasta in sospenso entro il termine di otto giorni che è stato indicato d'accordo.

Così noi guadagniamo tempo e abbiamo la speranza che questo disegno di legge possa essere esaminato e anche approvato dall'altro ramo del Parlamento prima che giungano le ferie estive, in modo che si possa arrivare alle aste in termine utile.

PRESIDENTE. La conclusione si è che l'allegato *D* deve essere stralciato dal resto del disegno di legge e rimesso alla Commissione perchè ne riferisca entro il termine di otto giorni; e che intanto la Camera prosegua nell'esame della legge e voti gli

articoli primo e secondo, e così anche quell'articolo 15 che ieri rimase sospeso; per il quale anzi si vedrà, quando arriverà la sua volta, che cosa si dovrà fare. (*Approvazioni*).

Ha chiesto di parlare l'onorevole Foscari. Ne ha facoltà.

FOSCARI. Ho chiesto di parlare per dichiarare che avevo un emendamento a proposito di questa linea celere di Egitto, emendamento che era anche appoggiato dall'autorità...

Voci. Lo domandi alla Commissione.

FOSCARI. L'argomento sollevato dall'onorevole Bettolo è molto più complesso, come ha detto egli stesso, di quello che non sia la questione del tonnellaggio di una nave, perchè si riferisce alle velocità, alle concorrenze diverse nel Mediterraneo, ai prezzi di sovvenzione, ad una quantità di elementi che non è possibile che la Commissione possa esaminare in otto giorni.

CHIESA PIETRO. Ma se si sanno a memoria tutte queste cose!

FOSCARI. Non è possibile che entro otto giorni la Commissione venga al Parlamento con uno studio completo.

Dopo tanti mesi che studia è venuta con un progetto come questo; dopo otto giorni tornerà con un altro progetto altrettanto monco come è venuta adesso. (*Commenti — Interruzioni*).

GUARRACINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUARRACINO. Vorrei chiedere uno schiarimento.

Per quella parte del disegno di legge che viene rinviata allo studio della Commissione, dovrà intendersi che si farà un piccolo disegno di legge separato, perchè approvandosi ora tutto il resto della legge, l'altra parte non potrà essere discussa e votata se non come un disegno di legge distinto.

Come si farà ad approvare un articolo di legge che rimane sospeso, quando sarà stato approvato tutto il resto della legge? Evidentemente bisognerà dargli la forma di un disegno di legge complementare.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. L'articolo 1 adesso dichiara di approvare gli allegati *A, B, C, D*. Ora invece si modifica l'articolo nel senso di approvare soltanto gli allegati *A, B, C*. Si sospende l'allegato *D*; verrà poi un altro

articolo che dichiarerà approvato l'allegato *D*. Mi pare una cosa semplice.

GUARRACINO. Ma con un disegno di legge separato! (*Commenti*)

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, la cosa è infatti molto semplice. Se vi fossero ragioni che impedissero in via assoluta di stralciare l'allegato *D* dal resto della legge, evidentemente questa non si potrebbe votare che in unione con quell'allegato. Ma poichè ciò non è, nulla vieta che dell'allegato *D* si faccia un disegno di legge separato, come appunto mi sembra sia nei propositi del presidente del Consiglio.

Ricordo che, in occasione di disegni di legge complessi, come uno che concerneva canoni, enfiteusi, ipoteche e simili, la Giunta, che era incaricata di esaminarlo, con il consenso della Camera lo divise; e quindi si ebbero altrettante relazioni ed altrettanti disegni di legge per quanti ne erano i titoli. Analogamente può farsi in questo caso. (*Approvazioni*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Io credo appunto che la Camera sia padrona di dividere in due il disegno di legge che oggi discute; e quindi propongo senz'altro che ciò si faccia, e una parte si approvi subito, e l'altra dopo che la Commissione avrà riferito.

PRESIDENTE. Siamo dunque d'accordo. Si tratterebbe ora di due disegni di legge.

Pongo a partito la proposta dell'onorevole presidente del Consiglio che l'allegato *D* dell'articolo 1 venga inviato nuovamente, come disegno di legge separato, alla Commissione, con l'intesa di riferirne nel termine di otto giorni.

(*È approvata*).

Pongo ora a partito l'articolo 1 coi suoi allegati *A*, *B*, *C*:

« Il Governo del Re è autorizzato ad affidare all'industria privata con effetto dal 1º 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) ».

(*È approvato*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Una semplice questione

di forma; ricordo che l'allegato *D* è anche citato nell'articolo 5.

Poichè se ne sospende la discussione, bisogna togliere le parole allegato *D* anche da quell'articolo.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. In relazione all'accoglimento che si è fatto di alcuni emendamenti, dovranno essere modificate le distanze calcolate per le singole linee.

Mi riservò di presentare le correzioni in sede di coordinamento.

PRESIDENTE. Sta bene.

Si dovrebbe ora procedere alla discussione dell'articolo 2 con l'allegato *E*, su cui vi sono molti emendamenti.

Credo sia opportuno rimettere a domani il seguito di questa discussione. (*Approvazioni*).

Risultamento della votazione segreta.

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

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

Presenti e votanti . . . 237

Maggioranza 119

Voti favorevoli . . . 224

Voti contrari . . . 13

(*La Camera approva*).

Approvazione del piano regolatore di ampliamento della città di Nervi (1100):

Presenti e votanti . . . 237

Maggioranza 119

Voti favorevoli . . . 220

Voti contrari . . . 17

(*La Camera approva*).

Correzione di un errore materiale nella legge del 3 marzo 1912, n. 133, sul ruolo organico del Corpo reale delle foreste (1139):

Presenti e votanti . . . 237

Maggioranza 119

Voti favorevoli . . . 220

Voti contrari . . . 17

(*La Camera approva*).

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

Presenti e votanti . . .	237
Maggioranza	119
Voti favorevoli . . .	218
Voti contrari . . .	19

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abignente — Abozzi — Agnesi — Agnetti — Albanese — Amici Venceslao — Ancona — Augiulli — Artom — Astengo — Auteri-Berretta.

Bacelli Alfredo — Bacchelli — Baldi — Baragiola — Barzilai — Baslini — Battaglieri — Beltrami — Berenga — Bergamasco — Berti — Bertolini — Bettolo — Bianchi Leonardo — Bianchi Vincenzo — Bignami — Bissolati — Boitani — Bolognese — Bonomi Ivanoe — Boselli — Brandolin — Buccelli — Buonvino.

Cabriini — Caccialanza — Calissano — Calleri — Calvi — Camagna — Campanozzi — Cao-Pinna — Capaldo — Capece-Minutolo Gerardo — Cappelli — Caputi — Carmine — Carugati — Casalegno — Cassuto — Castoldi — Cavagnari — Celestia — Celli — Cermenati — Chiaraviglio — Chiesa Eugenio — Chiesa Pietro — Chimienti — Chimirri — Chiozzi — Ciacci Gaspare — Ciappi Anselmo — Ciccarone — Cimati — Ciocchi — Ciruolo — Cirmeni — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Colajanni — Colonna Di Cesarò — Colosimo — Comandini — Congiu — Coris — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Credaro — Cutrufelli.

D'Alì — Danieli — De Bellis — De Cesare — De Felice-Giuffrida — Del Balzo — Della Porta — Dello Sbarba — De Luca — De Marinis — De Nicola — De Novellis — Dentice — De Seta — De Viti De Marco — Di Bagno — Di Lorenzo — Di Marzo — Di Palma — Di Sant'Onofrio — Di Scalea — Di Stefano.

Ellero.

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

Galli — Gallini Carlo — Gallo — Gangitano — Gazelli — Gerini — Giaccone — Giacobone — Giolitti — Giovanelli Edoardo

— Giusso — Grassi-Voces — Grippo — Guaracino — Guglielmi.

Indri.

Joele.

Lacava — La Via — Lembo — Leonardi — Longinotti — Longo — Lucernari — Luciani — Lucifero.

Malcangi — Manfredi Manfredo — Mango — Maraini — Marcello — Marsaglia — Martini — Masoni — Maury — Mendaja — Mezzanotte — Micheli — Milana — Miliani — Modica — Molina — Montauti — Montresor — Mosca Tommaso — Muratori.

Nava Cesare — Niccolini Pietro — Nitti. Orlando Vittorio Emanuele — Orsi.

Pacetti — Pagani-Cesa — Pala — Paniè — Pantano — Papadopoli — Paratore — Parodi — Patrizi — Pavia — Pecoraro — Perron — Pipitone — Porzio — Pozzato — Pozzi Domenico — Pozzo Marco.

Queirolo.

Raineri — Rattone — Rollini — Ricci Paolo — Ridola — Rienzi — Rizza — Romeo — Rondani — Rossi Cesare — Rubini — Ruspoli.

Sacchi — Salvia — Santamaria — Santoliquido — Scalini — Scellingo — Schanzer — Semmola — Silj — Simonecelli — Soldati-Tiburzi — Sonnino — Soulier — Speranza — Spirito Beniamino — Spirito Francesco — Stoppato — Suardi.

Talamo — Tedesco — Teodori — Testasecca — Toscanelli — Tovini — Turco.

Valenzani — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Venditti — Venzi — Vicini.

Zaccagnino.

Sono in congedo:

Abbate — Abbruzzese — Aguglia — Angiolini — Are.

Battelli — Bonicelli — Brizzolesi.

Camerini — Candiani — Capece-Minutolo Alfredo — Carcano — Caso — Curreno.

Da Como — Dari — Degli Occhi — Dell'Acqua — Di Robilant — Di Rovasenda — D'Oria.

Fani — Fede.

Gallina Giacinto — Goglio — Graziadei — Grosso-Campana.

La Lumia — Leone — Libertini Gesualdo — Loero.

Manfredi Giuseppe — Marzotto — Masi — Materi — Montù — Morando.

Nava Ottorino.

Padulli — Pais Serra — Pastore — Pellerano — Pini — Podestà.

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

Scano — Strigari.

Tassara.

Valvassori-Peroni — Visocchi.

Sono ammalati:

Baccelli Guido.

Cartia — Cesaroni — Ciartoso — Ciccotti

— Conflenti.

De Amicis — Devecchi — Di Saluzzo.

Girardini.

Incontri.

Morpurgo.

Rossi Eugenio.

Tamborino — Turbiglio.

Ventura.

Wollemborg.

Assenti per Ufficio pubblico:

Alessio Giulio.

Messedaglia.

Negrotto.

Sanjust.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni presentate oggi.

BASLINI, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno ed il ministro delle finanze sulle cause di ritardo nell'applicazione di provvedimenti a beneficio dei danneggiati dal terremoto del 15 ottobre 1911 nel circondario di Acireale.

« Grassi-Voces ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia per sapere se è a conoscenza del ministro la ragione per la quale dopo sei anni di carcere preventivo i magistrati di Catanzaro non credano giunto il momento di rinviare al pubblico dibattimento della Corte d'assise i signori Camerano Vincenzo e correi, imputati di omicidio volontario.

« Aprile ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per avere informazioni circa il motivo degli arresti operati il 14 corrente a Gavorrano in seguito ad una manifestazione per due richiamati dalla Libia.

Viazzi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio sulla inosservanza, constatata in comune di Ferrera Erbognone e in altri comuni risicoli, degli articoli 18 e 27 della legge 16 giugno 1907 e sui propositi del Governo per eliminare le cause di tali inosservanze.

« Cabrini ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno.

Sull'ordine dei lavori parlamentari.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Prego la Camera di volere inscrivere nell'ordine del giorno per le sedute pomeridiane, dopo il disegno di legge sui servizi postali e commerciali marittimi, il seguito della discussione sul Codice di procedura penale che ora si fa nelle sedute mattutine.

PRESIDENTE. Sta bene: non essendovi osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

La seduta termina alle 19.15.

Ordine del giorno per la seduta di domani:

Alle ore 14:

1. Interrogazioni.

Discussione dei disegni di legge:

2. Provvedimenti sulle decime agrigentine. (Approvato dal Senato) (520).

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

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

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

Seguito della discussione sul disegno di legge:

6. Servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati (654).

7. Codice di procedura penale (1066).

Discussione dei disegni di legge:

8. Provvedimenti per la industria serica (705).

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

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

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

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

13. Provvedimenti pel credito agrario e per i danni delle mareggiate in Liguria (970).

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

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

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

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

18. 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).

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

20. Pensione ed indeunità agli operai della Zecca (472).

21. 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).

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

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

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

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

26. 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).

27. Disposizioni sul reato di diffamazione (85).

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

29. Ordinamento del Consiglio coloniale (755).

30. 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).

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

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

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

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

35. 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).

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

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

38. 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).

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

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

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

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

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

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

45. Per la difesa del paesaggio (496).

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

Seguito della discussione dei disegni di legge:

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

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

49. 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:

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

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

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

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

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

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

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

57. 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).

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

59. Riorganizzazione del Consiglio superiore di marina, compilazione ed appro-

vazione del progetto di navi e dei capitoli tecnici relativi. (Approvato dal Senato) (972).

60. Conversione in legge del regio decreto 14 dicembre 1911, n. 1461, emanato a norma dell'articolo 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, e della legge 6 luglio 1911, n. 722, concernente disposizioni per la sistemazione dei conti consuntivi dei comuni, delle provincie e delle istituzioni pubbliche di beneficenza che andarono distrutti smarriti in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908 (1089).

61. 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).

62. 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).

63. 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).

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

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

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

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

68. Sull'esercizio delle farmacie (142)

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

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

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

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

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

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

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

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

77. 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).

78. 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).

79. 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).

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

81. Aggregazione del comune di Staletti al mandamento di Gasperina (1085).

82. Convalidazione di regi decreti sulle importazioni ed esportazioni temporanee e facoltà al Governo di disciplinarle con nuove disposizioni (928).

83. Conversione in legge del regio decreto 23 novembre 1911, n. 1389, che stabilisce la posizione degli equipaggi delle navi requisite dallo Stato per servizi ausiliari (1059).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1912 — Tipografia della Camera dei Deputati

