

DXLIV.

TORNATA DI VENERDÌ 2 MAGGIO 1913

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE GRIPPO

INDI

DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Comunicazioni del Presidente (<i>Ringraziamenti</i>)	Pag. 24862
Progetti di legge (<i>Presentazione</i>):	
Decreto per i lavori di completamento di Castelcapuano in Napoli (FINOCCHIARO-APRILE)	24882
Decreto per la concessione al Governo del Re della facoltà di riordinare la materia delle temporanee importazioni ed esportazioni (FACTA)	24913
Decreto sulla riduzione della tassa interna di fabbricazione per la birra esportata all'estero (IDEM)	24913
Approvazione di convenzione 20 marzo 1913 tra le amministrazioni del demanio e della Real Casa e la Cassa di risparmio di Pisa, portante permuta di fabbricati e terreni in Pisa (ID.)	24913
Decreto sulla rizzazione della spesa di lire 85,486 a titolo di corrispettivo di migliorie portate sui fondi Bisocchi e Tortorello dall'ingegner Luigi Pirandello (ID.)	24913
Convalidazione di decreti Reali coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1912-1913 (TEDESCO)	24913
Decreto di navigazione tra l'Italia e Londra (<i>Discussione</i>)	24878
DE LOTTA	24884
DE STEFANO	24878-85
DE LEONARDI-CATTOLICA, <i>ministro</i>	24886-92
DE VITANO	24883
DE SERRA, <i>relatore della maggioranza</i>	24884-92
DE VIZIO	24878
DE VIA, <i>relatore della minoranza</i>	24881-92
Decreto sulla formazione di istituti di istruzione e di educazione	24895
DE VIVIER	24895, 24901-906
DE VIANI	24896
DE VIGARIANO, <i>ministro</i>	24899, 24901-903-904-906-909-11
DE VIGARIANO	24904
DE VIGARIANO	24904
DE VIGARIANO	24902-903-908

	Pag.
MONTÙ, <i>della Commissione</i>	24900-909-11
MURRI	24903
PANIÈ	24910
PRESIDENTE	24912
Sistemazione degli uffici della ragioneria centrale del Ministero della istruzione pubblica	24913
AMICI GIOVANNI	24913
CREVARO, <i>ministro</i>	24914
Corpo Reale Equipaggi	24915
D'ORIA	24915
LEONARDI-CATTOLICA, <i>ministro</i>	24915
Linea di navigazione tra Venezia e Calcutta (<i>Approvazione</i>)	24863
Linea di navigazione tra l'Italia e il Centro-America	24870
Disposizioni interpretative della legge 6 luglio 1911, n. 690, per il trattamento di pensione dei militari di truppa dei carabinieri Reali.	24893
Interrogazioni:	
Condanna a morte di un italiano pronunciata dalla Corte di assise di Washington:	
DI SCALEA, <i>sottosegretario di Stato</i>	24862
LONGO	24862
Osservazioni e proposte:	
Lavori parlamentari.	24863, 24919
Proposte di legge (<i>Svolgimento</i>):	
Frodi nella vendita e nel commercio della manna	24863
CAPALDO, <i>sottosegretario di Stato</i>	24863
COLONNA DI CESARÒ	24863
Autorizzazione al Governo di concedere la piccola cittadinanza (<i>Approvazione</i>).	24894
FINOCCHIARO-APRILE, <i>ministro</i>	24894
Relazioni (<i>Presentazione</i>):	
Convalidazione del Regio decreto 22 dicembre 1910, n. 873, che stabilisce il regime delle tare per gli oli minerali, di resina e di catrame ammessi al dazio convenzionale di lire 16 il quintale (CAPECE-MINUTOLO ALFREDO).	24893

Sistemazione della sezione industriale del Re-	
gio Istituto tecnico di Bergamo (ROTA A. ;	
SUARDI)	Pag. 24893
Provvedimenti a favore della marina libera	
(ABIGNENTE)	24918
Votazione segreta (Risultamento):	
Riordinamento dei Corpi militari della Re-	
gia marina	24917
Linea di navigazione tra Venezia e Calcutta.	24917
Linea di navigazione tra l'Italia e il Centro	
America	24917
Linea di navigazione tra l'Italia e Londra.	24917

La seduta comincia alle 14.10.

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

(È approvato).

Ringraziamenti per commemorazione.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera la seguente lettera:

« A nome mio e di tutta la famiglia del compianto senatore Bracci, esprimo la più profonda riconoscenza per il telegramma col quale Vostra Eccellenza mi comunica che la proposta dell'onorevole Trapanese in onore del compianto mio padre, proposta a cui si è associato anche il Governo, è stata accolta unanimemente dalla Camera. Tale manifestazione è conforto grandissimo al nostro profondo cordoglio.

« Rinnovando a Vostra Eccellenza l'espressione della nostra gratitudine, mi creda con osservanza

« Di Vostra Eccellenza.

« *Devotissimo*
« OTTORINO BRACCI ».

Congedo.

PRESIDENTE. L'onorevole Loero, ha chiesto un congedo, di giorni 5, per motivi di famiglia.

(È concesso).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La sola interrogazione iscritta nell'ordine del giorno d'oggi è dell'onorevole Longo, al ministro degli affari esteri « per conoscere, se sia vero che la Corte di assise di Washington abbia condannato a morte per

assassinio, Antonio Africano di Giovanni da Melfi, senza prove dirette del delitto, in base ad un unico ed incerto indizio, che la relativa sentenza di condanna, è stata appellata; e se, nell'affermativa, non creda opportuno, per doveroso omaggio sentimenti di equità e di umanità, richiamare, con pratiche diplomatiche, l'attenzione di quel Governo sulla eccezionale gravità del caso ».

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

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Antonio Africano fu condannato a morte dalla Corte di Assise di Washington per assassinio di primo grado commesso in persona di un connazionale minore ed effettivamente le prove su quali il processo si svolse e la condanna pronunciata furono assolutamente indiziose, nessuno avendo assistito alla consumazione del reato.

Fu accertato però che i due ebbero alterco in uno spaccio di birra e liquore limitrofo al luogo ove la vittima fu uccisa.

Ora è in corso il processo di appello e segue la sua via regolare.

Il ministro degli affari esteri non mancò, fino dal primo momento, di raccomandare vivamente la cosa all'ambasciatore in Washington, interessandolo al risultato; ma un intervento di carattere diplomatico, come è tassativamente richiesto dall'onorevole Longo, sarebbe impossibile trattandosi di un procedimento che si è svolto in modo pienamente regolare; d'altra parte un tale intervento sarebbe nemmeno ammesso nei rapporti fra il Governo federale e l'autorità giudiziaria statale.

È sperabile però che il giudizio di appello conduca ad una commutazione di pena, e se così non fosse non rimarrebbe che ricorrere alla Corte dei perdoni.

Posso assicurare che il nostro ambasciatore si è occupato con cura ed affetto di questo doloroso caso.

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

LONGO. Ringrazio l'onorevole sottosegretario per gli affari esteri delle notizie che mi ha fornite, e mi compiaccio che egli abbia riconosciuto, dal banco del Governo, l'eccezionalità del caso, per l'applicazione della pena di morte in base ad un unico ed incerto indizio.

Il caso in esame, oltre ad essere ec-

zionalmente grave, è anche molto pietoso, perchè l'Africano lascia sul lastrico la moglie e cinque figli in tenera età.

Credo poi che, per la protezione dei nostri connazionali all'estero, potrebbero istituirsi vere e proprie pratiche diplomatiche; ad ogni modo, prendo ben volentieri atto dell'azione spiegata dal ministro, a mezzo del nostro ambasciatore, e confido che essa possa esplicarsi efficacemente, in guisa da riuscire ad assicurare in appello un riesame della causa con più larghi criteri di equità e di umanità.

Se una voce del Parlamento italiano potesse concorrere a conseguire un tale intento, io mi sentirei fortunato di averla levata, non solo per l'eccezionalità e pietà del caso, ma anche per il sentimento umano direttamente offeso in questa terra, che fu la patria di Cesare Beccaria. (*Bravo!*)

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una proposta di legge del deputato Colonna di Cesarò contro le frodi nella vendita e nel commercio della manna.

Se ne dia lettura.

DEL BALZO, segretario, legge: (*Vedi tornata 26 aprile 1913*).

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

COLONNA DI CESARÒ. La lettura fatta con voce così chiara dall'onorevole segretario, mi risparmierebbe quasi quasi di parlare sull'argomento.

In breve, si tratta di questo: la manna, che i nostri emigranti hanno fatto ormai penetrare in tutta l'America, viene adulterata con miscele di zucchero. Non essendo lo zucchero una sostanza nociva alla salute, queste adulterazioni non possono essere colpite a norma dell'articolo 319 del Codice penale. Onde, per moralizzare il commercio della manna e per impedire che queste adulterazioni finiscano per farne disconoscere l'uso nei paesi dove si esporta, si rende opportuno il provvedimento speciale che raccomando alla benevola considerazione della Camera. (*Approvazioni*).

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. Con le consuete riserve, il Governo consente che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Colonna di Cesarò.

PRESIDENTE. Coloro i quali approvano che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Colonna di Cesarò, si alzino.

(*È presa in considerazione*).

Sui lavori parlamentari.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno richiederebbe la votazione segreta del disegno di legge: Riordinamento dei Corpi militari della Regia marina. Propongo però di differirla e di proseguire nell'ordine del giorno.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(*Così è stabilito*).

Approvazione del disegno di legge: Linea di navigazione tra Venezia e Calcutta.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Linea di navigazione tra Venezia e Calcutta ».

Se ne dia lettura.

DEL BALZO, segretario, legge: (*Vedi Stampato n. 658-A*).

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

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo all'esame degli articoli:

Art. 1.

« Il Governo del Re è autorizzato a stipulare ai sensi dell'articolo 3 e dell'articolo 4, n. 7, della legge sulla contabilità generale dello Stato, una convenzione per l'esercizio della linea di navigazione fra Venezia e Calcutta alle condizioni del capitolato qui unito ».

Si dia lettura del capitolato annesso all'articolo 1.

DEL BALZO, segretario, legge:

Capitolato per un servizio di navigazione fra Venezia e Calcutta.

Art. 1.

Il concessionario eseguirà dodici viaggi all'anno di navigazione commerciale fra Venezia e Calcutta, toccando Ancona, Bari, Brindisi, un porto della Sicilia e Massaua.

Il concessionario avrà facoltà di approdare ad altri porti italiani ed esteri nei limiti del tempo assegnato per la esecuzione dell'intero viaggio.

Art. 2.

Il servizio stabilito nel precedente articolo sarà eseguito con piroscafi di stazza lorda non inferiore a 4000 tonnellate ed aventi una velocità non inferiore a 10 miglia all'ora in navigazione.

Il loro numero sarà tale da garantire la regolare esecuzione del servizio.

I detti piroscafi devono essere classificati alla prima classe del « Registro Nazionale Italiano » o di altro registro di classificazione nazionale, le cui visite e perizie siano riconosciute dal ministro della marina equivalenti alle visite e perizie ufficiali, con obbligo di mantenere tale classificazione per tutta la durata del contratto, e dovranno avere all'inizio del servizio un'età non superiore ai dieci anni.

I piroscafi stessi dovranno essere di assoluta proprietà dei concessionari, e dovranno inalberare la bandiera italiana e quella postale.

Art. 3.

I piroscafi che i concessionari dovessero costruire per l'attuazione dei servizi sovvenzionati devono essere costruiti nei cantieri italiani.

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

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

2° Quando non possano ottenere da alcun cantiere italiano di prim'ordine la consegna del materiale entro un congruo limite di tempo.

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

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

Art. 4.

Per l'accettazione del materiale navale di primo impianto, ed in qualunque circostanza, il Ministero della marina nominerà apposita Commissione la quale nella visita dei piroscafi dovrà riconoscere se corrispondano alle condizioni stabilite dal Codice per la marina mercantile e dal relativo regolamento e se soddisfino alle necessità del commercio ed ai patti contenuti nel presente capitolato.

Art. 5.

Ove dalle visite risultasse che alcuno dei piroscafi non soddisfacesse alle condizioni richieste, il concessionario nel congruo limite di tempo che verrà assegnato dal Ministero della marina dovrà surrogarlo ed uniformarsi a quelle altre prescrizioni che saranno emanate, ferma la responsabilità che il concessionario possa avere incontrato per ritardi od inconvenienti seguiti.

Art. 6.

Il concessionario dovrà facilitare con ogni mezzo alla Commissione di visita il compimento del mandato affidatole, soddisfacendo a tutte le richieste che gli fossero rivolte in ordine alle leggi e regolamenti vigenti.

Art. 7.

Le spese occorrenti per l'esecuzione delle visite dei piroscafi saranno a carico del concessionario, comprese quelle relative all'indennità di missione ai componenti la Commissione di visita.

Art. 8.

Se durante la concessione si perdesse qualche piroscafo, il concessionario dovrà provvedere al servizio con altro piroscafo, anche noleggiato, che abbia i requisiti voluti per modo che non avvengano interruzioni. Tale piroscafo dovrà essere accettato dalla Commissione di visita.

Art. 9.

Il Ministero della marina, nello stabilire l'orario della linea, fisserà un limite massimo di tempo per l'esecuzione di essa tenendo conto della velocità indicata nell'articolo 2 e del tempo di fermata nei singoli porti.

Il concessionario almeno otto giorni prima della partenza per ogni viaggio da Venezia dovrà informare il Ministero della marina circa l'itinerario che seguirà il piroscafo. Eguale notizia dovrà essere data prima della partenza da Calcutta.

Art. 10.

Il Ministero della marina avrà facoltà, per ragioni politiche o di interesse postale e commerciale, di far anticipare o ritardare le partenze e di autorizzare il concessionario ad eseguire approdi eccezionali senza che esso abbia diritto ad alcun compenso.

Art. 11.

La composizione degli equipaggi dei piroscafi è determinata da apposite tabelle stabilite dal Ministero della marina.

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

Il concessionario si obbliga di adottare il contratto tipo di arruolamento degli equipaggi stabilito dal Ministero della marina.

Il concessionario avrà facoltà di assumere il personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento, quando questi non abbiano personale disponibile alle condizioni del contratto-tipo suddetto.

Il personale di bordo dovrà indossare la divisa che, sulla proposta del concessionario, sarà approvata dal Ministero della marina.

Il concessionario si obbliga di comprendere, in complesso, negli equipaggi dei piroscafi adibiti alla linea contemplata dal presente capitolato almeno due allievi ufficiali e due allievi macchinisti.

L'imbarco sarà fatto su richiesta del Ministero della marina. Gli allievi capitani e gli allievi macchinisti avranno gratuitamente alloggio e trattamento di sottufficiale, ma potranno usufruire del vitto ufficiali pagando una retta di lire due al giorno.

Art. 12.

Il concessionario ha obbligo del trasporto gratuito, regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via senza limitazione di peso consegnati da qualunque ufficio postale, sia nazionale che estero per qualunque destinazione.

Sotto la denominazione di effetto s'intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali.

Il concessionario è responsabile, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti alle amministrazioni postali per perdite, manomissioni o avarie degli effetti e dovrà tenere queste rilevate dalle indennità che dovessero rifondere a terzi.

A bordo dei piroscafi dovranno, a richiesta del Ministero della marina, essere collocate cassette mobili per l'impostazione delle corrispondenze ed il concessionario avrà l'obbligo di farne la consegna agli uffici postali che saranno designati.

Gli effetti postali saranno a cura e spese del concessionario ritirati negli uffici di origine e consegnati in quelli designati.

Art. 13.

Il concessionario sarà obbligato al trasporto delle merci per tutti gli scali toccati dai piroscafi sotto l'osservanza delle tariffe e delle condizioni approvate dal Comitato per i servizi marittimi con l'intervento del rappresentante del concessionario.

Pel trasporto dei passeggeri, ove questo si effettui, il concessionario dovrà pure osservare le tariffe e condizioni approvate dal Comitato per i servizi marittimi con l'intervento del concessionario medesimo.

Ad ogni modo le tariffe non dovranno mai essere superiori a quelle praticate dai servizi concorrenti.

Il concessionario ha l'obbligo, per lo spazio che rimarrà disponibile nei suoi piroscafi dopo aver provveduto ai bisogni dei porti di toccata diretta, di stabilire un servizio cumulativo speciale col concessionario della linea Genova-Bombay per modo che rimanendo a suo carico le spese di trasbordo, le merci scambiate fra Bombay ed 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).

Il concessionario dovrà stabilire apposite agenzie in tutti i luoghi di approdo. Gli agenti all'estero dovranno essere preferibilmente di nazionalità italiana.

Art. 14.

Per le merci da trasportarsi sulla linea e conforme alle clausole del presente capitolato, è fatto obbligo al concessionario di attuare, previ necessari accordi con le Ferrovie, il servizio cumulativo con le medesime, e di attuarlo pure con le altre Società di navigazione sovvenzionate, e, nulla ostandovi, con le altre Società italiane di navigazione marittima e fluviale.

Questi servizi cumulativi dovranno esercitarsi, possibilmente, mediante unico contratto di trasporto, e, ove ne sia riconosciuta la convenienza dalle Amministrazioni partecipanti, formando prezzi globali determinati sulle basi di tariffe proprie a ciascuna delle Amministrazioni stesse.

Sarà pure possibilmente attuato servizio cumulativo con le ferrovie estere e con Società di navigazione estere che esercitino linee per località non toccate da piroscafi italiani.

Art. 15.

Il concessionario dovrà accordare il viaggio gratuito, escluso il vitto:

1° ai membri del Parlamento italiano e nel limite massimo di cinque per viaggio, ove effettuati il trasporto dei passeggeri;

2° ai funzionari dell'Ispettorato dei servizi marittimi preposti alla sorveglianza della linea.

Il concessionario ha l'obbligo di trasportare gratuitamente, fino alla concorrenza di tre metri cubi per viaggio, i campioni che le Camere di commercio e Musei industriali inviassero a Camere di commercio e Musei industriali dei paesi serviti dalla linea e viceversa. Si obbliga inoltre di concedere il viaggio gratuito di andata e ritorno, escluso il vitto, (compreso il trasporto in franchigia del bagaglio campionario) tra i porti italiani e quelli esteri al di là del Canale di Suez toccati dalla linea, a commessi viaggiatori di case nazionali, nel limite di due a viaggio.

Il concessionario dovrà trasportare gratuitamente, escluso il vitto, gl'indigenti che vengono in Italia per prestare servizio militare o che ritornano all'estero dopo averlo adempiuto.

Il concessionario si obbliga infine di eseguire trasporti per conto dello Stato con le riduzioni del 50 per cento sui noli di tariffa.

Art. 16.

« Tutte le divergenze che sorgessero circa i trasporti saranno deferite al Comitato per i servizi marittimi. Le decisioni del Comitato non sono appellabili dinanzi al Collegio degli arbitri di cui all'articolo 32 e non pregiudicano l'azione giudiziaria delle parti.

Al Comitato predetto sarà devoluto inappellabilmente il giudizio delle vertenze che potranno sorgere col concessionario circa le penalità, rimborsi o ritenute che fossero applicate per effetto delle disposizioni di cui agli articoli 13 e 18.

Art. 17.

In caso di guerra, blocco o quarantena, il Ministero della marina avrà facoltà di modificare i viaggi nel limite della percorrenza normale, o di sospenderli.

In caso di modificazione di viaggi sarà corrisposto al concessionario l'intero compenso di cui all'articolo 27.

In caso di sospensione di viaggi per le cause suaccennate la sovvenzione sarà ridotta dal 50 per cento.

Art. 18.

Premesso che la mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore, il concessionario per ogni viaggio oMESSO incorrerà nella multa di lire 10,000 oltre la perdita della relativa sovvenzione.

In caso di ritardo nel viaggio complessivo di andata e ritorno non giustificato da circostanze di forza maggiore, il concessionario sarà passibile della multa di lire 500 per ogni 24 ore dopo le prime 24 ore di ritardo.

In caso di omissione degli approdi prescritti senza il concorso di circostanze di forza maggiore, il concessionario sarà passibile della multa di lire 500 per ogni approdo oMESSO.

Pel ritardo a rimpiazzare un piroscafo perduto o disadatto alla navigazione il concessionario sarà passibile della multa di lire 100 per ogni giorno.

Nel caso di irregolare applicazione di tariffe, non dipendente da errore materiale, il concessionario, oltre alla restituzione all'interessato di quanto è

stato percepito in più, incorrerà in una multa pari al quintuplo della differenza fra il nolo riscosso e quello che doveva essere applicato.

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

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

Art. 19.

Nel caso d'interruzione del servizio il Ministero della marina potrà con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare il concessionario ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'oneri; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, nonostante tale invito, si verificasse nuova interruzione, sarà in facoltà del Ministero della marina di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà senz'altro essere pronunciata dal Tribunale competente.

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

Art. 20.

A garanzia degli obblighi assunti il concessionario dovrà prestare una cauzione di lire novantamila.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato ovvero costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi del concessionario, che dovranno essere a tal uopo assicurati presso una Società italiana di assicurazioni accettata dal Ministero della marina, per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione.

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

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

Art. 21.

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

Art. 22.

Perchè si possa controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati di consegnare al commissario del Governo negli scali, con le modalità stabilite dal regolamento, un estratto del giornale di bordo, indicante le circostanze occorse nel viaggio.

Art. 23.

Il concessionario ha l'obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per la linea esercitata con l'indicazione dei diversi introiti e di trasmetterne copia per ogni viaggio all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo il concessionario dovrà mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

Il concessionario, alla fine di ogni anno e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetterà al ministro della marina, insieme coi propri bilanci, una relazione tecnica ed economica dell'azienda della linea contenente la ripartizione così dei prodotti, come delle spese.

Art. 24.

Se il concessionario non adempisse agli obblighi di cui all'articolo 23 o se ostacolasse le indagini che l'Ispettorato dei servizi marittimi praticasse ai termini dell'articolo 21 e dell'articolo 23 del presente capitolato, uditi il Consiglio di Stato ed il Comitato per i servizi marittimi, sarà sospeso il pagamento della sovvenzione.

Art. 25.

Il concessionario non potrà cedere ad altri il servizio contemplato nel presente capitolato senza il consenso del Governo.

Il concessionario non potrà inoltre vendere i piroscafi assegnati al servizio predetto senza l'autorizzazione del ministro della marina. Questi avrà facoltà di opporsi al noleggio dei piroscafi stessi e d'imporre determinate condizioni.

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

È vietata qualunque partecipazione diretta del concessionario a *trusts*, coalizioni o cartelli o ad accordi di qualsiasi genere tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico.

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

Art. 26.

Ove nel periodo di durata della presente concessione il Governo stabilisse di sovvenzionare altre linee dall'Italia per Calcutta, il concessionario prima di tali concessioni dovrà essere interpellato per conoscere se accetti tali servizi alle stesse condizioni, nel qual caso esso avrà la preferenza.

Art. 27.

In corrispettivo degli obblighi risultanti dal presente Capitolato il Governo corrisponderà al concessionario il compenso annuo di lire novecentomila (lire 900,000) da pagarsi in tanti dodicesimi maturati. Potrà però essere accordata, a richiesta del concessionario, un'anticipazione di 19 ventesimi sull'ammontare dell'intero compenso mensile.

In caso di naufragio di qualche piroscafo in viaggio dovrà essere corrisposto al concessionario l'intero compenso come se il viaggio cominciato fosse stato compiuto.

Art. 28.

Pei piroscafi adibiti al servizio della linea non spettano al concessionario i premi di navigazione contemplati dalle leggi 23 luglio 1896, n. 318, e 16 maggio 1901, n. 176.

Art. 29.

Il servizio avrà principio il 1º luglio 1913 ed avrà la durata di cinque anni. S'intenderanno compresi nei viaggi di obbligo quelli incominciati prima della scadenza del presente contratto quantunque il ritorno segua posteriormente.

Art. 30.

I direttori ed i componenti il Consiglio di amministrazione della Società concessionaria, compreso il presidente, dovranno essere cittadini italiani. La Società avrà la sua sede a Venezia ed una rappresentanza legale in Roma per tutti gli effetti del presente contratto.

Art. 31.

Nei lavori di carico e scarico nei porti italiani il concessionario dovrà, a parità di condizioni, preferire le Società di lavoratori legalmente costituite.

Art. 32.

Tutte le controversie che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione del presente capitolato e delle convenzioni stipulate in base ad esso, e per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise inappellabilmente da un Collegio arbitrale, composto di un presidente da nominarsi fra i consiglieri della Corte di cassazione di Roma, o fra i consiglieri di Stato, di un rappresentante del Ministero della marina e di un rappresentante del concessionario.

La vertenza non potrà essere sottoposta al Collegio se prima sopra essa non avrà deliberato il Comitato pei servizi marittimi e non sarà stata tentata la conciliazione innanzi al medesimo ».

Art. 33.

Il presente capitolato e le convenzioni stipulate in base ad esso saranno soggetti al diritto fisso di una lira e centesimi venti, decimi compresi, per tassa di registro.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito l'articolo 1º col capitolato annesso di cui è stata data lettura.

(È approvato).

Art. 2.

« Per l'esecuzione del servizio indicato nell'articolo precedente il Governo del Re è autorizzato ad inserire nel bilancio passivo del Ministero della marina, per l'esercizio 1913-14 e per ogni esercizio successivo fino all'esercizio 1917-18 la somma di lire novecentomila ».

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Linea di navigazione tra l'Italia e il Centro America

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Linea di navigazione tra l'Italia e il Centro America.

Se ne dia lettura.

DEL BALZO, segretario, legge: (Ve Stampato n. 659-A).

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

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

La Commissione propone il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a trovare modo di evitare che la sovvenzione per la linea del Centro America serva a procurare ed a facilitare nei mercati stranieri la concorrenza ai prodotti italiani ».

Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito quest'ordine del giorno.

(È approvato).

Passiamo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« Il Governo del Re è autorizzato a stipulare ai sensi dell'articolo 3 e dell'articolo 4, n. 7, della legge sulla contabilità generale dello Stato, una convenzione per l'esercizio della linea di navigazione fra l'Italia ed il Centro America alle condizioni del capitolato qui unito ».

Si dia lettura del capitolato annesso a questo articolo 1°.

DEL BALZO, segretario, legge :

Capitolato per un servizio di navigazione fra l'Italia ed il Centro America.

Art. 1.

Il concessionario eseguirà un viaggio mensile dall'Italia all'America Centrale, ossia da Genova a Porto Limon e viceversa approdando nell'andata a Marsiglia, Barcellona, Teneriffa, Trinidad, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Puerto Columbia, e nel ritorno a Colon, Curaçao, La Guayra e Teneriffa.

Il concessionario avrà facoltà di approdare ad altri porti italiani ed esteri nei limiti del tempo assegnato per la esecuzione dell'intero viaggio.

Art. 2.

Il servizio stabilito nel precedente articolo sarà eseguito con piroscafi di stazza lorda non inferiore a 3500-4000 tonnellate ed aventi una velocità non inferiore a 12 miglia all'ora in navigazione.

Il loro numero sarà tale da garantire la regolare esecuzione del servizio.

I detti piroscafi devono essere classificati alla prima classe del « Registro nazionale italiano » o di altro registro di classificazione nazionale, le cui visite e perizie siano riconosciute dal ministro della marina equivalenti alle visite e perizie ufficiali, con obbligo di mantenere tale classificazione per tutta la durata del contratto e dovranno avere all'inizio del servizio, un'età non superiore ai quindici anni.

I piroscafi stessi dovranno essere di assoluta proprietà del concessionario; e dovranno inalberare la bandiera italiana e quella postale.

Art. 3.

I piroscafi che i concessionari dovessero costruire per l'attuazione dei servizi sovvenzionati devono essere costruiti nei cantieri italiani.

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

1° quando i cantieri nazionali di prim'ordine domandino un prezzo del 7 per cento superiore al valore risultante dalla media dei prezzi di sei cantieri esteri di prim'ordine, esclusi il prezzo massimo ed il minimo;

2° quando non possano ottenere da alcun cantiere italiano di prim'ordine la consegna del materiale entro un congruo limite di tempo.

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

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

Art. 4.

Per l'accettazione del materiale navale di primo impianto, ed in qualunque circostanza, il Ministero della marina nominerà apposita Commissione la quale nella visita dei piroscafi dovrà riconoscere se corrispondano alle condizioni stabilite dal Codice per la marina mercantile e dal relativo regolamento e se soddisfino alle necessità del commercio ed ai patti contenuti nel presente capitolato.

Art. 5.

Ove dalle visite risultasse che alcuno dei piroscafi non soddisfacesse alle condizioni richieste, il concessionario nel congruo limite di tempo che verrà assegnato dal Ministero della marina dovrà surrogarlo ed uniformarsi a quelle altre prescrizioni che saranno emanate, ferma la responsabilità che il concessionario possa avere incontrato per ritardi od inconvenienti seguiti.

Art. 6.

Il concessionario dovrà facilitare con ogni mezzo, alla Commissione di visita il compimento del mandato affidatole, soddisfacendo a tutte le richieste che gli fossero rivolte in ordine alle leggi e regolamenti vigenti.

Art. 7.

Le spese occorrenti per l'esecuzione delle visite dei piroscafi saranno a carico del concessionario, comprese quelle relative all'indennità di missione ai componenti la Commissione di visita.

Art. 8.

Se durante la concessione si perdesse qualche piroscafo, il concessionario dovrà provvedere al servizio con altro piroscafo, anche noleggiato, che abbia i requisiti voluti per modo che non avvengano interruzioni. Tale piroscafo dovrà essere accettato dalla Commissione di visita.

In caso di necessità, per riparazioni o per ordinaria manutenzione e per non più di tre viaggi all'anno, potrà essere consentito di adibire eccezionalmente alla linea anche un piroscafo noleggiato purchè corrisponda alle condizioni prescritte di velocità e tonnello e di classificazione richiesta dall'articolo 2.

Questa straordinaria sostituzione dovrà essere dal concessionario richiesta caso per caso al Ministero della marina.

Art. 9.

Il Ministero della marina nello stabilire l'orario della linea, fisserà un limite massimo di tempo per l'esecuzione di essa tenendo conto della velocità indicata nell'articolo 2 e del tempo di fermata nei singoli porti.

Il concessionario almeno otto giorni prima della partenza per ogni viaggio da Genova dovrà informare il Ministero della marina circa l'itinerario che seguirà il piroscafo. Eguale notizia dovrà essere data prima della partenza dal Porto Limon.

Art. 10.

Il Ministero della marina avrà facoltà per ragioni politiche o di interesse postale e commerciale, di far anticipare o ritardare le partenze e di autorizzare il concessionario ad eseguire approdi eccezionali senza che esso abbia diritto ad alcun compenso.

Art. 11.

La composizione degli equipaggi dei piroscafi è determinata da apposite tabelle stabilite dal Ministero della marina.

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

I concessionari si obbligano di adottare il contratto-tipo di arruolamento degli equipaggi, stabilito dal Ministero della marina.

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

Il personale di bordo dovrà indossare la divisa che, su proposta del concessionario, sarà approvata dal ministro della marina.

Il concessionario si obbliga di comprendere, in complesso, negli equipaggi dei piroscafi adibiti alla linea contemplata dal presente capitolato almeno un allievo ufficiale ed un allievo macchinista.

L'imbarco sarà fatto su richiesta del Ministero della marina. Gli allievi capitani e gli allievi macchinisti avranno gratuitamente alloggio e trattamento di sottufficiale, ma potranno usufruire del vitto ufficiali, pagando una retta di lire due al giorno.

Art. 12.

Il concessionario ha obbligo del trasporto gratuito, regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via senza limitazione di peso consegnati da qualunque ufficio postale, sia nazionale che estero per qualunque destinazione.

Sotto la denominazione di effetto s'intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare compresi i pacchi postali.

Il concessionario è responsabile, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti alle amministrazioni postali per perdite, manomissioni o avarie degli effetti e dovrà tenere queste rilevate dalle indennità che dovessero rifondere a terzi.

A bordo di ciascun piroscafo dovranno, a richiesta del Ministero della marina, essere collocate cassette mobili per l'impostazione delle corrispondenze ed il concessionario avrà obbligo di farne la consegna agli uffici postali che saranno designati.

Gli effetti postali saranno a cura e spese del concessionario ritirati negli uffici di origine e consegnati in quelli designati.

Art. 13.

Il servizio di cui all'articolo 1 sarà fatto per passeggeri e merci.

Il trasporto dei passeggeri e delle merci sarà effettuato per tutti gli scali toccati dai piroscafi sotto l'osservanza delle tariffe e delle condizioni approvate dal Comitato per i servizi marittimi con l'intervento del rappresentante dei concessionari.

Ad ogni modo le tariffe non dovranno mai essere superiori a quelle praticate dai servizi concorrenti.

Le merci da e per gli scali dell'America Centrale (La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Puerto Columbia (Sabanilla) Puerto Limon, Colon) a destinazione o provenienti da Livorno, Napoli, Messina, Catania e Palermo saranno trasportate da questi porti a Genova e viceversa senza alcuna spesa di nolo e di trasbordo.

Il concessionario dovrà stabilire apposite agenzie in tutti i luoghi di approdo. Gli agenti all'estero dovranno essere preferibilmente di nazionalità italiana.

Art. 14.

Tanto per i passeggeri, quanto per le merci, da trasportarsi sulla linea e conforme alle clausole del presente capitolato, è fatto obbligo al concessionario di attuare, previ necessari accordi con le Ferrovie, il servizio cumulativo con le medesime, e di attuarlo pure con le altre Società di navigazione sovvenzionate, e, nulla ostandovi, con le altre Società italiane di navigazione marittima e fluviale.

Questi servizi cumulativi dovranno esercitarsi, possibilmente, mediante unico contratto di trasporto, e, ove ne sia riconosciuta la convenienza dalle Amministrazioni partecipanti, formando prezzi globali determinati sulle basi di tariffe proprie a ciascuna delle Amministrazioni stesse.

Sarà pure possibilmente attuato servizio cumulativo con le ferrovie estere e con Società di navigazione estere che esercitino linee per località non toccate da piroscafi italiani.

Art. 15.

Il concessionario dovrà accordare il viaggio gratuito escluso il vitto:

1° ai membri del Parlamento italiano e nel limite massimo di cinque per viaggio;

2° ai funzionari dell'Ispettorato dei servizi marittimi preposti alla sorveglianza della linea.

Il concessionario dovrà trasportare gratuitamente, fino alla concorrenza di tre metri cubi per viaggio i campioni che le Camere di commercio e Musei industriali inviassero a Camere di commercio e Musei industriali dei paesi serviti dalla linea e viceversa.

Il concessionario si obbliga inoltre di trasportare gratuitamente, escluso il vitto, gl' indigenti che vengono in Italia per prestare servizio militare o che ritornano all'estero dopo averlo adempiuto.

Il concessionario si obbliga infine di eseguire trasporti per conto dello Stato con le riduzioni del 50 per cento sui noli di tariffa.

Art. 16.

Tutte le divergenze che sorgessero circa i trasporti saranno deferite al Comitato per i servizi marittimi. Le decisioni del Comitato non sono appellabili dinanzi al Collegio degli arbitri di cui all'articolo 3 e non pregiudicano l'azione giudiziaria delle parti.

Al Comitato predetto sarà devoluto inappellabilmente il giudizio delle vertenze che potranno sorgere col concessionario circa le penalità, rimborsi o ritenute che fossero applicate per effetto delle disposizioni di cui agli articoli 13 e 18.

Art. 17.

In caso di guerra, blocco o quarantena, il Ministero della marina avrà facoltà di modificare i viaggi nel limite della percorrenza normale, o di sospenderli.

In caso di modificazione di viaggi sarà corrisposto al concessionario l'intero compenso di cui all'articolo 26.

In caso di sospensione di viaggi per le cause suaccennate la sovvenzione sarà ridotta del 50 per cento.

Art. 18.

Premesso che la mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore, il concessionario per ogni viaggio omissso incorrerà nella multa di lire 10,000 oltre la perdita della relativa sovvenzione.

In caso di ritardo nell'arrivo a Porto Limon od a Genova non giustificato da circostanze di forza maggiore, il concessionario sarà passibile della multa di lire 500 per ogni 24 ore dopo le prime 24 ore di ritardo.

In caso di omissione degli approdi prescritti senza il concorso di circostanze di forza maggiore, delle quali sarà giudice il Ministero della marina, il concessionario sarà passibile della multa di lire 500 per ogni approdo omesso.

Pel ritardo a rimpiazzare un piroscifo perduto o disadatto alla navigazione la Società sarà passibile della multa di lire 100 per ogni giorno.

Nel caso di irregolare applicazione di tariffe, non dipendente da errore materiale, il concessionario, oltre alla restituzione all'interessato di quanto è stato percepito in più, incorrerà in una multa pari al quintuplo della differenza fra il nolo riscosso e quello che doveva essere applicato.

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

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

Art. 19.

Nel caso d'interruzione del servizio il Ministero della marina potrà con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare il concessionario ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'onori; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, nonostante tale invito, si verificasse nuova interruzione, sarà in facoltà del Ministero della marina di chiedere la risoluzione del contratto che potrà senz'altro essere pronunciata dal Tribunale competente.

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

Art. 20.

A garanzia degli obblighi assunti il concessionario dovrà prestare una cauzione di lire quarantacinquemila (lire 45,000).

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato ovvero costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi del concessionario che dovranno essere a tal uopo assicurati presso una Società italiana di assicurazioni accettata dal Ministero della marina per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione.

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

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

Art. 21.

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

Art. 22.

Perchè si possa controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati di consegnare al commissario del Governo negli scali, con le modalità stabilite dal regolamento, un estratto del giornale di bordo, indicante le circostanze occorse nel viaggio ».

Art. 23.

Il concessionario ha l'obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per la linea esercitata con l'indicazione dei diversi introiti e di trasmettere per ogni viaggio all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo il concessionario dovrà mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

Il concessionario alla fine di ogni anno e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetterà al ministro della marina, insieme coi propri bilanci, una relazione tecnica ed economica dell'azienda della linea contenente la ripartizione così dei prodotti, come delle spese.

Art. 24.

Se il concessionario non adempisse agli obblighi di cui all'articolo 23, se ostacolasse le indagini che l'Ispettorato dei servizi marittimi praticasse ai termini dell'articolo 21 e dell'articolo 23 del presente capitolato, uditi il Consiglio di Stato ed il Comitato per i servizi marittimi, sarà sospeso il pagamento della sovvenzione.

Art. 25.

Il concessionario non potrà cedere ad altri il servizio contemplato nel presente capitolato senza il consenso del Governo.

Il concessionario non potrà inoltre vendere i piroscafi assegnati al servizio predetto senza l'autorizzazione del ministro della marina. Questi avrà facoltà di opporsi al noleggio dei piroscafi stessi e d'imporre determinate condizioni.

Esso non potrà del pari, senza l'autorizzazione del ministro predetto, assumere per conto di altro Governo l'esercizio di un servizio postale sulla stessa linea.

È vietata qualunque partecipazione diretta del concessionario a *trusts*, coalizioni o cartelli o ad accordi di qualsiasi genere tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico.

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

Art. 26.

In corrispettivo degli obblighi risultanti dal presente Capitolato il Governo corrisponderà al concessionario il compenso annuo di lire quattrocentocinquantamila (lire 450,000) da pagarsi in tanti dodicesimi maturati. Potrà però essere accordata, a richiesta del concessionario, un'anticipazione di 19 ventesimi sull'ammontare dell'intero compenso mensile.

In caso di naufragio di qualche piroscifo in viaggio dovrà essere corrisposto al concessionario, l'intero compenso come se il viaggio cominciato fosse stato compiuto.

Art. 27.

Pei piroscafi adibiti al servizio della linea non spettano al concessionario i premi di navigazione contemplati dalle leggi 23 luglio 1896, n. 318 e 16 maggio 1901, n. 176.

Art. 28.

Il servizio avrà principio il 1° luglio 1913 ed avrà la durata di cinque anni.

S'intenderanno compresi nei viaggi di obbligo quelli incominciati prima della scadenza del presente contratto quantunque il ritorno segua posteriormente.

Art. 29.

I direttori ed i componenti il Consiglio di amministrazione della Società concessionaria, compreso il presidente, dovranno essere cittadini italiani.

La Società avrà la sua sede a Genova ed una rappresentanza legale in Roma per tutti gli effetti del presente contratto.

Art. 30.

Nei lavori di carico e scarico nei porti italiani il concessionario dovrà, a parità di condizioni, preferire le Società di lavoratori legalmente costituite.

Art. 31.

Tutte le controversie che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione del presente capitolato e delle convenzioni stipulate in base ad esso, e per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise inappellabilmente da un Collegio arbitrale, composto di un presidente da nominarsi fra i consiglieri della Corte di Cassazione di Roma, o fra i consiglieri di Stato, di un rappresentante del Ministero della marina e di un rappresentante del concessionario.

La vertenza non potrà essere sottoposta al Collegio se prima sovra essa non avrà deliberato il Comitato pei servizi marittimi e non sarà stata tentata la conciliazione innanzi al medesimo.

Art. 32.

Il presente capitolato e le convenzioni stipulate in base ad esso saranno soggetti al diritto fisso di una lira e centesimi venti, decimi compresi, per taxa di registro.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito l'articolo 1º, con l'annesso capitolato del quale è stata data lettura.

(È approvato).

Art. 2.

«Per l'esecuzione del servizio indicato nell'articolo precedente il Governo del Re è autorizzato ad inscrivere nel bilancio passivo del Ministero della marina, per l'esercizio 1913-14 e per ogni esercizio successivo fino all'esercizio 1917-18 la somma di lire quattrocentocinquanta mila.

(È approvato).

Si procederà poi alla votazione segreta di questo disegno di legge.

Discussione del disegno di legge:

Linea di navigazione tra l'Italia e Londra.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Linea di navigazione tra l'Italia e Londra.

Se ne dia lettura.

DEL BALZO, segretario, legge: (Vedi Stampato n. 661-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta. Ha facoltà di parlare l'onorevole Porzio.

PORZIO. Onorevoli colleghi, mi permetto di richiamare l'attenzione della Camera sopra una questione che chiamerei di assoluta equità distributiva. Le due linee Napoli-Londra e Napoli-Canada furono assegnate alla città di Palermo; ma, in seguito a vive agitazioni ed a lagnanze e voti manifestati da vari ordini di rappresentanze politiche e commerciali, il Governo, spinto unicamente dal desiderio della giustizia distributiva, stabilì che queste due linee fossero assegnate a Napoli; ed era naturale, perchè, tanto l'una che l'altra, fanno punto di partenza e di arrivo in quella città. Senonchè la Commissione parlamentare, senza alcuna ragione specifica, ha creduto di togliere queste linee alla città di Napoli, malgrado che a Napoli fossero state assegnate con la nota del 14 marzo 1912.

È questa una evidente ingiustizia, in quanto si toglie a Napoli quello che dal Governo era stato riconosciuto giusto, e le era stato attribuito colla nota che ho poc'anzi citato; e la città di Napoli perde non soltanto queste due linee che hanno grande importanza, ma anche tutte le speranze che erano sorte di vedere formarsi

finalmente un nucleo atto a stimolare le energie latenti della grande città per la formazione di una marineria in Napoli, che ha un bacino come forse non l'ha alcun altro porto, che ha la maestranza abile e le tradizioni più nobili e più gloriose.

La Camera, nella sua equanimità, deve tener conto di siffatta condizione di cose. Ripeto: basta ricordare che il Governo con una nota del 14 maggio 1912 aveva questa linea attribuita a Napoli, per dovere senz'altro accogliere quanto è detto nella relazione della minoranza della Commissione e respingere le proposte e la relazione della maggioranza.

Confido pertanto nel sentimento di equità della Camera, e faccio appello al suo vivissimo sentimento di italianità e di giustizia.

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

DI STEFANO. Onorevoli colleghi! Permettete che, come rappresentante di Palermo, io molto a malincuore — poichè non credeva che la questione si sarebbe sollevata alla Camera dopo la relazione della maggioranza, dalla quale soltanto qualcuno ebbe a dissentire — prenda a parlare in questo dibattito, per dimostrarvi, nel modo più semplice e più incontestabile, che l'equità e la giustizia militano non a favore dell'assunto del relatore della minoranza, di cui si è fatto portavoce l'onorevole Porzio, ma a favore di quello della maggioranza della Commissione, a favore di Palermo.

Lo stesso onorevole Porzio, che ha voluto difendere la relazione della minoranza, ha cominciato dal porre come base dei suoi argomenti un punto di fatto, che è, assolutamente, erroneo, cioè che: il Governo abbia istituito queste due linee, mettendo come punto di arrivo e di partenza Napoli e quindi Napoli come sede di armamento e di rifornimento.

Ciò non è esatto; potrei dire anche che non è vero, ma mi limito ad usare la frase: « non è esatto ».

Questo disegno di legge, insieme con l'altro per la linea del Canada, che oggi non viene in discussione, fu presentato dall'onorevole presidente del Consiglio Luzzatti, essendo ministro della marina l'onorevole Leonardi-Cattolica. La linea aveva Palermo come punto di partenza e di ritorno, e quindi per necessità in Palermo era fissata la sede di armamento e di amministrazione. Così si traduceva in atto una delle proposte fatte dalla Commissione Reale.

Senonchè Napoli osservò che, per giovare ai suoi commerci con Londra, era opportuno che anche al suo porto facessero scalo i vapori di questa linea. E Palermo, non perchè, effettivamente, Napoli avesse un vero interesse a questa linea (e vi dimostrerò che non ne ha alcuno e che essa è stata istituita, precisamente e naturalmente pel commercio della Sicilia e non pel commercio di Napoli e dell'Italia meridionale), ma per non opporsi ad una richiesta delle città consorelle, non fece ostacolo alcuno che la linea si prolungasse fino a Napoli.

Ma, quando Napoli ebbe raggiunto questo scopo, credette di poter ancora fare un altro passo, e dal momento che la linea doveva partire dal suo porto e colà ritornare, pretese di venire prescelta come sede di armamento e di amministrazione della linea stessa.

Ciò era semplicemente enorme perchè, come ripeto, questa linea insieme con l'altra del Canada, erano state istituite e concesse a Palermo, principalmente per indennizzarla dei danni che veniva a subire col nuovo ordinamento dei servizi sovvenzionati, e per evitare che il commercio dei suoi agrumi con Londra fosse fatto sotto bandiere estere.

La Camera sa che prima due sole erano le città sedi di armamento e di compartimento: Palermo e Genova, le due città, che avevano veramente fatto sacrifici per dare all'Italia una marina mercantile. Ed anzi, nel paragone, aveva fatto maggiori sacrifici Palermo; dappoichè Genova era stata largamente dotata, mentre in Palermo erano le iniziative locali, del comune e della provincia e degli enti pubblici, ed erano le iniziative generose di ardimentosi cittadini che avevano fatto nascere e crescere una industria marinara fiorente, a costo dei più grandi sacrifici.

Ma, quando si presentarono i nuovi progetti dei servizi sovvenzionati, la regina dell'Adriatico, Venezia, osservò che pure essa doveva, per giustizia, essere sede di compartimento per tutte le linee, che solcassero quel mare, e quindi nel nuovo progetto si concesse a Venezia la sede di compartimento ed armamento del gruppo delle linee dell'Adriatico.

Ed anche Napoli fece sentire la sua voce: invocò i suoi traffici cresciuti, le iniziative da aiutare, e chiese anche per sè delle linee, che avessero ivi il porto di armamento e la sede di amministrazione. E Napoli fu sede

di compartimento. Napoli ebbe assegnata una linea tra quelle che dovevano toccare il Tirreno inferiore per andare nel Mar Nero. E a Napoli furono pure assegnate le linee celeri d'Egitto.

Orbene, poichè anche a questo si è accennato nella relazione della minoranza dal collega Salvia, e ciò ha oggi ripetuto il collega Porzio, accennando ai grandi vantaggi ottenuti da Palermo ed al minor vantaggio di Napoli, è bene che la Camera ricordi quale fu la condizione fatta a Palermo per il disegno di legge delle nuove sovvenzioni marittime.

E sebbene i paragoni siano odiosi, tanto che io me ne sarei astenuto se i colleghi di Napoli non mi avessero costretto a farne, è bene che la Camera ricordi, pure, quanto ebbe Napoli con quella legge.

Mentre a Napoli fu assegnata la linea XIII del Tirreno superiore con sette vapori per 19,250 tonnellate, mentre a Napoli furono date le linee celeri d'Egitto, cioè 12,000 tonnellate, che oggi sappiamo saranno portate a 18,000, per la semplice ragione che i vapori previsti di 6,000 tonnellate per lo meno dovranno raggiungere le 8 o 9 mila tonnellate; mentre, pertanto, a Napoli, con quel disegno di legge, vennero assegnate 31,350 tonnellate e 9 vapori, che effettivamente hanno colà la loro sede di armamento e di rifornimento, mentre sappiamo che, in definitiva, le tonnellate non saranno soltanto 31,000 ma 36 o 37 mila, per la maggiore stazza che avranno i vapori della linea celere dell'Egitto, a Palermo, apparentemente diverranno sulla carta, furono accordate undici linee di navigazione per 47,900 tonnellate.

Ma in fatto, di queste 11 linee, 5 linee non toccano assolutamente Palermo. Quindi su 47,900 tonnellate 30,000 tonnellate non toccano Palermo: vi passano solamente sei linee con vapori di complessiva stazza di 17,900 tonnellate.

Così in fondo in fondo, Palermo, in carta ha 47,900 tonnellate, ma effettivamente le navi che possano avere ivi la sede di armamento e di rifornimento raggiungono appena le 17,900 tonnellate, mentre Napoli avrà effettivamente circa 37,000 tonnellate.

E Napoli aveva tutto acquistato, mentre Palermo, che aveva dovuto discendere dalle 100,000 tonnellate circa dei progetti Schanzer, che lasciavano lo *statu quo ante* legalmente riconosciuto, a 47,900 tonnellate, col nuovo progetto, effettivamente di navi che potevano, colla loro presenza nel porto,

dar vita al movimento commerciale pel rifornimento loro necessario, aveva solo 17,900 tonnellate.

Questi i pretesi vantaggi di Palermo. Ed il Governo, che non poteva non preoccuparsi di siffatta condizione di cose, cercò di ripararvi, assegnando a Palermo le linee di Londra e del Canada.

Orbene, domando al collega Porzio per quale principio d'equità e di giustizia, date queste condizioni di fatto assolutamente incontrastabili, si potrà la linea di Londra, che fu proposta dal Governo per aver sede di amministrazione e d'armamento a Palermo, togliere a Palermo, per darla a Napoli?

Si dice: Napoli ha gli stessi interessi per questa linea. Supponiamo che ciò sia vero: ma, appunto per questo, la linea venne prolungata fino a Napoli. Dunque, se, veramente, Napoli ha rapporti commerciali con Londra, da iniziare, da avviare o da migliorare, essa, come capo linea, potrà benissimo giovarsi, pel suo commercio, di tutti i vantaggi che offre questa linea.

Ma ha veramente Napoli tutto questo grande interesse? Si dice che l'abbia; ma non si prova. Se si volesse tentarne la prova, si avrebbe la prova contraria. Difatti, per quale commercio è stata, principalmente, creata la linea Palermo-Londra? Principalmente, pel commercio degli agrumi.

Ora, ho voluto consultare, attentamente, l'*Annuario Statistico Italiano* ed ho rilevato che il trasporto degli agrumi rappresenta, dal 1906 al 1910, una media di 3 milioni e mezzo di quintali, per un valore che va dai 32 ai 45 milioni. Ho voluto consultare nell'*Annuario di Navigazione* quale fosse il commercio degli agrumi tra Napoli e Londra; ed ho trovato (rimando voi, egregi amici e colleghi all'*Annuario di Navigazione*, che si compila dal Ministero delle finanze) che Napoli, su 3 milioni e mezzo di quintali d'agrumi, non ne esporta neppure un quintale! (*Commenti*).

Invece per Palermo, secondo si rileva dallo stesso annuario, i quattro quinti della esportazione per l'estero sono rappresentati dagli agrumi, e poi dal sommacco, dai vini, dagli zolfi, ecc.

Così, per questa linea, che è stata fatta principalmente per gli agrumi e per le ortaglie, per un commercio che s'esercita principalmente tra la Sicilia e Londra, Napoli, che ha ottenuto, senza alcuna opposizione da parte di Palermo, che la linea facesse capo a Napoli, dice a Palermo: un com-

mercio d'agrumi con Londra non l'ho non lo posso avere, perchè gli agrumi, e si producono a Napoli bastano appena il consumo locale, ma, non ostante questo, linea, che il Governo ha creato per Palermo, per avere ivi sede d'armamento e amministrazione poichè Palermo ha consentito che possa prolungarsi fino a Napoli, deve avere a Napoli sede d'armamento e di compartimento.

Tutto questo si viene a chiedere a voi in nome d'un criterio d'equità e di giustizia. Se i miei egregi colleghi mi dicono che e si fanno portavoce di ciò che agli industriali napoletani è piaciuto di far credere loro... (*No! No! — Interruzioni — Protest*

DE NICOLA. Non offendeteci!...

Voci. Si tratta degli interessi di Napoli! (*Rumori*),

PRESIDENTE. Onorevole Di Stefano prosegua e non raccolga le interruzioni.

DI STEFANO. Palermo, dunque, reclama ciò che è giusto, ciò che è equo, lo reclama per tutti quei sacrifici che essa ha fatti nell'interesse della marina, di sua iniziativa con mezzi e sforzi propri, concorrendo, principalmente, allo sviluppo della industria marinara in Italia.

Questo dovette riconoscere il Governo: questo dovette suggellare la Commissione. Ed io, a ragion d'onore, debbo ricordare che quando la Commissione si dovette occupare di questa questione, il suo autorevole presidente, prima che la questione stessa fosse risolta, volle, personalmente, persuadere della vera condizione delle cose.

Egli stesso si recò, in stretto incognito a Palermo, e volle, come San Tommaso, vedere e toccare: visitò i cantieri, lo scalo d'alaggio, il bacino e tutte le altre istituzioni marinare e si convinse che migliaia di operai ne ritraggono la loro sussistenza: che migliaia di famiglie vivono per esso che la marina deve a Palermo riconoscerne per quanto ha fatto colle sue iniziative. Quando constatò i grandi sacrifici fatti, si conobbe che era atto di giustizia e di equità lasciare a Palermo ciò che il Governo aveva proposto, ed in seno della Commissione, nonostante che fosse napoletano, pure, ne sua coscienza, dovette convenire che a Palermo doveva essere lasciata la sede di amministrazione ed armamento di queste linee.

Si dice: ma lo Stato deve integrare i bisogni delle varie regioni. D'accordo: deve integrare dove è sorta già una iniziativa che bisogna sviluppare, là dove la gra-

dezza del sacrificio giustifica il bisogno dell'aiuto.

Ma, onorevoli colleghi, voi intendete difendere gli interessi di Napoli, e fate bene, poichè lo fate in buona fede. Ora, ditemi, quanto ha speso Napoli per la marina? Quanti sono i capitali di Napoli investiti nella marina? (*Interruzioni*). Lasciatemi parlare, poi risponderete.

La stessa navigazione nel Golfo di Napoli non è in mano dei napoletani, ma di una Compagnia estera. E Napoli, di fronte a Palermo, per toglierle quel poco che ha, viene a dire: integrate le mie iniziative! Ma mostratele prima, queste iniziative; fate i sacrifici che ha fatto Palermo; attuate gli istituti marinari, create l'industria come l'ha creata Palermo, sacrificando milioni e milioni ed allora avrete il diritto di chiedere nuovi aiuti dal Governo. Il quale, del resto, ha cercato di integrare ed ha integrato già le vostre iniziative con la legge delle sovvenzioni marittime. Napoli, che non era sede di compartimento e di armamento, per la nuova legge è diventata sede di compartimento e di armamento, ed a condizioni disuguali, perchè vi erano città, che avevano già fatto dei sacrifici. E Napoli ha avuto la sua sede di armamento e di compartimento con circa 40 mila tonnellate di stazza, mentre Palermo, di nome, ne ha avute 47 mila, ma, di fatto, ne ha avute 17,900. Dunque come si può oggi togliere a Palermo quello che il Governo, in vista dei suoi sacrifici, gli aveva concesso?

Ma non basta. Napoli, favorita dalla sua posizione geografica, per necessità di cose è destinata ad un grande avvenire e solo che essa voglia, può, colle sue semplici iniziative, sviluppare le proprie energie; mentre Palermo, per la sua posizione geografica, è fuori dalle grandi linee di navigazione e quindi ha bisogno di integrazione e di aiuti per conservare e sviluppare ciò che essa ha creato.

E come è possibile che il Governo non si preoccupi di questa posizione e che, per equità e giustizia, non dia a Palermo il mezzo di mantenere quella vita marinara, che essa ha creato, ha sviluppato e cercato, in tutti i modi, di migliorare? Io non aggiungo altro. Credo che le ragioni della più assoluta giustizia ed equità — voi stessi, onorevoli colleghi, lo riconoscerete — militano a favore di Palermo. Quindi voi non seguitate nè la relazione del collega Salvia, nè ciò che altri colleghi potranno dire in appoggio di essa, e daretelo il vostro suffragio a

quello che la grandissima maggioranza, anzi la quasi totalità della Commissione, ha proposto, lasciando Napoli come capolinea, e mantenendo a Palermo la sede di compartimento e di armamento. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Salvia, relatore della minoranza.

SALVIA, *relatore della minoranza*. Onorevoli colleghi, a me è rincresciuto di aver dovuto portare la questione sopra un terreno, che dirò semplice mente poco simpatico; ma la forza delle cose e la necessità che la giustizia distributiva, almeno qualche volta, abbia applicazione, mi hanno spinto a presentare una relazione di minoranza, che storicamente è surta quando, dopo il riconoscimento da parte del Governo del buon diritto di Napoli, la maggioranza dei colleghi, allontanandosi da un formale emendamento, per il quale Napoli veniva nominata sede di compartimento e di armamento di queste linee, decise di tornare al prisco progetto e di ridare a Palermo questo vantaggio speciale. Il fenomeno, al quale noi abbiamo assistito durante l'elaborazione dell'ordinamento dei servizi marittimi, merita tutta quanta l'attenzione della Camera.

Quattro porti importanti ha l'Italia: Genova, Palermo, Napoli e Venezia. Il quinto, che è già entrato bene in linea, Bari, provvede abbastanza bene da sè ai suoi bisogni. Nella ripartizione dei servizi marittimi si è verificato questo curioso, questo strano fenomeno: alla città ligure la maggior parte delle linee in omaggio alla floridezza dei suoi commerci marinari; a Venezia le linee dell'Adriatico e dell'Oriente, e poi, quando la Sicilia ha fatto sentire giustamente la sua voce, si è staccato dal gruppo del Tirreno superiore un nucleo di undici linee ed è stato dato a Palermo, per guisa che l'ultima, la cenerentola, come sempre, delle diverse città d'Italia, è rimasta Napoli!

Voci. No! no! (*Commenti*).

DI SANT'ONOFRIO. Palermo è la cenerentola! Noi vorremmo essere nelle condizioni di Napoli! (*Commenti*).

SALVIA, *relatore della minoranza*. Al porto di Napoli non furono concesse in definitiva che due sole navi, costituenti il famoso gruppo dell'Egitto. In un precedente progetto noi avevamo ottenuto non solo il compartimento marittimo, ma anche un gruppo importante di linee; avevamo ottenuto 40 mila tonnellate di stazza.

Dunque avevamo ottenuto per 48,000 tonnellate di stazza iscritte nel nostro porto; colla ripartizione dei vari gruppi

noi non abbiamo che due soli piroscafi iscritti al porto di Napoli, quelli della linea dell'Egitto, e solo nominalmente, solo per lustra gli furono consentiti alcuni altri piroscafi appartenenti al Tirreno superiore, perchè questi piroscafi, venendo da Genova e tornando a Genova, hanno naturalmente e normalmente il loro porto di armamento a Genova.

Dunque è questione di giustizia distributiva.

Si dice che Palermo ha fatto grandi sacrifici, e certamente non saremo noi che vorremo ostacolare la nobile metropoli siciliana nel suo futuro sviluppo.

Ma Napoli è un porto che deve svolgersi, e lo Stato deve concorrere affinchè la vita vi sia sviluppata. Napoli ha una industria marinara che con grande sacrificio si sta costituendo.

Abbiamo cantieri importanti aggregati ai bacini di carenaggio, e volete che questi bacini siano coperti di erbe, e volete che in questi bacini non entrino le navi, e che tutta questa marina sovvenzionata vada in altri porti ed abbandoni completamente questo, che dovrebbe restare come una locanda di mare, come il porto cioè nel quale dove passano soltanto le navi estere perchè trovano ivi vantaggi di caricamento e di scaricamento.

Dunque un principio di giustizia distributiva, principio che venne riconosciuto quando fu stabilito che per lo meno questa linea, che muove da Napoli e torna a Napoli, abbia ivi la sua sede di armamento.

Ma non è solo questione di giustizia, vi è anche una questione tecnica. La tecnica insegna che sede di armamento deve essere il porto capo linea, quello da cui la nave muove ed a cui la nave ritorna. E questo è un concetto generalmente ritenuto esatto. (*Interruzioni del deputato Di Stefano*).

Il concetto della giustizia distributiva è che non si trascura un porto, non si sopprime quel contributo necessario che in fondo in fondo viene dato col concorso di tutti gli italiani, napoletani compresi.

Queste considerazioni mi indussero a presentare la relazione di minoranza, nella quale, con molta sobrietà, sono esposte le ragioni che militano a favore di Napoli.

Si è detto: Napoli non esporta che piccole quantità di agrumi. È esatto, ma noi abbiamo dietro noi una regione intiera che produce le primizie... (*Interruzioni — Commenti*).

Tutte le primizie che si mandano sulle piazze dell'Inghilterra muovono precisamente da Napoli e costituiscono presentemente il carico delle Compagnie inglesi.

Noi abbiamo riconosciuto questo fatto, perchè la linea muove da Napoli, va a Palermo, e dal momento che a Palermo le navi fanno sempre scalo per caricare gli agrumi, non vi è motivo per dire che il porto di armamento debba essere a Palermo.

Si è detto: voi non avete opifici a Napoli, mentre invece i nostri opifici languono per mancanza di lavoro.

Orbene, noi abbiamo una serie di opifici, un numero rilevante di cantieri, il Pattison, il Guppy, il nuovo cantiere dei bacini di carenaggio, in cui sono stati profusi milioni con ardita iniziativa.

Si dice: voi non avete una marina. Ma abbiamo il nocciolo di una marina, la piccola Società di navigazione del golfo, e bisogna integrare questa attività, perchè bisogna pur persuadersi che il porto non esiste come sfondo di paesaggio e non deve servire solo alle linee estere di navigazione, ma anche come base e centro delle linee nazionali, e sarà un vantaggio per l'intera nazione se a fianco della marina genovese e veneta si potrà costituire una marina napoletana.

E come l'ardita Puglia ha dato vita all'iniziativa delle linee dell'Adriatico, così noi, che abbiamo marinai arditi, personale valoroso, mezzi che mancano solo di una spinta, attendiamo questa spinta a questa piccola linea, che costituisce al tempo stesso il riconoscimento di un diritto ed il mezzo per lo sviluppo della marina napoletana. (*Vive approvazioni — Commenti*).

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di grazia e giustizia per presentare un disegno di legge.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Mi onoro di presentare alla Camera, di concerto con l'onorevole ministro del tesoro, un disegno di legge che autorizza l'iscrizione di lire 85,575 nella parte straordinaria del bilancio della grazia e giustizia per provvedere al pagamento delle rate di saldo dei lavori di completamento per l'edificio di Castel Capuano a Napoli.

Chiedo che sia deferito all'esame della Giunta generale del bilancio. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro di grazia e giustizia della presentazione del disegno di legge: « Autorizzazione della iscrizione di lire 85,575 nella parte straordinaria del bilancio della grazia e giustizia per provvedere al pagamento delle rate di saldo dei lavori di completamento per l'edificio di Castel Capuano a Napoli ».

Questo disegno di legge sarà, per materia, deferito all'esame della Giunta generale del bilancio.

Si riprende la discussione del disegno di legge: Linea di navigazione tra l'Italia e Londra.

PRESIDENTE. Proseguendo ora nella discussione del disegno di legge: « Linea di navigazione tra l'Italia e Londra », spetta di parlare all'onorevole Pantano.

PANTANO. Se, in seno alla Commissione Reale dei servizi marittimi quando mi feci iniziatore e propugnatore della istituzione di questa linea di navigazione fra l'Italia e Londra, avessi potuto anche lontanamente prevedere di dover assistere a un dibattito in cui si fossero acuiti i dissensi di quel Mezzogiorno... (*Vive approvazioni*)... che appunto per i suoi dissensi è alla coda della vita italiana (*È verissimo! — Bravo!*)... io non l'avrei mai proposta; l'avrei piuttosto sacrificata al sentimento della concordia nazionale. (*Approvazioni*).

Una voce. Ma è stata la Commissione!...

PANTANO. La Commissione Reale dei servizi marittimi propugnò questa linea sin d'allora, considerando come capo-linea Palermo, facendole toccare Napoli ed altri porti. E sin d'allora si partiva da questo concetto: che dovesse servire all'esportazione dei generi primaticci, frutta, ortaglie, agrumi, ed altro, per rifornirne il mercato di Londra e possibilmente altri mercati di Europa.

E, mentre questa era un'idea che rifletteva tutto il Mezzogiorno dell'Italia continentale ed insulare, si aveva però specialmente di mira, che il Mezzogiorno continentale, e soprattutto Napoli, per mezzo delle comunicazioni ferroviarie rapidissime, poteva, in un certo qual modo, supplire alle deficienze della navigazione con le spedizioni a grande rapidità nel centro di Europa. Fin d'allora anzi fu ideata e caldeggiata la possibilità che l'Italia creasse dei *ferry-boats*, per cui le sue spedizioni per ferrovia potessero traversare la

Manica e arrivare a Londra senza necessità di trasbordi.

Per via si andò semplificando questo concetto in quanto che, incalzati il Governo ed il Parlamento dalla soluzione del complesso problema marittimo, fu lasciata all'ultimo momento la costituzione di queste linee, che allora erano per il Canada e per Londra.

Le fasi che ha subito la linea Italia-Londra in seno alla Commissione, per cui prima fu proposta Palermo per sede di compartimento, poi Napoli, e di nuovo Palermo, non hanno che riprodotto le oscillazioni che ha subito tutta l'intera legge dei servizi marittimi nel provvedere ai vari centri d'Italia.

Ma io vorrei non scendere a particolari. Scendendo a particolari o ad una analisi sulla maggiore o minore prosperità di Napoli o di Palermo, in questa gara, direi quasi, della ricchezza o della miseria, mi sentirei confuso, perchè non saprei trovare nessuna di quelle frasi che possono non urtare involontariamente la suscettibilità degli uni, o quella degli altri.

Ma ricordiamo un po', cari colleghi, e qui mi rivolgo ai miei colleghi di Napoli, che quando fu investito tutto il problema della navigazione, della vita marinara italiana, nei riverberi, nei sussidi e nelle agevolanze governative, Napoli era all'ultimo posto, ingiustamente trascurata; essa era stata veramente la Cenerentola di tutte le città italiane, di modo che se voi guardate le statistiche di allora e di oggi, per ciò che sono le provvidenze governative, la differenza è semplicemente enorme, perchè per Genova e per Palermo si potè parlare di equiparare, di ridurre, di agevolare in qualche modo; ma per Venezia e per Napoli fu questione di richiamare addirittura a vita novella le due città l'una per il Mediterraneo l'altra per l'Adriatico. E io sono fermamente persuaso che il Parlamento abbia assoluto nella misura del possibile il suo compito. Che poi questa linea parta da Napoli per ritornare a Napoli è l'argomento messo avanti dallo egregio collega Salvia, il quale sostiene che le linee hanno efficienza per il luogo donde partono: ma questo è un argomento che si ritorce contro di lui, perchè, se lo si volesse ammettere, Napoli da tante altre linee non avrebbe benefici; si ritorcerebbe del resto anche contro Palermo, perchè anche per Palermo molti piroscafi partono per Genova e ritornano a Genova non toccando Palermo che per via.

Questi quindi non sono argomenti su cui bisogna insistere, perchè hanno il loro pro e il loro contro.

Ma c'è un argomento supremo ed è di richiamare l'attenzione dei colleghi di Napoli sulle condizioni economiche relative di Napoli e di Palermo, e si deve dire che Napoli cresce ogni giorno, in mezzo all'aspettazione ed al vivo interessamento dell'anima italiana; noi vediamo fiorire le sue industrie e vediamo che esso diventa il porto centrale del Mediterraneo, a cui affluiscono le bandiere estere e che ha un avvenire sicuro; invece Palermo, per fatalità storica, che non si corregge nemmeno per forza di legge, è costretta a svolgersi in limiti ristretti.

Ed ora se Napoli per un momento vuol ricordare, che nelle ore difficili della vita italiana, quando la marina languiva, da Palermo sorsero le prime generose iniziative che, costanti e tenaci, contribuirono a rialzare la bandiera mercantile italiana che fu tenuta alta sui mari del mondo, allora, dico, non monta più che per questa linea la sede di compartimento sia a Napoli o a Palermo, purchè tutto il Mezzogiorno possa esportare le sue derrate; è piccola miseria discutere se le navi di questa linea andranno ad accrescere il lavoro del cantiere di Palermo e del bacino di carenaggio di Palermo, invece di quelli di Napoli.

Perciò mi appello al sentimento di solidarietà dei colleghi di Napoli, perchè non sia sciupata con questa legge quella catena, quell'armonia economica e morale che unisce il Mezzogiorno d'Italia. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore della maggioranza.

PAIS-SERRA, *relatore della maggioranza*. Onorevoli colleghi, non è molto grato l'ufficio di relatore in un dibattito vivace come questo a cui la Camera ha assistito. Io sono persuaso che questo dissidio oggi sorto tra Napoli e Palermo sia più apparente che reale, e confido che tanto i rappresentanti di Napoli quanto quelli di Palermo si convinceranno che è dovere comune, nell'interesse della concordia e nei rispetti dei reciproci diritti, di approvare il presente disegno di legge.

Al breve eloquente e serrato discorso dell'onorevole Porzio hanno brillantemente risposto gli onorevoli Di Stefano e Pantano; quindi non avrò che pochissime parole da aggiungere.

Napoli, mi perdonino i suoi egregi rappresentanti, non ha ragione di opporsi a che Palermo ottenga quello cui ha pienamente diritto; Napoli che vede nel suo splendido porto ancorarsi tutti i piroscafi provenienti dall'Inghilterra e dall'America, non comprendo come possa non dico invidiare, ma contendere a Palermo un approdo che a questa città è più che necessario, indispensabile. E poichè non amo prolungare il mio discorso e desidero non aggiungere nulla a quello che hanno detto gli altri oratori, risponderò soltanto all'amico Salvia il quale ha voluto qualificare Napoli la Cenerentola d'Italia. No, egregio collega, Napoli è la regina a cui rendono omaggio tutte indistintamente le città italiane, e anche ora il ministro di grazia e giustizia ha presentato un disegno di legge che evidentemente prova quale sia l'amore del Governo e del Parlamento per quella insigne metropoli. (*Commenti*).

E finirò con una dimostrazione, contro la quale non c'è nessun argomento che possa valere. Napoli ha lamentato che le Convenzioni l'abbiano quasidanneggiata; orbene, onorevoli colleghi, permettetemi che io vi legga quale rapporto vi sia fra gli approdi in tonnellate a Napoli e quelli a Palermo.

Gli approdi a Napoli rappresentano 2,449,400 tonnellate, a Palermo invece un milione e 232 mila tonnellate (*Commenti*).

E dopo ciò confido che il patriottismo dei rappresentanti di Napoli e Palermo troverà giusto l'appello che io fo alla concordia, perchè sia votato unanimemente questo disegno di legge. (*Vivissime approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arlotta.

ARLOTTA. Onorevoli colleghi, siate bene convinti che se c'è una questione la quale riesca supremamente dolorosa pel nostro cuore è proprio quella che può avere l'apparenza di un dissenso tra la nostra Napoli e l'isola generosa che noi abbiamo sempre considerata come parte integrante del nostro Mezzogiorno. (*Bravo!*) Palermo è la capitale di quell'isola a cui ci siamo sempre sentiti legati dal più fraterno ed intenso affetto, ed alla quale non abbiamo mai mercanteggiato il nostro voto, sempre pronti per essa a qualunque sacrificio. (*Approvazioni*). Ma o signori, in certe questioni non sono tanto in giuoco gli interessi materiali quanto quelli della giustizia e le nostre popolazioni si sentono profondamente offese quando la giustizia distributiva è conculcata a loro danno.

Io cercherò di portare nelle mie parole la maggior calma possibile, perchè questa deve essere una discussione fatta serenamente e non già (perdoni, onorevole Di Stefano) con argomenti puramente ad impressione, ma che nessuna consistenza possono avere.

DI STEFANO. Ho citato delle cifre!

ARLOTTA. Il porto di Napoli è quello a tutti i porti d'Italia che ha avuto il maggiore sviluppo di traffico nell'ultimo scennio, e questo, non ha potuto accadere, come si è tentato or ora di far credere, fra indifferenza e l'ignavia dei napoletani, ma perchè essi hanno saputo capire l'importanza del loro porto e spiegare la loro attività nei commerci, nelle industrie ed in tutto ciò che al porto si riferisce.

Ora non possiamo accettare il rimprovero che ci viene dall'onorevole Di Stefano di essere negligenti o trascurati nei nostri traffici marittimi, perchè questo rimprovero non è fondato sui fatti e noi sdegnosamente lo respingiamo.

Da quando si è cominciato a parlare di nuove convenzioni marittime, in tutti i progetti precedenti si è cercato di fare equa ripartizione fra i vari porti della penisola, ed a Napoli si erano attribuite 45 mila tonnellate come sede di armamento e non già come approdo: l'approdo ha nulla da vedere in questa questione, onorevole Pais. (*Interruzione dell'onorevole relatore della maggioranza*).

Ma queste 45 mila tonnellate di sede di armamento che erano state già accordate a Napoli sono poi sfumate strada facendo. Sapete che cosa ne è rimasto? È rimasto il tonnello di due soli piroscafi, quelli che vanno e vengono dall'Egitto trasportare specialmente passeggeri e già merci (perchè il traffico delle merci dall'Egitto è quasi nullo), ed essi rappresentano appena da 12 a 14 mila tonnellate. Intanto Palermo ha avuto un intero gruppo di undici linee; ed io non cito le linee di Genova, nè quelle di Venezia, nè quelle di Bari, tutte superanti quelle assegnate a Napoli. Ed è accaduto che il Governo si è persuaso della sperequazione di questa divisione fra i vari porti, ed in un certo tempo ha assegnato a Napoli la linea per Londra della quale si discute ora e quella per il Canada, come due linee che, partendo da Napoli, trovano la loro sede di armamento in quel porto.

Qui devo rispondere all'onorevole Pantano. Ma come, onorevole Pantano, ella,

che è uomo di così vasta intelligenza, non trova logico e naturale che l'armamento di una linea si faccia al punto di partenza della linea stessa?

DI STEFANO. Chiedo di parlare per fatto personale.

ARLOTTA. Questa linea va da Napoli per Palermo a Londra. Dunque da Palermo vanno direttamente gli agrumi a Londra e gli interessi della produzione agrumaria dell'isola sono tutelati. Noi non facciamo questione di approdo, ma semplicemente una questione di armamento, perchè nel porto di Napoli i bacini di carenaggio, con relativi cantieri, scali, officine, non possono avere alimento se non ci sono vapori, che abbiano ivi la loro sede d'armamento!

È una questione di puro buon senso e di pura giustizia.

Detto questo, noi dobbiamo insistere che ciò che il Governo aveva promesso a Napoli e che poi la maggioranza della Commissione, non si sa con quale criterio, ha cambiato, sia mantenuto integro e che il porto di armamento di queste due linee, quella di Oriente e quella per il Canada, sia mantenuto a Napoli come era stato promesso. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Di Stefano ha chiesto di parlare per fatto personale. Favorisca indicarlo.

DI STEFANO. Mi si è attribuita una opinione, che non ho assolutamente professato e mi si son fatte dire cose diverse da quelle che ho detto.

Vorrei osservare all'onorevole collega Arlotta che io non tratto argomenti ad impressione. I miei argomenti sono fondati sulla legge, sulle cifre, sui fatti incontrastabili.

Che cosa dicono gli egregi colleghi napoletani? Che in tanto una città può essere sede di armamento in quanto la linea parte da essa ed ivi ritorna.

Orbene, se così fosse, dovrei dire all'onorevole amico Arlotta: guardi un poco le linee assegnate a Palermo dalla legge sui servizi postali e marittimi. Sono undici linee, egli ha detto, ed è vero, ma non solo otto linee delle undici non partono da Palermo nè vi tornano, ma sei delle otto non passano neppure da Palermo. Eppure Palermo è stata creata sede di armamento (*Interruzione del deputato Arlotta*) È così! Ella si ribella al fatto!

La prima linea parte da Napoli, torna a Napoli e non passa da Palermo. La seconda parte da Siracusa va a Tripoli e non

passa da Palermo. La terza parte da Napoli va a Derna e non passa da Palermo. La quarta parte da Siracusa va a Bengasi e non passa da Palermo. La sesta parte da Genova, va a Tunisi e non passa da Palermo, l'undicesima parte da Genova va a Misurata, Homs e Bengasi e non passa da Palermo.

Orbene, con la legge sui servizi postali queste linee sono state assegnate a Palermo come sede di armamento.

Se si deve tenere per vera la teoria dello onorevole Arlotta, dovremmo dire che l'assegnazione delle undici linee fatta a Palermo è stata una turlupinatura. Ma, poichè questo non vogliamo dire, dobbiamo, invece, ammettere che può essere sede di armamento una città, che non solo non è capolinea ma che non è neppure toccata da quelle linee.

PRESIDENTE. Ma, onorevole Di Stefano, questo non è fatto personale!

DI STEFANO. Ho finito, onorevole Presidente. Mi lasci però osservare che la linea 13 del Tirreno Superiore parte da Genova, va in Oriente, passa per Napoli e Napoli è la sede di armamento dei sette vapori di

quella linea con una stazza complessiva di 19,250 tonnellate!

La Camera, nel suo alto senno e nella sua imparziale giustizia, riconoscerà, certamente, i diritti di Palermo!

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Il Governo si associa alle conclusioni della maggioranza della Commissione. (*Approvazioni — Commenti*).

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

Passiamo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« Il Governo del Re è autorizzato ad affidare, ai sensi dell'articolo 3 e dell'articolo 4, n. 7 della legge sulla contabilità generale dello Stato, ad una Società italiana l'esercizio di una linea di navigazione fra l'Italia e Londra, alle condizioni del capitolato qui unito ».

Si dia lettura del capitolato.

BASLINI, *segretario*, legge:

Capitolato per un servizio di navigazione fra l'Italia e Londra

Art. 1.

Il concessionario eseguirà un viaggio ogni quindici giorni fra l'Italia e Londra e viceversa, col seguente itinerario: Napoli, Palermo, Londra con obbligo di toccare almeno un porto della Sicilia orientale e dopo Londra Anversa e con facoltà di toccare altri porti italiani del continente e delle isole, un porto della Manica.

Art. 2.

Il servizio stabilito nel precedente articolo sarà eseguito con almeno tre piroscafi di stazza lorda non inferiore a 3,000 tonnellate ed aventi una velocità non inferiore a 12 miglia all'ora in navigazione. Essi saranno di assoluta proprietà del concessionario e dovranno inalberare la bandiera nazionale e quella postale.

I detti piroscafi devono essere classificati alla prima classe del « Registro Nazionale Italiano » o di altro registro di classificazione nazionale le cui visite e perizie siano riconosciute dal ministro della marina equivalenti alle visite e perizie ufficiali, con obbligo di mantenere tale classificazione per tutta la durata del contratto, e dovranno avere, all'inizio del servizio, un'età non superiore ai cinque anni.

I piroscafi stessi dovranno avere speciali adattamenti frigoriferi in due spazi sufficienti a giudizio del Comitato pei servizi marittimi uno dei quali

a temperatura fra 4 e 7 centigradi pel trasporto di merci deperibili e l'altro a temperatura fra 4 e 7 gradi sotto zero pel trasporto di derrate speciali che richiedono bassa temperatura.

Art. 3.

I piroscafi che i concessionari dovessero costruire per l'attuazione dei servizi sovvenzionati devono essere costruiti nei cantieri italiani.

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

1° quando i cantieri nazionali di prim'ordine domandino un prezzo del 7 per cento superiore al valore risultante dalla media dei prezzi di sei cantieri esteri di prim'ordine, esclusi il prezzo massimo ed il minimo;

2° quando non possano ottenere da alcun cantiere italiano di prim'ordine la consegna del materiale entro un congruo limite di tempo.

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

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

Art. 4.

Per l'accettazione del materiale navale di primo impianto, ed in qualunque circostanza, il Ministero della marina nominerà apposita Commissione la quale nella visita dei piroscafi dovrà riconoscere se corrispondano alle condizioni stabilite dal Codice per la marina mercantile e dal relativo regolamento e se soddisfino alle necessità del commercio ed ai patti contenuti nel presente capitolato.

Art. 5.

Ove dalle visite risultasse che alcuno dei piroscafi non soddisfacesse alle condizioni richieste, il concessionario, nel congruo limite di tempo che verrà assegnato dal Ministero della marina, dovrà surrogarlo ed uniformarsi a quelle altre prescrizioni che saranno emanate, ferma la responsabilità che il concessionario possa avere incontrato per ritardi od inconvenienti seguiti.

Art. 6.

Il concessionario dovrà facilitare con ogni mezzo alla Commissione di visita il compimento del mandato affidatole, soddisfacendo a tutte le richieste che gli fossero rivolte in ordine alle leggi e regolamenti vigenti.

Art. 7.

Le spese occorrenti per l'esecuzione delle visite dei piroscafi saranno a carico del concessionario, comprese quelle relative all'indennità di missione ai componenti la Commissione di visita.

Art. 8.

Se durante la concessione si perdesse qualche piroscafo, il concessionario dovrà provvedere al servizio con altro piroscafo, anche noleggiato, che abbia i requisiti voluti per modo che non avvengano interruzioni. Tale piroscafo dovrà essere accettato dalla Commissione di visita.

Art. 9.

Il Ministero della marina, nello stabilire l'orario della linea, fisserà un limite massimo di tempo per l'esecuzione di essa, tenendo conto della velocità indicata nell'articolo 2 e del tempo di fermata nei singoli porti.

Il concessionario almeno cinque giorni prima della partenza per ogni viaggio da Napoli dovrà informare il Ministero della marina circa l'itinerario che seguirà il piroscafo. Eguale notizia dovrà essere data prima della partenza da Londra.

Art. 10.

Il Ministero della marina avrà facoltà, per ragioni politiche o di interesse postale e commerciale, di far anticipare o ritardare le partenze e di autorizzare il concessionario ad eseguire approdi eccezionali senza che esso abbia diritto ad alcun compenso.

Art. 11.

La composizione degli equipaggi dei piroscafi è determinata da apposite tabelle stabilite dal Ministero della marina.

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

Il concessionario si obbliga di adottare il contratto tipo di arruolamento degli equipaggi stabilito dal Ministero della marina.

Il concessionario avrà facoltà di assumere il personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento, quando questi non abbiano personale disponibile alle condizioni del contratto tipo suddetto.

Il personale di bordo dovrà indossare la divisa che, su proposta del concessionario, sarà approvata dal Ministero della marina.

Il concessionario si obbliga di comprendere, in complesso, negli equipaggi dei piroscafi adibiti alla linea contemplata dal presente capitolato almeno un allievo ufficiale e un allievo macchinista.

L'imbarco sarà fatto su richiesta del Ministero della marina. Gli allievi capitani e gli allievi macchinisti avranno gratuitamente alloggio e trattamento di sottufficiale, ma potranno usufruire del vitto ufficiali pagando una retta di lire due al giorno.

Art. 12.

Il concessionario ha obbligo del trasporto gratuito, regolare e compinto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via, senza limitazione di peso, consegnati da qualunque ufficio postale, sia nazionale che estero, per qualunque destinazione.

Sotto la denominazione di effetto s'intende tutto ciò che per legge la posta ha il diritto di trasportare, compresi i pacchi postali.

Il concessionario è responsabile, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti alle Amministrazioni postali per perdite, manomissioni o avarie degli effetti e dovrà tenere queste rilevate dalle indennità che dovessero rifondere a terzi.

A bordo dei piroscafi dovranno, a richiesta del Ministero della marina, essere collocate cassette mobili per l'impostazione delle corrispondenze ed il concessionario avrà l'obbligo di farne la consegna agli uffici postali che saranno designati.

Gli effetti postali saranno a cura e spese del concessionario ritirati negli uffici di origine e consegnati in quelli designati.

Art. 13.

Il servizio di cui all'articolo 1 sarà fatto per passeggeri e merci, con speciale riguardo pei prodotti agricoli di esportazione.

Il trasporto dei passeggeri e delle merci sarà effettuato per tutti gli scali toccati dai piroscafi sotto l'osservanza delle tariffe e delle condizioni approvate dal Comitato per i servizi marittimi con l'intervento del rappresentante del concessionario.

Le tariffe predette dovranno essere fissate ogni anno dal Comitato per i servizi marittimi, dopo sentito il parere delle Camere di commercio italiane all'estero interessate e dei regi consoli nei porti di scalo.

Ad ogni modo le tariffe non dovranno mai essere superiori a quelle praticate dai servizi concorrenti.

Le merci di esportazione dai porti di Genova, Livorno, Napoli, Cagliari, Palermo, Messina, Catania e Siracusa dovranno essere tassate in base allo stesso nolo, ed inversamente in base allo stesso nolo dovranno tassarsi le merci di importazione destinate ai porti suddetti.

Quando il piroscafo non approdasse direttamente ai porti di Genova, Livorno, Cagliari, Messina, Catania e Siracusa, ed occorresse perciò il trasbordo della merce, oltre le spese di sosta e di trasbordo, saranno a carico del concessionario quelle pel trasporto della merce da detti porti a quelli di trasbordo e viceversa.

Il concessionario dovrà stabilire apposite agenzie in tutti i luoghi di approdo. Gli agenti all'estero dovranno essere preferibilmente di nazionalità italiana.

Art. 14.

Tanto per i passeggeri, quanto per le merci da trasportarsi sulla linea e conforme alle clausole del presente capitolato, è fatto obbligo al concessionario di attuare, previ necessari accordi con le Ferrovie, il servizio cumulativo con le medesime, e di attuarlo pure con le altre Società italiane di navigazione marittima e fluviale.

Questi servizi cumulativi dovranno esercitarsi, possibilmente, mediante unico contratto di trasporto e, ove ne sia riconosciuta la convenienza dalle Amministrazioni partecipanti, formando prezzi globali determinati sulle basi di tariffe proprie a ciascuna delle Amministrazioni stesse.

Sarà pure possibilmente attuato servizio cumulativo con le ferrovie estere e con Società di navigazione estere che esercitino linee per località non toccate da piroscafi italiani.

Art. 15.

Il concessionario dovrà accordare il viaggio gratuito, escluso il vitto:

1° ai membri del Parlamento italiano e nel limite massimo di cinque per viaggio;

2° ai funzionari dell'Ispettorato dei servizi marittimi preposti alla sorveglianza della linea.

Il concessionario ha l'obbligo di trasportare gratuitamente fino alla concorrenza di tre metri cubi per viaggio i campioni che le Camere di commercio e Musei industriali inviassero a Camere di commercio e Musei industriali dei paesi serviti dalla linea e viceversa.

Il concessionario dovrà trasportare gratuitamente, escluso il vitto, gli indigenti che vengono in Italia per prestare servizio militare o che ritornano all'estero dopo averlo compiuto.

Il concessionario si obbliga infine di eseguire trasporti per conto dello Stato con le riduzioni del 50 per cento sui noli di tariffa.

Art. 16.

Tutte le divergenze che sorgessero circa i trasporti saranno deferite al Comitato per i servizi marittimi. Le decisioni del Comitato non sono appella-

bili dinanzi al Collegio degli arbitri di cui all'articolo 31 e non pregiudicano l'azione giudiziaria delle parti.

Al Comitato predetto sarà devoluto inappellabilmente il giudizio delle vertenze che potranno sorgere col concessionario circa le penalità, rimborsi o ritenute che fossero applicate per effetto delle disposizioni di cui agli articoli 13 e 18.

Art. 17.

In caso di guerra, blocco o quarantena, il Ministero della marina avrà facoltà di modificare i viaggi nel limite della percorrenza normale, o di sospendarli.

In caso di modificazione di viaggio sarà corrisposto al concessionario l'intero compenso di cui all'articolo 26.

In caso di sospensione di viaggi per le cause suaccennate la sovvenzione sarà ridotta del 50 per cento.

Art. 18.

Premesso che la mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore, il concessionario per ogni viaggio omesso incorrerà nella multa di lire 10,000 oltre la perdita della relativa sovvenzione.

In caso di ritardo nell'arrivo a Londra od a Napoli non giustificato da circostanze di forza maggiore, il concessionario sarà passibile della multa di lire 500 per ogni 24 ore dopo le prime 24 di ritardo.

In caso di omissione degli approdi prescritti senza il concorso di circostanze di forza maggiore, il concessionario sarà passibile della multa di lire 500 per ogni approdo omesso.

Pel ritardo a rimpiazzare un piroscavo perduto o disadatto alla navigazione il concessionario sarà passibile della multa di lire 100 per ogni giorno.

Nel caso di irregolare applicazione di tariffe, non dipendente da errore materiale, il concessionario, oltre alla restituzione all'interessato di quanto è stato percepito in più, incorrerà in una multa pari al quintuplo della differenza fra il nolo riscosso e quello che doveva essere applicato.

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

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

Art. 19.

Nel caso d'interruzione del servizio il Governo potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare il concessionario ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'onori; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

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

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

Art. 20.

A garanzia degli obblighi assunti il concessionario dovrà prestare una cauzione di lire 50,000.

La cauzione dovrà essere prestata per metà in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato e l'altra metà può essere data mediante pegno sopra

uno o più piroscafi del concessionario, che dovranno essere a tal uopo assicurati presso una società italiana di assicurazione accettata dal Ministero della marina, per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione.

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

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

Art. 21.

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

Art. 22.

Perchè si possa controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati di consegnare al commissario del Governo negli scali, con le modalità stabilite dal regolamento, un estratto del giornale di bordo, indicante le circostanze occorse nel viaggio.

Art. 23.

Il concessionario ha l'obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per la linea esercitata con l'indicazione dei diversi introiti e di trasmetterne copia ogni due viaggi all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo il concessionario dovrà mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

Il concessionario, alla fine di ogni anno e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetterà al ministro della marina, insieme coi propri bilanci, una relazione tecnica ed economica dell'azienda della linea contenente la ripartizione così dei prodotti, come delle spese.

Art. 24.

Se il concessionario non adempisse agli obblighi di cui all'articolo 23 o se ostacolasse le indagini che l'Ispettorato dei servizi marittimi praticasse ai termini dell'articolo 21 e dell'articolo 23 del presente capitolato, uditi il Consiglio di Stato ed il Comitato per i servizi marittimi, sarà sospeso il pagamento della sovvenzione.

Art. 25.

Il concessionario non potrà cedere ad altri il servizio contemplato nel presente capitolato senza il consenso del Governo.

Il concessionario non potrà inoltre vendere i piroscafi assegnati al servizio predetto senza l'autorizzazione del ministro della marina. Questi avrà facoltà di opporsi al noleggio dei piroscafi stessi e d'imporre determinate condizioni.

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

È vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta del concessionario a trusts, coalizioni o cartelli o ad accordi di qualsiasi genere tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico.

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

Art. 26.

In corrispettivo degli obblighi risultanti dal presente capitolato il Governo corrisponderà al concessionario il compenso annuo di lire cinquecentomila (lire 500,000) da pagarsi in tanti dodicesimi maturati. Potrà però essere accordata, a richiesta del concessionario, un'anticipazione di 19 ventesimi sull'ammontare dell'intero compenso mensile.

In caso di naufragio di qualche piroscafo in viaggio dovrà essere corrisposto al concessionario l'intero compenso come se il viaggio cominciato fosse stato compiuto.

Art. 27.

Pei piroscafi adibiti al servizio della linea contemplata dal presente capitolato non spettano al concessionario i premi di navigazione contemplati dalle leggi 23 luglio 1896, n. 318 e 16 maggio 1901, n. 176.

Art. 28.

Il servizio avrà principio il 1° luglio 1913 ed avrà la durata di dieci anni.

S'intenderanno compresi nei viaggi di obbligo quelli incominciati prima della scadenza del presente contratto quantunque il ritorno segua posteriormente.

Art. 29.

I direttori ed i componenti il Consiglio di amministrazione della Società concessionaria, compreso il presidente, dovranno essere cittadini italiani.

La Società avrà la sua sede in Palermo ed una rappresentanza legale in Roma per tutti gli effetti del presente contratto.

I piroscafi assegnati alla linea contemplata nel presente capitolato avranno la sede di armamento in Palermo.

PRESIDENTE. Su questo articolo del Capitolato è stato presentato il seguente emendamento:

« Sopprimere il secondo e terzo comma dell'articolo 29.

« Salvia, Masoni, Porzio, Guarracino, Cantarano, Magliano, Spetrino, Cannavina, Strigari, Cacciapuoti, Arlotta, De Nicola ».

L'onorevole Salvia e gli altri firmatari mantengono questo emendamento?

SALVIA. Manteniamo l'emendamento.

PRESIDENTE. Onorevole ministro della marina, lo accetta?

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. In conformità delle dichiara-

zioni già fatte, dichiaro che il Governo non accetta l'emendamento.

PRESIDENTE. E la Commissione?

PAIS-SERRA, relatore della maggioranza. La Commissione respinge l'emendamento.

PRESIDENTE. Metto dunque a partito l'emendamento proposto dall'onorevole Salvia e da altri colleghi.

(Non è approvato).

Metto ora a partito l'articolo 29 del Capitolato, così come è stato proposto dal Governo e dalla Commissione.

(È approvato).

Si continui la lettura del Capitolato.

BASLINI, segretario, legge:

Art. 30.

Nei lavori di carico e scarico nei porti italiani il concessionario dovrà, a parità di condizioni, preferire le Società di lavoratori legalmente costituite.

Art. 31.

Tutte le controversie che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione del presente capitolato e delle convenzioni stipulate in base ad esso, e per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise inappellabilmente da un collegio arbitrale, composto di un presidente da nominarsi fra i consiglieri della Corte di cassazione di Roma, o fra i consiglieri di Stato, di un rappresentante del Ministero della marina e di uno del concessionario.

La vertenza non potrà essere sottoposta al collegio se prima sovra essa non avrà deliberato il Comitato pei servizi marittimi e non sarà stata tentata la conciliazione innanzi al medesimo.

Art. 32.

Il presente capitolato e le convenzioni stipulate in base ad esso saranno soggetti al diritto fisso di una lira e centesimi venti, decimi compresi, per tassa di registro.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito l'articolo 1 con l'annesso capitolato del quale è stata data lettura.

(È approvato).

Art. 2.

« Per l'esecuzione del servizio indicato nell'articolo precedente il Governo del Re è autorizzato ad inscrivere nel bilancio passivo del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario 1913-14 e per ogni esercizio successivo fino all'esercizio 1922-23 la somma di lire cinquecentomila ».

(È approvato).

Si procederà tra breve alla votazione segreta su questo disegno di legge.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Alfredo Capece-Minutolo e Suardi a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

CAPECE-MINUTOLO ALFREDO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Convalidazione del Regio decreto 22 dicembre 1910, n. 873, che stabilisce il regime delle tare per gli oli minerali, di resina e di catrame ammessi al dazio convenzionale di lire 16 al quintale ». (957)

SUARDI. A nome del collega onorevole Attilio Rota mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per la sistemazione della sezione industriale del Regio Istituto tecnico di Bergamo. (1353)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Procederemo alla votazione segreta dei seguenti disegni di legge:

1. Riordinamento dei Corpi militari della Regia marina. (1307)

2. Linea di navigazione tra Venezia e Calcutta. (658)

3. Linea di navigazione tra l'Italia e il Centro America. (659)

4. Linea di navigazione tra l'Italia e Londra. (661)

Si faccia la chiama.

BASLINI, segretario, fa la chiama.

PRESIDENTE. Lasciemo aperte le urne.

Approvazione del disegno di legge: Disposizioni interpretative della legge 6 luglio 1911, n. 690, per il trattamento di pensione dei militari di truppa dei carabinieri Reali.

PRESIDENTE. Procederemo nell'ordine del giorno, il quale reca la discussione e del disegno di legge: « Disposizioni interpretative della legge 6 luglio 1911, n. 690, per il trattamento di pensione dei militari di truppa dei carabinieri Reali ».

È stato distribuito un nuovo testo concordato fra il Ministero e la Giunta generale del bilancio.

Se ne dia lettura.

BASLINI, segretario, legge: (Vedi Stampato n. 1242-A).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Non essendovi oratori iscritti e nessuno

chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale; e si passerà alla discussione degli articoli, nel nuovo testo concordato fra il Governo e la Giunta generale del bilancio:

Art. 1.

« I sottoindicati articoli della legge 6 luglio 1911, n. 690, sono sostituiti o modificati come segue:

Art. 1. — Il numero dei brigadieri a cavallo è aumentato da 268 a 320 ed è diminuito di 27 il numero dei vice-brigadieri e di 25 il numero dei carabinieri a cavallo.

Art. 2 comma *e*). — Il termine di quattro anni di permanenza nel grado per i marescialli d'alloggio capi idonei alla promozione è ridotto a due.

Art. 11. — Aggiungere le seguenti parole: « e per i sottufficiali e militari di truppa che liquideranno la pensione in base alla presente legge è abolito anche l'aumento del quinto di cui all'articolo 63 dello stesso testo unico ».

Art. 12. — Dopo le parole: « La pensione dei sottufficiali », aggiungere: « e dei militari di truppa dell'Arma dei carabinieri Reali ».

Dopo la parola: « ragguagliando », aggiungere: « eccezione fatta per gli allievi carabinieri ».

Aggiungere il seguente comma: « Per gli allievi carabinieri il massimo e il minimo sono quelli stabiliti pel soldato dalla tabella II annessa al testo unico su riferito ».

Art. 14. — Alle parole: « il precedente articolo », sostituire: « la presente legge ».

Art. 16. — Sostituire il seguente: « I sottufficiali e i militari di truppa dell'Arma dei carabinieri Reali non acquistano diritto ad alcun aumento di pensione dopo il venticinquesimo anno compiuto di servizio ».

Art. 20. — Alle parole: « saranno promossi », sostituire: « assumeranno la denominazione di... »

Art. 22. — I marescialli d'alloggio capi, promossi a tale grado in base alle disposizioni dell'articolo precedente dopo un anno di permanenza nel grado di maresciallo d'alloggio capo, potranno se idonei, e secondo le vacanze, essere promossi marescialli d'alloggio maggiori.

Art. 23. — I brigadieri già iscritti sul quadro di avanzamento a scelta all'atto della promulgazione della presente legge, potranno, se idonei, essere promossi marescialli d'alloggio maggiori dopo un anno di permanenza rispettivamente nei gradi di

maresciallo d'alloggio e di maresciallo d'alloggio capo.

Art. 26. — Dopo il primo comma aggiungere i seguenti:

« Agli effetti del precedente comma, l'antico grado di maresciallo d'alloggio ordinario, corrisponde all'attuale grado di maresciallo d'alloggio maggiore ».

« I marescialli maggiori nominati per effetto dell'articolo 20 della legge n. 690 del 6 luglio 1911, che al 20° anno di servizio contavano 4 o più anni di grado da brigadiere, liquideranno la pensione come se dal 19° al 20° anno, fossero stati marescialli d'alloggio, e quelli che contavano 8 o più anni di anzianità da brigadiere, come se, dal 19° al 20° anno, fossero stati marescialli capi.

(È approvato).

Art. 2.

« Le suddette disposizioni avranno effetto a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge 6 luglio 1911, n. 690 ».

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Approvazione della proposta di legge: Autorizzazione al Governo di concedere la piccola cittadinanza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge del deputato A. Baccelli: « Autorizzazione al Governo di concedere la piccola cittadinanza ».

Domando all'onorevole ministro guardasigilli se accetta che la discussione si apra sul testo della Commissione.

FINOCCHIARO-APRILE, ministro di grazia e giustizia e dei culti. Accetto. È stato concordato.

PRESIDENTE. Se ne dia lettura.

BASLINI, segretario, legge: (Vedi Stampato n. 1320-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questa proposta di legge.

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

Do lettura dell'articolo unico:

Articolo unico.

« Ferma rimanendo la disposizione dell'articolo 4 della legge 13 giugno 1912, n. 555 il Governo del Re è autorizzato, per un periodo di cinque anni dalla pubblicazione della presente legge, a concedere la città

manza italiana, con esclusione dei diritti litici, quando tale concessione sia conliata da motivi di speciale opportunità.

« Essa deve esser fatta per decreto Reale, previo il parere favorevole del Consiglio di Stato e seguita dal giuramento prescritto dall'articolo 5 della legge 13 giugno 1912, n. 555.

« Il Governo del Re detterà le norme per disciplinare l'uso di codesta facoltà.

« Alla moglie e ai figli minori dello straro naturalizzato a norma della presente legge si applicano, con esclusione dei diritti litici, le disposizioni degli articoli 10, 11, e 13 della legge 13 giugno 1912, n. 555 ».

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, anche questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Trasformazione di istituti di istruzione e di educazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca discussione del disegno di legge: « Trasformazione di Istituti di istruzione e di educazione ».

Si dia lettura del disegno di legge.

BASLINI, segretario, legge: (V. Stampato 1238-A).

PRESIDENTE. La discussione generale spetta su questo disegno di legge. Ha l'onore di parlare l'onorevole Bouvier, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera ritiene che, ove nella applicazione di questa legge si addivenga alla soppressione di qualche istituto di istruzione governativa, lo Stato debba devolvere la spesa finora sostenuta alla istituzione di altra scuola nello stesso comune o nel territorio rispondente alle esigenze ed ai bisogni della località ».

BOUVIER. Onorevoli colleghi, non si può non apprezzare il provvido intento, al quale mira questo disegno di legge, quello di correggere e disciplinare gli istituti di istruzione e di educazione, che più non rispondano, od in scarsa misura, ai loro bisogni, trasformandoli in scuole, che soddisfaccino alle esigenze dei tempi moderni e che si avvicinino e si avvicinino, per quanto è possibile, ai bisogni locali con un più pratico indirizzo.

Certo questo disegno di legge ha una

portata amplissima, che, come ben disse l'onorevole ministro nella discussione, avvenuta al Senato, consente di rivedere tutta la carta geografica della scuola media in Italia. Non vi è dubbio che in questa indagine saranno oggetto di particolare attenzione molti ginnasi isolati, che, per la scarsità degli allievi, non presentano più quel soffio di vita rigogliosa e feconda di un tempo, e non pochi saranno quelli, che, a richiesta degli stessi comuni, verranno trasformati in scuole tecniche. Questo sarà certamente un bene, perchè la scuola deve corrispondere all'evoluzione economica del paese. Ma, indipendentemente da quei comuni, che hanno il solo ginnasio, ai quali potrà essere agevole la trasformazione, molti ve ne sono, già presentemente sede di ginnasio e sede in pari tempo di scuole tecniche governative, nei quali sarà più o meno accentuato il fenomeno normale dell'accrescersi ogni giorno del numero degli allievi che accedono alle scuole tecniche, e del decrescere di quelli, che frequentano il corso classico. È questo il caso, su cui desidero richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro, per conoscere quale condizione verrebbe fatta a quei comuni, che fossero eventualmente privati del ginnasio, già possedendo una scuola tecnica, pure governativa. Amo ritenere che sotto l'eufemismo della parola *trasformazione* che designa questo progetto di legge, non si celi il concetto di poter addivenire alla soppressione d'istituti senza contemporaneamente provvedere alla istituzione di nuovi, poichè lo spirito, a cui si informa in ogni sua parte questo disegno di legge, appare quello di migliorare e di adattare la scuola ai tempi nuovi, non quello di reciderne alcune branche meno vigorose senza rafforzarne altre, che presentano maggiore vitalità.

Questa è la ragione del mio ordine del giorno, che mira appunto a che lo Stato debba devolvere la spesa da esso finora sostenuta per il mantenimento di una scuola, che venisse soppressa, alla creazione o al miglioramento di un'altra che nello stesso comune sia più indicata.

E nel caso da me prospettato, considerando che la soppressione del ginnasio, nei comuni ove esistono scuole tecniche, farebbe affluire un maggior numero di alunni a queste, che rimarrebbero l'unico faro di istruzione sul luogo, non può certamente disconoscersi che lo Stato debba avere obbligo di rafforzarle; ponendole in grado di aprire ai giovani la via alle industrie ed

ai commercianti e di dar loro una più alta cultura.

A ciò mira appunto la istituzione dei corsi tecnici complementari che io confido il Governo vorrà istituire colà dove, esistendo una scuola tecnica rigogliosa, venisse a sopprimersi il ginnasio.

Così soltanto l'applicazione di questa legge, che potrà toccare interessi locali e troncane il prestigio di antiche tradizioni, sarà temperata, corretta ed avvalorata dal conseguimento di pratici risultati e di alte finalità sociali.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Comandini.

COMANDINI. Onorevoli colleghi, per debito di lealtà, per quanto io comprenda che una discussione intorno a questo disegno di legge, che ci viene già con l'approvazione del Senato, possa essere forse superflua, imperocchè un ritocco anche semplice di esso significherebbe il suo ritorno all'altra Camera, per debito di lealtà, dicevo, devo esporre alcuni dubbi e dire le ragioni per le quali su un punto dissento dall'onorevole ministro della pubblica istruzione.

Mi rendo conto del valore intrinseco del disegno di legge: esso ha una finalità altissima e può avere una efficacia non dubbia; e per quello che riguarda le linee direttive e la maggior parte delle disposizioni in esso contenute, sono lieto di potermi associare interamente così alle parole della relazione con cui il disegno di legge ci viene presentato, come agli articoli di cui si compone.

Ho però, dicevo, alcuni dubbi, che io vorrei dalle parole dell'onorevole Credaro venissero interamente dileguati.

Anzitutto, occorrerà coordinare questo disegno di legge a quello che sta dinanzi alla Commissione della Camera e che si riferisce alla scuola media.

Vi sono talune disposizioni in questo progetto di legge, che dovrebbero essere armonizzate con quelle contenute nell'altro in esame, se, come io spero, potrà presto anch'esso diventar legge dello Stato.

Poi, una raccomandazione: vorrei che dalla trasformazione di taluni degli istituti, a cui si mira, potesse avere vantaggio uno dei nostri ordinamenti scolastici che non è stato fin qui curato quanto era necessario. Noi abbiamo bisogno in Italia di istituti di educazione professionale femminile; e io penso che in molti luoghi, dove

esistono delle scuole classiche anemiche potrebbero con molta maggiore utilità, a invece dei buoni istituti d'educazione professionale femminile. E quando parlo di educazione professionale femminile, intendo dire di quegli istituti che ammaestrano il governo della casa e che danno alle fanciulle del popolo la possibilità di guadagnare in una maggior misura di quello che guadagnano oggi che la loro istruzione tecnica è assai trascurata.

I miei dubbi vertono sopra tutto intorno ai corsi tecnici complementari. Io penso che la mente pratica dell'onorevole ministro della pubblica istruzione dovrebbe concordare con me intorno al concetto che in Italia, in materia di istituti scolastici, c'è bisogno di semplificare, non di aumentare, non di accrescere. Noi non abbiamo deficienza di istituti scolastici, o per lo meno di certi di istituti scolastici: ne abbiamo anzi troppi.

Io sono spesso condotto dalla mia mente professionale e politica a visitare le varie regioni del nostro paese, e ogni tanto contro nello stesso paese scuole tecniche di tipo commerciale che dipendono dal Ministero della pubblica istruzione e scuole tecniche di tipo industriale che dipendono dal Ministero d'agricoltura, industria e commercio. Perchè, se tutti i bilanci, per quello che si riferisce all'istruzione sono esigui piuttosto che floridi, perchè noi andiamo a moltiplicare questi istituti? Perchè non cerchiamo invece di semplificare? Perchè non tentiamo di fare un ordinamento più semplice, più armonico, più rispondente alle finalità dei diversi istituti? Noi abbiamo da un po' di tempo confuso il ginnasio inferiore, la scuola tecnica e la scuola complementare. La scuola normale non dà, si dice, buoni frutti, ma non li dà soprattutto perchè noi un po' per volta, abbiamo rese inutili, superflue le scuole complementari, che dovevano essere le scuole di preparazione specifica della scuola normale. Viceversa, abbiamo moltiplicato e diviso il ginnasio con la creazione di un ginnasio inferiore e di un ginnasio superiore che non era nel concetto fondamentale di chi fondò il nostro istituto scolastico. Abbiamo fatto del ginnasio inferiore un surrogato della scuola complementare, perchè abbiamo equiparato la licenza del ginnasio inferiore con quella delle scuole complementari e delle scuole tecniche. C'è perciò che la mente pratica dell'onorevole ministro dell'istruzione dovrebbe vedere

necessità di semplificare i nostri istituti d'educazione in luogo di aumentarli, di accrescerli.

E adesso, onorevole Credaro, noi facciamo i corsi tecnici complementari. Che cosa saranno? Una volta vi era l'istituto tecnico diviso in bienni, più tardi si rese in corso solo comune ai vari rami dell'istituto tecnico. Adesso pare invece che col disegno di legge sulla scuola media, che la Commissione della Camera sta esaminando, si voglia ritornare all'antico, perchè si dà facoltà di creare dei corsi biennali a sè di istituto tecnico, corsi biennali che nell'ordinamento attuale non esistono.

Il disegno di legge che discutiamo dà facoltà dove sono ginnasi anemici, dai quali si potrebbe fare sorgere utilmente una scuola tecnica, di creare in aggiunta alla scuola corsi tecnici complementari. Che cosa saranno? Che forma d'istituti andiamo a creare? Sarà un prolungamento della scuola tecnica? Un istituto di preparazione o avente fine in sè steso? Non lo comprendo. Ma qual bisogno, onorevole Credaro, di un prolungamento della scuola tecnica? E poi a chi serviranno questi corsi tecnici complementari, onorevole ministro dell'istruzione?

Perchè questi corsi aggiunti o avranno fine in loro stessi, e allora dovrete dare ad essi un ordinamento speciale, tale che l'istruzione sia informativa più che formativa; o dovranno servire anche come preparazione all'istituto tecnico, e allora l'ordinamento dovrà essere un ordinamento didattico soprattutto a fine formativo e non a fine informativo, non cioè diretto al fine di accrescere la cultura generale. E poi, onorevole ministro, dove metteremo i professori relativi? Cominceranno le giostre per entrare nel ruolo A o nel ruolo B: non vorranno stare nel ruolo B perchè insegnano in un corso che è al disopra della scuola tecnica; non potranno passare nel ruolo A per ragioni finanziarie.

Avremo ancora qualche cosa d'intermedio che non avrà una fisionomia distinta, che non avrà tratti caratteristici propri. Onorevole Credaro, vediamo; è proprio necessario creare questi corsi tecnici complementari? Io comprendo, onorevole ministro, la difficoltà alla quale ella si è trovato di fronte. Ella ha detto: ma se in un qualsiasi paese d'Italia che ha un corso di ginnasio anemico, che consta di cinque anni, io vado a fare una scuola tecnica che ne ha tre soltanto, avverrà quasi la rivoluzione. In Italia, diciamolo per la verità, tutti diciamo di volere discentrare, tutti diciamo

di volere semplificare i nostri ordinamenti amministrativi, ma, se Dio guardi, si parla di togliere un ufficio di conciliazione o di spostare una Pretura, tutto il paese è in fiamme, e da ogni parte si grida al finimondo. Quindi l'onorevole Credaro deve aver pensato: se dovrò togliere, abolire 20, 30 o 40 ginnasi che servono per pochissime persone, e sostituirli o con una scuola tecnica, o forse più utilmente con una scuola di arti e mestieri o una scuola industriale, poi che queste avranno un corso di un anno o due di meno, si urlerà che rovino i paesi in cui ciò avverrà, e mi troverò di fronte a tali difficoltà che dovrò rinunciare al mio progetto! E allora si è corsi all'idea dei corsi tecnici complementari. Vediamo di abbandonarli, se è possibile, onorevole Credaro, o almeno di fare un uso discreto di questo progetto di legge, in modo che non si debba parlare dei corsi tecnici complementari, come di un altro istituto scolastico ibrido con fisionomia e finalità incerte.

Vi è un altro punto ancora su cui dissenso dalle idee del ministro dell'istruzione pubblica, ed è intorno alla scuola pratica magistrale per le educatrici dell'infanzia. Anche qui io mi do ragione della situazione, in cui l'onorevole Credaro si è trovato. L'onorevole Credaro dice: perchè vado a creare asili infantili se poi non ho il personale per questi asili infantili? È inutile che vada nei piccoli centri del paese a far sorgere istituti prescolastici, se non trovo le maestre che vi vadano ad insegnare. È giustissimo quello che l'onorevole Credaro dice nella sua relazione: quando ad una signorina avete fatto fare i tre anni della scuola normale e aggiungete un corso complementare froebeliano per conferirle il diploma di educatrice della infanzia, non potete poi mandare questa signorina in un asilo infantile di un piccolo centro magari di una frazione rurale perchè nessuno andrà in questi posti, ma tutte preferiranno restare nella scuola elementare del proprio o di altro paese.

Se non che da che cosa deriva questa situazione? Da una ragione sola, che noi abbiamo negli asili infantili tutto un personale che non ha nessuna garanzia nè giuridica nè economica.

CRE DARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Se avessi molti milioni!

COMANDINI. Veramente ne ha avuti dei milioni, ma non ne ha ancora avuta la metà di quelli che occorrono per fare la scuola in Italia.

Non so se l'onorevole Tedesco sarà an-

cora per lunghi anni ministro del tesoro; ella, onorevole Tedesco, fa una specie di scongiuro!... Per ragioni politiche io potrei desiderare di no, per ragioni personali di sì; ma è certo che chiunque sarà il futuro ministro del tesoro, dovrà mettersi in mente che per la scuola in Italia occorrono ancora molti milioni.

Qui, per esempio, andiamo ad affrontare questo problema in una maniera empirica. Per quale ragione i pratici ed i dotti ci hanno insegnato sino ad oggi che non bastano i tre corsi della scuola normale ma occorre altresì il corso froebeliano per ottenere il diploma di educatrice della infanzia?

Per quale ragione, se da un giorno all'altro ci avvediamo che bastano il diploma della scuola complementare o la licenza del ginnasio inferiore o della scuola tecnica e due anni di pratica e di teoria in una scuola magistrale di educatrici della infanzia per essere capaci di educare questi piccoli fanciulli, per qual ragione noi non possiamo affrontare il problema in tutta la sua intierezza? Per una sola ragione: perchè non possiamo dare agli asili infantili l'ordinamento che sarebbe desiderabile che avessero. Se dessimo al personale degli asili infantili quelle garanzie economiche e giuridiche che ha il personale nelle scuole elementari, noi troveremo delle signorine che andrebbero a fare le educatrici della infanzia nei nuovi asili; ma siccome non abbiamo la possibilità di dare tale stato giuridico ed economico alle educatrici della infanzia noi domandiamo studi minori, un titolo minore per poter dire: anche nelle condizioni in cui siamo, vediamo di aprire il maggior numero di asili che sia consentito. E questo io dico perchè mi do ragione delle difficoltà in cui ella, onorevole ministro, si trova. Per quanto io parli da una riva opposta, io son solito di mettermi un po' dal punto di vista di coloro ai quali rivolgo la mia critica, e seguo la massima di quel filosofo francese che diceva: quando discuto sono sempre un po' dell'opinione del contraddittore.

Lei dice: non ho i mezzi per creare gli asili infantili come vorrei; non posso dare al personale una garanzia, uno stato giuridico ed economico; dunque andrò a cercare un personale diciamo così inferiore, e che sia fornito di minori titoli di studio, e in questo modo potrò aprire gli asili e trovare chi vi insegni anche con stipendio minore e con minori garanzie di quelle che

sarebbero richieste dall'altro personale. Ma così risolve il problema empiricamente.

Sarà una soluzione pratica, una soluzione necessaria oggi che ci troviamo in queste condizioni, ma non possiamo dire che sia la soluzione buona, a meno di volere da un giorno all'altro capovolgere tutti i canoni della pedagogia. Per cui io dicevo: veda, onorevole ministro della pubblica istruzione; se tutto questo non debba essere fatto soltanto in via transitoria, perchè io penso che non dovrà essere lontano il giorno in cui arriveremo anche all'ordinamento vero e proprio delle istituzioni prescolastiche in cui potremo dare al personale la garanzia dello stato giuridico e la garanzia dei minimi di stipendio. Ma se quel giorno verrà, come sarebbe desiderabile, non ci troveremo noialtra di fronte a quella stessa situazione in cui ci siamo trovati tanti anni addietro, quando avevamo le patenti per l'insegnamento nelle scuole elementari inferiori e quelle per le scuole elementari superiori, quando avevamo i patentini che abilitavano ad insegnare in certi corsi sì ed in altri no? Si dovette necessariamente ricorrere ad una sanatoria che non ha giovato all'elevazione morale e intellettuale del nostro personale scolastico; ed io non vorrei che si ritornasse a qualche cosa di questo genere, e che il giorno in cui ci trovassimo nella possibilità di fare il riordinamento delle istituzioni prescolastiche, avessimo una folla di queste persone che sono state prese negli asili infantili con titoli inferiori le quali domanderebbero evidentemente di avere un riconoscimento che non potremmo negare.

Ma c'è una osservazione che distrugge gran parte delle ragioni dette dall'onorevole Credaro nella sua relazione. Ella, onorevole Credaro, ha vivacemente polemizzato con coloro che si preoccupavano delle maestre troppo giovani e ha detto: se, secondo la legge Casati, una giovinetta di 17 anni può insegnare nelle scuole elementari, non è da fare le meraviglie che una fanciulla di 16 anni insegni in un asilo infantile. Anzi ha detto: occorre vivacità di spirito, freschezza d'intelligenza e di corpo che non possono esser date se non dalle persone molto giovani, e per stare a contatto con fanciulli piccoli è molto più adatta una giovinetta che una donna matura. Ha ricordato che, secondo alcuni, gli asili infantili dovrebbero essere il primo gradino attraverso a cui si passa alla scuola elementare per avere sempre un personale giovane e vivace negli asili infantili.

Ma ella, onorevole Credaro, distrugge tutto questo coi suoi provvedimenti; e vorrei su questo punto richiamare la sua attenzione di maestro delle discipline pedagogiche. Quando ella avrà messo negli asili infantili queste fanciulle, che hanno un titolo che non le abiliterà mai a passare nelle scuole elementari, ella ve le immobilizzerà fino all'età più tarda. Esse vedranno passare la giovinezza, l'età matura e giungere alla vecchiaia sempre immobilizzate negli asili infantili perchè non hanno un corso di studi che permetta loro di arrivare alla scuola elementare. Ora, onorevole ministro, questo è grave perchè va contro ciò che ella ha sostenuto polemizzando brillantemente con chi derideva le maestrine con la sottana corta. E c'è di più: invecchiando sempre nello stesso ufficio, finiranno forse per avere a noia l'ufficio stesso, si troveranno in quella condizione di disagio morale e di inquietezza di spirito che prende tutti coloro che non hanno una carriera dinanzi a sé; mentre se fosse possibile a tutto il personale insegnante di percorrere ad una rapida e larga carriera, non avremmo molte delle inquietezze delle quali qualche volta siamo costretti a dolerci.

Quando, onorevole ministro, ella avrà creati i diplomi inferiori per insegnare negli asili infantili, ella avrà legato agli asili stessi perennemente questo personale che finirà per trovarvisi a disagio moralmente, intellettualmente e, diciamo anche, fisicamente, perchè la donna ad una certa età non può, se non eccezionalmente, piegarsi a giocare coi fanciulli dell'asilo.

Sono queste le ragioni per le quali ho voluto esporre il mio dissenso dal suo punto di vista; pure riconoscendo la bontà delle principali disposizioni di questo disegno di legge e l'efficacia che esso può avere nello sviluppo di tanti istituti nuovi di educazione.

PRESIDENTE. Non vi sono altri oratori iscritti. Ha quindi facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica.

CRE DARO, ministro dell'istruzione pubblica. Ringrazio l'onorevole Bouvier e l'onorevole Comandini che hanno approvato il disegno di legge. Anzi, la loro discrezione è tanta che pur avendo osservazioni da fare, si sono guardati bene dal presentare qualsiasi emendamento.

Il che vuol dire che le osservazioni e le critiche fatte specialmente dall'onorevole Comandini avevano più che altro lo scopo

di dare suggerimenti intorno ad una prudente applicazione della legge. E certo io terrò conto delle sue osservazioni.

L'onorevole Bouvier ha presentato un ordine del giorno che è la sintesi di tutta la legge. La legge vuole precisamente questo: non togliere alcuna istituzione a nessun comune. Non solo; ma la legge contiene disposizioni tali per cui non sarebbe possibile applicarla diversamente.

È necessario il consenso del Consiglio comunale per poter trasformare un istituto. Ora nessun Consiglio comunale, per avvantaggiare l'erario, chiederebbe una trasformazione quando questa suonasse soppressione.

Faccio un esempio. A Susa vi è un ginnasio governativo ed una scuola tecnica governativa. Il ginnasio poco risponde alle esigenze locali e questo fa onore a quelle popolazioni che s'incamminano per vie più moderne.

Se si trasforma il ginnasio, certamente i fondi disponibili possono essere volti a completare la scuola tecnica, aggiungendo ad essa un corso complementare tecnico, corso che ha avuto la critica dell'onorevole Comandini.

Ma io ho fiducia, in poche parole, di dimostrare l'utilità di questo istituto che riproduce il *tecnicum* che nella Svizzera ha avuto in questi ultimi tempi una grande diffusione ed ha recato dei grandi vantaggi all'educazione reale di quella popolazione.

La scuola tecnica è insufficiente a formare i giovani che vogliono dedicarsi al commercio e all'industria. Si esce dalla scuola tecnica a tredici anni. L'istruzione del giovanetto, che pure non riuscirà a continuare gli studi, è ritenuta già in molte località insufficiente e la prova ne è questa, che nel primo anno di istituto tecnico vi è una folla di giovani che dopo la fine di questo anno abbandona la scuola.

Non ho qui, perchè non prevedevo questa obiezione, la statistica degli alunni dei nostri istituti tecnici, la quale sta a provare come moltissimi ragazzi non essendo, a tredici anni, pronti ad entrare nella via dei commerci, sia per età, per condizioni fisiche, sia per mancanza di maturità, vengono incamminati negli istituti tecnici, dove costituiscono un ingombro pel primo e secondo anno.

Per questo, anche nel disegno di legge, cui ha fatto cenno l'onorevole Comandini, si propone, in alcuni casi, di separare il primo biennio, perchè ciò basterebbe per

sfollare tutti i nostri più grandi istituti tecnici.

I due anni di completamento della scuola tecnica hanno dunque lo scopo specifico di perfezionare l'istruzione informativa dei giovani che non vogliono proseguire negli studi.

Questo corso quindi non aprirà la via nè all'istituto tecnico, nè alle altre scuole.

La scuola pratica magistrale per le maestre ha avuto dall'onorevole Comandini tutta la sua critica sottile e dirò anche colta. Teoricamente siamo d'accordo. Sarebbe desiderabile che tutte le maestre avessero compiuto gli studi elementari e normali, fossero delle maestre perfezionate come vuole il sistema attuale.

In pratica i nostri giardini d'infanzia sono affidati in gran parte a donne che non hanno compiuto nemmeno gli studi elementari e questa è la situazione dinanzi alla quale si è trovata la Commissione del Mezzogiorno, che ha proposto al ministro l'istituzione di queste scuole pratiche magistrali, le quali si propongono di rovesciare il metodo attuale di formazione delle maestre giardiniere.

Attualmente la maestra giardiniera prima studia la pedagogia teorica con tutte le sue leggi spesso astratte e non sempre comprensibili alla mente delle giovanette, che leggono un manuale di psicologia senza...

COMANDINI. Li fate voi altri.

CREDARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Io non ne ho mai fatti, appunto perchè so quanto sia difficile il farli.

Attualmente dunque la maestra studia, prima, dal punto di vista teorico le norme, le leggi psico-pedagogiche, e poi entra nel giardino d'infanzia dove deve applicare le leggi astratte che ha appreso nella scuola, e vi si trova completamente disorientata.

Che cosa ci proponiamo con la scuola pratica magistrale? Portare la ragazza, che abbia avuto la licenza di una scuola media inferiore, nel giardino d'infanzia, sotto la direzione di un'abile direttrice, come ho ampiamente spiegato nella relazione che precede il disegno di legge e nella discussione, ampia e profonda, che seguì nell'altro ramo del Parlamento.

La ragione comincia ad esercitare l'ufficio suo di maestra giardiniera e ricaverà le leggi astratte induttivamente dall'esperienza.

Noi non mettiamo coloro che vogliono imparare a nuotare, al tavolino, per dettar loro le leggi fisiologiche e anatomiche del

nuoto. Li buttiamo in acqua, e insegniamo loro a nuotare.

S'impara bene soltanto operando. Noi sappiamo bene solo quello che sappiamo fare. La teoria non deve precedere la pratica, ma accompagnarla. È inutile parlare di educazione più compiuta per le maestre dei giardini d'infanzia, quando ci mancano molte migliaia di maestre per le scuole elementari.

Quando lo Stato potrà destinare all'educazione infantile alcuni milioni e dare alle maestre degli asili un conveniente stato economico e giuridico (e mi auguro che avvenga presto), allora si potrà chiedere alla maestra giardiniera un più lungo corso di studi.

Sono quindi d'accordo con l'onorevole Comandini, che le disposizioni da me proposte nel disegno di legge rispondono al momento nostro transitorio e sono sicuro che, in un tempo non lontano, con uno sviluppo maggiore della nostra vita economica e della scuola italiana, saranno abbandonate per dar luogo ad ordinamenti più ampi e complessi.

Fatte queste osservazioni, io credo che forse l'onorevole Comandini esageri il pericolo di avere maestre giardiniere che invecchieranno in questi istituti. Esse hanno la licenza di una scuola complementare e potranno sempre prepararsi alla licenza normale e superare l'esame, per uscire dal giardino d'infanzia e farsi una carriera nella istruzione elementare. Quelle che hanno ingegno non sono quindi obbligate a morire entro il recinto del giardino d'infanzia.

D'altra parte credo che non vi sia modo più bello di passare la vita che quello di dirigere un giardino d'infanzia. Si hanno soddisfazioni dolcissime ed è un ufficio assai utile alla nostra società. (*Commenti*).

COMANDINI. Fare il ministro della pubblica istruzione! Questa credo che sia una bella soddisfazione!

CREDARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Fatte queste considerazioni, prego la Camera di passare alla discussione degli articoli, assicurando che delle osservazioni fatte si terrà conto nel regolamento e nell'applicazione della legge, che non sarà mai forzata, mentre noi non partiremo mai da concetti astratti. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Montù della Commissione.

MONTÙ, *della Commissione*. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro, alle quali, a nome della Commissione, mi associo,

non mi rimane che rivolgere alla Camera a preghiera di approvare il disegno di legge.

Mi permetto solo di dire all'onorevole Comandini, che anche la Commissione ha fatto ora voti al ministro della istruzione pubblica perchè, nell'applicazione di questa nuova legge, voglia trovare un coordinamento logico ed organico colla legge sull'istruzione media.

Per quanto riguarda gli istituti di educazione professionale femminili, convengo con quanto ha detto l'onorevole Comandini; osservo però che in Italia v'è ancora da ordinare e coordinare nella sua applicazione tutto quello che si riferisce alla educazione professionale maschile, perchè non si ha ancora ovunque nel nostro paese un'idea ben chiara e precisa di quelle che sono le finalità della scuola professionale, della vera scuola pratica, lavorativa di tirocinio e di perfezionamento. L'onorevole Comandini sa meglio di me, come vi siano tendenze diverse nelle varie regioni ove queste scuole professionali hanno la loro esplicazione.

Debbo poi dire all'onorevole Comandini che la Commissione, la quale anche per le penose circostanze in cui si è trovato il suo primo relatore, l'onorevole Landucci (e a lui invio, certo d'interpretare i sentimenti della Camera, un augurio di sollecita guarigione), ha dovuto lavorare lungamente per fare un esame particolareggiato e minuto del disegno di legge che veniva dal Senato del Regno; aveva dapprima rilevato delle difficoltà che si opponevano all'integrale approvazione del progetto e fatto obiezioni ed osservazioni, ed alcuni suoi membri avrebbero desiderato introdurre delle modificazioni prima che il disegno di legge venisse presentato alla Camera; ma poi, per le spiegazioni esaurienti dell'onorevole ministro, più esaurienti forse di quelle che oggi egli ha dato alla Camera, la Commissione approvò il disegno di legge così come veniva dal Senato.

Mi permetto pertanto, prendendo occasione dalle ultime parole pronunziate dall'onorevole ministro, di unirmi al voto espresso dall'onorevole Comandini augurando al paese che le condizioni del bilancio italiano consentano, entro un brevissimo avvenire, la sistemazione di tutto quel personale insegnante che deve costituire e integrare la scuola in Italia.

L'onorevole ministro ha affermato che non vede ufficio più simpatico di quello di dirigere un giardino d'infanzia. Orbene mi permetta di non consentire pienamente in questa sua opinione.

CREDARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Non è per i deputati questo ufficio! (*Si ride — Commenti*).

MONTÙ, *della Commissione*. Ah! Non parlo come deputato, ma bensì come professore!

E non consento nell'opinione del professor Credaro appunto perchè la funzione dell'insegnamento è tanto più ingrata quanto è minore il numero degli anni delle persone alle quali s'insegna, perchè questi allievi non hanno ancora completo il discernimento per poter pagare l'insegnante colla loro riconoscenza; ciò che è per lui il maggior titolo di compenso.

La Commissione infine appoggia l'ordine del giorno dell'onorevole Bouvier, osservando però, come ha ben detto l'onorevole ministro, che esso non è altro che la sintesi del progetto stesso: progetto per il quale la Commissione ha dato e dà plauso vivissimo al ministro, trattandosi di una di quelle tante leggi di trasformazione e di adattamento che debbono preparare quei provvedimenti futuri, che ci auguriamo prossimi più che sia possibile, necessari a formare e costituire organicamente la scuola in Italia in ogni suo grado. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Prego l'onorevole ministro di dichiarare se accetta o meno l'ordine del giorno dell'onorevole Bouvier.

CREDARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Prego l'onorevole Bouvier di non insistere nel suo ordine del giorno, poichè esso rispecchia appunto il concetto informatore del disegno di legge.

BOUVIER. Ringrazio l'onorevole ministro delle dichiarazioni fattemi, e non insisto nel mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sta bene. Passiamo alla discussione degli articoli:

TITOLO I.

DELLA TRASFORMAZIONE DEGLI ISTITUTI INDICATI NELL'ARTICOLO 65 DELLA LEGGE 4 GIUGNO 1911, N. 487.

Art. 1.

« Per provvedere all'istruzione magistrale nei luoghi nei quali, per le speciali condizioni indicate nell'articolo 65, comma 1º, della legge 4 giugno 1911, n. 487, più ne sia sentito il bisogno, il Governo del Re può procedere, con le norme degli articoli seguenti, alla trasformazione totale o par-

ziale in scuole complementari e normali con convitto o no, dei collegi, conservatori, educatori e di altri istituti d'istruzione e di educazione forniti di personalità giuridica, e che siano obbligatoriamente mantenuti da Enti aventi personalità giuridica ».

(È approvato).

Art. 2.

« Le proposte di trasformazione degli istituti indicati nell'articolo precedente, che di regola spettano al ministro previo parere della Giunta del Consiglio superiore dell'istruzione, saranno pubblicate all'albo del Consiglio scolastico della provincia nella quale ha sede l'istituto da trasformare o delle provincie che siano eventualmente interessate.

« Nei trenta giorni dalla pubblicazione, le provincie, i comuni e chiunque vi abbia interesse, possono fare opposizione alla progettata trasformazione.

« Sulle proposte medesime e sulle opposizioni eventualmente presentate debbono essere sentiti per le loro osservazioni:

a) l'Amministrazione dell'istituto da trasformare;

b) il Consiglio del comune o dei comuni interessati, ovvero, se l'istituto da trasformare concerne l'intera provincia o più del terzo dei comuni di questa, il Consiglio provinciale;

c) il Consiglio scolastico;

d) la sezione della Giunta del Consiglio superiore dell'istruzione primaria e popolare istituita dall'articolo 77 della legge 4 giugno 1911, n. 487.

« La trasformazione può essere chiesta anche da ciascuno degli Enti ora indicati, ma anche in questi casi dovranno osservarsi le prescrizioni precedenti ».

(È approvato).

Art. 3.

« La trasformazione degli istituti è ordinata con decreto Reale, sentito il parere della Giunta del Consiglio superiore d'istruzione, alla quale dovranno essere comunicati anche tutti gli atti di cui all'articolo precedente.

La Giunta stessa, oltre che sull'opportunità della trasformazione, darà il suo parere anche sui limiti e sulle modalità di questa, come sugli statuti e regolamenti per i nuovi istituti o enti, che dovranno emanarsi tenendo conto anche delle disposizioni

della legge 20 giugno 1909, n. 364, sulle antichità e belle arti ».

(È approvato).

Art. 4.

« Contro il decreto che provvede alla trasformazione è ammesso il ricorso alla quinta sezione del Consiglio di Stato, a norma dell'articolo 23 del testo unico approvato con Regio decreto 17 agosto 1907, n. 638 ».

(È approvato).

Art. 5.

« In ciascuna sede, tenuto conto delle scuole esistenti, può sempre essere istituita anche la sola scuola complementare o la sola scuola normale maschile, femminile o mista, anche se la scuola è trasformata o istituita in applicazione di leggi anteriori alla presente ».

A quest'articolo l'onorevole Dello Sbarba, insieme con l'onorevole Montauti, propone il seguente emendamento:

« Dopo le parole: tenuto conto delle scuole esistenti, aggiungere: che possono già corrispondere, anche in parte, alle esigenze locali che ne determinarono la istituzione ».

L'onorevole Dello Sbarba ha facoltà di svolgerlo.

DELLO SBARBA. Questo nostro emendamento all'articolo 5 tende più che altro a provocare delle dichiarazioni dall'onorevole ministro, che tolgano ogni dubbio di interpretazione della legge.

Vi è, ad esempio, qualche istituto (il Conservatorio di Volterra, per citarne uno) fra quelli di cui si occupa il disegno di legge (disegno per il quale va doverosamente lodato il ministro proponente) il quale istituto, essendosi annessa una scuola professionale la cui istituzione fu consigliata da speciali necessità locali, stimò opportuno di istituire accanto una scuola tecnica femminile, per chè più affine alla scuola professionale.

Ora, poichè nel Regno non esistono, chio sappia, scuole normali unite con la scuola tecnica, ma tutte o quasi fanno seguito alla complementare, domando all'onorevole ministro: l'articolo 5 è abbastanza autorizzativo da consentire ad istituti, come il Conservatorio di Volterra, ad esempio, di mantenere, volendo, la tecnica ivi già esi-

stente per aggiungervi quindi la sola normale?

Se si ricorda che con la licenza tecnica si accede legalmente alla normale, non pare possa esservi difficoltà; ad ogni modo una parola di assicurazione del ministro in proposito non sarà inutile.

Dopo la quale, che non dubito affermativa, io non avrò più ragione di insistere nel mio emendamento.

CREVARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CREVARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. La legge spiega molto minutamente come debba esserne eseguita l'applicazione. Se gli enti locali vorranno conservare la scuola tecnica, certamente potranno conservarla; se invece intendono di utilizzare la spesa della scuola tecnica per rinvigorire la scuola complementare, potranno chiedere ed ottenere anche questo. Gli onorevoli colleghi tengano presente che questa non è assolutamente legge di violenza; essa vuol secondare le esigenze delle singole regioni, ed adattare gli istituti alle esigenze locali.

DELLO SBARBA. Dopo questo chiarimento del ministro, ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, metto a partito l'articolo 5.

(È approvato).

Art. 6

« Gli istituti considerati nell'articolo 1^o della presente legge, pei quali non fosse possibile o conveniente la trasformazione ai fini dell'articolo stesso, potranno, con le norme degli articoli precedenti e tenuto conto delle condizioni speciali dei luoghi nei quali si trovano, e per quanto sia possibile anche delle tavole di fondazione, essere trasformati in scuole popolari o in istituti per l'infanzia, o in scuole elementari o in assegni a favore delle scuole comunali locali, o in posti di studio da godersi in scuole complementari e normali, e nel caso di istituti femminili anche in altri istituti speciali di istruzione e di educazione o professionali femminili con o senza convitto.

« I corsi elementari che così venissero istituiti saranno a sgravio dell'obbligo imposto ai comuni dalla legge 15 luglio 1877, n. 3961, in quanto sia stato mantenuto dalla legge 4 giugno 1911, n. 487 ».

(È approvato).

TITOLO II.

DELLA TRASFORMAZIONE DI ISTITUTI GOVERNATIVI.

Art. 7.

« Per decreto Reale, su proposta del ministro dell'istruzione pubblica, può essere riordinata l'istruzione media e normale nei comuni, nei quali l'assetto attuale degli Istituti più non corrisponda ai bisogni della popolazione scolastica e della cultura locale, secondo le norme stabilite negli articoli seguenti ».

A quest'articolo dagli stessi onorevoli Dello Sbarba e Montauti è proposto il seguente emendamento:

« Dopo le parole: non corrisponde ai bisogni della popolazione scolastica, aggiungere: del comune stesso e del suo circondario ».

L'onorevole Dello Sbarba ha facoltà di svolgerlo.

DELLO SBARBA. Non ho niente da dire: anche qui non chiedo che un semplice chiarimento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica.

CREVARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Le parole che si domanda di aggiungere non indicano nulla, perchè è già implicito nel senso dell'articolo che si debbano tener presenti le condizioni del comune, quando si contemplan i bisogni della popolazione scolastica e della cultura locale.

DELLO SBARBA. Accettando queste considerazioni dell'onorevole ministro, ritiro il mio emendamento.

MURRI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MURRI. Vorrei fare osservare al ministro ed alla Camera come a proposito della trasformazione di scuole medie, richiesta dalle condizioni locali, sarebbe bene tener presente l'opportunità di convertire i ginnasi non soltanto in scuole tecniche, ma anche in scuole professionali. Mi preoccupo di questo perchè credo che, in parecchi luoghi, le scuole tecniche non rispondano alle esigenze della popolazione. Dove non sono numerose le famiglie che desiderano l'avviamento dei giovani alla vita commerciale, sarebbe più pratico ed opportuno trasformare i ginnasi e le scuole tecniche in scuole professionali di primo grado.

Fino a che non si sia provveduto alla educazione, alla preparazione del popolo, al suo indirizzo, non mi sembra che possa

dirsi di aver risolto la questione colla trasformazione dei ginnasi in scuole tecniche. A parer mio, sarebbe opportuno un accordo col Ministero di agricoltura per il quale le scuole medie, non rispondenti alle esigenze di vari luoghi, possano trasformarsi in scuole professionali di primo grado.

Questa è l'osservazione che volevo fare più per esporre un criterio, che per proporre una modificazione al disegno di legge.

CREVARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CREVARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Per l'articolo 7 è possibile la trasformazione dei conservatori ed educatori in una scuola professionale od anche in una scuola popolare.

Quanto alla trasformazione dei ginnasi e scuole tecniche in una scuola d'arti e mestieri, credo che difficilmente gli enti locali farebbero questa richiesta. Ormai la scuola tecnica è la scuola più popolare più desiderata in Italia, e dovunque s'istituisce essa è frequentata.

Piuttosto intendo la raccomandazione dell'onorevole Murri, in questo senso, che la scuola tecnica italiana, nelle piccole città, deve essere ricondotta alle sue origini di vera praticità ed a questo fine nel disegno di legge sulle scuole medie, che sta innanzi alla Camera, vi è appunto una proposta concreta.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, metto a partito l'articolo 7.

(È approvato).

Art. 8.

« Nei comuni, dove esistono ginnasi isolati, questi, anche se istituiti a totale carico dello Stato, in applicazione del decreto prodittoriale di Sicilia 17 ottobre 1860, n. 263, possono essere trasformati in scuole normali o complementari, anche miste, comprendendo nella trasformazione i corsi magistrali, eventualmente istituiti nella stessa sede a norma della legge 21 luglio 1911, n. 861.

« La trasformazione dovrà essere richiesta dai comuni nei quali i ginnasi si trovano o dagli enti che ne hanno il mantenimento ».

A questo articolo l'onorevole Dari ha presentato il seguente emendamento:

« Aggiungere dopo il primo comma:

« È pure compresa in questa disposizione la trasformazione in Scuola normale, giusta

l'articolo 65 della legge 4 giugno 1911, numero 487, della Scuola di lavoro manuale educativo di Ripatransone, nei limiti del fondo stanziato per detta scuola nel capitolo 71 dell'esercizio 1913-14 ».

L'onorevole Dari ha facoltà di svolgerlo.

DARI. Come l'onorevole ministro sa, quest'emendamento non ha altro scopo se non quello di prevenire un dubbio, che potrebbe sorgere dalla interpretazione letterale del disegno di legge.

Nello spirito della legge rientra certamente quell'istituto d'istruzione magistrale e media, a cui un decreto Reale del 17 gennaio 1895, su proposta di Guido Baccelli, assegnava il nome caro di Luigi Mercantini, con funzioni di scuola normale. Esso però, dopo alcuni anni, come è noto all'onorevole ministro, si è venuto trasformando in scuola modello di lavoro manuale educativo, che ha attinto altezze magnifiche in vita del suo benemerito istitutore, il professore Consorti.

Ma oramai, dopo la sua morte, ogni giorno più si va delineando la opportunità di restituire a quell'istituto di istruzione media la sua precedente fisionomia di scuola normale, anche per dar mano libera all'onorevole ministro di mettere in esecuzione i lodevoli propositi di riordinare la scuola popolare sperimentale di lavoro educativo secondo le novissime esigenze della più evoluta modernità.

Tutto ciò nello spirito di questa provvida legge c'è sicuramente; ma mi è parso che la espressione letterale o quasi restrittiva di qualche articolo possa dar luogo ad incertezze di interpretazione. Ciò spiega il mio emendamento, che ho l'onore di segnalare all'attenzione autorevole del ministro e della Camera.

CREVARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CREVARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Dopo l'approvazione del disegno di legge da parte della competente Commissione, alla quale mi sento in dovere di porgere una parola di vivo ringraziamento, è avvenuto il fatto doloroso della morte del professore Emidio Consorti, il quale, con fede di apostolo, aveva fondato nella sua Ripatransone una scuola di lavoro manuale educativo, sorta ad alta fama, e che aveva reso alla scuola elementare e popolare italiana notevoli servigi.

Ora, una scuola di lavoro manuale a Ri-

patransone, dopo la morte di questo valente educatore, non sembra più rispondere nè agli interessi del comune, che domanda una scuola di maggiore utilità locale come la scuola normale, nè agli interessi generali della scuola italiana; ed è per questo che consento nell'emendamento, presentato dall'onorevole Dari.

Ma poichè non vorrei che la trasformazione della scuola di lavoro manuale educativo di Ripatransone dovesse essere intesa come abbandono da parte del Governo della formazione di maestri per il lavoro manuale, d'accordo col collega del Tesoro, proporrei questa aggiunta all'emendamento dell'onorevole Dari:

« Il Governo del Re è autorizzato ad istituire colle norme, che saranno stabilite dal regolamento, un corso speciale per il conferimento dell'abilitazione all'insegnamento del lavoro manuale nelle scuole normali.

« Alla relativa spesa sarà provveduto con i fondi autorizzati dalla legge 4 giugno 1911, n. 487 ».

Ripatransone avrà di nuovo la sua antica scuola normale e potremo in questo modo sfollare la scuola normale del capoluogo della provincia, che oggidì ha un numero grande di classi aggiunte.

Nello stesso tempo, in un luogo più centrale e più accessibile agli insegnanti elementari italiani, il Governo s'impegna di istituire un corso estivo di lavoro manuale ordinato non molto diversamente da quello di Ripatransone.

La spesa è certamente piccola.

Prego quindi la Camera di accogliere l'emendamento dell'onorevole Dari con l'aggiunta che ho avuto l'onore di presentare.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della istruzione pubblica accetta adunque l'emendamento dell'onorevole Dari, di cui ho già data lettura, e al quale però propone di fare la seguente aggiunta:

« Il Governo del Re è autorizzato ad istituire, con le norme che saranno stabilite dal regolamento, un corso speciale per il conferimento della abilitazione all'insegnamento del lavoro manuale nelle scuole normali.

« Alla relativa spesa sarà provveduto con i fondi autorizzati dalla legge 4 giugno 1911, n. 487 ».

Metto a partito l'articolo 8 con l'emendamento dell'onorevole Dari e l'aggiunta proposta dall'onorevole ministro della istruzione pubblica.

(È approvato).

Art. 9.

« Su domanda degli enti interessati i ginnasi possono essere trasformati in scuole tecniche, alle quali può aggiungersi un corso tecnico complementare, specializzato in rapporto alle esigenze dei commerci e delle industrie locali. Scuole tecniche con o senza questi corsi tecnici complementari potranno, altresì, essere istituite, invece di ginnasi, nei comuni siciliani, la cui popolazione raggiunga il limite prescritto dall'articolo 19 del decreto prodittoriale 17 ottobre 1860, n. 263, quando i comuni stessi lo richiedano.

« I programmi e gli organici dei corsi tecnici complementari debbono essere sottoposti all'esame della Giunta provinciale delle scuole medie istituita dall'articolo 97 della legge 4 giugno 1911, n. 487, e col parere e osservazioni di questa dovranno essere trasmessi alla Giunta del Consiglio superiore pel suo parere e proposte. Le relative spese sono a carico dei comuni che li domandano, con un concorso dello Stato, pari all'ammontare dell'economia che si realizzerà all'atto della trasformazione del ginnasio in scuola tecnica e che risulterà dalla istituzione di queste invece di ginnasi nei detti comuni siciliani.

« Colle stesse norme pei programmi e per gli organici, corsi tecnici complementari, quando vengano richiesti, potranno istituirsi anche presso le altre scuole tecniche Regie o pareggiate; ma in tal caso le spese saranno totalmente a carico dei comuni, o degli enti che mantengono le stesse scuole ».

(È approvato).

Art. 10.

« Le tasse per i corsi tecnici complementari, all'infuori di quelle di diploma che saranno fissate dal Ministero nel regolamento e spetteranno allo Stato, vanno a beneficio degli enti che li hanno istituiti ed ai quali spetta fissare la misura di esse, come per tutte le ordinarie scuole medie e normali pareggiate.

« Per queste, tuttavia, le tasse non possono mai essere inferiori a quelle delle corrispondenti scuole governative. Qualora l'ente che mantiene una scuola pareggiata media o normale riconosca la necessità di elevarle a somme maggiori, le sue proposte debbono essere approvate con decreto del ministro dell'istruzione pubblica, sentito il parere della Giunta provinciale delle scuole

medie e della Giunta del Consiglio superiore.

« Per i detti corsi tecnici complementari e, in genere, per tutte le scuole medie e normali che non siano a totale carico dello Stato, la frequenza di alunni non comunisti può essere subordinata ad un contributo da parte dei comuni, ai quali gli alunni appartengono, a favore del comune che sostiene il carico totale o parziale della scuola, oppure al pagamento di una soprattassa, sempre a favore del comune sede della scuola, da parte degli alunni le cui famiglie abitano fuori del comune medesimo.

« La soprattassa non può essere mai superiore alla tassa scolastica normale ».

BOUVIER. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOUVIER. Mi compiaccio che l'onorevole ministro abbia introdotto la disposizione contenuta nel penultimo e nell'ultimo capoverso di questo articolo 10, perchè essa giova a togliere l'inconveniente verificatosi in molti comuni, i quali, con l'aumento del numero degli allievi, erano costretti a fare delle classi aggiunte, e quindi a sopportare delle spese per l'istruzione di giovani non residenti nel comune. Molti comuni si rifiutavano di ammettere questi giovani nelle scuole, ed essi dovevano fare un esodo lontano perchè non trovavano nella località loro vicina la possibilità di accedere alle scuole.

Ciò mostra quindi tutta la convenienza di applicare una tassa, la quale dia agio ai comuni, che devono sopportare queste spese, di usufruire dei mezzi necessari per formare le classi aggiunte. Ma se questa disposizione è un mezzo per eliminare gli inconvenienti che si sono verificati specialmente in questi ultimi anni, non risolve completamente il problema.

Soluzione radicale sarebbe, secondo me, quella dell'assunzione da parte dello Stato, nel caso di scuole tecniche regie di tutte le spese occorrenti per le classi aggiunte, mentre invece ora, con la legge attuale, i comuni devono concorrere per i due quinti. E mi spiego. Ammettendo il fatto che il comune possa far pagare una tassa ai giovani non residenti nel comune stesso, accade che finchè non si arriva al numero di quaranta allievi occorrenti per la duplicazione delle classi, i giovani dei comuni vicini crederebbero di avere il diritto di essere iscritti, trattandosi di una scuola regia.

Or bene, se dopo la loro iscrizione si presentano altri giovani i quali hanno la residenza nel comune, e si supera così il numero di quaranta, il comune deve duplicare la scuola e sopperire alle spese di una classe aggiunta. Ecco perchè dicevo che il problema non si risolve completamente; e credo di essermi spiegato esattamente in modo che l'onorevole ministro abbia potuto afferrare il mio concetto.

Un'altra osservazione mi permetterei di fare, pregando l'onorevole ministro di tenerne conto nel regolamento. Qui è detto che si ha la facoltà di imporre una tassa a tutti i giovani le cui famiglie abitano fuori del comune medesimo. Orbene, occorrerà fare un'eccezione per i giovani i quali siano in un convitto che esista nella città dove è la scuola.

Questi giovani avranno le famiglie lontane; ma, essendo nel convitto, vi deve essere la possibilità per il comune di esentarli, perchè evidentemente se si obbligassero tutti i convittori a pagare una soprattassa, ciò potrebbe nuocere all'incremento del convitto stesso.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica.

CREDARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. L'onorevole Bouvier comprende perfettamente che non è questa la sede opportuna per discutere sulla convenienza o meno di addossare allo Stato l'intera spesa per il personale delle scuole tecniche, e quindi io mi limito a prendere atto del suo desiderio che i comuni dovrebbero essere sollevati da una parte della spesa che ora sostengono.

Per ciò che riguarda gli alunni che abitano in un convitto, è mia opinione che questi non dovrebbero essere sottoposti alla soprattassa.

La loro presenza nei comuni dà ai comuni stessi qualche vantaggio ed è giusto quindi che siano trattati come se fossero figli di comunisti.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, metto a partito l'articolo 10.

(È approvato).

Art. 11.

« Su domanda degli enti interessati, e col parere favorevole del capo dell'istituto e della Giunta provinciale delle scuole medie, possono essere istituite nelle scuole tecniche, regie o pareggiate, a beneficio degli alunni di scuole professionali industriali, o

simili, classi aggiunte serali, nelle quali i medesimi insegnamenti del corso ordinario siano svolti con effetti legali e fino al conseguimento della licenza tecnica in un numero di anni uguali o anche superiore al normale.

« I programmi delle varie classi del corso serale saranno stabiliti, volta per volta, dal Ministero della pubblica istruzione, il quale verserà altresì la tassa annua di iscrizione in somma tale da ragguagliare, in totale, quelle che si pagano dagli alunni del corso ordinario.

« Per la competenza passiva delle spese attribuite ai corsi serali valgono le stesse norme vigenti per le classi aggiunte delle scuole tecniche, delle quali essi fanno parte ».

(È approvato).

Art. 12.

« I corsi tecnici complementari, di cui all'articolo 9, sono di regola biennali. In casi eccezionali tali corsi potranno avere un maggior numero di classi, sia che si tratti di nuova istituzione, sia in caso di trasformazione di altre scuole già esistenti, a qualunque amministrazione esse appartengano.

« Ove si tratti di trasformare in corso complementare, annesso ad una scuola tecnica governativa, un'altra scuola regia, anche dipendente da altro Dicastero, il relativo personale insegnante passerà alla dipendenza del Ministero della pubblica istruzione, e sarà assunto nei ruoli organici delle scuole tecniche dello Stato, in quanto lo consenta la tabella H annessa alla legge 17 aprile 1906, n. 142, col grado e lo stipendio corrispondenti ai titoli ed ai diritti dei singoli insegnanti.

« Gli insegnanti, che non potranno passare nei ruoli organici delle scuole tecniche, formeranno un organico speciale, conservando tutti i diritti acquisiti ».

(È approvato).

Art. 13.

« Nei comuni, nei quali esistono più scuole normali, qualora siano ritenuti soddisfatti i bisogni dell'istruzione magistrale, con una soltanto od alcune di esse, a richiesta dei comuni medesimi le scuole superflue potranno essere trasformate in altre scuole medie o complementari più rispondenti ai bisogni locali, sentito il parere del Consiglio scolastico e della Giunta provinciale per le

scuole medie e quello della Giunta del Consiglio superiore.

« Parimenti nei comuni, ove esistono più scuole classiche e tecniche, nel caso previsto dal comma precedente, la scuola ritenuta superflua potrà essere trasformata in altra scuola, media o complementare o normale, più rispondente ai bisogni predetti, sentito il parere della Giunta provinciale per le scuole medie e della Giunta del Consiglio superiore ».

(È approvato)

Art. 14.

« Nei casi di trasformazione previsti agli articoli 8, 9, 10, 11, 12 e 13, i comuni o gli altri enti interessati oltre a impegnarsi nelle forme e garanzie stabilite dalla legge comunale e provinciale di assumere gli obblighi derivanti dalla trasformazione stessa, debbono versare all'erario, per il mantenimento delle nuove scuole, gli stessi contributi già da essi obbligatoriamente corrisposti per le scuole trasformate, compresi quelli che i comuni stessi si siano obbligati di versare allo Stato per il mantenimento dei corsi magistrali istituiti in applicazione della legge 21 luglio 1911, n. 861. Questi ultimi sono versati al Tesoro e reintegrati nel bilancio della spesa del Ministero della pubblica istruzione, in aumento allo stanziamento iscritto in applicazione dell'articolo 65 della legge 4 giugno 1911, n. 487.

« La facoltà data al ministro col primo comma dell'articolo 10 della legge 21 luglio 1911, n. 861, di istituire fino a quindici corsi magistrali negli anni 1911-12 e 1912-13 è estesa all'anno 1913-14 e il numero dei corsi che si potranno istituire è portato fino a trenta.

« Qualora si tratti di trasformare una scuola media o normale in altra scuola media o normale che importi una spesa maggiore, l'ente interessato dovrà, nel chiedere tale trasformazione, impegnarsi con le forme e garanzie stabilite dalla legge comunale e provinciale, al pagamento di un apposito contributo. Questo contributo sarà pari alla differenza fra quello fissato per la istituzione della scuola, di cui si tratta, con la tabella annessa al Regio decreto 28 aprile 1910, n. 307 e la media della spesa sostenuta dallo Stato per il mantenimento della scuola già esistente, nel triennio precedente all'anno scolastico, in cui il decreto di trasformazione è emesso ».

(È approvato).

Art. 15.

« I provvedimenti di trasformazione autorizzati dalla presente legge qualora importino obbligo agli enti locali di corrispondere un contributo suppletivo devono essere preceduti dal parere della Commissione istituita coll'articolo 11 del Regio decreto 3 agosto 1909, n. 630.

« I trasporti di fondi occorrenti nel bilancio del Ministero della pubblica istruzione in attuazione dei provvedimenti di trasformazione di scuole medie o normali sono effettuati con decreto del ministro del tesoro nella misura corrispondente alla spesa effettiva necessaria al mantenimento della scuola di nuova formazione, salvo la costituzione a parte del fondo pei concorsi dello Stato disposti dall'articolo 9 della presente legge a vantaggio dei comuni che istituiscono corsi tecnici complementari. Ove però la nuova scuola importi una spesa maggiore, non sarà trasportata al capitolo di sua competenza se non la somma corrisposta alla spesa effettiva sostenuta nell'anno scolastico precedente per il mantenimento della scuola che si trasforma ».

(È approvato).

Art. 16.

« Gli insegnanti delle scuole trasformate sono conservati nei rispettivi ruoli a tutti gli effetti amministrativi ed i posti che eccedano quelli corrispondenti agli organici, saranno compensati con le prime vacanze che si verificheranno ».

(È approvato).

TITOLO III.

DISPOSIZIONI GENERALI.

Art. 17.

« Nel caso di trasformazione degli Istituti di cui al titolo I della presente legge, per quanto riguarda la sistemazione del personale direttivo ed insegnante e delle istitutrici con o senza insegnamento, saranno seguite le norme da stabilirsi nel regolamento, purchè il personale medesimo sia stato assunto in servizio con nomina regolare, e salve le prescrizioni che il regolamento stabilirà a riguardo di coloro che non avessero i titoli di abilitazione prescritti ».

Gli onorevoli Dello Sbarba e Montauti hanno presentato a quest'articolo 17 il seguente emendamento :

« Dopo le parole: assunto in servizio nomina regolare, aggiungere: od, in di di nomina regolare, prestino, da almeno triennio, lodevole servizio ».

L'onorevole Dello Sbarba ha facoltà di svolgerlo.

DELLO SBARBA. Permetta la Camera che io insista sopra un emendamento che ha non lieve importanza e alla cui attuazione è legata pur troppo la posizione di un numeroso e benemerito personale insegnante.

L'articolo 17, di cui fu data lettura, tiene una disposizione, le cui conseguenze possono essere assai gravi, sia dal punto di vista giuridico che dal punto di vista umano.

Dice l'articolo che per la sistemazione del personale direttivo ed insegnante e delle istitutrici insegnanti o meno, saranno seguite le norme da stabilirsi nel regolamento purchè (noti la Camera la rigorosa disposizione) il personale medesimo sia stato assunto in servizio con nomina regolare.

Ebbene, se noi, onorevoli colleghi, avessimo sceremo questa disposizione così com'è nuda e cruda senza cioè emendarla, l'aggiunta che io ed il collega Monti (che conosciamo lo stato di molti dei nostri istituti, specie di quelli di Toscana) abbiamo appunto proposto, noi rischiamo di mettere sul lastrico gran parte del personale attuale, e direi quasi la maggior parte.

Sì, onorevole ministro, è proprio ciò che è al suo cuore ed alla sua equità che io mi rivolgo.

Da tempo lungo, da circa il 1900, si è commesso un errore, le nomine di questo personale si fanno più regolarmente e pare che ci si accada più propriamente da quando il ministro si trovò alle prese con alcune insegnanti che, assunte con decreto ministeriale e dalle amministrazioni locali, a torto o a ragione, licenziate, esso dovette durare fatica molta per collocarle, come ne avevano diritto, altrove.

Alcuno dei capi divisione potrà narrare meglio che io qui non potrei, la storia di questo travaglio. Quello che è certo è che da allora si pensò bene di sopprimere le nomine per decreto ministeriale e si lasciò alle amministrazioni facessero, come suol fare, le cose in famiglia.

Molta parte del personale, che insegna da molti anni, e anni non ha neppure una lettera di comunicazione vera e propria in forma ufficiale, ma un bigliettino confidenziale del commissario dell'istituto o del suo direttore.

he gli conferisce l'incarico del servizio per un anno e niente altro. Provvisorietà come ognun vede, precarietà anzi delle più inquietanti; ed ora, se l'articolo 17 resta quale nel testo che esaminiamo, delle più trabonde.

Io intendo, onorevole ministro, che si siga la dimostrazione che il personale a i titoli necessari; benissimo, ella non si ura su questo terreno mai esigente abbastanza, ma che ora al personale si richieano i decreti di nomina dopo di averli spientissimamente e comodissimamente aliti, è un'ironia che si traduce in una ande ingiustizia.

Tutte queste povere creature che da anni anni senza compensi, con paghe spesso di me, e che con fede, con sacrificio hanno vorato, dovrebbero esser dunque messe sul strico, proprio nel momento in cui la loro ta viene migliorata, proprio nell'ora in cui loro sacrificio sta per essere riconosciuto?!

Sarebbe tale atto di iniquità, di ingratitude che non può essere compiuto dall'onorevole ministro Credaro, il quale è uomo alto sentire e umano, ma neppure da tel chiunque altro, che abbia anche il ù crepuscolare senso della giustizia.

È, questa nostra, una questione che non ve essere dimostrata; basta porla perchè risolta senz'altro favorevolmente.

Ispezioni e controlli quanti se ne vono subisca codesto personale, ma, se esso meritevole, è doveroso dire che ha dito di essere assunto in servizio ed iscritto i ruoli governativi.

Chi ha sofferto e lavorato tanti anni me- a il posto e la stabilità meglio od alla ri di ogni altro; voi, onorevole Credaro, ettando il mio emendamento, nel quale pro concorde anche l'onorevole relatore lla Commissione (vedo l'amico onorevole ntù che mi fa col capo cenni di assen- to e di ciò lo ringrazio vivamente), n farete altro che dimostrarvi ancora a volta coerente a quel sentimento di ità e di benevolenza verso il personale egnante, il quale ansiosamente e non in- no, io credo, è volto verso di voi, con il ore gonfio delle più lusinghiere speranze.

MONTÙ, della Commissione. Chiedo di clare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONTÙ, della Commissione. Debbo di- arare agli onorevoli Dello Sbarba e Mon- ti che il loro emendamento era già stato o posto e discusso in seno alla Commissione. Noi tutti eravamo profondamente con- ti che quest'aggiunta fosse, più che una

aggiunta, uno schiarimento, perchè sono note le idee dell'onorevole Credaro, che il buon servizio prestato debba essere consi- derato come un diritto acquisito. Ma la Commissione si era preoccupata di non toc- care per nulla gli articoli di questo disegno di legge che veniva dal Senato; come io ebbi a dichiarare all'onorevole Comandini.

Si tratta di una legge di adattamento che mira a sistemare tanti stati di fatto non perfettamente regolari. Ora, poichè questa sistemazione era reclamata, per ta- luni casi, al riaprirsi dell'anno scolastico e, per altri immediatamente, la Commissione (anche in considerazione che, per il penoso incidente occorso all'onorevole Landucci, che era stato il primo relatore designato, la legge stessa aveva già subito un ritardo) venne nel proposito di non modificare af- fatto le disposizioni del progetto per non ritardarne ulteriormente l'approvazione.

Ma poichè ora l'onorevole ministro ha accettato, all'articolo 8, l'aggiunta dell'ono- revole Dari e il disegno di legge dovrà così tornare al Senato, la Commissione, per mezzo mio, dichiara di appoggiare questo emendamento presentato dagli onorevoli Dello Sbarba e Montauti, facendo intanto unanime voto e viva preghiera al ministro di sollecitare la discussione e quindi l'ap- provazione del progetto da parte del Senato, affinchè al più presto possibile diventi legge dello Stato e trovi la sua piena applica- zione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'o- norevole ministro dell'istruzione pubblica.

CREDARO, *miastro dell'istruzione pub- blica*. Per le considerazioni esposte dal- l'onorevole Dello Sbarba e dall'onorevole relatore, io accetto l'emendamento propo- sto, perchè credo che tre anni di lode- vole servizio bastino fa regolare qualsiasi nomina. Vi è solo una correzione di forma: alla parola « prestino » va sostituita la pa- rola « presti », altrimenti si avrebbe prima il singolare e poi il plurale.

PRESIDENTE. Sta bene.

Metto a partito l'articolo 17 con l'em- endamento degli onorevoli Dello Sbarba e Montauti, che l'onorevole ministro dell'istru- zione pubblica e la Commissione hanno ac- cettato con una modificazione di forma.

(È approvato).

Art. 18.

« È data facoltà al Governo di concor- rere alla istituzione di asili infantili mo- dello con annessa *scuola pratica magistrale per l'educazione dell'infanzia* nelle provincie

contemplate dalla legge 15 luglio 1906, n. 383, ed al loro mantenimento, coi fondi stabiliti per effetto dell'articolo 72 della citata legge e col fondo residuale proveniente dalla legge stessa.

« È pure data facoltà al Governo di concorrere alla fondazione ed al mantenimento delle accennate istituzioni nelle altre provincie del Regno coi fondi stanziati nel capitolo 51 del bilancio passivo del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio 1912-13 e nei capitoli corrispondenti dei bilanci successivi.

« La misura del concorso dello Stato nelle spese per le dette istituzioni verrà stabilita in speciali convenzioni da stipularsi con gli enti locali e da approvarsi con decreti Reali.

« Per l'istituzione degli asili modello nelle provincie contemplate nella citata legge 15 luglio 1906, n. 383, occorre sentire il parere della Commissione centrale istituita dall'articolo 73 di essa legge.

« Colle norme stabilite nei commi precedenti potranno essere istituiti corsi estivi agli effetti di conferire il diploma di assistente o di maestra giardiniera alle insegnanti che abbiano i requisiti che saranno richiesti dal regolamento.

« Il regolamento fisserà anche le condizioni per l'ammissione alle scuole pratiche magistrali di cui ai commi precedenti, e i limiti, la natura e la durata degli insegnamenti e tirocinio che dovranno farsi in queste scuole e nei corsi estivi pel conferimento dei diplomi relativi; e fisserà inoltre le tasse d'iscrizione e di diploma sì per le dette scuole che pei corsi estivi ».

(È approvato).

PANICÒ. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANICÒ. Mi ero iscritto nella discussione generale per esprimere il mio dissenso su questa parte della legge che regola la istituzione di una nuova scuola magistrale per le educatrici dell'infanzia. Ma il tema fu trattato nello stesso senso dall'onorevole collega Comandini, che mi precedeva nell'iscrizione; onde io ho rinunciato allora alla parola per non ripetere quello che egli ha detto.

« Però ora insisto nella proposta che fu da lui enunciata, dell'abbandono, della soppressione di questo articolo 18. È un'insistenza che, dopo le dichiarazioni contrarie dell'onorevole ministro, non è alimentata dalla speranza del successo; ma che, ad ogni modo, è determinata (e per questo

prego l'onorevole ministro di non considerarla come meno deferente per lui) da saldezza del mio convincimento.

Io ricordo le forti parole che l'onorevole ministro ebbe a pronunciare a riguardo dell'educazione infantile in occasione della discussione di uno degli ultimi bilanci del suo Dicastero, se non erro quella del bilancio 1911-12.

Disse allora, con la sua autorità, il ministro, che nella organizzazione dell'educazione infantile, l'Italia si trovava indietro di un mezzo secolo in confronto delle altre nazioni civili.

Ricordava le poco liete condizioni, nelle quali si svolgeva da noi quest'educazione, la scarsità del numero degli asili, le deficienze dei locali e della suppellettile scolastica, il miserrimo trattamento fatto (salvo rare eccezioni) alle insegnanti, retribuite per la maggior parte con uno stipendio che si aggira sulle trecento lire all'anno.

Ed enunciava allora un programma sapienti riforme, che si sarebbero contenute in una legge, la quale avrebbe ben assicurato alle insegnanti uno stato giuridico ed economico pari all'importanza del loro ufficio.

Pur troppo lo stato della educazione infantile da allora ad oggi, non è mutato.

Che cosa si vuol fare per migliorarla? Dare facoltà al Governo di concorrere all'istituzione di asili infantili modello connessa scuola pratica magistrale per le educatrici dell'infanzia. Chi saranno queste educatrici dell'infanzia di nuova creazione, è chiarito nella legge, ma è spiegato nella relazione ministeriale. Sono giovinette dopo aver ottenuta la licenza complementare o la licenza della scuola tecnica od altro titolo equipollente, faranno due anni di esercizio nell'asilo-modello e di studio nella scuola magistrale, compiuti i quali, a dici anni ed anche (dice la relazione quindici, diventeranno le insegnanti degli asili infantili!

Ora io non condivido tutto il lirismo della relazione su questa precocità di nascita delle nuove educatrici dell'infanzia; e più che la stessa relazione non è fatta persuadere troppo su questo punto! I fatti, al principio della pagina 5, decanta bensì come caratteri preminenti nell'opera educativa, quando si tratta dell'infanzia, la vivacità e la gaiezza dell'educatrice. Ma poco dopo, dimentica di quello che aveva detto prima, commenta (e qui vengo pienamente) che una buona educatrice dell'infanzia deve essere una de

pratica della vita infantile. E via! *la donna pratica* della vita infantile non può essere una giovinetta di 15 anni!

E poi, io non so davvero persuadermi che se per insegnare le prime nozioni scolastiche bisogna giungere a 17 anni con un forte corredo di studi, per l'opera, immensamente più difficile, di educatrice dell'infanzia basti una giovanetta di 15 anni con minori titoli didattici!

Ma la questione va riguardata ancora sotto un altro aspetto. Quale è lo scopo che si prefigge questa parte del disegno di legge? Quello non dirò di colmare (che sarebbe esagerarne la portata) ma di apprestare un rimedio alla deficienza che oggi si lamenta di buone insegnanti negli istituti prescolastici.

Rilevava ancora testè lo stesso ministro nel suo discorso — ed è sgraziatamente verità incontrastabile — che più della metà delle insegnanti negli asili infantili sono sfornite completamente di titoli. E dire che abbiamo in Italia appena un decimo degli asili che dovremmo avere in ragione della popolazione!

La causa di questa mancanza di insegnanti è la meschinità del loro trattamento. Una retribuzione miserrima e nessuna garanzia di stabilità!

Quale dunque, in via di logica, dovrebbe essere il provvedimento per riparare al male?

Migliorare, elevare giuridicamente ed economicamente la condizione delle insegnanti.

Invece no. La proposta di legge, lascia, da questo punto di vista, le cose come sono; e per aumentare il numero delle insegnanti, richiede minori titoli didattici.

Ora quali saranno i risultati che si otterranno?

Vi potranno essere giovanette le quali, attratte dalle 300 lire, che rappresentano qualche cosa quando si hanno 15 anni, accederanno alla nuova scuola magistrale. Ma l'illusione cesserà presto col crescere dell'età e dei bisogni; e la realtà verrà ad essere questa: che ad insegnare negli asili infantili, non andranno certamente le migliori, con grave, con permanente danno di questi istituti!

Il ministro ha rilevato le difficoltà finanziarie che per ora rendono impossibile il pensare ad una soluzione radicale del problema degli asili infantili, ed ha soggiunto che l'istituto da lui proposto rappresenta un espediente transitorio. Ma l'esperienza dimostra che, in materia soprattutto di

provvedimenti legislativi, il transitorio anziché preparare, allontana, ostacola il definitivo. Meglio è adunque, onorevole Credaro, e questa è la mia modesta ma sicura convinzione, rinunciare al nuovo Istituto e devolvere i fondi, che vi si destinerebbero, alla creazione di nuovi asili e all'istituzione di borse di studio per allettare l'accesso ai corsi di educazione infantile nelle scuole normali.

Sarebbe assai più semplice, e, praticamente, molto più efficace.

In questo senso e per queste ragioni io propongo la soppressione della disposizione in esame. E lo faccio con tanto maggior animo dal momento che a questa modificazione non si può più attribuire il ritardo nell'approvazione della legge, dovendo questa ritornare al Senato, per altri emendamenti che l'onorevole ministro ha già accettati.

MONTÙ, *della Commissione*, Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONTÙ, *della Commissione*, Debbo osservare, a nome della Commissione, all'onorevole Paniè, il quale, come sempre è stato molto diligente nella sua disamina e molto acuto nelle sue osservazioni, che egli ha riportato qui la sintesi di tutta la discussione che si è fatta in seno alla Commissione... (*Interruzioni del deputato Paniè*).

La Commissione fu unanime nel ritenere di non potere convenire nella richiesta che oggi ha ripetuta qui l'onorevole Paniè; perchè riconobbe, come ha detto ottimamente l'onorevole Comandini, che certo sarebbe molto opportuno che si facesse qualche cosa di più per la scuola pratica magistrale per le educatrici dell'infanzia, ma che, date le attuali condizioni ed emergenze, questo disegno di legge costituisce effettivamente un miglioramento, e quindi che l'articolo è da conservarsi. In genere, poi, ritenne che nessuna abrasione dovesse farsi alla legge; e questo finora si è potuto ottenere, perchè le lievi modificazioni anche ora introdotte non portano alcuna abrasione al testo della legge, ma bensì soltanto la completano e la chiariscono. Per queste ragioni, se pure la proposta soppressione fosse accolta dal ministro, la Commissione non potrebbe appoggiarla.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dell'istruzione pubblica credo che non accetti la soppressione di quest'articolo...

CREDARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Non ho che da rispondere quello che

già è stato detto nella discussione generale; e vorrei che fosse presente il nostro collega, onorevole Bianchi, il quale è stato membro autorevole di quella Commissione che dopo lunghissimi studi ha proposto al ministro l'istituzione di questa scuola magistrale come quella che può in parte rimediare all'assoluta deficienza di maestre giardiniere per l'Italia meridionale.

Creda pure l'onorevole Paniè che ciò che egli dice è teoricamente giusto, ma in fatto una giovinetta, che abbia compiuto la scuola complementare ed abbia avuto due anni di istruzione pratica sotto l'abile direzione di una provetta giardiniera, è sempre preferibile alle domestiche senza coltura che oggi sono nei nostri giardini d'infanzia.

Prego dunque la Camera di non volere, per il desiderio del meglio, respingere il bene.

PRESIDENTE. Veramente l'onorevole Paniè non avrebbe fatto la proposta concreta di sopprimere quest'articolo; e del resto, a' termini del regolamento, dal momento che il ministro non l'accetta, non potrebbe neppure essere posta in votazione.

Invece, poichè questo disegno di legge dovrà essere rimandato al Senato, in seguito all'approvazione dell'aggiunta proposta dall'onorevole Dello Sbarba, credo che sarebbe opportuno sopprimere nell'articolo la parola « passivo », ove si tratta del bilancio del Ministero dell'istruzione.

CREDARO, ministro dell'istruzione pubblica. Perfettamente.

PRESIDENTE. Con questa modificazione metto a partito l'articolo 18.

(È approvato).

Art. 19.

« Le scuole elementari e gli asili d'infanzia mantenuti dagli enti morali, i cui istituti siano trasformati a norma della presente legge, possono essere scelti, insieme con le altre pubbliche scuole ed asili esistenti nel comune, pel tirocinio degli alunni delle scuole normali del comune stesso ».

(È approvato).

Art. 20.

« Le disposizioni contenute nell'articolo 67 della legge 4 giugno 1911, n. 487, sono estese agli enti morali di cui agli articoli 1 e 6 della presente legge, quando per la trasformazione che fosse già avvenuta o che avverrà dei loro istituti occorra provvedere alla costruzione od acquisto di nuo-

vi locali, o all'adattamento, ampliamento o restauro degli edifici esistenti.

« La concessione dei mutui sarà garantita a norma del penultimo comma dell'articolo 24 della predetta legge 4 giugno 1911 n. 487 ».

(È approvato).

Art. 21.

« Il riordinamento di cui al titolo I oltre che su richiesta dei comuni interessati, i quali dovranno deliberare di assumere gli obblighi derivanti dal riordinamento stesso, può essere promosso dal ministro della pubblica istruzione, il quale in questo caso, invita i comuni a deliberare sulla proposta di riordinamento e sull'assunzione degli oneri che ne dipendono.

« Sulla proposta debbono essere sentiti

a) il Consiglio scolastico;

b) gli enti locali che eventualmente concorrono al mantenimento degli istituti da trasformare;

c) la Sezione della Giunta del Consiglio superiore per l'istruzione media; dopo che tutti gli atti saranno trasmessi all'Giunta del Consiglio superiore pel suo parere ».

(È approvato).

Art. 22.

« Il Governo del Re, sentito il parere del Consiglio di Stato, pubblicherà le norme relative alla sistemazione e concessione delle borse e dei posti di studio per gli alunni delle scuole magistrali, che siano comunque a carico dello Stato, nonchè dei posti di studio che attualmente si godono parimente a carico dello Stato presso istituti d'istruzione e di educazione femminile, con facoltà di abrogare o modificare le norme attualmente vigenti, anche se di origine legislativa, conservando però la destinazione dei posti e delle borse di privata fondazione, e, per quanto sarà possibile, anche la destinazione degli altri posti di studio borse.

« Qualora tale sistemazione importi modificazione di norme statutarie o di convenzioni nella riforma degli statuti o delle convenzioni, dovrà eseguirsi il procedimento stabilito nell'articolo 2 e seguenti della presente legge ».

(È approvato).

Art. 23.

« La presente legge non si applica alle istituzioni pubbliche di beneficenza e a quel

ad esse equiparate dalla legge 17 luglio 1890, n. 6972, le quali rimangono soggette a quest'ultima legge e all'altra del 18 luglio 1904, n. 390.

« Nei casi previsti dagli articoli 1, 6 e 22, le proposte di trasformazione degli enti e degli istituti ai quali non sia stato, prima dell'andata in vigore della presente legge, irrevocabilmente disconosciuto il carattere di istituzioni pubbliche di beneficenza, debbono essere comunicate al Ministero dell'interno, affinchè promuova l'accertamento della natura giuridica di essi secondo le norme in vigore.

« Gli enti e gli istituti aventi fine di istruzione e di educazione pei quali rimanga escluso il carattere di istituzioni pubbliche di beneficenza, saranno assoggettati alle disposizioni della presente legge ».

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Presentazione di disegni di legge.

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

FACTA, *ministro delle finanze*. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Restituzione della tassa interna di fabbricazione per la birra esportata all'estero;

Conferma al Governo del Re della facoltà di riordinare la materia delle temporanee importazioni ed esportazioni;

Approvazione di convenzione 20 marzo 1913 fra le Amministrazioni del Demanio e della Real Casa e la Cassa di risparmio di Pisa portante permuta di fabbricati e terreni in Pisa;

Autorizzazione della spesa di lire 85,486 a titolo di corrispettivo di migliorie portate sui fondi Bisocchi e Tortorello dall'enfiteuta Luigi Pirandello, oltre gli interessi e le spese di giudizio, come da sentenza della Corte d'appello di Palermo, in data 18-28 dicembre 1908.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del tesoro.

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge per convalidazione di decreti Reali, coi quali furono autorizzate prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1912-13, durante le vacanze parlamentari dal 18 marzo al 22 aprile 1912.

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

Restituzione della tassa interna di fabbricazione per la birra esportata all'estero;

Conferma al Governo del Re della facoltà di riordinare la materia delle temporanee importazioni ed esportazioni;

Approvazione di convenzione del 20 marzo 1913 fra le Amministrazioni del Demanio e della Real Casa e la Cassa di risparmio di Pisa portante permuta di fabbriche e terreni in Pisa;

Autorizzazione della spesa di lire 85,486 a titolo di corrispettivo di migliorie portate sui fondi Bisocchi e Tortorello dall'enfiteuta Luigi Pirandello, oltre gli interessi e le spese di giudizio, come da sentenza della Corte d'appello di Palermo, in data 18-28 dicembre 1908.

Do atto, infine, all'onorevole ministro del tesoro della presentazione del disegno di legge: Convalidazione di decreti reali con i quali furono autorizzate prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1912-13, durante le vacanze parlamentari dal 19 marzo al 22 aprile 1913.

Questi disegni di legge saranno trasmessi alla Giunta generale del bilancio, fatta eccezione per quello concernente la conferma al Governo del Re della facoltà di riordinare la materia delle temporanee importazioni ed esportazioni, che, per ragioni di competenza, sarà trasmesso invece alla Giunta per l'esame dei trattati di commercio e delle tariffe doganali.

Discussione del disegno di legge: Sistemazione degli uffici della Ragioneria centrale del Ministero dell'istruzione pubblica.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Sistemazione degli uffici della Ragioneria centrale del Ministero dell'istruzione pubblica ».

Se ne dia lettura.

BASLINI, *segretario*, legge: (Vedi *Stampato* n. 1324-A).

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Giovanni Amici.

AMICI GIOVANNI. In questa nuova sistemazione della ragioneria centrale del Ministero dell'istruzione pubblica è stato soppresso un posto di capo sezione nella tabella

annessa al disegno di legge. Io proporrei che venisse ripristinato, in vista specialmente del più gravoso lavoro, che adesso avrà la ragioneria di fronte alle nuove Amministrazioni provinciali scolastiche, le quali dovranno incaricarsi di tenere la contabilità di oltre 200 milioni.

E poi si sarebbe desiderato dal personale di ragioneria che fossero conservati tre posti di direttore: invece ne sono conservati solo due. Ora, sopprimendosi anche il posto di capo sezione (oltre il danno che si reca effettivamente al personale) si metterà in condizioni la ragioneria stessa di non avere il controllo necessario e quell'affiatamento che si potrebbe ottenere invece con la istituzione dei capi sezione.

D'altra parte vedo che si sono portati a dieci i primi ragionieri di prima classe. Non si potrebbero invece ridurre a nove ed istituire un posto di capo sezione? Già sono stati soppressi alcuni capi sezione, tanto che due sezioni si trovano attualmente senza titolare: se togliete anche questo, rimarrebbero tre sezioni senza titolare.

Io vorrei che l'onorevole ministro, fatto persuaso di queste due ragioni principalissime, l'interesse dello Stato a che il controllo vada meglio ed anche l'interesse, per quanto subordinato, del personale di ragioneria, ristabilisse questo posto di capo sezione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'istruzione.

CREVARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Questo disegno di legge è stato determinato dal forte aumento delle somme che sono amministrate dal Ministero della pubblica istruzione.

Chi legga la relazione del bilancio presentata, in questi giorni, dall'onorevole Girardini, vedrà come, in pochi anni, la spesa da 50 milioni sia salita a 143 milioni. E fra non molto si dovranno inscrivere nel bilancio 200 milioni di più, che i comuni dovranno versare al Ministero della pubblica istruzione, affinché questo, a sua volta, paghi lo stipendio dei maestri elementari dei comuni, le cui scuole passano all'amministrazione dei Consigli scolastici. Onde la necessità di provvedere alla sistemazione della ragioneria. Poichè, onorevoli colleghi, è cosa poco piacevole per il ministro della pubblica istruzione sentire, ogni giorno, dire che Minerva non paga (*Si ride*), pur constatando che i propri impiegati fanno diligentemente il loro dovere.

Gli è che l'organismo della ragioneria è inferiore ai bisogni attuali della pubblica istruzione, che, fortunatamente, nel nostro paese si va sviluppando in modo veramente meraviglioso.

Raccomando, quindi, l'approvazione di questo disegno di legge; e mi duole di non potere accettare l'emendamento dell'onorevole amico Giovanni Amici: poichè il disegno di legge è concordato col ministro del tesoro, dopo lunghi e ponderati studi; ed io non potrei accettare, lì per lì, un aumento di personale. Lo prego pertanto di non insistere, accontentandosi di questa mia dichiarazione: che l'organico, come è preparato, è sufficiente ai bisogni attuali.

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

Passiamo all'esame degli articoli:

Art. 1.

« Il ruolo organico del personale della carriera di ragioneria del Ministero della pubblica istruzione è modificato in conformità della Tabella unita alla presente legge, con decorrenza dal mese successivo alla sua pubblicazione ».

Si dia lettura della tabella.

DE AMICIS, *segretario, legge*:

Tabella organica per il personale della carriera di ragioneria del Ministero della pubblica istruzione.

1 Direttore capo di ragioneria, a lire 8,000.

2 Direttori capi di divisione di ragioneria di 2ª classe, a lire 7,000.

1 Direttore capo di divisione di 2ª classe per la contabilità della Direzione generale per l'insegnamento primario e popolare (istituito con la legge 4 giugno 1911, n. 487), a lire 7,000.

5 Capi sezione di ragioneria di 1ª classe, a lire 6,000.

6 Capi sezione di ragioneria di 2ª classe, a lire 5,000.

10 Primi ragionieri di 1ª classe, a lire 4,500.

10 Primi ragionieri di 2ª classe, a lire 4,000.

10 Ragionieri di 1ª classe, a lire 3,500.

10 Ragionieri di 2ª classe, a lire 3,000.

14 Ragionieri di 3ª classe, a lire 2,500.

29 Ragionieri di 4ª classe, a lire 2,000.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito l'articolo 1° con la annessa tabella, di cui è stata data lettura.

(È approvato).

Art. 2.

« Per la prima attuazione del ruolo organico stabilito dalla Tabella, di cui al precedente articolo, potrà conseguirsi una sola promozione o di grado o di classe. La successiva promozione ai posti che, conseguentemente, resteranno scoperti avrà effetto soltanto dal 1° luglio 1914 ».

(È approvato).

Art. 3.

« Gli impiegati di classe transitoria del Ministero medesimo, di cui alla legge 10 luglio 1910, n. 417, i quali posseggano i titoli prescritti per l'ammissione nella carriera di ragioneria e abbiano servizio lodevole, potranno essere nominati ragionieri di quarta classe nello stesso Ministero, in seguito a parere favorevole del Consiglio di amministrazione; — soltanto però dalla data di questa nomina decorrerà per essi il servizio utile agli effetti del secondo comma dell'articolo 5 del testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili, approvato con Regio decreto 22 novembre 1908, n. 693 ».

(È approvato).

Art. 4.

« Agli effetti dell'ammissione agli esami per la promozione al grado di primo ragioniere, è riconosciuto, ai ragionieri assunti in servizio del Ministero della pubblica istruzione coi decreti reali 23 giugno e 21 ottobre 1910, il periodo di servizio compiuto presso le altre Amministrazioni dello Stato, quale servizio effettivamente prestato nella ragioneria del Ministero dell'istruzione pubblica ».

« Gli esami, che saranno indetti a norma dell'ultimo capoverso dell'articolo 84 della legge 4 giugno 1911, n. 487, potranno però aver luogo soltanto quando gli attuali ragionieri di prima classe del Ministero della pubblica istruzione, che facevano già parte del ruolo organico del Ministero stesso al 23 giugno 1910, abbiano compiuto gli anni di servizio richiesti dal citato ultimo capoverso della legge 4 giugno 1911, n. 487 ».

(È approvato).

Anche questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti per i militari del Corpo Reale equipaggi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: Provvedimenti per i militari del Corpo Reale equipaggi.

Se ne dia lettura.

DE AMICIS, segretario, legge: (V. Stampato n. 1308-A)

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

D'ORIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ORIA. Onorevoli colleghi, io penso che il presente disegno di legge, che riguarda i provvedimenti per i militari del Corpo Reale equipaggi, meriti di essere accolto dalla Camera, la quale trova, in questa proposta di modificazione alle attuali norme, che regolano la carriera dei sottufficiali, il riconoscimento delle virtù di questa benemerita classe della nostra armata.

Con l'attuale disegno di legge si vengono a migliorare molto le condizioni di carriera del personale subalterno appartenente al Corpo Reale equipaggi, di guisa che è da sperare che i migliori elementi possano essere attratti a restare nella carriera e prestare utili servizi all'armata. In pari tempo questo disegno di legge elimina alcune sperequazioni che si lamentavano in passato nelle numerose categorie dei sottufficiali, le quali avevano per conseguenza che molti, anzichè scegliere le categorie, veramente tecniche, dei torpedinieri, dei siluristi, dei cannonieri, abbracciavano invece quelle dei furieri e degli infermieri, in cui la carriera era più rapida.

Credo dunque che questo disegno di legge meriti tutto il plauso della Camera, ed esso sarà accolto senza dubbio dal personale subalterno della marina come un incitamento e come un riconoscimento delle ottime prove fatte in questi ultimi tempi. (Approvazioni).

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

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. Ringrazio l'onorevole D'Oria per il giudizio da lui espresso su questo disegno di legge, e prego la Camera di approvarlo.

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

Procediamo all'esame degli articoli:

Art. 1.

« La seguente tabella stabilisce, per ciascun grado dei militari del corpo reale equipaggi, il periodo di permanenza massima, trascorso il quale i militari anzidetti, purchè idonei, sono promossi al grado superiore.

La tabella medesima determina altresì, per ciascun grado, il criterio in base al quale ha luogo l'avanzamento al grado superiore, allorchè sia possibile farvi luogo prima della scadenza del periodo di permanenza massima:

GRADI	Permanenza massima — Anni	Criteri per l'avanzamento al grado superiore prima del periodo massimo
Capo di 2 ^a classe	4	Anzianità
Secondo capo	10	Scelta
Sottocapo.	6	Id.

Nella categoria « musicanti » l'avanzamento da 2° capo a capo di 2° classe ha luogo esclusivamente per concorso, al quale possono essere chiamati anche musicanti di altri gradi o borghesi.

I secondi macchinisti conseguono il grado di primo macchinista, tre quarti per concorso e un quarto per anzianità, dopo quattro anni di permanenza e due di imbarco nel proprio grado, purchè siano stati riconosciuti idonei all'avanzamento in seguito a prova d'esame per concorso o per anzianità.

Gli assistenti del Genio navale di 2^a classe sono promossi alla classe superiore, purchè idonei, dopo che abbiano compiuto quattro anni di servizio nel loro grado e classe.

Restano immutate le disposizioni sancite dall'articolo 13 della legge 6 luglio 1911, n. 647.

È abrogato l'articolo 7 della legge 2 luglio 1911, n. 621 ».

(È approvato).

Art. 2.

« I sottufficiali di tutte le categorie del corpo reale equipaggi che cessano dal ser-

vizio per effetto dei limiti d'età stabiliti dall'articolo 2 della legge 15 luglio 1911, n. 345, ovvero che lasciano il servizio militare con diritto al massimo della pensione di riposo prevista dall'articolo 8 della legge 2 luglio 1911, n. 621, ricevono all'atto loro congedamento, una gratificazione lire duemila.

Questa disposizione non è applicabile a quei sottufficiali che abbiano maturato diritto a conseguire il massimo della pensione antecedentemente all'entrata in vigore della presente legge.

A quei sottufficiali che matureranno il diritto entro l'anno successivo all'entrata in vigore della presente legge saranno corrisposti tanti dodicesimi della gratificazione di lire 2.000 per quanti mesi saranno trascorsi tra l'anzidetta data e quella del collocamento a riposo, computando per intero le frazioni di mese superiori a 2 giorni ».

(È approvato).

Art. 3.

« L'articolo 3 della legge 2 luglio 1911, n. 621, è sostituito dal seguente:

« Ai sottufficiali riformati che lasciano il servizio senza aver diritto a pensione « sarà concessa una indennità di lire 100 se abbiano compiuto sei anni di servizio militare effettivo, e per ogni anno di servizio in più di sei, lire 100.

« Tale indennità non è cumulabile con quella stabilita dagli articoli 6 e 7 della legge 27 giugno 1901, n. 276, però il sottufficiale potrà optare per il trattamento più favorevole ».

(È approvato).

Art. 4.

« Il totale dei sottufficiali di tutte le categorie, rispetto a quello della forza bilanciata del corpo reale equipaggi, non deve oltrepassare la proporzione risultante dalla forza bilanciata al 1° luglio 1912, escluso dal calcolo il personale della categoria « rieri ».

(È approvato).

Art. 5.

« Le eccedenze numeriche dei sottufficiali che, per effetto della prima applicazione della presente legge, si verificassero in esercizi finanziari del quinquennio 1912-13 al 1917-18 dovranno essere compensate in esercizi successivi del quinquennio medesimo, decorso il quale la forza nu-

rica dei sottufficiali dovrà rimanere contenuta nei limiti indicati nell'articolo precedente».

(È approvato).

Art. 6.

« Il Governo del Re è autorizzato a pubblicare per decreto Reale, sentito il Consiglio di Stato, un testo unico delle leggi riguardanti il personale del corpo reale equipaggi, coordinando le disposizioni della presente legge con le altre che rimangono in vigore ».

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

La discussione degli altri disegni di legge iscritti nell'ordine del giorno è rimessa a domani.

Chiusura e risul-tamento della votazione segreta.

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

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

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

Riordinamento dei Corpi militari della Regia Marina (1307):

Presenti e votanti . . .	248
Maggioranza	125
Voti favorevoli . . .	219
Voti contrari	29

(La Camera approva).

Linea di navigazione tra l'Italia e Calcutta (658):

Presenti e votanti . . .	248
Maggioranza	125
Voti favorevoli . . .	235
Voti contrari	13

(La Camera approva).

Linea di navigazione tra l'Italia e il Centro America (659):

Presenti e votanti . . .	248
Maggioranza	125
Voti favorevoli . . .	231
Voti contrari	17

(La Camera approva).

Linea di navigazione tra l'Italia e Londra (661):

Presenti e votanti . . .	248
Maggioranza	125
Voti favorevoli . . .	221
Voti contrari	27

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate — Agnesi — Agnetti — Aguglia — Alessio Giulio — Amato Stanislao — Amici Giovanni — Amici Venceslao — Ancona — Angiulli — Arlotta — Artom — Astengo.

Baccelli Alfredo — Baslini — Battaglieri — Benaglio — Bergamasco — Bettolo — Bianchi Leonardo — Bianchini — Bignami — Bissolati — Bizzozero — Bonicelli — Borsarelli — Boselli — Bouvier — Brandolin — Buccelli — Buonini — Buonvino.

Caccialanza — Calissano — Calisse — Calleri — Calvi — Campi — Canepa — Cannavina — Capaldo — Capece-Minutolo Alfredo — Cappelli — Caputi — Carboni-Boj — Carcano — Carcassi — Cardani — Carugati — Casciani — Casolini Antonio — Casuto — Cavina — Cefaly — Celesia — Centurione — Cermenati — Chiesa Eugenio — Chimienti — Ciacci Gaspare — Ciartoso — Cimati — Cimorelli — Colonna di Cesarò — Comandini — Congiu — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Credaro — Cutrufelli.

Da Como — D'Alì — Daneo — Danieli — Dari — De Amicis — De Benedictis — De Bellis — Degli Occhi — Del Balzo — Dell'Arenella — Dello Sbarba — De Luca — De Michele-Ferrantelli — De Nicola — Dentice — De Viti-De Marco — Di Bagno — Di Frasso — Di Lorenzo — Di Marzo — Di Palma — Di Robilant — Di Saluzzo — Di Sant'Onofrio — Di Scalea — Di Stefano — Di Trabia — D'Oria.

Ellero.

Fabri — Facta — Faelli — Falcioni — Falletti — Faustini — Fazi — Fera — Ferraris Carlo — Ferrero — Ferri Giacomo — Finocchiaro-Aprile — Fortunati — Fraccacreta — Francica-Nava — Frugoni — Fulci — Furnari.

Gallenga — Galli — Gallina Giacinto — Gallini Carlo — Gangitano — Gazelli — Gerini — Giaccone — Giacobone — Giovannelli Alberto — Giovannelli Edoardo — Giuliani — Goglio — Grassi-Voces — Grippo — Grosso-Campana — Guarracino — Guglielmi — Guidone.

Hierschel.

Joele.

Larizza — La Via — Leonardi — Libertini Gesualdo — Longo — Lucifero — Luzzatto Arturo.

Macaggi — Magliano — Manfredi — Mango — Manna — Maraini — Marazzi — Marcelllo — Margaria — Marzotto — Masoni — Matera — Meda — Mezzanotte — Miari — Miliani — Mirabelli Ernesto — Modica — Molina — Montauti — Montresor — Montù — Morelli-Gualtierotti — Mosca Gaetano — Mosca Tommaso — Moschini — Murri.

Nava Otterino — Negri de Salvi — Niccolini Giorgio — Niccolini Pietro — Nitti.

Orlando Vittorio Emanuele — Ottavi.

Pacetti — Padulli — Pagani-Cesa — Pala — Paniè — Pansini — Pantano — Papadopoli — Paparo — Parodi — Pavia — Pecoraro — Piatti — Podestà — Porzio — Pozzi Domenico.

Rastelli — Rellini — Ricci Paolo — Riccio Vincenzo — Ridola — Rienzi — Rizza — Rizzone — Romeo — Ronchetti — Rossi Eugenio — Rossi Gaetano — Rossi Luigi.

Sacchi — Salandra — Sanarelli — Sanjust — Santamaria — Saporito — Scalini — Scellingo — Semmola — Sighieri — Silj — Simencelli — Solidati-Tiburzi — Sonnino — Soulier — Spetrino — Spirito Beniamino — Squitti — Stoppato — Suardi.

Tassarà — Tedesco — Teso — Tinozzi — Torre — Toscanelli — Tovini — Turati — Turbiglio — Turco.

Vaccaro — Valenzani — Valeri — Valle Gregorio — Venzi — Veroni — Vicini.

Wollemborg.

Sono in congedo :

Albasini — Arrivabene.

Bacelli Guido — Bacchelli.

Camerini — Chimirri — Codacci-Pisanelli.

Di Rovasenda.

Loero.

Mendaja — Messedaglia — Morpurgo.

Pellerano.

Venditti.

Sono ammalati :

Abozzi.

Carmine — Cartia — Ciccotti — Curreno.

Dagosto — Dell'Acqua — Della Porta.

Guicciardini.

Landucci — Leone.

Negrotto.

Rizzetti.

Assenti per ufficio pubblico :

Pastore.

Presentazione di una relazione.

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

ABIGNENTE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Provvedimenti a favore della marina libera » (1362).

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Interrogazioni e interpellanze.

PRESIDENTE. Sia dia lettura delle interrogazioni ed interpellanze presentate oggi.

BASLINI, *segretario*, legge :

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quanto vi sia di vero nelle notizie di una lunga inchiesta sulla Questura di Genova e circa i risultati della stessa, in seguito alla quale si sarebbero presi e starebbero per prendersi gravi provvedimenti.

« Macaggi, Carcassi, Canepa ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, intorno all'abbandono in cui viene lasciato il porto-canale di Cesenatico, ridotto in istato di quasi inofficiosità.

« Comandini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica sopra i disordini che hanno interrotto il regolare corso degli studi nella Regia Università di Roma.

« Lucifero ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della guerra per sapere se non intenda provvedere affinché la disposizione contenuta nell'articolo 73 della legge 24 dicembre 1911 sul reclutamento militare debba interpretarsi o altrimenti essere modificata nel senso che tutti gli aventi diritto possano utilmente beneficiarne anche se, entro l'anno dal giorno in cui si verificò la richiesta modificazione di famiglia, non avanzarono domanda di assegnazione alla 3^a categoria; tenuto presente che solo i più umili, perchè più ignari (e perciò appunto più bisognosi di assistenza) sono coloro i quali, e non per propria colpa, incorrono in tale decadenza.

« Dello Sbarba, Fraccacreta, Bocconi, Viazzi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri di agricoltura, industria e commercio, della marina e dell'interno, per sapere se e quali provvedimenti intendano prendere per impedire la pesca colla dinamite che, senza la necessaria sorveglianza per parte della forza pubblica, si compie continuamente nel tratto di mare fra Cogoletto-Varazze-Savona con gravissimo danno dell'industria peschereccia e della spiaggia. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Astengo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, sulla urgenza di disporre che si ripari alla ingiusta esclusione della stazione di Bianconovo dalle fermate dei treni diretti 842 e 847, della linea Metaponto-Reggio Calabria; fermate, concesse invece ad altri comuni, che non sono come Bianconovo capoluoghi di mandamento, nè hanno la crescente importanza nel movimento e traffico della stazione esclusa, la quale serve di sbocco a molti centri fiorenti per industria e commercio. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Larizza ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro dei lavori pubblici per sapere come intenda di accelerare i lavori del porto di Napoli, oramai così urgenti pel cresciuto movimento del traffico, ed in modo speciale se intenda di arredare in tempo brevissimo di binari ferroviari e di mezzi meccanici per lo scarico delle merci il nuovo sporgente « Vittorio Emanuele » già ultimato da alcuni mesi.

« Arlotta, Masoni ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro d'agricoltura, industria e commercio, sulla urgenza di riforme legislative al regime delle Società anonime atte a consentire ed a facilitare la sistemazione finanziaria delle aziende industriali minacciate dal perdurare della crisi, ed a rendere possibili le organizzazioni ideate per fronteggiarla.

« Meda ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno e svolte secondo l'ordine d'iscrizione; trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

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

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Faelli.

FAELLI. Vorrei pregare l'onorevole Presidente di consentire che fosse iscritto in principio dell'ordine del giorno di domani il disegno di legge per il concorso dello Stato nelle feste centenarie per Giuseppè Verdi.

L'onorevole ministro della pubblica istruzione, da me consultato, mi ha detto che non si opporrebbe.

PRESIDENTE. Onorevole Faelli, come Presidente io non posso fare altro che inscrivere i disegni di legge, secondo l'ordine deliberato dalla Camera; altrimenti, sarei io l'arbitro dei lavori parlamentari. Questo, dico, onorevole Faelli, per rispondere alla sua cortese domanda.

D'altra parte, non so se la proposta di legge, della quale ella ha chiesto l'iscrizione nell'ordine del giorno, sia stata ancora stampata e distribuita.

FAELLI. Perdoni, onorevolissimo Presidente, ho avuto assicurazione dalla segreteria che sarà in distribuzione questa sera stessa. Si tratta di una legge che non porterà discussione, almeno credo! È da supporre, infatti, che nessuno voglia contrastare queste onoranze a Verdi! (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Non è questa la questione, onorevole Faelli. Nessuno naturalmente vorrà contrastare le onoranze a Giuseppe Verdi. Altra difficoltà però sorge dal fatto che, secondo l'ordine del giorno già deliberato dalla Camera, su proposta del presidente del Consiglio, domani dovrebbero discutersi prima i provvedimenti per i servizi pubblici a trazione meccanica, e poi gli altri disegni di legge già iscritti.

FAELLI. Me ne rimetto alla sua autorità, onorevolissimo Presidente. Desidererei tuttavia che l'approvazione di questo disegno di legge non fosse rimessa alla settimana ventura.

PRESIDENTE. Sta bene. Interrogherò la Camera.

Pongo a partito la proposta dell'onorevole Faelli che il disegno di legge per le onoranze a Giuseppe Verdi abbia domani la precedenza, nell'ordine del giorno?

(*È approvata*).

Questo disegno di legge sarà iscritto nell'ordine del giorno di domani subito dopo le interrogazioni.

La seduta termina alle 18.25.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 14:

1. Interrogazioni.
2. *Votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:*
Disposizioni interpretative della legge 6 luglio 1911, n. 690, per il trattamento di pensione dei militari di truppa dei carabinieri Reali. (1242)
Autorizzazione al Governo di concedere la piccola naturalità. (1320)
Trasformazione di istituti di istruzione e di educazione. (*Approvato dal Senato*). (1238).
Sistemazione degli uffici della Ragioneria centrale del Ministero dell'istruzione pubblica. (1324)
Provvedimenti per i militari del Corpo Reale Equipaggi. (1308)
Discussione dei disegni di legge:
3. Concorso dello Stato per le onoranze centenarie a Giuseppe Verdi. (*Approvato dal Senato*). (1367)
4. Provvedimenti per i servizi pubblici a trazione meccanica concessi all'industria privata. (1282)
5. Opera di previdenza ed altri provvedimenti a favore del personale delle ferrovie dello Stato. (1283)
6. Costituzione in comune di Calciano frazione del comune di Garaguso. (*Modificazioni del Senato*). (761-B)
7. Modificazione all'articolo 66 della legge sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865, n. 2248. (1183)
8. Provvedimenti per la tutela giuridica degli emigranti. (650)
9. Conversione in legge del Regio decreto 14 novembre 1912, n. 1239, che approva alcune modificazioni alla convenzione con la Società nazionale dei servizi marittimi. (1327)
10. Modificazioni alla legge sul Regio Comitato talassografico italiano e altri provvedimenti per gli studi talassografici. (1309)
11. Vendita del locale delle Regie scuole in Susa di Tunisia di proprietà dello Stato. (754)
12. Proroga di concessione di locali demaniali in uso gratuito al comune di Mantova. (1029)
13. Pensioni agli ufficiali del Genio militare provenienti dagli ingegneri. (1316)
14. Provvedimenti a favore del Sindacato obbligatorio siciliano di mutua assicu-

razione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo. (1284)

15. Disposizioni eccezionali per i titoli del Debito pubblico al portatore, smarriti o distrutti nel disastro del 28 dicembre 1906. (363)

16. Provvedimenti per combattere l'alcolismo. (*Approvato dal Senato*). (885)

17. Provvedimenti per la protezione degli animali. (*Approvato dal Senato*). (941)

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

19. Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1914. (1235)

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

21. Sulle decime ed altre prestazioni feudali. (*Approvato dal Senato*). (160)

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

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

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

25. 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)

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

27. 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 ospitalità di sudditi poveri italiani ricoverati negli ospedali austro-ungarici, sensi della legge 21 gennaio 1897, n. 35. (18)

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

29. Fondazione di una Cassa di previdenza per le pensioni del personale didattico e amministrativo delle scuole industriali e commerciali e del personale tecnico delle cattedre ambulanti di agricoltura. (782)

30. Ordinamento dell'albo giudiziario degli ingegneri, architetti ed agronomi. (10)

31. Aggregazione del comune di San Domenico Vittoria al mandamento di Favara Cavilla Sicilia. (483)

32. Disposizioni sul reato di diffamazione. (85)
33. Ordinamento del Consiglio coloniale (755)
34. 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)
35. Provvedimenti per le case popolari economiche e per agevolare la costruzione ed il trasferimento di proprietà d'altri edifici ad uso di abitazione. (450)
36. Aumento del numero dei consiglieri di Stato. (578)
37. Provvedimenti per la formazione e conservazione della piccola proprietà rustica e per il bene di famiglia. (449).
38. Indicazioni stradali (*D' iniziativa del Senato*). (741)
39. Lotteria a favore delle Congregazioni di carità di Caltagirone e Grammichele. (787)
40. 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)
41. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Furci (Santa Teresa di Riva) e Francavilla di Sicilia. (693)
42. Tombola a favore della Congregazione di carità, dell'ospedale civico e del ricovero di mendicizia d'Eboli. (890)
43. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Ragusa, Ragusa Inferiore, Monterosso, Chiaramonte Gulfi, Giarratana e Buccheri, e degli asili infantili e di mendicizia di detti comuni. (789)
44. Concorso dello Stato nelle spese per un monumento che ricordi in Melito Porto Salvo lo sbarco di Garibaldi. (942)
45. Riunione delle tombole e lotterie nazionali. (927)
46. Giudizio contenzioso sui conti degli Enti locali. (904)
47. Per la difesa del paesaggio. (496)
48. Modificazioni alle leggi sui limiti di età degli ufficiali generali. (301)
49. Tombola a favore degli ospedali ed asili infantili di S. 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)
50. Tombola a favore degli ospedali esistenti nei mandamenti di Cassino, Atina e Cervaro e nel comune di Casalvieri. (1061)
51. Tombola a favore degli ospedali di Castellaneta, Martina Franca, Ginosa, Motola e Laterza. (1062)
52. Tombola telegrafica a beneficio dell'ospedale civile di Andria. (1069)
53. Riorganizzazione del Consiglio superiore di marina, compilazione ed approvazione del progetto di navi e dei capitolati tecnici relativi (*Approvato dal Senato*). (972)
54. Tombola a favore degli ospedali di Sora, Arpino e Isola Liri. (1083)
55. Istituzione di uffici interregionali di collocamento nei lavori agricoli e nei lavori pubblici. (64)
56. Tombola a favore delle Opere pie di Sant'Angelo Lodigiano. (1070)
57. Tombola telegrafica a favore dell'Asilo di mendicizia ed annesso ospedale civile di Cagnano Varano e degli ospedali di Carpino e Rodi Garganico. (1068)
58. Tombola a favore di Istituti di beneficenza di Catanzaro, Tiriolo e Sersale. (1104)
59. Provvedimenti a favore del comune di Massafiscaglia. (1106)
60. Tombola a beneficio dell'ospedale di Guglionesi. (1071)
61. Convenzione italo-francese per la delimitazione delle zone di pesca fra la Sardegna e la Corsica. (688)
62. Sulle stazioni municipali per le disinfezioni dei locali di isolamento per le malattie infettive e sulle scuole per infermieri e disinfettori pubblici. (778)
63. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Gaeta e di Fondi. (1160)
64. Conversione in tombola della lotteria autorizzata con la legge 11 giugno 1908, n. 272. (1180)
65. Lotteria a favore del Ricovero di mendicizia e della Società delle case popolari di Livorno. (1173)
66. Tombola a favore del reparto tubercolosi dell'ospedale di Umbertide e degli ospedali di Pietralunga e Montone. (1187)
67. Linea di navigazione tra l'Italia e il Canada. (662)
68. Annullamento del canone daziario consolidato governativo assegnato alle Isole Tremiti. (1244)
69. Riforma della legge sui piccoli fallimenti. (353)
70. Conversione in legge del Regio decreto 17 novembre 1912, n. 1238, portante provvedimenti relativi alla Camera agrumaria. (1277)
71. Affrancazione dalle tasse di pedaggio di tre ponti sull'Arno. (1278)

72. Iscrizione nei Collegi dei ragionieri. (1162 e 1162-bis)

73. Pro supplenti scuole medie ex incaricati. (418)

74. Disposizioni sul personale tecnico dell'Amministrazione della Sanità pubblica. (1266)

75. Istituzione di Collegi di probiviri per l'agricoltura, l'industria e il commercio. (269)

76. Costituzione del comune di Rivarolo del Re e Uniti. (1347)

Seguito della discussione dei disegni di legge:

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

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

79. Svolgimento di una mozione del deputato Cavagnari ed altri circa le espropriazioni per pubblica utilità.

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:

80. Sul contratto di lavoro di impiegati di aziende private e commessi di negozio. (1264)

81. Costituzione in comune di Calciano frazione del comune di Garagusa (*Modificazioni del Senato*). (761-B)

82. Costituzione dei comuni di Ussita e Castel Sant'Angelo. (1348)

83. Tombola telegrafica a favore dell'Ospedale di Portoferraio, della Società volontaria di soccorso e di Mutuo soccorso di Li-

vorno (Pubblica Assistenza e Croce Verde riunite). (823)

84. Costruzione di una caserma per la Regia Guardia di finanza in Roma. (1196)

85. Approvazione di eccedenza di impegni per la somma di lire 5,912.32 verificate sull'assegnazione del capitolo n. 64, dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per l'esercizio finanziario 1911-12 concernente spesa facoltativa. (1210)

86. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1914 (1229)

87. Trattamento fiscale del maltosio e degli sciroppi di maltosio, che nel consumo possono servire agli usi del glucosio. (1304)

88. Circostrizione dei comuni di Diano Marina, Diano Calderina e Diano Castello, in provincia di Porto Maurizio. (1331)

89. Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1912-13. (1332)

90. Maggiori assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1912-13. (1335)

91. Provvedimenti pel riordinamento degli stabilimenti salifero-balneari di Salsomaggiore. (1341)

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1913 — Tip. della Camera dei Deputati.