

CCCLVII.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 21 GIUGNO 1911

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE **CAPPELLI**

INDI

DEL PRESIDENTE **MARCORA**.

I N D I C E.

Atti vari	Pag. 16022
Bilanci della Somalia italiana:	
Stati di previsione dell'entrata e della spesa (Discussione)	16059
COLONNA DI CESARÒ	16059
DI SCALEA, <i>sottosegretario di Stato</i>	16060
Assestamento (Approvazione)	16059
Disegni di legge (Presentazione):	
Nota di variazione al bilancio di assesta- mento del fondo per l'emigrazione (LEO- NARDI-CATTOLICA)	16022
Trasporto marittimo del carbone naturale (Discussione)	16031
ABIGNENTE, <i>presidente della Commissione</i>	16046
BERGAMASCO, <i>sottosegretario di Stato</i>	16043
CANEPÀ	16033-40
CAVAGNARI	16043
CELESIA	16031
CHIMIENTI	16031-40-41
FIAMBERTI	16035
LEONARDI-CATTOLICA, <i>ministro</i>	16037-42
ORLANDO SALVATORE, <i>relatore</i>	16037-41-43-45
PANTANO	16032-44-45-46
PRESIDENTE	16040
TEDESCO, <i>ministro</i>	16044-46
Ferrovia da Asmara a Keren	16057
COLONNA DI CESARÒ	16057-58
DI SCALEA, <i>sottosegretario di Stato</i>	16058
Modificazione alla legge sull'ordinamento della Somalia italiana (Approvazione)	16061
Provvedimenti per la Somalia italiana	16062
Saldo della gestione fondo vestiario e spese generali del soppresso Consiglio di am- ministrazione del Corpo reale equipaggi.	16048
Estensione ai corpi a terra del fondo di scorta istituito per le regie navi.	16048
Chiamata di rassegna per controllo della forza in congedo del Corpo reale equi- paggi.	16049
Costituzione dell'istituto militare superiore di radiotelegrafia	16051
BATTELLI, <i>relatore</i>	16054
Agevolezze ai comuni del Regno per la prov- vista di acque potabili, per l'esecuzione di opere d'igiene e per la costruzione e sistemazione di ospedali comunali e consorziali	16054

Interrogazioni:

Danneggiati politici (E. CHIESA):	Pag.
PAVIA, <i>sottosegretario di Stato (R.S.)</i>	16022
Ricostruzione di ponti in Sardegna (SCANO):	
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato (R.S.)</i>	16023
Matrimonio dei sottufficiali (BUONANNO):	
SPINGARDI, <i>ministro (R.S.)</i>	16023
Questione albanese:	
CHIESA EUGENIO.	16024
DI SCALEA, <i>sottosegretario di Stato</i>	16024
Oasi di Giarabub:	
DI SCALEA, <i>sottosegretario di Stato</i>	16025
PECORARO.	16025
Indennità a favore di un italiano morto presso Chicago:	
BUONVINO.	16025-26
DI SCALEA, <i>sottosegretario di Stato</i>	16025
Censimento (dichiarazioni di fede religiosa):	
CAPALDO, <i>sottosegretario di Stato</i>	16026
PODRECCA	16027
Mancanza di spezzati d'argento in Calabria:	
CASOLINI	16028
PAVIA, <i>sottosegretario di Stato</i>	16028

Osservazioni e proposte:

Lavori parlamentari.	16062-64
------------------------------	----------

Proposte di legge (Svolgimento):

Monumento che ricordi lo sbarco di G. Ga- ribaldi in Melito Porto Salvo	16028
FALCIONI, <i>sottosegretario di Stato</i>	16029
LARIZZA.	16028
Tassa sui marmi nel comune di Carrara.	16029
CHIESA EUGENIO.	16029
TEDESCO, <i>ministro</i>	16030

Sulle condizioni di salute di S. A. R. la prin-
cipessa Clotilde

DI CAMBIANO	16022
LEONARDI-CATTOLICA, <i>ministro</i>	16022
PRESIDENTE.	16022

Votazione segreta (Mancanza del numero
legale)

16064

La seduta comincia alle 14.10.

DI ROVASENDA, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Presentazione di una nota di variazione.

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

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. A nome dell'onorevole ministro degli affari esteri, mi onoro di presentare alla Camera una nota di variazioni al progetto di assestamento degli stati di previsione della entrata e della spesa del fondo della emigrazione per l'esercizio finanziario 1910-11.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della marina della presentazione di una nota di variazioni al progetto di assestamento degli stati di previsione della entrata e della spesa del fondo della emigrazione per l'esercizio finanziario 1910-11.

Sarà inviata alla Giunta generale del bilancio.

Sulle condizioni di salute di S. A. R. la Principessa Clotilde.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferrero di Cambiano.

FERRERO DI CAMBIANO. Giornali e telegrammi da Moncalieri recano dolorose notizie sulle condizioni di salute di Sua Altezza Reale e Imperiale la Principessa Maria Clotilde. Prego e chiedo che piaccia all'illustre nostro Presidente di telegrafare alla Principessa Maria Letizia, che veglia al capezzale della Augusta sua Madre, il commosso saluto e il fervido augurio della Camera italiana.

Sono certo che in questo pensiero e in questa preghiera si uniranno a me tutti i colleghi per la venerazione che ispirano le alte virtù dell'Augusta Inferma, e per quella profonda gratitudine che risentono per Lei quanti italiani non ignorano la storia del riscatto della nostra patria. (Approvazioni).

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

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. A nome del Governo mi associo ai sentimenti ed ai voti espressi dall'onorevole Ferrero di Cambiano.

PRESIDENTE. La Presidenza non mancherà di telegrafare a Moncalieri per assumere informazioni intorno alla salute di S. A. R. e I. la Principessa Clotilde e di mani-

festare i sentimenti espressi dall'onorevole Ferrero di Cambiano; sentimenti che sono condivisi da tutta la Camera. (Approvazioni).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi per motivi di famiglia l'onorevole Sanjust di giorni 3, l'onorevole Samoggia di giorni 7; per ufficio pubblico l'onorevole Stoppato di giorni 10, l'onorevole Borsarelli di 5.

(Sono concessuti).

Petizione.

PRESIDENTE. Si dia lettura del sunto di una petizione.

DI ROVASENDA, *segretario*, legge:

7098. Gaetano Luca Villatico, reduce delle patrie battaglie che gode di una pensione la quale supera di poche lire il limite prescritto dalla recente legge per la concessione di un assegno ai veterani, chiede che questo gli sia egualmente concesso.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Il ministro dell'interno ha trasmesso l'elenco dei Consigli provinciali e comunali disciolti e delle proroghe dei termini per la ricostituzione dei Consigli stessi riferibilmente al mese di maggio 1911.

Sarà stampato e distribuito.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Eugenio Chiesa « circa la necessità di prorogare la legge 7 luglio 1901, n. 308, a favore dei danneggiati politici delle provincie napoletane e siciliane ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Il Governo, compreso della opportunità di prorogare le disposizioni della legge 8 luglio 1883, n. 1496, e della successiva 7 luglio 1901, n. 308, a favore dei danneggiati politici delle provincie napoletane e siciliane, ha già predisposto all'uopo un disegno di legge.

« Esso trovasi già innanzi alla Camera dei deputati, presentato nella seduta del 26 maggio 1911 col numero 873.

« Il sottosegretario di Stato
« PAVIA ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Scano, « per sapere le ragioni del ritardo della ricostruzione dei ponti Corru Oerbu e San Paolo nella strada nazionale orientale sarda, asportati da un nubifragio fin dal dicembre 1902 ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Provvedutosi, a misura della disponibilità dei fondi, alla riparazione delle opere danneggiate e rovinate dal nubifragio del 1902, rimane ora a riparare (per ripristinare il regolare transito lungo il 2° tronco della nazionale già n. 75, ora orientale sarda), i danni verificatisi nelle opere esistenti sui torrenti Corru e Cerbu e San Paolo.

« Di recente l'ufficio del Genio civile di Cagliari ha presentato un progetto dell'importo di lire 110,000 nel quale si comprendono i lavori necessari per la sistemazione della predetta strada, a traverso il primo dei suindicati torrenti, e fra tali lavori sono quelli occorrenti per riattivare il transito sul ponte ad una luce di metri 11 rimasto isolato in seguito al nubifragio.

« Il progetto si trova ora all'ufficio tecnico di revisione per il prescritto esame, e quando questo sarà ultimato, dovrà essere sottoposto al Consiglio di Stato.

« Notasi però che, anche completata questa istruttoria non si potrà provvedere all'esecuzione dei lavori senza aver prima disponibili i mezzi necessari che non si hanno in bilancio, e pei quali si procurerà di prendere, appena possibile, le disposizioni opportune, ma non può darsi ora alcun affidamento.

« In quanto al ponte sul torrente San Paolo l'ufficio nella relazione del progetto suindicato informa che è in corso di studio e tra breve presenterà il relativo elaborato; ma esso non riveste carattere di urgenza perchè il transito attraverso il torrente stesso si effettua mediante una passerella in legname sommergibile solamente nelle grosse piene.

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

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della guerra annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Buonanno « per sapere se e quando intenda concedere la facoltà di contrarre matrimonio ai marescialli che compieranno dieci anni di servizio, senza tener conto dell'età ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Il Ministero, conforme a quanto ha recentemente dichiarato alla Commissione parlamentare che ha riferito sul disegno di legge sullo stato dei sottufficiali, non è, in massima, contrario a riprendere in esame la questione dell'autorizzazione di contrarre matrimonio per i sottufficiali.

« Tenuto conto del parere della Commissione d'inchiesta per l'esercito, e di quello della Commissione parlamentare sopraricordata, il Ministero confida di poter giungere ad una soluzione soddisfacente che contemperi equamente le esigenze del servizio ed i voti della classe dei sottufficiali, dei quali si fa eco la Signoria Vostra Onorevole. Nello studio di tale soluzione si terrà il debito conto dei miglioramenti nella posizione economica dei sottufficiali, che si concedono col disegno di legge sopraricordato.

« Il Ministero vedrà se sarà il caso di procedere ad una revisione delle norme che regolano il matrimonio dei sottufficiali allorché si tratterà di emanare le norme esecutive della nuova legge sul matrimonio degli ufficiali, in guisa da coordinare a tali norme anche le disposizioni del regio decreto e della istruzione relativi al matrimonio dei militari di truppa, tenuto conto, beninteso, delle particolari esigenze di servizio e di disciplina proprie di questo personale, le quali per evidenti ragioni, non consentono di rendere troppo grande il numero dei sottufficiali ammogliati.

« *Il ministro*
« **SPINGARDI** ».

PRESIDENTE. La prima interrogazione all'ordine del giorno è dell'onorevole De Tilla, al ministro della marina, « per sapere quanto ci sia di vero nelle voci, resesi ora più insistenti, di soppressione dell'arsenale di Napoli ».

Non essendo presente l'onorevole De Tilla, questa interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Eugenio Chiesa, al ministro degli affari esteri, « per conoscere se i rappresentanti dell'Italia presso la Turchia, ambasciatore e consoli, abbiano avuto dirette notizie e le abbiano comunicate al Governo intorno alle precise condizioni di amnistia e di riforme fatte agli insorti albanesi dal Governo ottomano, e per sapere se tali misure di pacificazione siano limitate al vilayet mussulmano di Kossovo o si estendano a tutte le tribù ma- ».

lissore del vilayet di Scutari e se fu tolto lo stato d'assedio in questa città ».

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

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. La comunicazione relativa all'amnistia ed alle riforme per gli albanesi fu fatta dall'ambasciatore di Turchia in Roma al ministro degli affari esteri. Il nostro ambasciatore e i nostri consoli ci comunicarono essi pure precise notizie in proposito. Dalle comunicazioni avute finora, risulta che il Governo ottomano ha deciso di accordare a tutti i Malissori un termine di dieci giorni; se entro questo termine consegneranno le armi, non vi sarà alcuna azione giudiziaria contro di loro per gli atti che hanno provocato le operazioni militari.

Il Sultano ha inoltre accordato diecimila lire turchie per aiutare le popolazioni a riparare tutti quei danni inevitabilmente cagionati dalle operazioni militari ed ai quali non sono in grado di riparare da sè stesse.

Il Governo imperiale adotterà tutti i provvedimenti atti ad assicurare il benessere delle popolazioni, tenendo conto delle condizioni locali.

Il comandante del Corpo di operazioni, ha ricevuto ordine di emanare un proclama nei termini anzidetti.

Il Governo ottomano spera che il Governo montenegrino, il quale si lagnava di dover provvedere ai rifugiati, coopererà a farli rientrare nel territorio dell'Impero.

Il proclama non contiene maggiori particolari. Ma sappiamo che, oltre le diecimila lire turchie date ai Malissori per risarcimento dei danni della repressione, il Sultano è disposto a concedere altre trentamila per riscatti delle vendette albanesi, in conformità alle consuetudini e tradizioni locali.

Il Governo ottomano spera che ciò faciliti la consegna delle armi, che esso dichiara di volere applicare tanto ai mussulmani quanto ai cristiani. Inoltre il Sultano intende dare soddisfazione alle richieste albanesi nella questione delle scuole e già l'ha data in quella dell'alfabeto, nella quale sono state ora ammesse le lettere latine.

Tutte queste concessioni, a quanto ci risulta, non si limitano al vilayet di Kossovo, che, del resto, è tutt'altro che interamente mussulmano, ma si estendono anche al vilayet di Scutari, nel quale si trovano più specialmente i Malissori insorti. Non ci risulta invece che sia stato già tolto lo stato di assedio a Scutari, ma è presumibile che

si aspetti per questo lo spirare del termine di dieci giorni accordato agli insorti.

CHIESA EUGENIO. Le comunicazioni fornite dall'onorevole sottosegretario di Stato (la Camera lo avrà notato) hanno una precisa intonazione; il Governo ci riferisce ciò che l'ambasciatore ottomano dichiara essere stato concesso agli insorti albanesi.

Veramente, onorevole sottosegretario di Stato, avrei amato di intendere, oltre a questi assai pochi comunicati ufficiali turchi, la parola del Governo italiano, circa l'opera sua in pro della pace e per stabilire condizioni umanitarie riparatrici, rinnovatrici per quel paese che avrebbe tanto bisogno di serie riforme.

Abbiamo colà ambasciatore, consoli, dragomanni e *cavas*; ma evidentemente è mancato per parte nostra a favore di questo movimento innovatore quell'impulso di generosità che dovrebbe dar carattere alla politica estera italiana.

Ora la voce del califfo, che s'è levata dai campi di Pristina, apportatrice di pace, insieme col dono di trentamila lire turchie, ossia con seicentonovantamila lire italiane, assai poche sopra una lista civile di novanta milioni, sarebbe senza effetto fecondo, quando mancassero condizioni di illuminate provvidenze, quelle a cui ha ora molto vagamente accennato l'onorevole sottosegretario, e di cui più precisamente erasi fatto sperare nelle notizie pubblicate nella stampa; cioè, oltre all'amnistia generale, governatore e funzionari di nazionalità albanese, esattori albanesi, scuole nazionali albanesi (non solamente alfabeto albanese, per scrivere nella lingua albanese); diritto di portare le armi, il che per quella gente è condizione caratteristica per sussistere e con che anche si subiscono allora le imposte, la leva, ma senza di che la Turchia non potrà sperar pace; rifusione generosa, infine, delle perdite inflitte con le distruzioni barbare dell'armata di repressione.

La rivolta, pare e si dice, non continuerà: ma il generalissimo turco, il quale protestava alla stampa che le potenze occidentali non tollererebbero in una loro provincia insurrezioni periodiche ogni sei mesi, deve più che mai oggi riflettere che la risposta di una delle potenze occidentali potrebbe essere questa: le rivolte periodiche in un popolo avvengono là dove i Governi non operano civilmente.

Che le promesse del Governo turco si traducano in effettivi provvedimenti, che fede a queste promesse sia tenuta, e allora

forse il periodo di rinnovamento per quel paese potrebbe venire; ma ricordi il Governo italiano che per sua parte occorre opera vigilante perchè il buon diritto di quella nazionalità sia salvo.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Pecoraro al ministro degli affari esteri, « per sapere se l'oasi di Giarabub tanto importante pel commercio caravaniero della Cirenaica, sia materialmente o virtualmente passata sotto la sfera d'influenza anglo-egiziana ».

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

DI SCALEA, sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Non risulta in alcun modo che l'oasi di Giarabub sia passata materialmente o virtualmente sotto la sfera di influenza anglo-egiziana.

Non abbiamo quindi alcuna ragione di ritenere che l'oasi di Giarabub non appartenga alla Cirenaica.

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

PECORARO. A me pare che l'onorevole sottosegretario di Stato, parlando di sfera d'influenza anglo-egiziana, si sia riferito più all'Egitto, anzichè al Governo del Sudan anglo-egiziano. Ora io tengo a distinguere l'una cosa dall'altra: altra cosa è l'Egitto e la Convenzione del 21 marzo 1899, che è stata effettivamente rispettata, altra è invece la sfera d'influenza territoriale e politica del Sudan anglo-egiziano.

Io sono stato mosso a presentare l'interrogazione da questo elemento di fatto: tutte le carte geografiche inglesi, da alcuni anni a questa parte, portano l'oasi di Giarabub nella sfera d'influenza del Sudan anglo-egiziano; lo stesso avviene anche per le carte francesi recenti, ed io ho voluto portare qui le une e le altre; ma quello che è più doloroso si è che anche le carte italiane (e ne ho qui una) segnano quest'oasi come compresa nella sfera d'influenza del Sudan anglo-egiziano.

Tutto questo che aveva riferimento a fatti di pochi anni addietro, poteva non richiamare l'attenzione nostra, ma quando l'inviato speciale della *Tribuna*, il signor Piazza, in un suo articolo scrive che ormai l'oasi di Giarabub è perduta; quando questa notizia è confermata da un altro giornale di Roma, cioè dal *Corriere d'Italia*, debbo accettare le dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato, ma mi permetto di dire che le accetto col beneficio d'inventario, riservandomi di attingere notizie più

precise e di riportare la questione alla Camera, con una nuova interrogazione, oppure con un'interpellanza, per trattare più ampiamente la questione della Tripolitania.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Buonvino, « per sapere le ragioni per cui non ancora si sia discussa la causa per indennità, presso il Tribunale di Chicago, a favore dell'operaio italiano, Rocco Pasqualicchio, morto, travolto fra le rotaie di un treno in corsa, fin dal 22 a gosto 1908, nel villaggio di Pulaski ».

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

DI SCALEA, sottosegretario di Stato per gli affari esteri. L'episodio doloroso, al quale accenna l'onorevole Buonvino, si è trascinato lungamente davanti ai tribunali americani ed in verità dimostra che la procedura americana non è veramente molto sollecita ed ha forse anche preso dalle regioni continentali d'Europa quella lentezza che spesse volte noi deploriamo.

Nel settembre del 1908 morì in Pulaski, in seguito ad investimento, Rocco Pasqualicchio di Noicattaro. Il nostro agente consolare s'interessò della cosa e riuscì a farsi nominare amministratore legale della successione.

La causa d'indennità contro la Compagnia ferroviaria, fu diverse volte differita per mancanza della deposizione giurata di un certo Domenico Carone che fu testimone oculare dell'infortunio, e del padre del defunto. Anzi per tale deposizione fu diretta l'anno scorso alla competente autorità del Regno una apposita rogatoria che venne regolarmente eseguita, come risulta dagli atti, che vennero trasmessi dal Commissariato dell'emigrazione al regio consolato a Chicago, con nota del 30 novembre 1910. Dopo d'allora non si ricevette più alcuna comunicazione al riguardo; tempo fa, anche per sollecitazione cortese dell'onorevole Buonvino, si rivolse viva premura al console, affinchè volesse prendere informazioni sullo stato della causa, sperando che, dopo questa lunga serie di rogatorie e procedure, potessero gli eredi dell'infortunato ottenere la liquidazione dei gravi danni subiti per la morte di lui.

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

BUONVINO. Quanto ha riferito l'onorevole sottosegretario di Stato mi era già noto.

Infatti fin dall'anno passato mi sono occupato perchè fosse assunta quella tale de-

posizione del Carone che mancava. Veramente fin dal luglio dell'anno passato si ottenne questa esposizione, che fu inviata a Chicago.

Nel mese di ottobre ebbi occasione di vedere il console di Chicago, il quale mi assicurò che nel dicembre si sarebbe immanicabilmente discussa la causa, perchè era pronto tutto l'incartamento. Parecchie volte gli interessati hanno scritto al console per avere notizie, ma nessuna risposta è venuta. Ed ora l'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri non mi ha detto nulla di nuovo.

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Non potevo dirle altro.

BUONVINO. L'onorevole sottosegretario di Stato ha sollecitato la faccenda presso il nostro console a Chicago; però rilevo dal suo discorso che egli stesso ha constatato che negli Stati Uniti di America la giustizia procede lentamente come negli altri paesi.

Ma appunto per questo io chiedo all'onorevole sottosegretario di Stato, se non sia il caso, per la tutela dei nostri poveri operai, di usare una energia, se non eccessiva, almeno tale che possa garantire in modo migliore i loro interessi. E spero che l'onorevole sottosegretario di Stato vorrà sollecitamente ordinare al nostro console, che dica anzitutto per quale ragione dal dicembre passato, da otto mesi fa, la causa è stata rimandata, e vorrà nello stesso tempo insistere, o fare delle rimostre, perchè gli interessi dei nostri connazionali non siano trascurati al punto che una povera famiglia debba attendere da tre anni di veder fatta ragione ai suoi incontestabili diritti.

Questa è la preghiera che rivolgo all'onorevole sottosegretario di Stato. Se non mi dichiaro soddisfatto, spero però che il Ministero vorrà fare i passi necessari perchè giusta ragione sia resa ai nostri connazionali.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Non è il caso di entrare in una questione di carattere generale, poichè qui si tratta di un infortunio, non dipendente dal fatto di una organizzazione di carattere industriale, ma da una circostanza casuale. Colgo però questa occasione per dichiarare all'onorevole Buonvino ed alla Camera che l'azione del nostro ambasciatore

a Washington, come l'azione singola dei nostri consoli nei vari Stati dell'America del Nord, è indirizzata tutta ad applicare quella legislazione sociale negli infortuni che purtroppo mancava in alcuni Stati, e per la cui mancanza si ebbe in altri tempi a lamentare quel caso di denegata giustizia che è noto sotto il nome di caso Majorano.

Il console Sabetta pochi giorni addietro ci comunicava che era lieto di poter dare al Ministero degli esteri la notizia che alcuni Stati, fra cui quello della Pensilvania, e del Wisconsin avevano accettato la legislazione sociale degli infortuni sul lavoro; legislazione sociale la cui mancanza era stata cagione di lungaggini di cause interessanti vari italiani colpiti da gravissimi infortuni sul lavoro. Dico questo per dichiarare all'onorevole Buonvino che l'indirizzo della nostra politica sociale agli Stati Uniti mira a render sempre più sollecita la liquidazione degli infortuni sul lavoro, di cui sono vittime i nostri operai.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Podrecca al ministro dell'interno « per sapere come egli intenda garantire la sincerità delle operazioni di censimento, specialmente per quanto riguarda le dichiarazioni di fede religiosa ».

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*. Questa interrogazione è rivolta al Ministero dell'interno, ma vi rispondo io, poichè l'argomento cui essa si riferisce è di competenza del Ministero di agricoltura, industria e commercio.

L'onorevole Podrecca si preoccupa della sincerità delle operazioni di censimento, specialmente per quanto riguarda la dichiarazione di fede religiosa e chiede in che modo il Governo intenda garantire questa sincerità.

Ora l'onorevole Podrecca sa che le operazioni del censimento vanno distinte in due periodi distinti, e in questi due periodi esse vengono compite da differenti funzionari.

Nel primo periodo le operazioni di censimento sono affidate alle autorità comunali, le quali, per mezzo dei loro agenti, distribuiscono le schede e poi le raccolgono già redatte dai singoli padri di famiglia, che hanno l'obbligo di riempirle; nel secondo

periodo le schede sono trasmesse al Ministero dell'agricoltura, industria e commercio, il quale ne fa lo spoglio e riassume poi il censimento per tutto il Regno.

Ora l'interrogazione dell'onorevole Podrecca è stata presentata quando il primo periodo era compiuto, perchè esso si chiuse come tutti sanno, l'11 giugno, ed era cominciato già il secondo.

Ora comincio dall'escludere l'ipotesi che l'onorevole interrogante possa dubitare della sincerità di coloro che dovranno attendere ai lavori del secondo periodo del censimento, perchè un tal sospetto sarebbe ingiurioso e non potrei ammettere che i funzionari del Ministero di agricoltura, ai quali tali lavori sono demandati, possano non raccogliere lealmente quello che risulterà dallo spoglio delle schede presentate.

Resta allora la prima parte dell'operazione.

Potrei rispondere facilmente che, se pure qualche inconveniente ne fosse derivato, il Governo non potrebbe fare più nulla, perchè, a fatti compiuti, non potrebbe più intervenire. E l'interrogazione dell'onorevole Podrecca è arrivata a fatti compiuti.

Ma per tranquillizzare l'onorevole interrogante debbo dire che al Ministero non risulta, fino a questo momento, alcun lamento da parte di nessuno, circa la sincerità delle operazioni del censimento.

Le schede sono state redatte dai singoli padri di famiglia e presentate senza nessuna forma, a quanto risulta, di coazione.

Un solo caso, che non era neppure di coazione, si è verificato nel comune di Castelnovo di Sotto, in provincia di Reggio Emilia, dal quale furono chieste istruzioni per sapere come regolarsi nel caso, che dai commessi veniva denunciato come frequente, di padri di famiglia che non rispondevano al quesito della religione.

Su questo dubbio si rispose che il Ministero avrebbe ricevuto le schede come erano redatte, riempite o non riempite, anche per questo capo, per modo che i padri di famiglia, che non avessero voluto rispondere al capo stesso, erano padroni di non rispondere. Altro non potrei dire.

Se l'onorevole Podrecca denuncierà fatti concreti, vedrò che cosa si possa fare in merito ai medesimi.

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

PODRECCA. Aggiungerò alcune notizie a quelle recate dall'onorevole sottosegretario di Stato.

Gli espedienti per riuscire a snaturare i risultati del censimento per ciò che si riferisce alla religione possono raggrupparsi così: o intimidazioni; o malafede; o alterazioni vere e proprie.

Accenno ai casi di intimidazione. A Popolo (Casale) dei preti si offrono di fungere da commessi del censimento. Si giunge persino, da parte di qualche possidente clericale a minacciare i coloni di sfratto se dichiarano di non appartenere al culto cattolico. A Torrenzo Mazzè (Torino) preti e monache si occupano del censimento.

A Migliarino (Ferrara) è la stessa cosa. Si immagina con quale sincerità facessero le loro dichiarazioni i cittadini sotto la minaccia, mai vana, di rappresaglie.

CHIMIENTI. Sembra una cosa impossibile!

CABRINI. La collaborazione dei parroci è stata richiesta e specialmente sollecitata dal Ministero di grazia e giustizia.

CHIMIENTI. Ma si tratterà di qualche caso isolato.

PODRECCA. Passiamo alla malafede. In provincia di Bologna, narra Giulio Bortolotti nel *Giornale del Mattino*, i commessi attendono l'assenza dei lavoratori per portar le schede nelle famiglie e ritirarle appena riempite, senza lasciarvele tre giorni come vuole la savia disposizione della legge. Si domanda alle donne se siano battezzate, e su risposta affermativa si designa, senz'altro la qualità di cattolico.

La stessa cosa avvenne a Salsomaggiore e a Sutri, ma qui si scusò il sistema come il più rapido.

E vengo alle alterazioni. A Secugnago (Milano) a Ferrara (vedi *Provincia di Ferrara* del 13 giugno) a Motta Sant'Anastasia (Catania) si cancellano le dichiarazioni di acattolismo e si sostituiscono con la lineetta affermativa sotto alla parola « cattolico ».

Io stesso ebbi nelle mani alcune schede, così falsate, sequestrate dalla Camera del lavoro di Popoli, senza aver modo di scoprire, con perizie calligrafiche, i colpevoli, trattandosi di una cancellazione e di una linea.

Non ho portato che denunce debitamente firmate da cittadini e sodalizi, e trascurò le altre.

Certamente il proselitismo è un diritto, anzi un dovere di chiunque abbia una fede; ma la sincerità della propaganda e la bellezza delle ideali comunità di pensiero stanno appunto nella libera e spontanea adesione ad un principio quale esso si sia.

Le dichiarazioni false, ipocrite o coartate dovrebbero venir ripudiate da chiunque voglia far proseliti, per la dignità stessa della propria fede.

Il cattolicesimo il quale, dal battesimo a bambini incoscienti, alle intimidazioni e minacce di danni temporali a chi non fa professione di fede, fino alle adulterazioni dei censimenti, mostra di non preoccuparsi dello stato di coscienza dei suoi affigliati, ma soltanto di far numero per poter ostentare e far pesare sulla bilancia una forza superiore alla reale, dà ancora una volta prova di non essere una religione ma una setta politica.

Ciò potrà convenire a quel partito, ma il Governo non può permettere che vengano frustrate disposizioni intese ad accertamenti di fatto nell'interesse degli studi demografici.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Casolini al ministro del tesoro « se non creda opportuno di provvedere alla mancanza di biglietti di piccolo taglio e spezzati d'argento, con grave intralcio del commercio in Calabria ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro ha facoltà di rispondere.

PAVIA, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. Il Ministero del tesoro, che sorveglia la circolazione monetaria per tutte le provincie d'Italia, ebbe da tempo notizia del bisogno che nelle provincie calabresi si risentiva tanto di biglietti di piccolo taglio quanto di spezzati d'argento, e immediatamente provvide a tali necessità specialmente per la provincia di Reggio Calabria dove, per le condizioni speciali di quelle plaghe devastate è maggiore il bisogno della moneta spicciola come mezzo circolante fra gli operai che lavorano allo sgombero delle macerie.

Spero che l'onorevole Casolini potrà dichiararsi soddisfatto della mia risposta specie quando avrò aggiunto che i provvedimenti già emanati saranno mantenuti affinché la benemerita classe commerciale Calabrese possa disporre con sufficiente larghezza della moneta spicciola di cui ha bisogno.

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

CASOLINI. Sono stato mosso a presentare l'interrogazione dalle lamentele di recente, e non da tempo, come asserisce l'onorevole Pavia, pervenute dalla Camera di commercio di Catanzaro, dall'Associazione commerciale calabrese e dall'Associazione degli imprenditori relativamente alla man-

canza degli spezzati d'argento e dei biglietti di piccolo taglio.

Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro delle dichiarazioni che ha avuto la cortesia di fare, e mi auguro che l'inconveniente rilevato non abbia più a ripetersi, per non intralciare l'andamento regolare del commercio e dell'industria in quelle regioni.

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

Svolgimento di due proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge dell'onorevole Larizza per concorso dello Stato nelle spese per un monumento che ricordi in Melito Porto Salvo lo sbarco di Garibaldi.

Se ne dia lettura.

DI ROVASENDA, *segretario*, legge: (*Vedi Tornata del 17 giugno 1911*).

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

LARIZZA. Onorevoli colleghi! Il Parlamento, ove è sempre desto il culto delle memorie patriottiche, ha votato con entusiasmo le proposte di legge per i monumenti sullo Scoglio di Quarto e a Marsala. Così la Nazione, a mezzo della sua Rappresentanza, ha glorificato, e perpetuato all'ammirazione e alla riconoscenza delle genti venturose l'ardimentosa spedizione e l'eroico sbarco dei Mille. Ed oggi non potrà la Camera restare indifferente alla proposta per un modesto contributo dello Stato all'erezione di un monumento che ricordi lo sbarco a Melito nell'alba del 20 agosto 1860.

Garibaldi, dopo i fasti di Sicilia, voleva affrettare il compimento della sublime epopea, marciando sul Continente; e, malgrado tutti gli ostacoli, malgrado tutti i divieti, Egli, che non sentiva altra voce che quella del dovere e dell'amore, salpò lo Stretto la notte del 19 al 20 agosto, insieme con Bixio, il fiero capitano. Erano due navi avariate, che il generale aveva rabberciato alla meglio: il *Franklin* e il *Torino*, con meno di quattromila uomini. Sulla prima era Lui, sull'altra Bixio. E qui voglio ricordare che fra gli uomini che seguivano Bixio era un giovanetto baldo e sicuro, a soli quindici anni, che siede in questa Camera: Paolo Carcano, al quale porgo un reverente saluto.

Arrivati presso Melito, il *Torino* arrendè; due navi borboniche, *L'Aquila* e *La Fulmi-*

nante assaltarono i Garibaldini, i quali furono pronti però a sbarcare audacemente, ed iniziare la faticosa marcia per Reggio.

Giuseppe Cesare Abba, rimasto in Sicilia, scrive: « Marsala e Melito, due nomi, due sbarchi; Garibaldi e Bixio due volte nello stesso cielo di gloria, e noi qui, che si vorrebbe tutti gettarsi in mare, e nuotando, arrivare di là. Non ho mai sentito com'ora l'avidità fusa da Virgilio nelle ombre del sesto canto:

... Stavan pregando,
E le mani tendean pel gran desio
Dell'altra sponda . . . »

Onorevoli colleghi! Garibaldi non ha bisogno di monumenti. Egli è il Sole d'Italia, e nessuna manifestazione dell'arte può riprodurre il fulgore del Sole. È il nostro cuore che vuole consacrare nell'arte le fulgide memorie, per il vivo sentimento di venerazione al Dittatore; e non già per tramandare ai posteri la memoria dell'Eroe, che sta nella storia come faro irradiante luce eterna; ma per indicare i luoghi ove si compivano le leggendarie gesta.

E voi oggi, con nuova manifestazione patriottica, prenderete in considerazione la mia proposta di legge. (*Vivissime approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno.

FALCIONI, sottosegretario di Stato per l'interno. Il Governo, apprezzando i patriottici intendimenti dell'onorevole Larizza, ma facendo le consuete riserve, consente che sia presa in considerazione questa proposta di legge.

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

(*È presa in considerazione*).

L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge del deputato Eugenio Chiesa per l'istituzione di una tassa sui marmi nel comune di Carrara.

Se ne dia lettura.

DI ROVASENDA, segretario, legge: (Vedi Tornata del 20 giugno 1911).

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

CHIESA EUGENIO. Onorevoli colleghi, raccomando vivamente alla vostra benevola accoglienza la mia proposta di legge, riflettente, non già una nuova tassazione sui

marmi, ma la regolarizzazione di uno stato di fatto per una tassa già esistente nel senso di renderla legittima, organica, e più fruttifera nell'interesse dei singoli come della collettività.

I marmi di Carrara derivano in gran parte da terreni di proprietà del Comune e la escavazione è regolata ancora in base ad un rescritto di Maria Teresa del 1771 e ad una legge fiscale del 1846 di Francesco V, per la quale è lecito a chiunque di fare tentativi di cave negli agri comunali verso canone livellario, proporzionato al reddito agricolo del terreno, non già al prodotto che può ricavarne escavandone i marmi; cosicchè fortuna e ricchezza è venuta a molti, che vi operarono, mentre il comune per 700 concessioni ricava appena, in canoni enfiteutici, lire 4,724.25, e mentre lo sfruttamento continua sempre più.

Il regime nazionale regolò con decreto del 1860 la materia, applicando una così detta tassa di pedaggio, che doveva essere provvisoria fino alla istituzione delle nuove tasse comunali. Ma, appunto perchè non furono sufficienti i provvedimenti legislativi adottati in questa materia in favore del comune, la tassa istituita col decreto del 1860 rimase permanente, dato anche il fatto che le concessioni gratuite dei tempi passati, mentre avevano favorito l'escavazione dei marmi e lo slancio dell'industria, avevano arrecato forti aggravi al Comune per le necessità di provvedere alla manutenzione delle strade, ai molti bisogni della crescente massa operaia.

Il fiorire della città di Carrara ha raddoppiato dal 1871 al 1901 la popolazione, e dal 1901 al 1910 l'ha portata da 43,000 a 56,000 abitanti; i suoi marmi scavati per 86,000 tonnellate nel 1880, raggiungono oggi le 150,000 tonnellate, e i marmi lavorati da 37,000 tonnellate sono saliti a 80,000.

Tutto ciò fa sperare, senza dubbio, una maggiore fioritura, ed una più larga espansione economica per l'avvenire, solo che le strade, e il porto alla sua marina auspicato rendano facile le comunicazioni e il carico dei marmi.

Il comune si trova in mezzo a questo rigoglio della città come la fanciulla a cui sono venute troppo strette le vestimenta, ed ha bisogno di vestimenta nuove per coprire le sue nudità (*Oh! oh!*), le sue necessità, o le sue rotondità opulenti, se così volete.

Il diritto di pedaggio rende oggi poco più di 300 mila franchi annui in un bilancio di

un milione e mezzo, di cui 500 mila lire sono date dal dazio consumo, cioè dal dazio sui più poveri, mentre la classe abbiente paga solamente 140 mila lire per tassa di famiglia, bestiame, domestici, ecc., e 120 mila lire dà la sovrimposta fondiaria.

Il comune, nell'aggravarsi dei suoi bisogni, tentò di crescere la tassa di pedaggio, oltre quanto era nel regio decreto accordato e la Giunta provinciale amministrativa sanzionò il provvedimento per il bisogno. Ma gli oppositori (qualcuno vi è sempre di scontento; non è possibile rendere tutti felici!) produssero opposizione legale, cosicchè l'Amministrazione comunale si è trovata nella necessità di far legittimare questa tassa con un provvedimento di legge non solo, ma nella necessità, colla Camera di commercio unanime, di domandare anche al Governo di aumentare la misura della tassa per crescerne il gettito, così da provvedere, oltre che ai bisogni del bilancio comunale, ai maggiori bisogni manifestatisi per quanto concerne tutte le opere pubbliche, specialmente la viabilità. Pensate che in una così piccola città le strade importano 168 mila franchi di spesa all'anno.

Vi è poi da provvedere anche alla maggiore spesa di pubblica assistenza e di spedalità, giacchè il numero degli infortuni è enorme: di molto è il sangue di operai di cui si chiazza il bianco marmo, e molte sono le malattie che dalla lavorazione di esso derivano agli operai; donde la necessità di spendere 163 mila franchi all'anno in pubblica beneficenza, pur non arrivando a salvare, come si vorrebbe, infinite miserie.

Oltre alla necessità di provvedere al bilancio vi è quella di dare impulso alla costruzione del porto alla marina di Carrara, su geniale progetto dell'ingegnere Inglese, per il quale è stato, nella legge del 1907, assegnato un milione: costruzione del porto cui dovrebbero dare il loro concorso gli industriali, che ne trarrebbero il maggiore profitto, ed alla quale potrebbe contribuire il comune con una quota da detrarsi dalla tassa di pedaggio, quando questa fosse cresciuta, cosicchè diventasse possibile di fare appello alla legge sul porto di Genova, in guisa da potere, per iniziativa municipale, dimostrare come possano le nostre città integralmente risolvere i problemi più difficili della loro vita, quando siano lasciate ad essi le risorse loro.

Si aggiunga che, fatto il porto, gli industriali riguadagnerebbero dal risparmio sulle spese di carico, scarico e trasporto, assai

più che la tassa, la quale sarebbe veramente tipo di un tributo fruttifero.

Ed ancora un ultimo scopo ha la proposta di legge che ho l'onore di raccomandare al voto degli onorevoli colleghi: quello di provvedere alla pensione degli operai del marmo. Un recente decreto, dovuto all'iniziativa dell'onorevole Luzzatti, che benevolmente ascolta, ha ridotto a 55 anni il limite dell'ammissibilità alla pensione di questi operai, che logorano febbrilmente la loro vita nella escavazione dei marmi, e gli industriali non hanno solo un impegno morale di pensare alla vecchiaia dei loro operai, ma un vero impegno contrattuale assunto dinanzi all'autorità prefettizia, negli accordi firmati davanti l'autorità prefettizia, stipulazioni che io ho qui portate per illuminare Commissione e Governo, le quali coronarono la fine di un grave e doloroso sciopero.

Ond'è che con questa tassa si verrebbe a provvedere, come si provvederà, io spero, non solo ad elevare i redditi del comune, senza danno dell'industria, perchè il fortunato monopolio naturale di Carrara può sopportarla, ma si provvederà anche socialmente ed industrialmente a dotare di nuova attività l'espansione della città di Carrara.

Già una legge simile esiste per l'escavazione della pietra pomice, nel comune di Lipari, e valse all'onorevole Giolitti una cittadinanza onoraria. Io non prometto cittadinanze onorarie al Governo, esso può trovare il miglior premio nel concorrere a sviluppare le attività nazionali; invoco la sollecitudine del Parlamento per la città che ho l'onore di rappresentare, sicuro che da questa disposizione di legge attingerà forze nuove per dare nuovi frutti alla ricchezza italiana e saprà dimostrarsi degna del provvedimento che voi sarete per accordarle.

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

TEDESCO, ministro del tesoro. Debbo alla cortesia dell'onorevole Chiesa alcune notizie, dalle quali ho appreso che la tassa che egli propone nel comune di Carrara ha un doppio carattere, cioè di un diritto di pedaggio per provvedere alle spese di manutenzione e sistemazione delle strade, e di una vera e propria tassa in quanto concorre a migliorare le condizioni della finanza municipale.

L'onorevole Chiesa non si sarà dissimulato che ciò costituisce un certo vincolo alla libertà di commercio e una deroga al di-

ritto tributario comunale; a ogni modo, il Governo, con le consuete riserve, e fedele alle tradizioni di cortesia che accompagnano sempre le iniziative parlamentari, non si oppone che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Chiesa.

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

(È presa in considerazione).

Votazioni segrete.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione segreta dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione dell'entrata per lo esercizio finanziario dal 1° luglio 1911 al 30 giugno 1912. (630 e 630-bis)

Modificazioni alla legge 27 giugno 1909, n. 375, riguardante le pensioni agli ufficiali della regia marina. (874)

Riordinamento del personale di macchina del Corpo reale equipaggi. (875)

Assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1910-11. (629 e 629-bis)

Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali. (657)

Linea di navigazione fra l'Italia e il Cile. (660)

Si faccia la chiama.

CAMERINI, segretario, fa la chiama.

PRESIDENTE. Si lasceranno aperte le urne.

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti pel trasporto marittimo del carbone naturale dai porti inglesi ai porti italiani per conto della regia Marina e delle Ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Provvedimenti pel trasporto marittimo del carbone naturale dai porti inglesi ai porti italiani per conto della regia marina e delle Ferrovie dello Stato.

Se ne dia lettura.

CAMERINI, segretario, legge: (Vedi *Stampato* n. 663-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale. Ha facoltà di parlare l'onorevole Celestia.

CELESIA. Mi permetto brevissime osservazioni dirette a porre in evidenza che

con questo disegno di legge, piuttosto che provvedere ad una protezione della marina mercantile, si tende soprattutto, anzi secondo me unicamente, a dare alla marina da guerra quei piroscafi pel trasporto di carbone, coi speciali adattamenti che sono necessari, di cui attualmente essa manca. Quindi assai più propriamente che non un disegno di legge che miri a riservare alla bandiera nazionale il trasporto del carbone, questo disegno di legge dovrebbe considerarsi come diretto a dare alla marina da guerra le navi di cui essa manca.

Questo occorre che sia bene stabilito, perchè se dovessimo considerare le disposizioni del disegno di legge in rapporto con le leggi dell'economia o coi vantaggi che possa eventualmente risentirne la marina mercantile, dovremmo senz'altro escludere che vantaggi diretti da esse vengano alla marina mercantile.

Si tratta di vero e proprio provvedimento militare; e se questo ho voluto porre in evidenza, è stato per ricordare al ministro ed alla Camera che il giorno in cui si dovesse dare un aiuto e provvedere a riservare alla bandiera nazionale il trasporto del carbone necessario per le ferrovie dello Stato e per la marina militare, si dovrebbe ricorrere a quell'unico provvedimento, che sembra di facile e pratica attuazione e che d'altronde è stato consigliato dagli stessi interessati, cioè alla concessione di un premio proporzionale alle tonnellate di carbone da trasportarsi.

Si potrebbe obiettare che questo sistema non ha dato buoni risultati, quando fu attuato con la precedente legge del 1885 in seguito all'inchiesta Boselli, ma occorre tenere presente che allora le condizioni del commercio del carbone erano affatto diverse da quelle odierne.

D'altronde, ripeto, sono gli stessi interessati che richiedono un tale provvedimento, e adopero la parola interessati nel senso più lato e autorevole.

Concludo dichiarando che darò voto favorevole al disegno di legge in quanto provvede a dotare la marina militare dei trasporti di cui ora manca. Ritengo però che esso non risolva affatto la questione dei trasporti di carboni come riserva per la bandiera italiana.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Chimienti.

CHIMIENTI. Debbo fare una osservazione e nello stesso tempo una viva rae-

comandazione all'onorevole ministro della marina.

Questo disegno di legge giunge qui dopo lunghi studi e lunghi dibattiti, per assicurare alla marina italiana gran parte dei noli che andavano alla marina estera per il trasporto del carbone, tanto per il servizio della marina da guerra quanto per il servizio ferroviario.

Ora, e questo mi pare lo scopo tecnico principale del disegno di legge, le condizioni stabilite per affidare per contratto il servizio dei carboni sono direttamente rivolte a creare un organismo navale che sia in grado di assumerlo.

Il ministro della marina sa che attualmente vi sono piccole società locali che fanno il servizio di trasporto di carbone per conto delle ferrovie, e che, per confessione del direttore generale delle ferrovie di Stato, sono state per molti anni garanzia di equità e freno alla concorrenza per il trasporto.

Queste piccole società continueranno a godere il vantaggio del trasporto per conto delle ferrovie di Stato e della marina da guerra, e il trasporto riservato alla marina libera italiana è solo limitato alle 700 mila tonnellate?

Questa è la domanda che rivolgo all'onorevole ministro della marina, il quale comprende, senza che io dica di più, qual dolore sarebbe per noi, per tutta la Camera, il vedere sparire queste coraggiose iniziative locali, che attraverso difficoltà enormi sono sorte e si mantengono col libero lavoro, nella libera concorrenza dei noli, e che nel periodo, nel quale le grosse Compagnie facevano condizioni impossibili ad accettarsi dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, sono state sempre a disposizione delle Amministrazioni pubbliche, rendendo un servizio corretto, esatto, e per ciò lodato.

Questa è la raccomandazione particolare che rivolgo all'onorevole ministro della marina.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

PANTANO. Brevi osservazioni su questo disegno di legge; dolente di non essermi trovato presente ieri allorchè si discusse l'altro disegno inteso a provvedere alle costruzioni navali; perchè, occupato nelle sedute di una Commissione parlamentare, io non potevo nemmeno lontanamente immaginare che malgrado i rigori della canicola, in una sola seduta si fossero prima votati i due bilanci dell'entrata e della spesa ed altre

leggi e che si fosse poi, sulla china rapida, varata, quasi senza ombra di discussione, una delle più importanti leggi che riflettono l'economia del paese e che rispecchiano interessi su cui sono stati accesi così vivi dibattiti in questa Camera.

Lo stesso onorevole Foscari nella sua relazione dichiarava inscindibili i tre problemi delle costruzioni navali, della marina libera e della marina sovvenzionata; ma contemporaneamente, con strana coerenza, appoggiava la soluzione isolata di uno dei tre problemi, pregiudicandone gravemente l'armonia collettiva. Io non dico ciò perchè mi sarei lusingato di mutare ieri l'opinione della Camera; ma poichè in quest'Aula ripetutamente è stata affacciata la necessità di provvedere ai nostri cantieri, senza rendere mancipii di essi gli armatori e senza render schiavi in pari tempo i cantieri della siderurgia, armonizzando gl'interessi collettivi con la tutela e non già col sacrificio di singoli interessi, era lecito e doveroso non pregiudicare, come fu fatto, senza più maturo esame, una soluzione siffatta. Contro la quale decisione solo una voce si levò, quella dell'onorevole Orlando, invocante la franchigia doganale pei materiali metallici occorrenti alla costruzione degli scafi delle nostre navi.

Ma purtroppo i tardi rimpianti a nulla gioverebbero nè io li avrei sollevati, se di fronte a ciò che è avvenuto non mi restasse la speranza che allorquando verranno in discussione i provvedimenti sulla marina libera e su quella sovvenzionata, possa la Camera, riesaminando il problema, riparare indirettamente ai gravissimi danni a cui credo si sia dato luogo con la votazione di ieri, che, fra l'altro, inasprisce in modo singolare la stessa eccessiva protezione doganale vigente, assottigliando la misura della franchigia, pei materiali metallici occorrenti ai cantieri.

Ed è perciò che mi è parso non inutile, anzi doveroso, l'accennarvi sin da ora prima di fare alcune brevi osservazioni intorno all'attuale disegno di legge.

Nei quesiti che l'onorevole Orlando rivolse al ministro della marina è rispecchiata tutta la cura previgente che egli pone nello studio di questi problemi, ma avrei voluto che su questi quesiti egli avesse più rigorosamente insistito.

Egli ha fatto molto bene nel richiedere che la concessione del trasporto del carbone fosse fatta per asta pubblica anzichè per contrattazione privata. È un principio che

ormai bisogna rendere intangibile in questa Camera, se vogliamo sottrarre Parlamento e Governo ad ingiusti sospetti di favoritismi o di indebite ingerenze. E bene ha fatto il Governo nel consentire.

Ma dove avrei voluto che l'onorevole Salvatore Orlando avesse insistito, è precisamente sulla sua richiesta che fossero autorizzate le Società a trovare i capitali loro necessari mediante emissione di obbligazioni, garantite sul valore delle navi e sul sussidio dello Stato, perchè tra i problemi inscindibili vi è anche quello del credito navale, di cui questa forma delle obbligazioni garantite è una di quelle più facilmente realizzabili.

Io ho ammirato, leggendo il resoconto sommario, le premure dei nostri colleghi Cellesia e Canepa, nel chiedere che gli altri provvedimenti sulla marina mercantile vengano in discussione alla ripresa dei nostri lavori, perchè sarebbe davvero imperdonabile che si perdesse ancora del tempo prima di decidere su questo problema che non ammette più remore senza esporci a gravi, incalzanti pericoli.

Ma il credito navale dovrebbe, non dico accompagnare, ma precedere, se fosse possibile ogni altro provvedimento, se vogliamo sul serio che si determini la libera concorrenza, sola ancora di salvezza contro ogni nuova forma di monopolio palese o larvato.

Il credito navale s'imponeva con urgenza indiscutibile in questa materia. Eppure altri disegni di legge, come quelli votati o che stanno per votarsi, ma che non avevano un'urgenza così assoluta, sono stati portati e discussi alla Camera, ed il credito navale è ancora di là da venire. Se mi fosse dato perciò di esprimere un voto (voto molto melanconico, perchè quando le leggi vengono in questi scorci di stagione, non c'è speranza di far trionfare nell'ora affrettata qualunque proposta di legge che non incontri subito l'adesione della Commissione e del Governo) vorrei formularne uno: che il Governo non insista nel suo diniego e accetti la proposta già formulata dall'onorevole Orlando a nome della Commissione.

Perchè non accettarla?

Non si vuole creare un precedente. Ma se tutti i recenti disegni di legge sui servizi marittimi erano basati appunto sull'emissione delle obbligazioni per raccogliere il capitale occorrente? Ma se sarà una necessità ineluttabile di venire alla realizzazione di questa forma di credito, nei pro-

getti futuri, perchè fare una eccezione per questo?

Faccio pertanto mia, anche a costo di vederla fallire, l'iniziativa della Commissione e la riproporrò con un articolo aggiuntivo.

Trovo poi veramente ragionevole e pratica l'altra proposta dell'onorevole Orlando relativa al frazionamento dei servizi, vale a dire alla possibilità di chiamare in concorrenza la navigazione del Tirreno e la navigazione dell'Adriatico, perchè è appunto nell'Adriatico dove più scarseggia la vita marittima, che le industrie hanno bisogno di essere aiutate mediante i trasporti del carbone, a mezzo di Società dedite specialmente a quel traffico.

Rispose l'onorevole ministro che non conveniva pregiudicare la questione con tassative disposizioni, ma che la legge gli conferisce la facoltà di poterlo fare, e quindi non è esclusa una tale soluzione fra le soluzioni possibili.

E sia, ma sarebbero desiderabili da parte sua esplicite e chiare dichiarazioni dinanzi alla Camera, che anche senza il vincolo preciso di una disposizione di legge egli farà in maniera, che il servizio venga assunto possibilmente da due gruppi, uno del Tirreno ed uno dell'Adriatico.

Concludo felicitandomi di nuovo con l'onorevole Orlando, per le parole dette ieri in favore della franchigia doganale pei nostri cantieri, rammaricandomi in pari tempo che egli siasi lasciato sfuggire la bella occasione di riconfermare il suo pensiero su tale argomento in questo disegno di legge; perchè proprio con esso si impone alle società assuntrici l'obbligo assoluto della costruzione nei cantieri nazionali con una differenza del 7 per cento tra i prezzi italiani e i prezzi esteri, prendendo a base di giudizio il prezzo medio di ben sei cantieri inglesi; ciò che metterà i nostri armatori in piena balia dei nostri cantieri.

Ora io credo sia in Italia interesse massimo di alimentare i nostri cantieri, in cui è tanta parte dell'attività nazionale; ma dobbiamo farlo in modo da evitare eccessive costrizioni, nelle quali la nostra marina mercantile e l'economia del paese, anziché fonti di attività, troverebbero argomento di anemia progressiva.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Canepa.

CANEPA. Comincio associandomi pienamente alle ultime parole dell'onorevole Pantano.

Ieri io ho votato ed ho parlato in favore della legge sui cantieri, e credo che con quella legge abbiamo provveduto abbastanza a questa importantissima parte dell'industria nazionale; ma basta, basta davvero! La protezione ha toccato il suo limite, e sarebbe ingiusto e dannoso aggiungere un'altra forma di protezione legando la navigazione al carro dei cantieri, mentre invece le due industrie debbono essere indipendenti.

La genesi del disegno di legge è ricordata nella risposta al primo dei quesiti che la Commissione parlamentare ha rivolto al Governo, ove è detto che il Governo intendeva di frazionare la quantità di carbone da trasportarsi, valendosi delle iniziative locali anche di minore entità che si fossero fatte innanzidopo l'approvazione della legge; mentre al contrario il sistema dell'asta obbligherebbe a raggruppare preventivamente la quantità del combustibile da trasportarsi in uno o più lotti. Ed ancora più chiaramente nella relazione governativa, che credo sia dovuta all'onorevole Luzzatti, era detto che si intendeva con questo disegno di legge di fare un esperimento della cooperazione applicata alla navigazione.

LUZZATTI. Perfettamente.

CANEPA. Ora la Commissione parlamentare ha creduto di non accettare questo concetto ed è andata invece nel proposito di bandire delle aste, di aprire delle gare.

E ciò, essa dice, nell'interesse dello Stato, nell'interesse della navigazione. Ora l'idea del Governo era geniale, presentando un concetto di esperimento sociale che doveva essere plaudito, incoraggiato: è certo che se non si vuole aderire a tale idea, converrebbe molto meglio accogliere la proposta del commercio, il quale vorrebbe che fosse a tutti aperta la via per fornire il carbone alla marina militare ed alle ferrovie dello Stato, mediante il premio che è chiesto nella modica cifra di 50 centesimi per tonnellata.

In questo modo invece di limitarsi a 700 mila tonnellate, che sono poca parte dei 2 milioni e 200 mila tonnellate che ogni anno s'importano in Italia per lo Stato, si verrebbe ad assicurare alla marina nazionale una gran parte di questa attività, nell'interesse, non di uno, due o tre gruppi, ma di tutti gli armatori italiani.

Io credo che la via intermedia scelta dalla Commissione non possa dare buoni frutti.

E senza fare l'uccello di cattivo augurio, senza atteggiarmi a Cassandra, prevedo (le mie previsioni sono ben facili) che le aste, aperte in base a questo disegno di legge ed ai capitoli che saranno fatti a norma di esso, andranno deserte. Andranno deserte, perchè le condizioni sono tali che appaiono veramente inaccettabili. Infatti il prezzo delle lire 8 e 50 alla tonnellata è un prezzo medio stabilito in base al contratto tipo, per un contratto che è scevro di quelle modalità che, viceversa, sono imposte nella legge: modalità che non solo sono gravi, ma anche in gran parte sono inutili.

Ho cercato indarno, onorevole Orlando, nella sua relazione una spiegazione, per esempio, dell'articolo 6, il quale impone ai piroscafi di avere una stazza lorda non superiore a 6 mila tonnellate. Non intendo la ragione di questa limitazione, quando le Ferrovie dello Stato, a buon conto ora che sono libere, si avvalgono molte volte dei piroscafi che hanno una stazza lorda di 8 mila tonnellate.

Ella forse, onorevole Orlando, mi dirà che la ragione consiste in ciò, che questi piroscafi devono approdare non solo ai porti di maggiore entità, ma anche ai piccoli porti. Ma a questo provvede il penultimo alinea dello stesso articolo 6, dove è detto che un terzo dei piroscafi deve avere una immersione inferiore a metri 7, affinché possa accedere nei porti di minor fondale, fra quelli indicati nell'articolo 10.

Ma gli altri due terzi di questi piroscafi perchè non debbono essere di una stazza maggiore di quella che voi avete, a mio modo di vedere, arbitrariamente imposto, obbligando così gli armatori a spese generali ed a spese di esercizio, le quali sono naturalmente maggiori? Perchè è evidente che i piroscafi di grande portata danno luogo ad una spesa d'esercizio proporzionalmente minore.

Perchè poi all'articolo 9 è prescritto una età non superiore ai dieci anni ed una forma ben adatta? Tutti sanno che i piroscafi adibiti al trasporto dei carboni non abbisognano di grandi caratteristiche e quelli che oggidì sono in uso presso tutte le marine del mondo, non esclusa l'inglese, che a ragione prendiamo sempre a modello, sono di tutte le forme, di tutte le età.

Sarebbe ben desiderabile che lo stesso avvenisse da noi. La parte del nostro naviglio, che per essere troppo antiquato non può più servire in altri traffici, troverebbe qui utile impiego. E si favorirebbe quella

trasformazione della flotta mercantile che è nel desiderio di tutti.

Un'ultima osservazione circa gli oneri. L'articolo 17 impone una cauzione di 300 mila lire: cauzione non indifferente ai tempi che corrono e con la scarsità di denaro da cui sono afflitte le nostre industrie. Non è poco chiedere il deposito di 300 mila lire in contanti, in rendita o in valori garantiti dallo Stato.

Ora questo onere che si aggiunge ai precedenti non trova riscontro nella pratica degli affari e non ha alcun fondamento, giacchè è ovvio che, come il carico è garanzia sufficiente per l'armatore nella riscossione del nolo, la nave è garanzia sufficiente per il noleggiatore della esecuzione del contratto di noleggio.

Si dirà che il disegno di legge assicura il beneficio di una sovvenzione di 300 mila lire, la quale corrisponderebbe ad un ulteriore compenso di lire 0.43 per tonnellata di carbone trasportato.

Ma questo compenso-extra non è dato come corrispettivo degli oneri che ho accennato, e di fronte ad esso stanno altri obblighi, quelli cioè imposti dall'articolo 7, di fornire 8 piroscafi, di complicati requisiti, i quali sono destinati apparentemente per la marina mercantile, ma in realtà per la marina militare, per il trasporto del combustibile liquido.

Ora è stato calcolato che le qualità che debbono avere questi piroscafi, descritti nell'articolo 7, sono tali, che ognuno d'essi costerà 250 mila lire più dell'ordinario *cargo-boat*. Quindi s'avranno spese d'esercizio e d'ammortamento che saranno molto, ma molto superiori alle 300 mila lire che voi date.

Si potrebbero fare molti altri di questi rilievi. Ma la conclusione è questa: che i carichi imposti da questa legge a coloro i quali vorranno concorrere alle aste da essa disposte sono tali, che è da prevedersi, come dicevo, che le aste andranno deserte. Io non me ne dorrò: perchè allora la questione ritornerà avanti alla Camera; ed allora il principio sostenuto dal commercio, della libertà a tutti gli armatori che vogliano concorrere, mediante un premio di lire 0.50 per ogni tonnellata, trionferà.

Credo che le Ferrovie dello Stato non vedano con molta simpatia questo disegno di legge; e, forse, prova di questa scarsa simpatia sono le condizioni che si dice siano state suggerite da quell'Amministrazione; e credo invece che, se questo disegno di

legge ha potuto passare avanti agli altri ed anche avanti a quello del credito navale, così caro all'onorevole Pantano, la ragione sia esclusivamente questa: che esso non va tanto a beneficio della marina mercantile, quanto a beneficio della marina militare, che desidera otto piroscafi pel trasporto del combustibile liquido.

Non entro ora nella questione a cui accennò, l'altro giorno, l'onorevole Bettolo, nella chiusura del banchetto che gli fu offerto, quando disse che la marina militare è il presidio della marina mercantile.

È questo un assioma che accetto con molti grani di sale, con grande beneficio di inventario; perchè abbiamo esempio di Stati che, con una scarsa marina militare, hanno una marina mercantile molto fiorente.

Ad ogni modo, accettando in ipotesi questo concetto, dico che, se andiamo avanti di questo passo, presentando disegni di legge, come questo, che invece di risolvere i problemi, non fanno altro che eluderli, servendo a fini diversi da quelli che stanno nel titolo dei disegni medesimi, noi, finiremo per avere il presidio, ma non avremo il presidiato, perchè la marina mercantile non ci sarà più.

Avremo le armi, ma non avremo l'ente a cui queste armi dovrebbero servire; perchè le marine estere avranno preso il posto della marina mercantile nazionale.

Queste sono le ragioni per cui faccio le più ampie riserve circa questo disegno di legge che non reca serio beneficio alle sorti della marina mercantile. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fiamberti.

FIAMBERTI. Mi consenta la Camera considerazioni brevissime le quali mi sono suggerite specialmente da quanto è stato detto dal collega Canepa.

Anzitutto dichiaro che do grande lode al Governo per aver diviso in diversi disegni di legge i provvedimenti relativi alla marina mercantile. (*Interruzione del deputato Macaggi*). Il *divide et impera* lo credo utilissimo, onorevole Macaggi; appunto perchè, con questo sistema, ci avviamo alla soluzione del complesso problema; problema che non avremmo mai risoluto (e lo sanno i Ministeri precedenti), se avessimo voluto risolverlo contemporaneamente in tutte le sue parti.

I fatti mi danno ragione: perchè sono in votazione due, se non tre, dei disegni di

legge che concernono il problema medesimo.

Non sono dell'opinione dell'onorevole Canepa in quanto ha tratto al sistema proposto dal Governo per l'aggiudicazione dei servizi.

Ha detto l'onorevole Canepa che l'onorevole Luzzatti aveva per fine, nel suo gran cuore e nella sua alta mente, di favorire le cooperative. Lo scopo dell'onorevole Luzzatti, dice il collega Canepa, era quello di affidare questi servizi alla cooperazione...

LUZZATTI. Non ho detto questo; ho detto: anche alla cooperazione.

FIAMBERTI. Almeno, se non m'inganno, questo era il suo fine principale. Ora se buono era lo scopo, credo che non adeguati erano i mezzi, perchè appunto l'onorevole Canepa ha finito per dire che per questi servizi occorrono parecchi milioni: sono appunto una dozzina di milioni che occorrono per far fronte a questi servizi; quindi molto difficilmente io ritengo che si sarebbero potute trovare delle cooperative che ponessero insieme un capitale così ingente.

Ma, indipendentemente da questo concetto, arriva opportunissimo il concetto delle aste, perchè una delle due: o il progetto è accettabile ed attuabile, ed allora si troveranno facilmente dei concorrenti; o non è attuabile, ed allora resterà come un tentativo senza pregiudizio...

BERGAMASCO, *sottosegretario di Stato per la marina*. Si procederà a trattative private, come dice la legge.

FIAMBERTI. La regola non deve esser questa.

Dunque a me pare che le osservazioni dell'onorevole Canepa non siano assolutamente giustificate. L'onorevole Canepa dice inoltre che si tratta qui di una flotta destinata ad ausilio della marina mercantile, e siamo perfettamente d'accordo; che sono tali le condizioni, i gravami e gli oneri, che sono posti a carico degli assuntori, che difficilmente potremo trovare chi si sobbarchi ad assumere questi servizi. Il dubbio che l'onorevole Canepa sottopone alla Camera è un dubbio che dà da pensare, poichè molti sono gli obblighi che sono stati posti in questo disegno di legge, ma per contro noi abbiamo anche dei vantaggi: abbiamo il vantaggio, delle 300,000 lire all'anno per dieci anni, abbiamo il nolo fisso di 8.50 a tonnellata. Questa fissità del nolo è un grande coefficiente nei mercati di trasporti marittimi, perchè l'armatore sa di poter fare i propri conti

senza dipendere dall'alea che spessissimo è svantaggiosa ai noli. Ma la cauzione? La cauzione è la conseguenza necessaria della assunzione di un servizio pubblico.

Finisco con un'osservazione, che suona pure lode al Governo. Il Governo, aderendo ad un voto della Commissione, ha accettato l'emendamento pel quale le azioni della Società che dovrà assumere questo servizio, devono essere nominative. È questo un concetto che non da oggi è stato ripetutamente espresso in questa Camera e che ha la sua grande ragione di essere nello scopo cui noi dobbiamo mirare, cioè di stabilire questa regola della nominatività delle azioni delle Società che assumono questi servizi; dappoichè noi sappiamo i gravissimi inconvenienti che si sono verificati per il fatto di trovarsi lo Stato a fronte di Società anonime di cui non si conoscevano gli interessati, di cui restavano anonimi gli azionisti; il Governo sa che noi abbiamo pagato ad una Società anonima, italiana di nome, straniera di fatto, quasi mezzo milione di premi di navigazione. Quella Società era composta per il 95 per cento di azionisti stranieri; soltanto il 5 per cento avevano azioni intestate fittiziamente a persone italiane.

Orbene, mentre è assolutamente da evitarsi che i vantaggi, se vantaggi vi sono, che può dare il Governo con codesti provvedimenti, vadano a beneficio di stranieri, per di più sotto un nome simulato, è poi una garanzia per il Governo sapere che, non solamente gli amministratori e i direttori, ma gli azionisti di questa società sono cittadini italiani. Appunto perchè questa flotta è destinata ad un servizio gelosissimo, ad un servizio pubblico, il Governo deve sapere di poter fare sicuro assegnamento, il giorno del bisogno, sulla cooperazione vera, effettiva e sicura di codesta flotta.

Ricordiamo tutti che nella guerra Ispano-Americana, un ammiraglio chiamò invano in soccorso, per trasporto di munizioni e di viveri, una parte della flotta mercantile spagnuola, perchè una gran parte di quella flotta rispose alzando bandiera, che non era la spagnuola, e dicendo: noi non abbiamo nulla a che fare con voi, noi non possiamo, non dobbiamo obbedirvi, perchè la nostra nazionalità è diversa.

Ora sarebbe veramente deplorabile che un fatto simile potesse presso di noi verificarsi. Quindi do piena lode al Governo di aver accettato l'emendamento, con l'augurio che questo sistema sia esteso a tutti gli

altri contratti che il Governo intende di fare in relazione alla marina. (*Vive approvazioni*).

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

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. Anzitutto ringrazio l'onorevole Fiamberti che ha difeso così efficacemente il disegno di legge, da dispensarmi dal ripetere gli argomenti per i quali esso è raccomandabile.

Il disegno di legge è stato reclamato dagli armatori e noi non abbiamo fatto che dare alla Società una parte minima della quantità di carbone che viene importata in Italia.

Questa quantità è di 700 mila tonnellate soltanto, mentre le ferrovie importano due milioni di tonnellate e la marina militare 200 mila tonnellate all'anno.

L'importazione totale all'anno è di nove a dieci milioni di tonnellate, dei quali l'ottanta per cento è portato dalla bandiera estera.

Quanto alle preoccupazioni, lodevoli d'altronde, degli onorevoli Chimienti e Celesia che, affidando ad una o più Società questa quantità di carbone, la marina libera non possa aspirare a questa industria, non hanno ragione d'essere. Le Società italiane che possono assumere questo servizio, come è detto dal disegno di legge, sono una, o più. La legge prescrive l'asta e il Governo sarà lieto se uno o più gruppi saranno aggiudicati a Società aventi sede nell'Adriatico.

L'onorevole Canepa ha criticato la disposizione che stabilisce che la stazza non debba essere superiore alle seimila tonnellate.

Questa disposizione ha la sua origine nel fatto che la quantità portata si deve scaricare in un porto solo, per disposizione del disegno di legge e non si può ricevere in una volta sola, nella maggior parte dei porti interessati, più di seimila tonnellate.

In quanto alla questione riguardante le obbligazioni garantite sul valore della nave, io non posso fare che richiamarmi alla risposta che ha dato il ministro del tesoro, il quale certamente ha una competenza maggiore della mia, e potrebbe, all'occorrenza, ribattere le osservazioni dell'onorevole Pantano, il quale ha trovato che la cosa non è conveniente. (*Interruzioni a sinistra*).

TEDESCO, ministro del tesoro. Ho persuaso la Commissione però!

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. L'onorevole Canepa ha trovato a ridire sulle cauzioni, ma io devo osservare che non è necessario che si faccia deposito della somma, perchè è anche ammesso che si costituisca pegno sopra uno o più dei piroscafi.

Con ciò credo di aver risposto alle osservazioni fatte sul disegno di legge. (*Approvazioni*).

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

ORLANDO SALVATORE, relatore. Io debbo qualche parola di spiegazione e di risposta ai diversi appunti fatti intorno a questo disegno di legge, ed anche intorno all'azione della Commissione dei diciotto.

Ringrazio prima di tutto l'onorevole Pantano delle cortesi parole direttemi, ed anche delle cortesi critiche alle quali mi riservo di contrapporre altre ragioni. All'onorevole Celesia, il quale ha rilevato che in fondo con questo disegno di legge non si tratta di prendere provvedimenti in favore della marina mercantile, rispondo che sono perfettamente d'accordo con lui, poichè dobbiamo riconoscere tutti che il progetto di legge ha uno scopo preciso, quello di creare una flottiglia di navi ausiliarie per la nostra marina. E noi sappiamo che la nostra marina, specialmente per i suoi scopi nell'Adriatico, dove le navi non potranno entrare quasi in nessun porto, ha bisogno di rifornimenti in mare, e quindi ha bisogno delle navi ausiliarie per trasporto del carbone e del combustibile liquido.

Quello che fanno gli altri paesi al riguardo è noto, ed io non starò a ripetere quello che si fa in Inghilterra, non citerò tutte le spese fortissime contratte dall'Inghilterra per la costruzione di pontoni con i quali si carica una corazzata in due ore, nè citerò le navi carboniere colle quali si trasborda il combustibile liquido navigando di conserva con le corazzate.

Ed anche quello che fa l'America è noto: il Congresso americano ha votato tre milioni e 600 mila dollari per la costruzione di una flottiglia di navi carboniere appunto destinate al rifornimento della flotta in mare.

E così gli altri paesi.

Non darò dunque dettagli in proposito, ma ritengo che questo disegno di legge sia giustificato perchè diretto a soddisfare a

reali bisogni della marina e non possa quindi rispondere completamente a criteri generali di aiuto alla marina mercantile.

E anzi nella relazione ho detto che il concetto di regolare il trasporto di una determinata quantità di carbone con un nolo fisso e con prestabilite condizioni è un concetto che ferisce la libertà di traffico che dovrebbe sempre regolare il commercio del carbone. (*Interruzione del deputato Canepa*).

Ma noi, ripeto, dobbiamo accogliere questo progetto di legge, per lo scopo particolare che si propone.

Anche l'onorevole Chimienti dice che vi sono delle società trasportatrici di carboni le quali si troveranno ferite dalle condizioni fatte a determinate Compagnie assuntrici. Ora rilevo quello che il ministro ha detto, che sopra nove milioni di tonnellate che rappresentano il bisogno annuo italiano di combustibile inglese, vi ha un margine tale contro le 700,000 tonnellate di cui si tratta, da permettere a queste piccole Compagnie di esercitare pur sempre la loro industria. Ed anche se vogliamo considerare solo il traffico di due milioni di tonnellate che adesso trasporta la bandiera italiana, resta ancora un margine nel quale le attività indipendenti possono continuare ad esercitarsi.

E vengo a quello che ha detto l'onorevole Pantano sulle obbligazioni di Stato. Io in questo devo dichiarare che in gran parte consento nei concetti dell'onorevole Pantano. Le proposte che la Commissione aveva fatto, che dapprima erano state accolte dal Governo erano di carattere tale che non ponevano in giuoco nessuna responsabilità finanziaria del Governo.

La proposta era su questa base, che si concedesse la emissione di obbligazioni per metà del valore della nave, inserendo naturalmente un diritto ipotecario di pegno da valere come ipoteca sull'atto di nazionalità, sui registri marittimi col quale lo Stato stendeva la sua giurisdizione, per il tempo del contratto, su queste navi che durante tutto questo tempo non potevano essere nè vendute nè noleggiate. Lo Stato veniva cioè a tenere su di esse la sua mano e legava queste navi ai bisogni del paese per tutta la durata della iscrizione ipotecaria.

Rischi non ne esistevano effettivamente in quanto che la metà del valore ipotecato era coperto dal valore intero delle navi anche quando la nave perdesse una parte del proprio valore col decorrere del tempo, in quanto era stato stabilito che l'iscrizione

ipotecaria dovesse mantenersi costante per la cifra equivalente alla metà del valore delle navi nuove per tutto il tempo dell'ipoteca. Di modo che, col graduale ammortamento delle obbligazioni la garanzia ipotecaria restando la stessa questa veniva ad assumere una parte proporzionale sempre maggiore del valore totale della nave e quindi in caso di perdita il Governo era sempre ed in qualunque tempo coperto. Solo che l'emissione di un titolo coperto dalla responsabilità dello Stato avrebbe dato luogo agli armatori di trovare facilmente capitali senza alcun concorso di banche. Poichè questo mi pare che sia il punto che ci preoccupa tutti in questo momento.

È stato detto e ridetto qui che in questa questione marittima si è finito con lo stabilire una specie di monopolio col quale si tende ad ostacolare qualunque nuova iniziativa che tenda allo sviluppo dell'industria marittima; quindi il dare agli armatori che si volessero presentare alle gare il mezzo di poter provvedere a metà del loro fabbisogno senza ricorrere alle banche, sembrava alla Commissione, e a me specialmente, un mezzo adatto per svincolarci da questa forma che ha raggiunto ormai un grado di potenza tale che noi dobbiamo in certo modo sentirci un poco proclivi ad una certa reazione.

Quindi, ripeto, non posso non condividere in gran parte le idee dell'onorevole Pantano, e non so perchè il Governo non abbia voluto accettare questa proposta che non toccava la responsabilità finanziaria del Governo stesso.

Se sarà possibile ora introdurla per mezzo dell'ausilio dell'onorevole Pantano, sarò felicissimo di sottoscriverla.

All'onorevole Canepa, il quale dice che non bisogna legare la marina al carro dei cantieri, debbo una franca risposta, perchè è bene su questo punto parlare chiaro.

Io dissi già per quali ragioni legislative veramente deplorabili i cantieri vennero a trovarsi e sono tuttora in tristi condizioni, ed ho fatto voti perchè ogni cantiere possa riprendere la propria libera ed indipendente attività e possa trovare nelle disposizioni dirette legislative, e non negli obblighi imposti agli armatori, la sua ragione di vita e di floridezza.

Ma se gli interessi marittimi in Italia stanno prendendo una forma che è perfettamente paragonabile ad una forma di feudalismo marittimo, dobbiamo riconoscere

che essa è scesa a noi per le stesse vie per le quali scesero un tempo i barbari a portarci il feudalismo agricolo.

Quando sento inneggiare ad una società unica, ad una potente società unica, provo nel mio pensiero un senso di grande diffidenza perchè da queste forme globali, le quali fanno capo a banche che non hanno carattere essenzialmente italiano, io temo possa derivare, ripeto, lo svilupparsi di un feudalismo nel quale l'Italia non potrà essere signora, ma sarà invece vassalla.

Spero dunque che le nuove leggi mirino, come l'onorevole Giolitti aveva già mirato, a moderare questa forza e possano quindi darci una marina che debba crescere per la propria energia vitale e per gli impulsi di tutte le varie parti d'Italia e non solo per fatto di una forza finanziaria centrale.

E sotto questo punto di vista, mi presenta l'onorevole Canepa un'altra franca dichiarazione; cioè che tutti gli appoggi per queste forme così colossali, che finiscono per schiacciare le iniziative di altre regioni, ci vengono tutti da Genova, in quanto che Genova è luogo dove risiedono per la massima parte questi grandi e gravi interessi.

Noi degli altri porti italiani non dividiamo le idee che vengono proclamate e diffuse da Genova; riconosciamo a Genova il primato dello sviluppo marittimo italiano, ma domandiamo che ciascuna regione abbia il suo. (*Interruzioni del deputato Canepa*), ed è per questo che mi sono fatto difensore di tutti gli interessi locali, quando si manifestano con tendenze proprie: perchè per lo sviluppo marittimo del paese noi abbiamo bisogno di svegliare queste forze locali, e non di soffocarle.

Per queste ragioni io mi dolgo che il credito navale non si sia ancora potuto realizzare, principalmente per le difficoltà venute da Genova.

Io ho fiducia che l'onorevole Canepa vorrà adoperarsi a togliere queste difficoltà, perchè si possa venire alla attuazione del credito navale, che è un concetto democratico...

CANEPA. Chiedo di parlare per fatto personale.

ORLANDO SALVATORE, *relatore*, ... dal quale si debbono attendere i migliori risultati e un grande progresso per la nostra marina.

Il credito navale non si è potuto esplicare ancora perchè nella Sotto-commissione per la riforma del Codice della marina mercantile i rappresentanti genovesi opposero

difficoltà tali, che non si potè in alcun modo stabilire una posizione di privilegio nella graduatoria dei crediti che assicurasse gli assuntori delle cartelle emesse con ipoteca navale.

Si volle, e fu votato solo a maggioranza, che i crediti risultanti da avarie di abbordaggio fossero collocati in una graduatoria precedente a quella dell'ipoteca navale.

È evidente che nessun capitalista avrebbe messo i suoi capitali in cartelle, che per tale graduatoria potevano correre il rischio di vedere distrutta la loro garanzia. È per questo che la Commissione parlamentare tentò di introdurre il principio del credito navale, in questa legge speciale, e mi dolgo che questo primo passo non sia stato favorito dal Governo.

Quanto alla stazzatura delle navi, a cui ha accennato l'onorevole Canepa, la risposta è semplice. È vero che vi è un articolo, il quale dice che una parte dei piroscafi deve avere piccola immersione perchè possano entrare in alcuni determinati porti; ma noi abbiamo il momento politico attuale, che deve avere la sua influenza, perchè noi dobbiamo pensare che tutti questi piroscafi possono eventualmente essere destinati ad un mare che è tutto di profondità limitata, e noi sappiamo quale è. Se questa flotta è destinata a navigare in acque sempre basse, e dove tutti i porti hanno limitata profondità di acque, non è male che questa limitazione di tonnellaggio sia messa. Io credo che per tutta la costa tirrena, meno Genova, che ha una discreta profondità, la grande maggioranza dei piroscafi carbonieri che frequentano le nostre coste, vanno dalle quattro alle sette mila tonnellate.

Non credo quindi che il provvedimento si presti ad una critica. Aggiungo che queste sei mila tonnellate di stazza equivalgono alla portata delle due navi che la marina già possiede e quindi il provvedimento tenderebbe a dare carattere di uniformità alla intera flottiglia.

Quanto all'altra osservazione dell'onorevole Canepa circa la cauzione che egli ritiene troppo elevata di fronte ai gravami, che si impongono colle installazioni per il rapido trasbordo dei carboni, io osservo che la Commissione ha fatto opera di riduzione. Ha ridotto la velocità dei piroscafi, ha ridotto anche gli impianti per il trasbordo di combustibili liquidi e solidi, abolendo il trasbordatore per rimorchio che

è costoso, e lasciando quelli laterali. Ora, se guardiamo le navi carboniere moderne noi vediamo che hanno una selva, non dirò di alberi, ma di pali e relativi meccanismi con i quali scaricano rapidamente il carbone; dobbiamo concludere che questi nuovi piroscafi non di troppo si discosteranno da essi anche per questa parte.

La Commissione ha fatto dunque opera in accordo alle idee dell'onorevole Canepa e crede di non meritare critiche su questo punto.

In quanto all'osservazione generale, che si discute a pezzi di questi grandi interessi marittimi, ho detto ieri la mia opinione. Credo che sarebbe stato meglio che molti oratori avessero preso parte alla discussione di ieri che anticipava quella che dovremo fare a novembre, e dico che non è male che si sia dato con questo progetto un primo spunto dei nostri bisogni marittimi, prima che le leggi vengano presentate.

E ripeto oggi alla presenza del presidente del Consiglio quello che ho detto ieri: io mi auguro che con la sua forza parlamentare, avvalendosi della facoltà di sciogliere la Camera, con le nuove elezioni, egli sappia riformare queste nostre leggi marittime.

Speriamo che lo faccia, perchè se noi continueremo nella politica marinara che abbiamo seguita fino ad oggi, legheremo il paese a dei piccoli interessi, che sono contrari allo sviluppo marittimo italiano, che deve mirare alle grandi vie oceaniche, che sono le sole proficue.

Il momento è veramente critico perchè si tratta di rinnovare il vecchio materiale ed in questo rinnovamento sarà tracciata la via che noi dovremo seguire per altri vent'anni. Potrà l'onorevole Giolitti affrontare il problema?

Questo l'augurio che io faccio. Ieri non presentai proposte perchè non sarebbero state approvate; ma ho ritenuto non inutile toccare dell'importante argomento perchè spesso le parole gettate nelle Assemblee anche senza risoluzioni, possono trovare la via della persuasione e giungere prima o poi allo scopo.

Concludo pregando la Camera di volere approvare il presente disegno di legge. (*Applausi*).

PRESIDENTE. L'onorevole Canepa ha facoltà di parlare per fatto personale.

CANEPA. L'onorevole Orlando, rispondendo alle mie brevi parole, ha parlato di

feudalismo finanziario, quasi che io potessi esserne un difensore.

PRESIDENTE. Nessuno potrebbe pensarlo.

CANEPA. Grazie, onorevole Presidente. Ora io mi permetto di fargli osservare che tutto il mio discorso è stato contro il feudalismo, perchè ho sostenuto la tesi che converrebbe aprire l'adito a fornire il carbone alla marina militare ed alle ferrovie, non ad un gruppo di armatori, ma a tutti, grandi e piccoli, mediante un premio di 0,50 per tonnellata.

Quanto al credito navale ed alla marina libera, ritenga pure che Genova non è tutta un feudo, ed io debbo dire che l'altra sera, un solennissimo comizio, a cui ha partecipato tutto il ceto marittimo e commerciale genovese, ha affermato l'urgente necessità di tutte le leggi che riflettono la marina e specialmente di quelle del credito navale e per la marina libera.

Quindi, onorevole Orlando, le quante volte ella partirà in guerra contro il feudalismo, conti sul mio modesto, ma sincero contributo.

PRESIDENTE. Essendo così esaurita la discussione generale, procederemo all'esame degli articoli.

Intanto, debbo avvertire la Camera che, d'accordo tra Governo e Commissione, il titolo del disegno di legge, che nell'ordine del giorno era così riportato: «Provvedimenti pel trasporto marittimo del carbone naturale dai porti inglesi ai porti italiani per conto della regia marina e delle ferrovie dello Stato» dovrà essere cambiato così: «Riserva alla bandiera nazionale del trasporto dai porti inglesi ai porti italiani di parte del carbone occorrente per le ferrovie dello Stato e per la regia marina».

Veniamo dunque agli articoli:

Art. 1.

«Il Governo del Re è autorizzato ad affidare, ai sensi dell'articolo 3 e dell'articolo 4, n. 7, legge sulla contabilità generale dello Stato, ad una o più Società italiane di navigazione, mediante formale contratto, il trasporto per mare, dai porti inglesi ai porti italiani, di annue settecentomila tonnellate metriche di carbone naturale, delle quali seicentomila per le ferrovie dello Stato e centomila per la regia marina».

CHIMIENTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CHIMIENTI. Ho chiesto di parlare per avere uno schiarimento dall'onorevole rela-

tore relativamente alla parola « metriche » messa nell'articolo 1 accanto a « tonnellate ».

Come è noto alla Camera, il carbone cuba un terzo di più del volume, per ciò in un metro cubo si possono stivare sei o settecento chili di carbone e non più.

Che cosa significa dunque l'espressione qui adoperata ?

Il carbone sarà pagato a peso o a cubatura ? perchè se fosse così importerebbe una gran differenza.

Io noto la necessità di chiarire questo punto, perchè questa parola la ritroviamo solo in quest'articolo e negli altri si parla di tonnellate senza alcuna aggiunta.

Domando un semplice chiarimento per poter essere tranquillo per questa qualifica di « metriche » messa accanto a « tonnellate ».

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

ORLANDO SALVATORE, relatore. Le parole « tonnellata metrica » costituiscono la designazione esatta della tonnellata decimale, cioè quella formata da 1000 chilogrammi di peso. Se non si mette la parola metrica almeno in qualche punto del contratto, può ritenersi che si tratti di tonnellata inglese la quale è di 1015 chilogrammi.

Il carbone si vende sempre a peso; e quindi il dire tonnellata metrica vuol dire appunto: tonnellata di mille chilogrammi.

PRESIDENTE. Ma se non ho mal capito mi pare che l'onorevole Chimienti abbia rilevato come in qualche altro articolo sia detto « tonnellata » senza alcun aggettivo...

CHIMIENTI. È vero; ma l'onorevole relatore ha spiegato le ragioni per cui non è necessario ciò: bastano del resto i chiarimenti che egli ha dato.

PRESIDENTE. Sta bene. Allora non essendovi altre osservazioni, metto a partito l'articolo primo.

(È approvato).

Art. 2.

« Il contratto di cui nell'articolo precedente avrà la durata di anni dieci a decorrere dal 1° luglio 1912.

« Agli effetti della presente legge, l'anno decorre dal 1° luglio, e termina il 30 giugno ».

(È approvato).

Art. 3.

« Le Società assuntrici avranno la sede in uno dei porti del Regno, fra quelli indicati all'art. 10, e dovranno avere una rappresentanza legale in Roma.

« I consiglieri d'amministrazione, compreso il presidente, i direttori e gli amministratori delegati delle Società, dovranno essere cittadini italiani.

« Le azioni delle Società concessionarie dovranno essere nominative e non cedibili per tutta la durata del contratto, che a cittadini italiani ».

(È approvato).

Art. 4.

« Le Società assuntrici dovranno disporre di un numero di piroscafi, di loro esclusiva proprietà, sufficiente a trasportare annualmente, per tutta la durata del contratto, la quantità di carbone che assumeranno rispettivamente l'obbligo di trasportare ».

(È approvato).

Art. 5.

« I piroscafi adibiti al trasporto del carbone devono:

1° essere iscritti nelle matricole delle navi nazionali;

2° essere iscritti, per tutta la durata del contratto, presso il « Registro Nazionale Italiano » o presso altro Registro di classificazione nazionale che possa essere in seguito costituito e le cui visite e perizie siano riconosciute dal ministro della marina equivalenti alle visite e perizie ufficiali ».

(È approvato).

Art. 6.

« I piroscafi devono essere della stazza lorda non superiore a seimila tonnellate.

« Un terzo dei piroscafi deve avere una immersione inferiore a metri sette affinché possano accedere nei porti di minore fondale, fra quelli indicati nell'articolo 10.

« Nel caso di più Società assuntrici, i singoli contratti determineranno quanti fra i piroscafi dei navigli delle Società dovranno so disfare alle condizioni del precedente capoverso ».

(È approvato).

Art. 7.

« Dei piroscafi di proprietà delle Società otto devono essere di nuova costruzione, iniziata posteriormente alla promulgazione della presente legge, e soddisfare alle seguenti condizioni:

1° essere iscritti, per tutta la durata del contratto, alla più alta classe del « Registro Nazionale Italiano » o di altro Registro di classificazione nazionale, che possa

essere in seguito costituito, e le cui visite e perizie siano riconosciute dal ministro della marina equivalenti alle visite e perizie ufficiali;

2° avere una velocità ordinaria in navigazione non inferiore a nove miglia all'ora;

3° essere capaci di trasportare un carico di almeno cinquemila tonnellate di carbone, oltre quello che può essere contenuto pel proprio consumo nei carbonili, senza oltrepassare la linea del massimo carico (*freeboard*) stabilita dal « Registro Nazionale Italiano »;

4° avere doppio fondo costruito secondo le norme stabilite dal Registro Nazionale Italiano, od altro riconosciuto equivalente dal Ministero della marina per i piroscafi destinati al trasporto di naftetina ed essere capaci di trasportare almeno 1500 tonnellate di questo combustibile; devono perciò essere provvisti di tutti i mezzi e macchinari adatti a garantire la sicurezza e la rapidità delle operazioni di carico e scarico della naftetina;

5° essere muniti di apparecchi atti a trasbordare con celerità il carbone su navi da guerra a fiancate.

« I disegni di questi piroscafi, il numero e tipo degli apparecchi di trasbordo devono essere approvati dal Ministero della marina.

« Nel caso di più Società assuntrici i rispettivi contratti determineranno quanti degli otto piroscafi, indicati nel presente articolo, dovranno essere costruiti da ciascuna Società assuntrice ».

(È approvato).

Art. 8.

« I piroscafi di cui all'articolo 7 devono essere costruiti nei cantieri nazionali.

« Le Società assuntrici avranno però facoltà di ricorrere ai cantieri esteri nell'uno o nell'altro dei due casi seguenti:

1° quando i cantieri italiani di prim'ordine richiedano un prezzo superiore del 7 per cento a quello risultante dalla media dei prezzi di sei cantieri inglesi di prim'ordine, esclusi il prezzo massimo e il minimo;

2° quando le Società non possano ottenere da alcun cantiere italiano di prim'ordine la consegna del materiale entro un congruo termine di tempo da determinarsi, in caso di dissenso fra le Società e i cantieri, dal ministro della marina ».

Qui, invece di dire: « I piroscafi di cui all'articolo 7 », si potrebbe dire: « I piroscafi di cui all'articolo precedente ».

LEONARDI CATTOLICA *ministro della marina*. Precisamente.

PRESIDENTE. Allora non essendovi altre osservazioni, con questa lieve modificazione di forma metto a partito l'articolo 8.

(È approvato).

Art. 9.

« I piroscafi non contemplati dagli articoli 7 e 8 devono:

avere un'età non superiore ai dieci anni all'inizio del contratto;

essere di costruzione bene adatta per il trasporto del carbone e tale da consentire facilmente il carico, il tiraggio e lo scarico con mezzi meccanici;

avere carbonili assolutamente e permanentemente separati dalle stive di carico, in modo che non sia possibile alcuna comunicazione fra gli uni e le altre ».

(È approvato).

Art. 10.

« La caricazione del carbone sarà fatta in uno dei porti di Cardiff, Penarth, Barry, Port-Talbot, Newport (Alexandra Docks), e lo scarico nei porti italiani di Maddalena, Savona, Genova, Spezia, Livorno, Civitavecchia, Gaeta, Napoli, Torre Annunziata, Messina, Palermo, Taranto, Brindisi, Ancona e Venezia

« Nel contratto sarà stabilito il riparto, per ognuna delle amministrazioni interessate, della quantità di carbone da trasportarsi e da sbarcarsi mensilmente in ciascuno dei porti indicati nel presente articolo ».

(È approvato).

Art. 11.

« I piroscafi delle Società assuntrici devono prendere il loro completo carico di carbone per l'una o per l'altra delle due amministrazioni interessate, non ammettendosi né la caricazione mista per ambedue le amministrazioni, né qualsiasi caricazione di pertinenza d'altri ».

(È approvato).

Art. 12.

« I piroscafi addetti dalle Società assuntrici al trasporto del carbone per le ferrovie dello Stato e per la regia marina possono essere destinati ad altri trasporti indipendenti da quello e di esclusivo interesse delle Società stesse, fermo restando l'obbligo delle

medesime di provvedere annualmente al trasporto, per le due amministrazioni suddette, della quantità di carbone stabilita dalla presente legge ».

(È approvato).

Art. 13.

« In corrispettivo degli obblighi assunti dalla Società assuntrice, quando sia una sola, in forza delle disposizioni della presente legge e del contratto relativo, il Governo del Re corrisponderà alla medesima, oltre al prezzo di trasporto del carbone stabilito dall'articolo 14, una sovvenzione annua non superiore a lire 300,000 (trecentomila).

« Nel caso di più Società, la detta sovvenzione sarà ripartita fra le Società medesime, nel modo che sarà determinato dai rispettivi contratti.

« La sovvenzione sarà posta a carico del bilancio della marina e pagata alle Società a rate trimestrali posticipate.

« Nei casi di annullamento di cui all'articolo 18, la sovvenzione sarà ridotta in proporzione del numero di tonnellate di carbone che, per effetto dell'annullamento, siano state in un anno trasportate in meno della quantità stabilita dall'articolo 1 ».

Ha chiesto di parlare l'onorevole Cavagnari. Ne ha facoltà.

CAVAGNARI. Per potere votare con piena coscienza e cognizione di causa questo disegno di legge, desidererei sapere dal relatore, sempre così bene informato, se sia esatta o meno una notizia, della quale ho avuto vaghi accenni.

In generale i proprietari delle miniere di carbone inglesi fanno il servizio del trasporto del carbone con i loro piroscafi. Ora poichè questo disegno di legge viene a far loro una concorrenza, mi si dice che essi potrebbero esercitare una rappresaglia facendo aumentare artificialmente, poichè ne hanno il monopolio, il prezzo del carbone.

Io vorrei sapere dal relatore se la notizia è vera e quale è il suo apprezzamento in proposito relativo alle conseguenze che ne potrebbero derivare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

ORLANDO SALVATORE, *relatore*. Veramente io non posso dare una risposta precisa trattandosi del futuro. Effettivamente oggi il trasporto del carbone in Italia si fa *cif* cioè franco di nolo, sino al porto

di destinazione; ciò ha costituito una difficoltà per l'introduzione della protezione nei trasporti del carbone.

Però osservo che dacchè è stato istituito l'ufficio di acquisto del carbone in Inghilterra per parte delle ferrovie dello Stato, la cosa è molto facilitata, perchè il carbone viene acquistato colà e poi spedito o con piroscafi delle miniere o coi piroscafi indipendenti che fino ad oggi hanno servito a questo traffico.

Senz'essere profeta, io pure credo che nessun inconveniente avrà a verificarsi e che le minacce pubblicate da una parte della stampa inglese abbiano a svanire perchè si tratta solo di una piccola quantità di carbone di fronte all'enorme massa annua che parte dall'Inghilterra.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per la marina ha facoltà di parlare.

BERGAMASCO, *sottosegretario di Stato per la marina*. Sono lieto di confermare all'onorevole Cavagnari la risposta data dal relatore. È una questione della quale ci siamo preoccupati quando preparammo il disegno di legge. Le ferrovie nostre effettivamente comprano una parte del carbone a loro occorrente consegnato nei porti italiani da quelle tali miniere che hanno flotta propria.

Ma la maggior parte delle miniere inglesi non ha flotta propria, sicchè dei due milioni di tonnellate di carbone che le ferrovie dello Stato nostre comprano ogni anno dall'Inghilterra, vi è una terza parte che viene consegnata in Italia e un'altra parte, la maggiore, che ammonta a circa i due terzi dei due milioni di tonnellate che le ferrovie fanno trasportare noleggiando per conto loro dei vapori nei porti di carico. Di questi due terzi che sarebbero 1,200,000 tonnellate circa, noi con questo disegno di legge non impegniamo che 600 mila tonnellate.

Vede dunque l'onorevole Cavagnari che non vi è da temere alcuna rappresaglia da parte delle miniere inglesi e che la marina libera italiana presentandosi ai porti inglesi troverà sempre del carbone da trasportare in Italia per conto delle ferrovie dello Stato: vi sono altre 600 o 700 mila tonnellate disponibili per il trasporto a noleggio libero.

E con ciò spero di avere soddisfatto l'onorevole Cavagnari.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni pongo a partito l'articolo 13

(È approvato).

Art. 14.

« Il prezzo del trasporto del carbone è stabilito per il primo quinquennio in lire italiane 8.50 (otto e centesimi cinquanta) per ogni tonnellata metrica, al netto di ogni diritto di commissione o senseria, qualunque siano i porti di caricazione o scaricazione fra quelli indicati all'articolo 10.

Per il secondo quinquennio il prezzo per tonnellata metrica, pure costante qualunque siano i porti di caricazione o scaricazione fra quelli indicati all'articolo 10, sarà determinato di accordo fra le parti contraenti, tenuto conto della media dei noli per trasporto del carbone durante il primo quinquennio risultanti dai bollettini di Cardiff e di quelli corrisposti dalle ferrovie dello Stato per il trasporto del rimanente carbone occorrente per i propri servizi mediante piroscafi da esse noleggiati liberamente fuori del presente contratto.

In caso di dissenso fra le parti, deciderà inappellabilmente il presidente del Consiglio di Stato ».

(È approvato).

Art. 15.

« L'ammontare del prezzo di trasporto del carbone sarà corrisposto dall'Amministrazione della regia marina o dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, secondo che il carbone sia all'una o all'altra destinato, separatamente per il carico di ogni vapore con le modalità, che saranno stabilite dal contratto ».

(È approvato).

Vi è ora il seguente articolo 15-bis, presentato dall'onorevole Pantano e firmato anche dagli onorevoli Negrotto, Rizza, Canepa, Macaggi, Molina, Cermenati, Rampoldi, Caetani, La Lumia e Pipitone:

« La società o le società assuntrici del servizio di cui all'articolo 1^o, sono autorizzate, per formare il capitale occorrente, ad emettere obbligazioni garantite sul valore delle navi (non più della metà) e sulle somme dovute dal Governo ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

PANTANO. Io ho già svolto il mio emendamento; ma prima ancora che l'onorevole ministro del tesoro mi risponda, e non dubito che egli chiederà di parlare, la prego di riflettere bene prima di dare una risposta recisamente negativa.

Rammenterò che di fronte alle prime proposte della Commissione, il Governo si

era mostrato piuttosto favorevole, e fu per considerazioni posteriori che poi recisamente si negò.

Ora io prego l'onorevole Tedesco di voler riflettere prima di rispondere, per due ragioni; in primo luogo per coerenza di governo, perchè non ricordo bene se l'onorevole Tedesco facesse parte del Governo quando venne la prima proposta di fornire in questo modo i capitali necessari alle Compagnie assuntrici dei servizi marittimi; ma tale principio fu riconfermato dai vari Gabinetti in questi ultimi tempi, senza contrasti; e poi perchè di fronte alle difficoltà enormi che si incontrano per stabilire il credito navale sopra altre basi, questa è la formula che si imporrà per necessità di cose nella imminente soluzione del problema e non vogliamo che sia pregiudicata, dichiarandola inammissibile sin da ora, specie sopra un terreno ove è in giuoco il concetto democratico delle cooperative.

Poichè a me sembra irrisorio ammettere le cooperative alle gare dell'asta, con una grossa cauzione per giunta, quando non si danno ad esse i mezzi di procurarsi il capitale occorrente. Questo significa in fatti chiamare soltanto due o tre grandi Compagnie capitalistiche ad assumere quel servizio.

Faccio quindi un caldo appello all'onorevole ministro del tesoro perchè voglia consentire in questa modifica, in favore della quale l'onorevole Salvatore Orlando porta il sussidio della sua esperienza e della sua equanimità.

PRESIDENTE. Questo suo articolo aggiuntivo non andrebbe meglio in fondo alla legge?

PANTANO. Sono indifferente; mi sembra però che trovi sede più opportuna dopo l'articolo 15.

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

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Conosco già la questione, onorevole Pantano, perchè l'onorevole Orlando ricorda benissimo che io ebbi con lui una lunga conferenza su quest'argomento e mi parve, dalle ragioni che verbalmente esposi, che egli fosse molto scosso nella sua opinione, nella quale prima era molto fermo e risoluto. Del resto oggi non potrei aggiungere altre ragioni a quelle che comunicai alla Commissione parlamentare e che sono trascritte testualmente nella sua relazione. Le ragioni da me accennate ebbero tale suggestione, che l'onorevole Orlando non credette di insistere in quella proposta.

Le ragioni sono principalmente due. Oramai sul mercato vi è un buon numero di titoli di Stato o garantiti dallo Stato. E non è il caso di aggiungerne ancora uno. E creda, onorevole Pantano, questa non è un'osservazione trascurabile. L'altra ragione è che queste obbligazioni avrebbero una doppia forma di garanzia, perchè, ammortizzandosi in venti anni, nel primo decennio avrebbero la garanzia della somma dovuta dallo Stato, e nel secondo la garanzia della metà del valore della nave. Si creerebbe dunque un titolo talmente ibrido, che correremmo il rischio di non assicurarli un utile collocamento.

Per queste ragioni dunque, che ho molto riflettute nella conferenza che ebbi col relatore e al momento di dare una risposta scritta alla Commissione, vorrei pregare l'onorevole Pantano e gli altri firmatari di non insistere nel loro emendamento, e se insistessero prego la Camera di non accoglierlo.

PANTANO. Sono le vostre proposte.

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Ma quelle avevano un'altra struttura ed importanza. È inutile fare confronti: esaminiamo il caso di oggi. E poi, badi, onorevole Pantano, se anche io avessi fatto personalmente, in altri tempi, una simile proposta, non esiterei a sconfessarla pubblicamente quando, per mutate condizioni e col sussidio di nuovi elementi, potessi dimostrare alla Camera che è un titolo pericoloso per tutti, anche per coloro in cui favore sarebbe emesso.

PRESIDENTE. Ha, facoltà di parlare l'onorevole relatore.

ORLANDO SALVATORE, *relatore*. Io sono veramente dispiacente di dovere riprendere ancora una volta la parola su questo argomento, che è di una grande importanza, in quanto concerne lo sviluppo marittimo del paese. Io ritengo che se prima o poi giungeremo a istituire il credito navale non potremo farlo che su queste basi.

Ora così come era stato introdotto, cioè con un carattere speciale, sembrava a me, e non ho mutato opinione, che potesse essere accolto dal Governo, in quanto anche nei passati disegni di legge il concetto delle obbligazioni di Stato era stato accolto con una larghezza molto, ma molto maggiore.

L'onorevole Tedesco ha spiegato la forma che avevo proposto. Ma io avevo fatto una doppia proposta: o che il Governo garantisse per venti anni il titolo, servendosi a garanzia delle 300,000 lire di sovvenzione annua e del valore della nave, e mantenendo quindi per venti anni l'ipoteca su questa nave e quindi per venti anni la disponibi-

lità della nave in caso di guerra (il che mi sembrava uno degli scopi che il Governo doveva prefiggersi); oppure dividere in due periodi, cioè quello dei primi dieci anni di durata del contratto, e il resto fuori della garanzia governativa, ma con garanzia del valore della nave.

Dopo dieci anni la nave è ridotta a sei decimi del suo valore, ma è anche ammortizzata per metà della somma mutuata, l'ipoteca che è rimasta fissa a quello che era all'iscrizione, cioè a metà del valore iniziale, viene a rappresentare i cinque sesti del valore della nave in quel momento, mentre garantisce solo somme equivalenti a meno della metà del valore della nave in quel momento.

La garanzia pel detentore di obbligazioni restava in fatto pienissima anche dopo i dieci anni, per quanto esulasse in quel momento la responsabilità del Governo.

Ma per mantenere al titolo un carattere solo, io aveva proposto i venti anni durante i quali il Governo avrebbe dovuto mantenere la sua ipoteca rientrando il Governo stesso in quelle facoltà di assicurazione e garanzia che venivano offerte al capitalista privato dopo i dieci anni.

Io mi dolgo che l'onorevole Tedesco non voglia introdurre questo concetto, che sarebbe veramente utile per il nostro sviluppo marittimo. Non so quali altre ragioni potrei dire, perchè le ho già dette tutte all'onorevole Tedesco, il quale nella sua mente e qualità di uomo di Stato, ha la responsabilità della negativa, e non insisto ulteriormente.

PRESIDENTE. Onorevole Pantano, insiste nel suo articolo aggiuntivo?

PANTANO. Io insisto anche per questa semplice ragione, che noi non possiamo consentire nel concetto del ministro in un argomento sul quale saremo costretti ben presto a ritornare alla Camera in occasione delle proposte per la risoluzione della questione marittima. Consentire con l'onorevole Tedesco che non si possa per le ragioni da lui dette ricorrere a questa forma del credito, sarebbe lo stesso che condannare anticipatamente quella che noi crediamo invece una indeclinabile necessità e che dovrà costituire una delle principali basi del prossimo dibattito.

Oggi la Camera respingerà senza dubbio il mio emendamento, come ieri ha approvato la legge sulle costruzioni. Ma noi non possiamo pregiudicare moralmente l'avvenire. Quindi insistiamo nella nostra proposta.

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Appunto per non pregiudicare l'avvenire io credo, onorevole Pantano, che non convenga assoggettare il suo emendamento all'alea di una votazione. Perchè se la sua proposta fosse respinta oggi, la Camera verrebbe a pregiudicare una questione molto importante che a mio avviso non si può risolvere incidentalmente.

Rimettiamola dunque a momento più opportuno.

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

PANTANO. Se l'onorevole ministro crede che per concordare questo articolo si debba sospenderlo, siamo d'accordo.

TEDESCO, *ministro del tesoro*. No! no!

PANTANO. Del resto io sono vecchio del Parlamento, e tante volte ho ritirato degli emendamenti sotto il pretesto di non pregiudicarli, mentre poi sono rimasti irrimediabilmente seppelliti.

Meglio vale quindi in certe questioni una affermazione della minoranza dinanzi al paese che un tacito seppellimento senza possibilità di resurrezione.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ABIGNENTE, *presidente della Commissione*. Io sono costretto a prendere la parola. Io domando come potrebbe risolversi una questione simile, che involge la questione anche dell'ipoteca navale, se la Commissione dei giureconsulti che studiava le modificazioni al Codice di commercio (sulle quali modificazioni era adagiato il problema del credito e dell'ipoteca navale presentato dall'onorevole Luzzatti) ha questa Commissione mutato completamente ed ha votato contro la base giuridica che il Ministero Luzzatti aveva presentato. Come è possibile, su questo mutamento giuridico, costruire qualche cosa di economico?

PANTANO. Ma quello è il parere di una Commissione.

ABIGNENTE, *presidente della Commissione*. Bisogna che una Commissione nuova oppure il Governo, muti tutto questo stato di cose. Prima ragione. Seconda ragione. Onorevole Pantano, si tratta di credito. Or bene, quando il Governo, che ha la responsabilità nel movimento del credito del paese, dichiara che, allo stato delle cose, non reputa opportuno buttare un titolo sul

mercato, domando: quale responsabilità vorrebbe assumersi la Camera in una siffatta questione?

Comprendo tutte le riserve del ministro del tesoro: perchè egli, forse (anzi, senza forse), è utile che non parli troppo. Bisognerebbe parlar troppo (e potremmo parlare anche insieme, onorevole Pantano) sopra taluni atteggiamenti del credito, sopra taluni forse prossimi atteggiamenti del credito; per cui sarebbe imprudentissimo affrontare una questione simile.

Si contenti pertanto l'onorevole Pantano che, in tempo diverso dal presente e più maturo, la questione possa riprendersi. I Parlamenti fanno le leggi, le disfanno e le rifanno, tutti i giorni. In questo momento, non è opportuno d'affrontare la questione, non solo in un modo di prova, ma in modo prematuro, così da farle avere un insuccesso che sarebbe oltremodo grave.

PANTANO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Pantano... Non per ritornare sull'argomento?...

PANTANO. Non ritorno sull'argomento, onorevole Presidente; esprimo soltanto un augurio.

L'augurio è questo: che, venendo la legge su tutto il complesso della marina mercantile, nel novembre, quando questa questione verrà largamente agitata, si possa allora riparare alla falla d'oggi, con una disposizione complessiva la quale faccia godere anche alle Società concorrenti al servizio di carbone il beneficio del credito navale; tanto più che non sarà dall'oggi al domani, che saranno fatte le aste; e quindi saremo in tempo, alla ripresa dei lavori parlamentari, di riparare in qualche modo a ciò che oggi non si vuol fare.

Con questa dichiarazione e prendendo atto delle diverse manifestazioni fatte dal banco del Governo e da quello della Commissione, ritiro l'articolo. (*Commenti*).

PRESIDENTE. L'articolo aggiuntivo è ritirato.

Art. 16.

« Spetta alle Amministrazioni della regia marina e delle ferrovie dello Stato di provvedere, se e come crederanno opportuno, all'assicurazione dei carichi di carbone rispettivamente imbarcati per proprio conto sui piroscafi delle Società.

« Spetta invece alle Società assuntrici di provvedere, se e come crederanno opportuno, all'assicurazione dei piroscafi impiegati nel trasporto del carbone ».

(*È approvato*).

Art. 17.

« In garanzia degli obblighi assunti in forza della presente legge e del contratto relativo la società assuntrice, quando sia una sola, dovrà prestare una cauzione di lire 300,000 (trecentomila) in contanti, in rendita o in valori garantiti dallo Stato da depositarsi presso la Cassa depositi e prestiti, ovvero costituendo pegno sopra uno o più dei suoi piroscafi da assicurarsi sulle basi della polizza di assicurazione italiana presso Società di gradimento delle Amministrazioni interessate.

« Qualora si tratti di più Società assuntrici, la cauzione sarà a carico di ciascuna di esse nella misura che sarà stabilita dal rispettivo contratto ».

(È approvato).

Art. 18.

« Ciascuna delle Società assuntrici dei servizi di cui nella presente legge assume l'obbligo di porre a disposizione dello Stato, ogni qualvolta il Ministero della marina lo richieda, uno o più, ed anche tutti i propri piroscafi.

« Il nolo da corrispondersi durante il tempo in cui i piroscafi, uno o più, o tutti, resteranno a disposizione dello Stato sarà determinato di comune accordo fra il Ministero della marina e la Società interessata.

« Oltre il nolo di cui sopra null'altro sarà dovuto e per qualsiasi titolo.

« Qualora non si possa addivenire a tale accordo, la determinazione del nolo sarà fatta da una Commissione arbitrale composta di un delegato del Ministero della marina e di un rappresentante della Società interessata e del presidente della Corte di appello di Roma che assume la presidenza. La detta Commissione arbitrale giudicherà inappellabilmente.

« Durante il tempo in cui uno, più o tutti i piroscafi rimarranno a disposizione dello Stato, si intenderà sospesa la esecuzione del contratto pel trasporto dei carboni, per la parte corrispondente all'impiego dei piroscafi stessi ».

(È approvato).

Art. 19.

« Nel caso di guerra in Europa, in cui fossero coinvolte l'Italia e l'Inghilterra, l'esecuzione del contratto sarà sospesa per tutto il periodo di guerra e sarà ripresa dopo questa per il rimanente periodo di durata del

contratto dedotto cioè dalla durata totale di questo il periodo di guerra.

« Così pure in caso di epidemia, di sciopero di lavoratori o per altra causa che costituisca forza maggiore, per la sospensione del carico in tutti i porti di caricazione indicati all'articolo 10 o per la sospensione dei ricevimenti in uno o più porti di scaricazione, l'esecuzione del contratto sarà sospesa per tutto il periodo dell'epidemia, dello sciopero, ecc., limitatamente però alla quota corrispondente a quello o quelli dei porti di caricazione o scaricazione nei quali sia dichiarata l'epidemia, lo sciopero, ecc., quando trattisi solo di cause localizzate in uno o diversi dei porti di carico e scarico.

« Il contratto determinerà i casi di forza maggiore, in cui l'assuntore sarà esonerato dall'adempimento dei suoi obblighi.

« Durante la sospensione del contratto nei vari casi previsti dal presente articolo, si intende sempre salva la facoltà dello Stato di valersi del disposto dall'articolo precedente ».

In questo articolo, a metà del secondo comma, dove due volte, dopo la parola « sciopero », vi è un « ecc. », sarà meglio invece dello *ecc.* ripetere le parole: « o per altra causa che costituisca forza maggiore ».

Sta bene, onorevole Abignente?

ABIGNENTE, *presidente della Commissione.* Perfettamente.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare metto a partito l'articolo 19 così modificato.

(È approvato).

Art. 20.

« In base alle norme generali stabilite dalla presente legge, il Governo del Re ha la facoltà di stabilire i particolari capitoli di appalto da servire per gli esperimenti di asta e per la stipulazione dei definitivi contratti nei quali saranno introdotti tutti quei particolari che, dalle Amministrazioni della regia marina e delle ferrovie dello Stato, si riterranno necessari per il regolare adempimento di quanto è prescritto nelle norme suddette.

« Alla stipulazione del contratto interverranno i delegati delle due Amministrazioni interessate: ferrovie dello Stato e regia marina ».

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Saldo della gestione « Fondo vestiario e spese generali » del soppresso Consiglio di amministrazione del Corpo reale equipaggi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Saldo della gestione « Fondo vestiario e spese generali » del soppresso Consiglio di amministrazione del Corpo reale equipaggi ».

Si dia lettura del disegno di legge.

DI ROVASENDA, *segretario, legge*: (Vedi *Stampato* n. 819-A).

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

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

Passeremo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« Le somme provenienti da eccedenze di anticipazioni di esercizi scaduti, da versarsi in tesoreria negli esercizi finanziari 1910-11 e 1911-12 per le reintegrazioni di fondi a favore del bilancio della marina, autorizzate con l'articolo 2 della legge 7 luglio 1907, n. 442, saranno imputate, sino alla concorrenza di lire 510,000, ad un capitolo da istituirsi con decreto del ministro del tesoro, nella parte straordinaria del bilancio della marina, per il saldo della gestione del « Fondo vestiario e spese generali » del Corpo reale equipaggi, soppresso con la legge 20 giugno 1909, n. 365, e per il pagamento di eventuali crediti di militari in congedo ».

(È approvato).

Art. 2.

« Delle suddette eccedenze di anticipazioni, e con le modalità indicate nel precedente articolo, un'ulteriore somma di lire 402,622 sarà imputata ad un apposito capitolo, da istituirsi con decreto del Ministero del tesoro nella parte straordinaria del bilancio della marina, per il saldo del fondo di scorta per le regie navi armate da versare al Tesoro in base all'articolo 12 della legge 20 giugno 1909, n. 366, mediante reintegrazione alla cassa della Direzione di Commissariato di Taranto dell'importo delle somme sottratte dal già quartiermastro Serafino Licastro.

« Tutte le somme che si potranno, in seguito, ricuperare in conto di quelle sot-

tratte, saranno reintegrate al bilancio della marina, in aumento del fondo stanziato per le costruzioni navali ».

(È approvato).

Anche questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Estensione ai Corpi a terra del fondo di scorta istituito per le regie navi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Estensione ai Corpi a terra del fondo di scorta istituito per le regie navi ».

Se ne dia lettura.

DI ROVASENDA, *segretario, legge*: (Vedi *Stampato* n. 845-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

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

Passeremo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« La facoltà concessa con la legge 20 giugno 1909, n. 366, al Ministero del tesoro di anticipare fondi in conto corrente per il servizio di cassa delle regie navi, è estesa anche al servizio di cassa dei Corpi a terra e dei Consigli di amministrazione della regia marina ».

(È approvato).

Art. 2.

« Il limite di lire 7,000,000, stabilito con la legge di bilancio 1910-11, è portato a lire 8,500,000 per l'esercizio 1911-12 ».

(È approvato).

Art. 3.

« Le spese delle regie navi e dei Corpi a terra ed istituti, per assegni relativi ai militari di bassa forza del Corpo reale equipaggi e quelle per indennità di viaggio e di missione, non potute liquidare e soddisfare con la contabilità del mese di giugno di ciascun anno, fanno carico alla competenza dell'esercizio in cui ne avviene il pagamento.

« Tale disposizione vale per le Direzioni di Commissariato e per gli Istituti militari marittimi solo per quanto concerne le spese in questione da esse direttamente pagate al personale dipendente.

« Il regolamento darà le norme perchè siano ridotte al minimo indispensabile le somme che, per effetto della disposizione di cui sopra, debbano passare dalla competenza dell'uno a quella dell'altro esercizio ».

(È approvato).

Art. 4

« Per l'applicazione delle disposizioni della presente legge, sarà provveduto con apposito regolamento, in conformità di quanto dispone l'articolo 47 della legge 17 luglio 1910, n. 511 ».

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Chiamata di rassegna per controllo della forza in congedo del Corpo reale equipaggi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Chiamata di rassegna per controllo della forza in congedo del Corpo reale equipaggi ».

Se ne dia lettura.

Di ROVASENDA, segretario, legge: (Vedi Stampato n. 858-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

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

Passeremo alla discussione degli articoli:

TITOLO I.

Chiamata di rassegna per controllo.

Art. 1.

« Le chiamate di rassegna di cui all'articolo 90 del testo unico delle leggi sulla leva di mare, approvato con regio decreto 16 dicembre 1888, n. 5860, serie 3^a, quando sono ordinate a scopo di controllo, avranno luogo normalmente in giorno di domenica ».

(È approvato).

Art. 2.

« I militari del Corpo reale equipaggi in congedo illimitato di ogni classe e categoria hanno l'obbligo di osservare le prescrizioni della presente legge fino al 31 dicembre dell'anno in cui essi compiono il 32^o di loro età.

« Dopo tale epoca, essendo trasferiti nel regio esercito, i militari stessi assumeranno gli obblighi stabiliti dalla legge e dai regolamenti vigenti in materia per gli uomini in congedo dell'esercito ».

(È approvato).

Art. 3.

« I congedati richiamati per rassegna si presenteranno all'autorità di porto, se esiste nella località, ovvero al sindaco del comune di loro residenza.

« Saranno rilasciati in congedo nello stesso giorno di presentazione e non avranno diritto ad alcun assegno od indennità ».

(È approvato).

Art. 4.

« I militari che, per giustificati motivi, non abbiano potuto rispondere alla chiamata di rassegna nei giorni indicati nel manifesto o nel precetto personale, potranno presentarsi in altri giorni, secondo le indicazioni del manifesto o del precetto medesimo ».

(È approvato).

TITOLO II.

Doveri del congedato.

Art. 5.

« Ogni congedato, entro i primi otto giorni dall'arrivo nel paese di sua residenza, deve presentarsi all'autorità portuaria del luogo od, in mancanza di essa, al sindaco del comune per far vistare il proprio foglio di congedo e fornire esatte informazioni sul suo recapito.

« Ogni qualvolta poi il congedato si trasferirà altrove, dovrà, come è detto più sopra, notificare la sua nuova residenza ad una delle autorità citate del luogo da cui partirà il congedato, non più tardi di 15 giorni dall'avvenuto trasferimento ».

(È approvato).

Art. 6.

« Il congedato che intenda recarsi all'estero od imbarcare su nave di bandiera estera, deve, a norma delle leggi vigenti, ottenere apposito nulla osta della durata di tre anni per risiedere all'estero o della durata di due anni per l'imbarco su navi estere, che, per delegazione del Ministero della marina, verrà rilasciato dall'autorità portuaria del compartimento presso il quale è iscritto il congedato.

« Quando il congedato si trovi già all'estero, il nulla osta per l'imbarco su navi estere sarà rilasciato dall'autorità consolare di sua residenza o del luogo d'imbarco, oppure, di quella del paese più prossimo ove esista rappresentante consolare nazionale.

« Nella domanda, scritta o verbale, che il congedato dovrà presentare, indicherà a quale compartimento marittimo egli appartenga, affinché l'autorità consolare possa fare la relativa notifica al capitano di porto competente entro 15 giorni dalla data di rilascio dei documenti predetti ».

(È approvato).

Art. 7.

« Il congedato che chieda il nulla osta per espatriare o per l'imbarco su nave di bandiera estera deve indicare all'autorità competente a rilasciare tali documenti, come è detto all'articolo precedente, il paese estero nel quale si recherà espatriando e il domicilio, residenza o recapito suo o della famiglia ».

(È approvato).

Art. 8.

« Ogni congedato, arrivando in paese estero, deve presentarsi all'autorità consolare del Governo italiano per comunicargli le indicazioni relative alla sua residenza, ed occorrendo, per chiedere la rinnovazione del permesso d'imbarco su navi estere o del nulla osta di espatrio. Ove nella località di sbarco non esista rappresentante consolare nazionale, il congedato è tenuto a fornire le suddette indicazioni, o direttamente alla Capitaneria di porto presso la quale è iscritto, oppure al rappresentante del Governo italiano del paese più prossimo a quello di sua residenza.

« Le autorità consolari all'estero provvederanno a notificare alla competente Capitaneria di porto del Regno le suddette indicazioni fornite dai congedati nel termine di quindici giorni dall'avvenuta dichiarazione fatta dagli interessati ».

(È approvato).

Art. 9.

« Alla prima ed alle successive scadenze del nulla osta di espatrio, o del permesso di imbarco su nave di bandiera estera, il congedato che trovandosi all'estero intenda prolungarvi la sua permanenza, voglia imbarcare, oppure continuare l'imbarco su nave

di bandiera estera, deve informarne l'autorità consolare del luogo, ed in mancanza di essa quella del paese più prossimo alla sua residenza.

« Quando nel paese estero non esistesse autorità consolare nazionale, il congedato deve informare direttamente di ciò il capitano di porto del compartimento al quale è iscritto ».

(È approvato).

Art. 10.

« Il congedato che, dopo ottenuto il permesso di imbarco su nave di bandiera estera od il nulla osta di espatrio, rinuncia comunque a valersene, è tenuto, entro sei mesi dalla data di emissione di tali documenti, ad informarne l'autorità dalla quale gli furono rilasciati ».

(È approvato).

Art. 11.

« Il congedato che rientra in patria per rimanervi, è tenuto a presentarsi all'autorità portuaria del luogo od al sindaco del comune, come è detto all'articolo 5 ».

(È approvato).

Art. 12.

« I sindaci dei comuni del Regno e le autorità consolari all'estero hanno l'obbligo di agevolare i congedati nel compimento dei doveri ad essi imposti e di comunicare alle Capitanerie di porto del Regno tutte le notizie e le variazioni riflettenti i congedati medesimi specificate nella presente legge.

« Le Capitanerie di porto iscriveranno sui ruoli dei militari del Corpo reale equipaggi in congedo illimitato, ascritti al rispettivo compartimento marittimo, le notizie e le variazioni loro comunicate direttamente dagli interessati o dai sindaci dei comuni, o dalle autorità consolari all'estero, trasmettendo le notizie necessarie ai competenti capitani di porto per i congedati ascritti ad altri compartimenti ».

(È approvato).

TITOLO III.

Disposizioni penali e procedura relativa.

Art. 13.

« I congedati che contravvengano agli obblighi loro imposti dalla presente legge saranno puniti con ammenda da una a cinque lire.

« Il verbale di contravvenzione non avrà corso e l'azione si terrà estinta se il contravventore pagherà, entro un mese dalla contestazione del fatto, una somma eguale al doppio del minimo dell'ammenda ».

(È approvato).

Art. 14.

« Scaduto il termine indicato nel 2° alinea dell'articolo 13 senza che il congedato contravventore abbia eseguito il pagamento della somma che produce la estinzione dell'azione penale, le contravvenzioni previste dalla presente legge saranno giudicate, nel Regno, dai capitani di porto dei compartimenti marittimi ai quali sono rispettivamente ascritti i singoli contravventori. I capitani di porto osserveranno le norme e le forme stabilite dal Codice della marina mercantile e dal regolamento per la sua esecuzione, anche in quanto riguarda i giudizi in via amministrativa, l'esecuzione coatta e la commutazione della pena pecuniaria in corporale.

« Le contravvenzioni avvenute all'estero, saranno giudicate, secondo le norme e le forme stabilite dalla legge e dal regolamento consolare, dai regi consoli quando risiedano in paesi nei quali essi abbiano esercizio di giurisdizione.

« Per le contravvenzioni commesse in paese estero nel quale non sia consentito ai regi consoli l'esercizio della giurisdizione penale, il giudizio spetterà ai capitani di porto competenti a tenore del 1° comma del presente articolo.

« Le sentenze dei capitani di porto e dei regi consoli saranno inappellabili. Contro di esse non sarà ammesso ricorso per cassazione ».

(È approvato).

Art. 15.

« I regi consoli avranno l'obbligo di notificare alle competenti Capitanerie di porto cui sono ascritti i congedati contravventori alle disposizioni della presente legge, l'esito dei giudizi pronunciati a tenore dello articolo precedente, nonchè tutte le informazioni eventualmente richieste loro dalle Capitanerie per l'istruttoria, quando il giudizio debba essere pronunciato da queste autorità ».

(È approvato).

Art. 16.

« L'importo delle somme da pagarsi per contravvenzioni in base al disposto della presente legge, saranno versate alle Capitanerie di porto le quali, a loro volta, ne cureranno il versamento all'Erario a favore del bilancio della marina per sussidi alle famiglie indigenti dei militari del Corpo reale equipaggi in congedo illimitato richiamati alle armi ».

(È approvato).

Art. 17.

« Il nulla osta di espatrio ed il permesso di imbarco su nave di bandiera estera, nonchè le domande relative, saranno rilasciati in esenzione di bollo o diritto di cancelleria, tanto all'atto della prima emissione, quanto per le successive rinnovazioni ».

(È approvato).

TITOLO IV.

Disposizione transitoria.

Art. 18.

« La presente legge entrerà in vigore un anno dopo la sua promulgazione ».

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Costituzione dell'Istituto militare superiore di radiotelegrafia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Costituzione dell'Istituto militare superiore di radiotelegrafia ».

Si dia lettura del disegno di legge.

DI ROVASENDA, segretario, legge: (Vedi *Stampato*, n. 818-A).

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

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

Passeremo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« È costituito in Roma l'Istituto militare di radiotelegrafia ».

(È approvato).

Art. 2.

« Scopi principali dello stesso Istituto sono:

1° Coordinare i servizi radiotelegrafici e radiotelefonici della marina e della guerra nell'interesse supremo della difesa nazionale;

2° Formare la necessaria cultura generale e speciale agli ufficiali di terra e di mare per abilitarli agli impianti e alla direzione di stazioni radiotelegrafiche;

3° Dar modo di compiere le ricerche teoriche e sperimentali inerenti ai diversi sistemi, per la trasmissione della energia elettrica senza filo, per le applicazioni di questi nell'interesse della difesa nazionale;

4° Fornire infine agli inventori, anche estranei alle Amministrazioni militari, la possibilità di compiere le esperienze relative alla loro invenzione, sempre che questa dalla Commissione permanente per la radiotelegrafia nel Regno — della quale farà parte di diritto il direttore del Gabinetto — sia riconosciuta degna di essere presa in considerazione per un eventuale miglioramento ai servizi radiotelegrafici della difesa nazionale ».

(È approvato).

Art. 3.

« Le spese inerenti a tale istituzione (stipendi ed indennità del personale fisso od avventizio, acquisto di apparecchi e di libri, e simili) verranno divise in parti eguali tra i bilanci della guerra e della marina

« Nel bilancio del Ministero della marina verrà assegnata a tale scopo annualmente la somma di lire 25,000 a cominciare dall'esercizio finanziario 1910-11, prelevandola dallo stanziamento del capitolo 63 dello stato di previsione della spesa.

« Eguale somma di lire 25,000 sarà annualmente prelevata — cominciando dall'esercizio finanziario 1910-11 — dallo stanziamento del capitolo 54 dello stato di previsione della spesa per il Ministero della guerra.

« Con decreto del ministro del tesoro sarà provveduto alle conseguenti modificazioni nei suindicati stati di previsione della spesa ».

(È approvato).

Art. 4.

« L'organico dell'Istituto rimane stabilito secondo la annessa tabella ».

Si dia lettura della tabella annessa.

DI ROVASENDA, segretario, legge:

Organico dell'Istituto militare superiore di radiotelegrafia.

	Stipendio	Indennità (a)
Un direttore dell'Istituto (Capo divisione dei servizi radio-telegrafici della regia marina)	(b)	L. 2,000 annue
Un professore titolare per l'insegnamento — Direttore del gabinetto sperimentale (c)	L. 7,000	»
Indennità per la Direzione del gabinetto	»	» 700 annue
Un ufficiale del regio esercito destinato in qualità di aggiunto al professore titolare, con l'incarico delle misure elettriche attinenti alla radiotelegrafia	(b)	» 2,000 annue
Due ufficiali, uno della regia marina e l'altro del regio esercito, incaricati della istruzione per il montaggio ed esercizio delle stazioni radiotelegrafiche di terra e di mare; per ciascuno	(b)	» 1,500 annue
Due assistenti da scegliersi fra i sott'ufficiali del regio esercito e della regia marina muniti di diploma radiotelegrafico; per ciascuno	(b)	» 1,000 annue
Un capo operaio meccanico di precisione	(b)	» 4.35 giornalieri
Quattro militari di bassa forza, due del regio esercito e due della regia marina, addetti all'Istituto ed alla scuola; per ciascuno	(b)	» 1.35 giornalieri

(a) Le indennità non sono cumulabili colle altre eventualmente spettanti (di carica, residenza, ecc.), ma sarà sempre corrisposta quella maggiore.

(b) Competenze del proprio grado.

(c) Da nominarsi per concorso.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare metto a partito l'articolo 4 con l'annessa tabella della quale è stata data lettura. (È approvato).

Art. 5.

« La gestione amministrativa e tecnica dell'Istituto sarà affidata ad una Commissione superiore così composta:

1° Il direttore generale di artiglieria e armamenti del Ministero della marina, *presidente*;

2° Il direttore superiore dell'Istituto *membro*;

3° Il comandante del battaglione specialisti del Genio *membro*;

4° Il direttore del Gabinetto *membro*;

5° Un professore ordinario di fisica presso una Università o Istituto superiore del Regno *membro*;

6° Il capo sezione dei servizi radiotelegrafici della regia marina *membro*;

7° Il direttore del reparto radiotelegrafico del regio esercito *membro*;

8° Un ufficiale dello stesso reparto, *membro*;

« Soltanto ai membri estranei alle Amministrazioni della marina e della guerra compete una indennità di presenza per ogni seduta, da stabilirsi dal Regolamento ».

(È approvato).

Art. 6.

« Il Regolamento interno dell'Istituto superiore radiotelegrafico sarà approvato con decreto reale su proposta dei ministri della guerra e della marina ».

Mi pare che potrebbero mettersi d'accordo l'onorevole ministro e l'onorevole re-

latore per dare una forma migliore agli articoli del disegno di legge, togliendo via, come si è fatto per gli eccetera, una quantità di inutili ripetizioni di parole, e semplificando e chiarendo quindi il testo.

BATTELLI, *relatore*. Onorevole Presidente, ci metteremo d'accordo per migliorare la forma del disegno di legge, in sede di coordinamento.

Intanto mi permetto di fare un'altra osservazione a nome della Commissione sull'articolo 6.

Trattandosi qui del regolamento, la Commissione intende di chiarire che l'istituto radiotelegrafico per l'esercito e per l'armata non intralcia in alcun modo il servizio radiotelegrafico alle dipendenze del Ministero delle poste e dei telegrafi; che anzi il primo potrà riuscire di aiuto a questo in determinati casi.

PRESIDENTE. Però l'articolo 6 rimane com'è.

BATTELLI, *relatore*. Certamente. Quanto ho detto non è che un chiarimento.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito l'articolo 6.

(È approvato).

Si procederà in altra seduta alla votazione segreta di questo disegno di legge.

Discussione del disegno di legge: Agevolezze ai Comuni del Regno per la provvista di acque potabili, per la esecuzione di opere di igiene e per la costruzione e sistemazione di Ospedali comunali e consorziali.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, modificato lievemente dal Senato in tre soli articoli: « Agevolezze ai Comuni del Regno per la provvista di acque potabili, per la esecuzione di opere di igiene e per la costruzione e sistemazione di Ospedali comunali e consorziali ».

Se ne dia lettura.

DI ROVASENDA, *segretario*, legge: (Vedi *Stampato*, n. 598-c).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

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

Passeremo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« Al fine di provvedere alla esecuzione delle opere e alle spese occorrenti per la provvi-

sta di acque potabili, la Cassa dei depositi e prestiti è autorizzata a concedere mutui ai comuni del Regno, isolati od uniti in consorzio, per la somma complessiva di lire 250 milioni, in ragione di 15 milioni per ognuno degli anni solari 1912 e 1913, 20 milioni per ognuno degli anni dal 1914 al 1919, 25 milioni per ognuno degli anni dal 1920 al 1923.

« La parte delle dette quote che non venisse mutuata in un anno, dovrà andare in aumento alle quote degli anni successivi.

« I mutui saranno estinguibili in un periodo di tempo non eccedente i 35 anni e, soltanto in caso di assoluta necessità, giustificata dalle condizioni economiche del comune, potranno essere estinti in 50 anni. I mutui saranno garantiti secondo le disposizioni legislative in vigore per la Cassa dei depositi e prestiti.

« I comuni che difettino di garanzie sufficienti per la contrattazione dei prestiti, sono autorizzati ad aumentare la sovrainposta, anche oltrepassando il limite massimo consentito dalle vigenti leggi, in misura però non superiore a quella strettamente necessaria per il servizio dei prestiti stessi ».

(È approvato).

Art. 2.

« Per gli effetti della presente legge i comuni con popolazione non superiore a 100,000 abitanti sono divisi in quattro categorie in base alla rispettiva popolazione, secondo il censimento del 1901, e cioè:

1^a comuni con popolazione fra 50,001 e 100,000 abitanti;

2^a comuni con popolazione fra 25,001 e 50,000 abitanti;

3^a comuni con popolazione fra 10,001 e 25,000 abitanti;

4^a comuni con popolazione fino a 10,000 abitanti.

« I comuni con popolazione fra i 50,001 e i 100,000 garantiranno alla Cassa dei depositi e prestiti e pagheranno l'annualità costante, comprensiva della quota di ammortamento e degli interessi, al saggio di favore del due per cento, e lo Stato corrisponderà alla Cassa stessa, in quote annue costanti, la differenza fra l'interesse posto a carico dei comuni e quello normale.

« Per i comuni della 1^a categoria la Cassa accantonerà il decimo della somma totale di 250 milioni di cui all'articolo 1.

« Sono a carico dello Stato gli interessi dei mutui che si concederanno nel limite dei nove decimi dell'anzidetta somma, cioè

225 milioni, ai comuni delle categorie 2ª, 3ª e 4ª. Lo Stato corrisponderà detti interessi direttamente e irrevocabilmente alla Cassa dei depositi e prestiti in quote annue eguali, quanti sono gli anni di ammortamento del mutuo.

« La quota di 225 milioni di lire, pari ai nove decimi della somma complessiva dei mutui destinati alla provvista di acque potabili, spettanti ai comuni delle categorie 2ª, 3ª e 4ª, sarà devoluta a preferenza ai comuni della 4ª, e ai comuni della 3ª su quelli della 2ª.

« L'ammontare di ciascun mutuo non potrà eccedere la spesa strettamente necessaria ai fini indicati nell'articolo 1, esclusa qualsiasi spesa per opere ornamentali, e tale condizione dovrà essere riconosciuta nei progetti tecnici approvati dal Genio civile.

« Nella sua relazione al progetto il Genio civile dovrà esaminare e riferire anche sul sistema più economico pel comune di provvedere alla fornitura dell'acqua potabile, sia isolatamente, sia in consorzio con altri enti locali. In caso di rifiuto degli enti interessati alla costituzione dei consorzi suggeriti dal Genio civile, si potranno applicare le disposizioni del successivo articolo 6.

« Il concorso dello Stato, tanto per i mutui senza carico d'interesse, quanto per i mutui all'interesse del due per cento, è consentito con decreto del ministro dell'interno ».

(È approvato).

Art. 3.

« I comuni e i consorzi che si costituiscono in base alle disposizioni della presente legge potranno, mediante particolari convenzioni, associarsi privati, che abbiano interesse alla provvista dell'acqua potabile.

« In tal caso la spesa occorrente alla esecuzione dell'opera dovrà ripartirsi tra i comuni o i consorzi e i privati in ragione del rispettivo grado di interesse.

« Il mutuo sarà accordato solamente per la parte di spesa che debba andare a carico dei comuni e consorzi.

« Nel regolamento saranno stabilite le norme e condizioni per la validità delle convenzioni anzidette che saranno soggette all'approvazione della Giunta provinciale amministrativa ».

(È approvato).

Art. 4.

« Il concorso dello Stato sarà corrisposto anche ai comuni e ai consorzi che siansi

procurati i capitali occorrenti, ai fini indicati nell'articolo 1, indipendentemente dalla Cassa dei depositi e prestiti, però con obbligo dell'osservanza delle prescrizioni della presente legge, e purchè i relativi mutui siano contratti a condizioni non meno favorevoli di quelle stabilite per i mutui con la Cassa dei depositi e prestiti riguardo alla garanzia, al periodo di ammortamento, al saggio di interesse e alla somministrazione del denaro. I contratti di mutuo, in tal caso, sono soggetti all'approvazione del Ministero dell'interno.

« Le somme mutuate saranno versate a rate, ai comuni e ai consorzi, col concorso del prefetto e in base a suoi ordinativi, rilasciati sullo stato di avanzamento dei lavori vistato dal Genio civile.

« L'ammontare del concorso annuo dello Stato sarà corrisposto direttamente ai mutuantanti ».

(È approvato).

Art. 5.

« L'onere dello Stato per il carico degli interessi sui mutui che si concederanno ai comuni della 2ª, 3ª e 4ª categoria, anche se contratti ai termini dell'articolo 4, non potrà in ciascun esercizio eccedere le seguenti somme:

per l'esercizio finanziario	1912-13	L. 358,000
id.	1913-14	» 358,000
id.	1914-15	» 478,000
id.	1915-16	» 478,000
id.	1916-17	» 478,000
id.	1917-18	» 478,000
id.	1918-19	» 478,000
id.	1919-20	» 478,000
id.	1920-21	» 597,000
id.	1921-22	» 597,000
id.	1922-23	» 597,000
id.	1923-24	» 597,000

sino cioè, a raggiungere al dodicesimo esercizio l'onere massimo di lire 5,972,000.

« Per i mutui da concedersi ai comuni della 1ª categoria, anche se contratti ai termini dell'articolo 4, l'onere dello Stato per la differenza tra il saggio di favore del due per cento a carico dei comuni e quello normale, non potrà eccedere lire 22,000 per ognuno degli esercizi finanziari 1912-13 e 1913-14, lire 29,500 per ognuno degli esercizi dal 1914-15 al 1919-20 e lire 36,800 per ognuno degli esercizi dal 1920-21 al 1923-24, cioè, sino a raggiungere al dodicesimo esercizio l'onere massimo di lire 368,200.

« I relativi stanziamenti saranno iscritti nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dell'interno, e le somme non impegnate in un esercizio andranno ad accrescere gli stanziamenti degli esercizi successivi »

(È approvato)

Art. 6.

« Il Ministero dell'interno, sentiti la Cassa dei depositi e prestiti, per la garanzia dei mutui, il Consiglio provinciale sanitario e la Giunta provinciale amministrativa, può dichiarare obbligatoria, anche nei riguardi delle frazioni, l'esecuzione delle opere di cui all'articolo 1, nonché dei lavori suppletivi per conservazione, miglioramenti e aggiunte ad opere di approvvigionamento idrico già esistenti.

« Nello stesso modo può essere dichiarata obbligatoria la costituzione del consorzio.

« In caso di rifiuto da parte del comune o degli enti consorziati ad adottare i provvedimenti necessari per la contrattazione dei mutui e per l'esecuzione delle opere, il prefetto provvederà d'ufficio ai termini delle vigenti leggi e del regolamento di cui all'articolo 16.

« I provvedimenti indicati nel presente articolo sono definitivi ».

(È approvato)

Art. 7.

« All'articolo 47 del testo unico di legge approvato col regio decreto 5 settembre 1907, n. 751, è sostituito il seguente:

« Al fine di provvedere alle opere riguardanti la pubblica igiene, la Cassa dei depositi e prestiti è autorizzata a concedere, sino al 30 giugno 1924, ai comuni del Regno, al disotto di 25,000 abitanti, secondo il censimento del 1901, con la precedenza in favore dei comuni di popolazione inferiore ai 15,000 abitanti, mutui all'interesse del due per cento, estinguibili in un periodo di tempo non eccedente i 35 anni e, soltanto in caso di assoluta necessità, giustificata dalle condizioni economiche del comune, in 50 anni.

« Ogni singolo prestito all'interesse ridotto non potrà eccedere la somma di lire 50,000 e sarà accordato secondo le norme vigenti, in seguito a decreto del Ministero dell'interno ».

(È approvato)

Art. 8.

« Le disposizioni dell'articolo precedente sono applicabili anche a quei comuni aventi

una popolazione inferiore ai 50,000 abitanti, secondo il censimento del 1901, che intendono costruire o sistemare ospedali comunali o consorziali ».

(È approvato).

Art. 9.

« Nel bilancio del Ministero dell'interno sarà stanziata, per il concorso dello Stato nel pagamento degli interessi, la somma di lire 80,000 per i prestiti indicati nell'articolo 7, e di lire 40,000 per i prestiti di cui all'articolo 8 ».

(È approvato).

Art. 10.

« L'approvazione dei progetti delle opere contemplate nella presente legge equivale, nei riguardi delle espropriazioni, a dichiarazione di pubblica utilità.

« I termini stabiliti dalla legge 25 giugno 1865 per la procedura delle espropriazioni potranno essere abbreviati con ordinanza del prefetto da pubblicarsi a norma di legge ».

(È approvato).

Art. 11.

« Salvi gli obblighi nascenti dalle disposizioni in vigore sulla polizia stradale a carico di chi abbia ottenuto concessioni di occupare e attraversare strade per condutture di acqua potabile, qualsiasi controversia circa le misure del canone che gli enti, cui le strade appartengono, vogliano stabilire in corrispettivo di tali concessioni, è risolta dal prefetto della provincia dov'è la strada attraversata od occupata, udite le parti interessate.

« Contro la decisione del prefetto non è ammesso gravame nè in sede amministrativa, nè in via giudiziaria ».

(È approvato)

Art. 12.

« L'imposta sui fabbricati, stabilita dall'articolo 1° della legge 26 gennaio 1865, numero 2136, non è applicabile alle provincie, ai comuni e ai Consorzi per le opere già costruite e per quelle da costruire per provviste di acqua potabile ».

(È approvato)

Art. 13.

« I benefici della presente legge si estendono anche ai comuni delle provincie contemplate dalle leggi speciali per la Sardegna, la Basilicata e la Calabria, per la parte di

spese che tali leggi speciali pongono a carico dei comuni e per tutto quanto essa contiene di maggior giovamento alle Amministrazioni locali.

« Lo stanziamento annuale pel sussidio che, per effetto dell'articolo 42, secondo comma della legge 25 giugno 1906, n. 255, e degli articoli 19 e 41 della successiva legge 9 luglio 1908, n. 445, è assegnato dallo Stato ai comuni della Calabria e di Basilicata per la costruzione ed il completamento delle condutture d'acqua potabile, a decorrere dal 1° luglio 1911, sarà inserito e corrisposto sul bilancio del Ministero dell'interno, anziché su quello dei lavori pubblici ».

(È approvato)

Art. 14.

« I benefici della presente legge si intendono applicabili anche:

1° a quei comuni che hanno già in corso lavori per provvista di acqua potabile, ma non abbiano ancora ottenuto il mutuo a norma della legge 13 luglio 1905, n. 399;

2° a quei comuni che, pur avendo ottenuto e accettato il mutuo, non abbiano ancora ricevuto alcuna somministrazione e facciano la dichiarazione di rinuncia allo scopo di rinnovare il mutuo ai termini della presente legge;

3° a quei comuni, che, pur avendo già accettato il mutuo ed anche conseguita la somministrazione, abbiano compiuto o si propongano di eseguire lavori suppletivi per i quali occorra un nuovo mutuo; nel qual caso il beneficio della presente legge riguarderà il solo mutuo suppletivo, ancorchè sia stato già concesso, purchè non sia già stata iniziata la somministrazione;

4° alle somme rimaste da somministrare nel giorno 1° luglio 1910, sui mutui già concessi dalla Cassa dei depositi e prestiti o da altri istituti o da privati col concorso dello Stato nel pagamento degli interessi secondo le disposizioni degli articoli 45 e 49 del testo unico di legge approvato col regio decreto 5 settembre 1907, n. 751. All'uopo verrà dal Ministero dell'interno, con effetto dal 1912, integrato il concorso stesso e pagato direttamente agli enti mutuatari ».

(È approvato).

Art. 15.

« Rimangono in vigore, in quanto non siano contrarie alla presente legge, le disposizioni contenute nel testo unico di legge approvato col regio decreto 5 settembre 1907, n. 751 ».

(È approvato).

Art. 16.

« Con decreto reale, su proposta dei ministri dell'interno, del tesoro, dei lavori pubblici e di agricoltura, industria e commercio, sentito il Consiglio di Stato, saranno approvate le norme regolamentari per l'applicazione della presente legge.

« Sino a quando non verrà pubblicato il nuovo regolamento i mutui si concederanno con le norme sancite dal regolamento approvato con regio decreto 30 maggio 1907, n. 569 ».

(È approvato).

In altra seduta si procederà alla votazione segreta di questo disegno di legge.

Discussione del disegno di legge: Proseguimento della ferrovia eritrea da Asmara a Keren.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Proseguimento della ferrovia eritrea da Asmara a Keren.

Se ne dia lettura.

DI ROVASENDA, segretario, legge: (Vedi Stampato, n. 737-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

È iscritto per parlare l'onorevole Colonna di Cesarò, che ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, approvando la costruzione della ferrovia Asmara-Cheren; considerando che la ferrovia eritrea dovrà in appresso prolungarsi fino al congiungimento con le reti ferroviarie di altre nazioni; delibera di invitare il Governo a studiare la possibilità che la costruzione del tronco Asmara-Cheren si svolga lungo un tracciato e si effettui in modo da permettere un'eventuale futura trasformazione della ferrovia allo scartamento africano normale di m. 1.06 ».

L'onorevole Colonna di Cesarò ha facoltà di parlare per svolgere anche questo ordine del giorno.

COLONNA DI CESARÒ. Allorchè si cominciò la costruzione della ferrovia Massana-Saati, in previsione della guerra con gli abissini, per far presto fu preso il materiale delle ferrovie secondarie sarde, e il primo tronco fu costruito con lo scartamento ridottissimo di metri 0.95.

Nella prosecuzione della costruzione fu mantenuto questo scartamento ridottissimo e si è arrivati fin quasi all'Asmara.

Oggi siamo di fronte ad un disegno di legge, che prolungherebbe la ferrovia fino a Keren, con la speranza di spingerla in seguito nell'interno, verso le grandi regioni cotonifere.

Ora dobbiamo osservare che la rete ferroviaria dovrà, prima o dopo, congiungersi con la rete delle altre nazioni, e, specialmente, con le linee inglesi.

La grande ferrovia, che dal Capo porta al Cairo, e traversa longitudinalmente tutto il continente africano, si vedrebbe abbreviata di molto la via di sbocco al mare, se vi fossero linee collaterali, come sarebbe una ferrovia attraverso l'Eritrea, la quale porterebbe certamente grande commercio a Massaua.

Però lo scartamento normale di questa grande linea inglese è di metri 1.06, mentre il nostro è di metri 0.95. Noi dunque continueremo a costruire una rete, che, quando sarà allacciata alla rete delle colonie inglesi, non potrà servire, perchè le merci non potrebbero viaggiare su entrambe le linee cogli stessi carri.

Non dico che si debba oggi adottare uno scartamento nuovo, ma vorrei che, nello studio del progetto di questo nuovo tronco da costruirsi, si tenesse presente la possibilità di una trasformazione avvenire della ferrovia.

Vorrei che i tracciati, le curve, le opere d'arte fossero fatte in modo, che, in un avvenire prossimo, o remoto, si potesse allargare di soli undici centimetri lo scartamento dei binari, per modo da poterli allacciare ai binari inglesi.

Questo voto, che io faccio nell'interesse dell'economia del bilancio coloniale e nazionale, è stato confortato da un voto fatto recentemente dal Congresso degli italiani all'estero.

Non dubito che l'onorevole Di Scalea vorrà accoglierlo per non pregiudicare, respingendolo, l'avvenire della nostra rete ferroviaria coloniale.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Le osservazioni dell'onorevole Di Cesarò meritano veramente un attento esame, poichè, senza dubbio, il problema ferroviario, ora circoscritto nei limiti dei territori di sovranità diretta, deve tener presente la possibilità di raggiungere, al di là dei confini, la rete ferroviaria etiopica e sudanese, come il naturale congiungimento

e obiettivo della nostra politica ferroviaria nella Colonia.

Ma non posso accogliere le sue considerazioni sotto forma di un ordine del giorno, e lo prego di volerlo convertire in raccomandazione vivissima, poichè un ordine del giorno ha carattere imperativo per il potere esecutivo, mentre una semplice raccomandazione, è una designazione a studiare con ogni cura il problema.

Ora io non posso in questo momento, essendo impreparato, valutare le conseguenze finanziarie dell'ordine del giorno, e quindi non posso prendere un impegno così formale, mentre posso prendere impegno di esaminare attentamente l'argomento, e raccomandarlo all'ufficio tecnico, che studierà il progetto della ferrovia Asmara-Keren.

PRESIDENTE. Onorevole Di Cesarò, mantiene, o ritira l'ordine del giorno?

COLONNA DI CESARÒ. Consento a ritirare l'ordine del giorno, pregando però che la raccomandazione non resti nell'orbita delle solite raccomandazioni, ma si converta in uno studio vero e fattivo.

PRESIDENTE. È così esaurita la discussione generale su questo disegno di legge.

Do lettura dell'articolo unico:

« La Cassa dei depositi e prestiti è autorizzata ad anticipare al tesoro dello Stato la somma di lire 12,540,000, occorrente per la costruzione del tronco di ferrovia dall'Asmara a Cheren e per l'acquisto del relativo materiale mobile.

« La somministrazione della detta somma sarà fatta in entrata del bilancio dello Stato, a rate, in base al piano di esecuzione dei lavori e su richiesta del Ministero del tesoro.

« Ad incominciare dall'esercizio 1911-12 sarà iscritto nel bilancio della spesa del Ministero del tesoro apposito capitolo corrispondente alle somme che risulteranno dal piano dei lavori e che verranno anticipate dalla Cassa dei depositi e prestiti.

« Sull'importo delle anticipazioni saranno corrisposti dallo Stato alla Cassa predetta gli interessi del 4 per cento con stanziamenti nel bilancio della spesa del Ministero del tesoro. Dal 1° gennaio dell'anno successivo a quello nel quale il tronco di strada ferrata sarà aperto all'esercizio, la complessiva somma anticipata verrà ripartita in trentacinque annualità costanti, comprensive degli interessi e della quota di am-

mortamento. L'importo di ognuna delle annualità sarà pagato dal Tesoro con stanziamenti come sopra, rivalendosi di una somma corrispondente a due quinti dell'annualità mediante riduzione del contributo dello Stato per le spese della Colonia Eritrea ».

Nessuno chiedendo di parlare si procederà in altra seduta alla votazione segreta di questo disegno di legge.

Discussione del disegno di legge: Assestamento del bilancio di previsione della Colonia della Somalia italiana per l'esercizio finanziario 1909-10.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Assestamento del bilancio di previsione della Colonia della Somalia italiana per l'esercizio finanziario 1909-10.

Se ne dia lettura.

CAMERINI, segretario, legge: (Vedi *Stampato* n. 529-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo alla discussione dell'articolo unico:

Ne do lettura.

« Sono approvate le variazioni per l'assestamento del bilancio di previsione della Colonia della Somalia italiana, per l'esercizio finanziario 1909 10, descritte nella tabella annessa alla presente legge ».

Si dia lettura della tabella annessa.

CAMERINI, segretario, legge:

Entrata. — Articolo 1. Proventi doganali, — lire 120,000.

Articolo 2. Proventi postali e radiotelegrafici, + lire 7,000.

Articolo 4. Proventi diversi, + lire 13,000.

Articolo 5. Ricupero di somme da reintegrarsi al bilancio passivo, lire ».

Articolo 6. Contributo dello Stato nelle spese civili e militari della Colonia, + lire 602,000.

Articolo 7. Assegnazione straordinaria per lavori di pubblica utilità e per viaggi ed assegni a personale eccedente gli organici (legge 29 marzo 1910, n. 129), + lire 456,000.

Totale delle variazioni all'entrata, + lire 958,000.

Spesa. — Articolo 1. Assegni al Governatore, + lire 8,400.

Articolo 2. Personale di ruolo, — lire 3,000.

Articolo 3. Personale avventizio, + lire 35,000.

Articolo 4. Spese di carattere politico, + lire 55,000.

Articolo 5. Spese per servizi vari, + lire 60,000.

Articolo 6. Spese generali, + lire 42,000.

Articolo 7. Linea di navigazione Aden-Mogadiscio-Zanzibar, + lire 1,500.

Articolo 9. Lavori pubblici, + lire 416,000.

Articolo 11. Assegni agli ufficiali ed alla truppa e spese varie, + lire 76,710.

Articolo 12. Equipaggiamento, + lire 130,000.

Articolo 13. Materiali d'artiglieria e premi di tiro, + lire 33,000.

Articolo 14. Spese generali, + lire 31,500.

Articolo 15. Spese generali, + lire 5,000.

Articolo 16. Spese casuali, + lire 26,890.

Articolo 16-bis. Viaggi di ufficiali rim-patriandi ed assegni a funzionari civili e militari in Colonia in più degli organici, + lire 40,000.

Totale delle variazioni alla spesa, + lire 958,000.

Riassunto. — Entrata, + lire 958,000.

Spesa, + lire 958,000.

Differenza, lire ».

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, anche questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Somalia italiana per l'esercizio finanziario 1910-11.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Somalia italiana per l'esercizio finanziario 1910-11 ».

Se ne dia lettura.

CAMERINI, segretario, legge: (Vedi *Stampato* n. 531-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Colonna di Cesaro.

COLONNA DI CESARO. Vorrei fare due brevi raccomandazioni all'onorevole sottosegretario di Stato. La prima riguarda il regime doganale della Somalia meridio-

nale. Nella relazione al bilancio di assestamento sta detto che sono in corso di studio delle possibili riforme al regime doganale del Benadir, per vedere quali effetti esse porterebbero sul bilancio.

Ora, come l'onorevole Di Scalea sa, questi studi sono compiuti, e, quello che è più confortante, queste riforme non porteranno alcun aggravio al bilancio. Visto che questi studi hanno dato così felice risultato, credo che sarebbe opportuno estendere al governatore della Somalia meridionale quella facoltà che col disegno di legge già presentato pel riordinamento della colonia Eritrea verrà data al governatore della colonia Eritrea; la facoltà cioè di modificare il regime doganale della colonia. Così si avrebbe un maggiore equilibrio ed una maggiore omogeneità tra gli ordinamenti delle due colonie.

A pagina 9 poi della relazione sta detto che a certi disavanzi dei bilanci passati si è fatto fronte con economie ricavate sullo stanziamento per la Somalia settentrionale. Questa affermazione, mi dà lo spunto per una domanda che vorrei rivolgere, relativamente alla Somalia settentrionale. Si è inteso dire che il Mullah si sia internato nel territorio della colonia inglese, che le sue genti si trovino a mal partito, e che egli non costituisca più un pericolo per noi.

Non so se la notizia sia vera. A me farebbe piacere una conferma ufficiale di essa, che, tra tante notizie sconsolanti, porterebbe una nota simpatica e buona; e, se la notizia è vera, non crede l'onorevole Di Scalea che sarebbe opportuno provvedere fin da ora a che la Somalia settentrionale non costituisca più in avvenire un pericolo per il Benadir?

Ormai i rapporti col Sultanato di Obbia sono ottimi, e i Migiurtini serbano verso di noi un contegno amichevole quale non hanno mai tenuto per il passato.

Il territorio dei Nogal, che era stato assegnato al Mullah è stato da lui abbandonato; la costa, si può dire, è completamente libera; sicchè noi ora, con un piccolo lavoro di intensificazione della nostra azione nella Somalia settentrionale e dei nostri rapporti coi due Sultanati, potremmo mettere assolutamente il Mullah in condizioni di non poter tornare indietro, e garantire quindi per sempre la sicurezza della colonia del Benadir sulla frontiera nord-est. Questa è la domanda che io rivolgo all'onorevole Di Scalea, confidando in una sua risposta soddisfacente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. L'onorevole Colonna Di Cesarò mi ha rivolto un invito affinchè siano estesi al Governatore della Somalia quei poteri che saranno accordati al governatore dell'Eritrea con l'ordinamento che sta innanzi alla Camera. Io accetto senza difficoltà questo invito, poichè ritengo che sia opportuno armonizzare (per quanto è possibile, data la diversità delle condizioni in cui si svolge l'azione del governatore dell'Eritrea e di quelle in cui si svolge l'azione del governatore del Benadir) con uniformi disposizioni le loro attribuzioni, nella legislazione che deve contribuire a svolgere il programma economico e politico di quella Colonia, di sovranità territoriale.

In quanto alla seconda e più importante osservazione che ha fatto l'onorevole Di Cesarò, io credo che le stesse condizioni di fatto, che egli ha con rapida sintesi voluto accennare nel suo discorso, dimostrino come sia stato efficace il programma di Governo che si è attuato in quest'ultimo periodo di tempo mediante l'efficace e devota cooperazione di uno dei migliori nostri agenti, voglio dire del nostro console ad Aden, il Piacentini, il quale sotto l'alta direzione del governatore della Somalia italiana, ha svolto con abilità tutta quella politica di amichevoli relazioni con i Sultani dei Migiurtini e di Obbia, ed ha stretto legami e rapporti, i quali sono unicamente utili al consolidamento di pacifiche relazioni e possono tenere lontana la turbolenta inframmettenza del Mullah che è stata sempre un pericolo per la Somalia settentrionale.

Questa politica di amichevoli rapporti sarà sempre più intensificata; ed io voglio augurarmi che, ben presto, mediante ogni possibile concorso del nostro Governo, e mediante un'efficace e sapiente opera di tutela, noi potremmo arrivare ad ottenere i risultati, non dico più efficaci, ma più duraturi circa ad una situazione la quale, indubbiamente, pacificando le condizioni di quella regione, renderà anche più solido il nostro possesso nella Somalia meridionale.

Non ho altro da aggiungere per ora all'onorevole Colonna di Cesarò che più di me conosce quanto questa politica abbia portato di pacificazione in quelle regioni, specialmente dopo che il Mullah si è allontanato dalla costa di nostro protettorato,

destando minori preoccupazioni nei nostri protetti.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, la discussione generale è chiusa.

Procederemo all'esame degli articoli con la solita avvertenza che se nessuno chiede di parlare, s'intenderanno approvati con la semplice lettura:

Entrate ordinarie. — Entrate proprie della Colonia. — Articolo 1. Proventi doganali, lire 480,000.

Articolo 2. Proventi postali e radiotelegrafici, lire 37,000.

Articolo 3. Tasse varie, lire 35,000.

Articolo 4. Proventi diversi, lire 20,000.

Articolo 5. Ricupero di somme da reintegrarsi al bilancio passivo, *per memoria*.

Contributo dello Stato nelle spese della Colonia. — Articolo 6. Contributo dello Stato nelle spese civili e militari della Colonia, lire 2,979,000.

Parte I. — Spese per il Governo e per l'Amministrazione civile. — Spese ordinarie. **Articolo 1.** Assegni al governatore, lire 76,100.

Articolo 2. Personale di ruolo, lire 220,000.

Articolo 3. Personale avventizio, lire 73,300.

Articolo 4. Spese di carattere politico, lire 123,000.

Articolo 5. Spese per servizi vari, lire 127,500.

Articolo 6. Spese generali, lire 113,500.

Articolo 7. Linea di navigazione Aden-Mogadiscio-Zanzibar, lire 60,000.

Articolo 8. Spese casuali, lire 25,469.71.

Spese straordinarie. — Articolo 9. Lavori pubblici, *per memoria*.

Articolo 10. Annualità dovuta alla Cassa depositi e prestiti in estinzione del mutuo di lire 3,600,000 contratto per il riscatto del Benadir (leggi 2 luglio 1905, n. 319, e 30 giugno 1907, n. 499— (Quarta rata), lire 371,415.29.

Parte seconda. — Spese militari. — Spese ordinarie. — Articolo 11. Assegni agli ufficiali ed alla truppa e spese varie, lire 1,740,500.

Articolo 12. Equipaggiamento, lire 155,000.

Articolo 13. Materiali d'artiglieria e premi di tiro, lire 44,000.

Articolo 14. Spese generali, lire 66,500.

Parte terza. — Spese comuni all'Amministrazione civile ed a quella militare. — Spese ordinarie. — Articolo 15. Spese generali, lire 87,800.

Articolo 16. Spese casuali, lire 31,915.

Parte quarta. — Spese speciali per la Somalia italiana settentrionale. — Articolo 4. Spese varie per le residenze sulla costa della Somalia italiana settentrionale, lire 225,000.

Riepilogo. — Parte I. — Spese per il Governo e per l'Amministrazione civile: Spese ordinarie, lire 828,869.71.

Spese straordinarie, lire 371,415.29.

Parte II. — Spese militari: Spese ordinarie, lire 2,006,000.

Parte III. — Spese comuni all'Amministrazione civile ed a quella militare: Spese ordinarie, lire 119,715.

Parte IV. — Spese speciali per la Somalia italiana settentrionale, lire 225,000.

Totale generale a cui ascende il bilancio della Somalia italiana, lire 3,551,000.

Lo pongo a partito.

(È approvato).

Si procede ora alla discussione dell'articolo unico del disegno di legge, di cui do lettura.

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato:

a) a fare accertare e riscuotere, secondo le leggi in vigore, le entrate della Colonia della Somalia Italiana, riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella A);

b) a far pagare le spese della Colonia stessa, relative all'esercizio finanziario dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella B).

È mantenuta al Governatore della Somalia Italiana la facoltà concessagli dall'articolo 9 della legge 5 aprile 1908, n. 161, di stornare dall'uno all'altro articolo del bilancio, con suo decreto da comunicarsi al ministro degli affari esteri, con le opportune giustificazioni, fondi non destinati a spese d'ordine ed obbligatorie.

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

Discussione del disegno di legge: Modificazione all'articolo 4 lettera g) della legge 5 aprile 1908, n. 161, per l'ordinamento della Somalia italiana.

PRESIDENTE. Procediamo ora alla discussione del disegno di legge: Modificazione all'articolo 4, lettera g, della legge 5 aprile 1908, n. 161, per l'ordinamento della Somalia italiana.

Se ne dia lettura.

CAMERINI, *segretario, legge*: (Vedi *Stampato* n. 844-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo alla discussione dell'articolo unico di cui do lettura:

« L'articolo 4 della legge 5 aprile 1908, n. 161, sull'ordinamento della Somalia Italiana, alla lettera G) è così modificato:

g) « di contrarre mutui e di accendere debiti per la Colonia con esenzione di qualsiasi imposta, per provvedere ad opere di pubblica utilità per qualsiasi scopo. L'onere complessivo annuo del bilancio della Colonia per interessi e quote di rimborso non potrà superare una somma equivalente ai tre quarti delle entrate proprie ordinarie della Colonia computate sulla media dell'ultimo quinquennio.

« La Cassa dei depositi e prestiti è autorizzata a concedere le somme occorrenti a richiesta del Governo ed alle condizioni normali stabilite per le operazioni a favore delle provincie e dei comuni; ed agli effetti del servizio del prestito, avrà valore di giustificazione della somma e della sua destinazione l'osservanza del procedimento di cui al presente articolo ed ai successivi articoli 5, 6 e 7 della legge 5 aprile 1908, numero 161.

« Le annualità, comprensive di interesse e di una quota di capitale, dei mutui da concedere saranno iscritte in uno speciale articolo del bilancio della Somalia Italiana insieme con le annualità del mutuo di lire 3,600,000 contratto pel riscatto della Colonia, e saranno versate alla Cassa mutuante dal Ministero degli affari esteri con prelevamento sul contributo dello Stato ».

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti per la Somalia italiana.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: Provvedimenti per la Somalia italiana.

Se ne dia lettura.

CAMERINI, *segretario, legge*: (V. *Stampato* n. 844-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo all'esame degli articoli:

Art. 1.

« Il contributo dello Stato nelle spese civili e militari della Somalia Italiana, attualmente di lire 2,979,000, è aumentato di lire 350,000 per l'esercizio 1911-12 e di lire 650,000 per l'esercizio 1912-13 e per i successivi ».

(È approvato).

Art. 2.

« È autorizzata la spesa straordinaria di lire 2,800,000 per la estensione graduale dell'amministrazione diretta della Colonia fino alla linea Dolo-Lugh-Bur Acaba-Dafet-Seidle nella Somalia Italiana, dai ripartirsi nei seguenti esercizi finanziari:

1911-12	L. 700,000
1912-13	» 1,200,000
1913-14	» 600,000
1914-15	» 300,000
	<u>L. 2,800,000</u>

(È approvato).

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

Sui lavori parlamentari.

PRESIDENTE. Ora debbo far presente alla Camera che, stante il nostro assiduo lavoro, essendosi assai proceduto nell'ordine del giorno, per la mancanza di parecchi relatori dei disegni di legge che seguono, sarebbe poco conveniente, anzi difficile, imprendere la discussione nella seduta di oggi.

Propongo quindi, pur con mio rincrescimento, di rimettere il seguito dei nostri lavori a domani. (*Approvazioni*).

Siccome la discussione della legge relativa alle assicurazioni s'inizierà sabato, per domani e per doman l'altro avremo lavoro sufficiente, ma non tanto da richiedere che le sedute siano protratte a lungo.

Resta dunque stabilito che il seguito dei lavori viene rimesso a domani.

Avverto intanto gli onorevoli deputati che la relazione sulla legge relativa alle assicurazioni è stata distribuita. Quindi è aperta la iscrizione degli oratori.

Interrogazioni e interpellanze.

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

CAMERINI, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se e quando intenda iniziare i lavori di restauro della stazione ferroviaria di Pavia.

« Rampoldi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se e quali provvedimenti intenda prendere, viste le condizioni anormali della pubblica sicurezza nel comune di Marzano di Nola.

« Del Balzo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri, per conoscere se non creda che l'Italia debba senza ritardo, dopo la proclamazione della repubblica fatta dalla Assemblea costituente portoghese, procedere al riconoscimento ufficiale della nuova repubblica.

« Murri ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, sui suoi intendimenti in riguardo alla istanza della Società concessionaria della ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife d'iniziare l'esercizio pel tratto Napoli-Santamaria senza che sia assicurato il totale sollecito compimento di essa.

« Scorceiarini-Coppola ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli esteri per sapere a qual punto si trovino le pratiche per definire la controversia doganale con la Svizzera circa i graniti del Sempione; controversia che da troppi anni si trascina con gravissimo danno della industria italiana. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Cermenati ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere i risultati degli studi comparativi intorno ai progettati valichi della Spluga e della Greina; dei quali studi, da un anno decretati, sino dal 16 scorso marzo, in risposta ad analoga interrogazione del sottoscritto, il ministro dichiarava che sarebbesi sollecitato il compimento. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Cermenati ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'interno per sapere se gli risulta che i fatti avvenuti a Fabriano il 15 corrente, durante la processione del *Corpus Domini*, furono conseguenza delle gravi pro-

vocazioni dei cattolici; e per sapere se sia vero che siansi presi o si stiano per prendere provvedimenti contro il locale delegato di pubblica sicurezza reso solo di avere, data la forte eccitazione degli animi, sconsigliato l'autorizzazione alla processione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Bonopera ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se, in adempimento di precedente promessa, intenda appaltare, nella prossima estate, i lavori di bonifica per l'espurgo del fiume Gari nella Valle del Liri. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Visocchi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se e quando intenda di rivolgere la sua attenzione alla strada nazionale n. 40 da Boscolungo a Pistoia e a Pracchia, il cui piano rotabile lascia tanto a desiderare in tutto il percorso, mentre nei tratti fra Mammiano e Pontepetri e Pontepetri-Pracchia, o per le condizioni deplorevoli della massicciata o per la insufficienza della sezione, la strada più non corrisponde alla necessità del traffico e, nelle stagioni piovose specialmente, riesce affatto impraticabile. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Morelli-Gualtierotti ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il ministro dell'istruzione pubblica sulla urgenza di presentare al Parlamento il disegno di legge diretto a conseguire i fondi necessari per il già promesso miglioramento delle condizioni degli insegnanti del Ginnasio inferiore.

« Callaini ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il ministro di grazia e giustizia, per sapere se abbia conoscenza di illecite ingerenze che si dice essere state esercitate in danno del regolare andamento della giustizia nella vertenza fra il Banco Sconto e Seta di Torino in liquidazione ed il signor Giuseppe Giraudo.

« Paniè ».

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

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

Sull'ordine del giorno.

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

CANEPA. Pregherei l'onorevole Presidente di voler iscrivere nell'ordine del giorno di domani, poichè il presidente del Consiglio ed i ministri competenti vi consentono, il disegno di legge: « Annessione del comune di Capraia agli uffici giudiziari e finanziari di Livorno ».

PRESIDENTE. Sta bene. Me ne aveva già avvertito l'onorevole presidente del Consiglio.

Chiusura della votazione segreta.

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

(Gli onorevoli segretari procedono alla numerazione dei voti).

Con dispiacere debbo dichiarare che la Camera non si è trovata in numero per la votazione segreta che era iscritta nell'ordine del giorno.

Questa votazione sarà rinnovata domani; e saranno altresì posti in votazione gli altri disegni di legge approvati oggi per alzata e seduta.

I nomi degli assenti, senza regolare congedo, saranno pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale*. *(Approvazioni).*

Assenti senza regolare congedo:

Abbruzzese — Abozzi — Agnini — Albasini — Alessio Giovanni — Aliberti — Amato — Ancona — Angiolini — Aprile — Are — Arlotta — Auteri-Berretta — Avelone.

Baccelli Guido — Baldi — Baragiola — Barzilai — Beltrami — Benaglio — Bentini — Berenga — Berenini — Berlingieri — Bertesi — Bettolo — Bianchi Vincenzo — Bianchini — Bissolati — Bizzozero — Bocconi — Bonicelli — Bonomi Paolo — Bonopera — Boselli — Bouvier — Brandolin — Bricito — Brizzolesi.

Caccialanza — Cacciapuoti — Calda — Callaini — Calleri — Calvi — Camagna — Camera — Cameroni — Campanozzi — Canevari — Cannavina — Capece-Minutolo

Alfredo — Capece-Minutolo Gerardo — Carcassi — Cardani — Carugati — Casalegno — Casalini Giulio — Casciani — Caso — Castellino — Castoldi — Cavina — Centurione — Chiaradia — Chiaraviglio — Chiesa Pietro — Chimienti — Chiozzi — Ciappi Anselmo — Ciartoso — Cicarelli — Cinati — Ciraolo — Cirmeni — Cocco-Ortu — Colajanni — Comandini — Compans — Conflenti — Coris — Cornaggia — Crespi Silvio — Croce — Curreno.

Dagosto — Danieli — Dari — De Benedictis — De Cesare — De Felice-Giuffrida — De Gennaro — Dell'Acqua — Della Pietra — De Luca — De Michele-Ferrantelli — De Nava Giuseppe — Dentice — De Tilla — Devecchi — Di Lorenzo — Di Marzo — Di Stefano — D'Oria.

Ellero.

Fabri — Faeta — Faranda — Faustini — Fede — Fera — Ferraris Carlo — Ferraris Maggiorino — Ferri Enrico — Ferri Giacomo — Fortunati — Fraccacreta — Fumarola — Fusco Ludovico — Fusinato.

Galimberti — Gargiulo — Gattorno — Gaudenzi — Gazelli — Gerini — Giaccone — Ginori-Conti — Giovanelli Alberto — Girardi — Girardini — Giuliani — Giulietti — Giusso — Goglio — Grassi-Voces — Grippo — Grosso-Campana — Guarracino — Guicciardini.

Hierschel.

Incontri.

Joele.

La Via — Leali — Leonardi — Leone — Libertini Gesualdo — Longo — Lucchini — Luciani — Luzzatto Arturo — Luzzatto Riccardo.

Magni — Malcangi — Mancini Camillo — Mancini Ettore — Manfredi Giuseppe — Mango — Marangoni — Marazzi — Margaria — Marsaglia — Marzotto — Materi — Maury — Merlani — Micheli — Milana — Mileto — Miliani — Modestino — Montagna — Montemartini — Montresor — Morelli Enrico — Musatti.

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

Odorico — Orlando Salvatore — Ottavi.

Padulli — Pagani-Cesa — Pala — Pansini — Paparo — Paratore — Pasqualino-Vassallo — Pecoraro — Pellecchi — Pellegrino — Pellerano — Pescetti — Pieraccini — Pietravalle — Pini — Pistoja — Pozzato — Pozzo Marco — Prampolini.

Quaglino.

Raggio — Rastelli — Ravenna — Rebaudengo — Ricci Paolo — Roberti — Rocco — Rochira — Romeo — Ronchetti — Rosadi — Rossi Eugenio — Rossi Gaetano — Rota Attilio — Rota Francesco.

Salamone — Salandra — Salvia — Santamaria — Saporito — Scalori — Schanzer — Semmola — Sichel — Sighieri — Silj — Speranza — Spirito Beniamino — Spirito Francesco — Squitti — Staglianò — Strigari.

Talamo — Tamborino — Targioni — Tassara — Taverna — Teodori — Teso — Tinozzi — Torre — Toscanelli — Tovini — Trapanese — Turati — Turco.

Vaccaro — Valenzani — Valeri — Venditti — Ventura — Venzi — Viazzi.

Zaccagnino — Zerboglio.

La seduta termina alle 17.30.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

2. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il deputato Gallenga, padrino in duello (853).

3. Votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge:

Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1911 al 30 giugno 1912 (630, 630-bis).

Modificazioni alla legge 27 giugno 1909, n. 375, riguardante le pensioni agli ufficiali della regia marina (874).

Riordinamento del personale di macchina del Corpo reale equipaggi (875).

Assestamento del bilancio di previsione della Colonia Eritrea per l'esercizio finanziario 1910-11 (629 e 629-bis).

Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali (657).

Linea di navigazione fra l'Italia e il Cile (660).

Riserva alla bandiera nazionale del trasporto dai porti inglesi ai porti italiani per di parte del carbone occorrente per le ferrovie dello Stato e per la regia marina (663).

Saldo della gestione « Fondo vestiario e spese generali » del soppresso Consiglio di Amministrazione del Corpo reali equipaggi. (819)

Estensione ai corpi a terra del fondo di scorta istituito per le regie navi. (845).

Chiamata di rassegna per controllo della forza in congedo del Corpo reali equipaggi. (858).

Costituzione dell'Istituto militare superiore di radiotelegrafia (818).

Agevolezze ai comuni del Regno per la provvista di acque potabili, per la esecuzione di opere d'igiene e per la costruzione e sistemazione di ospedali comunali e consorziali (*Modificato dal Senato*) (598-B).

Proseguimento della ferrovia da Asmara a Keren (737).

Assestamento del bilancio di previsione della Colonia della Somalia italiana per l'esercizio finanziario 1909-10 (529).

Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Colonia della Somalia italiana per l'esercizio finanziario 1910-11 (531).

Modificazione alla disposizione dell'articolo 4, lettera g, della legge 5 aprile 1908, n. 161, sull'ordinamento della Somalia italiana. (844)

Provvedimenti per la Somalia italiana (843).

Discussione sui disegni di legge:

4. Trasmissione di corrispondenza con la posta pneumatica (651).

5. Ampliamento della rete telefonica nazionale e stabilimento di nuove comunicazioni internazionali (758).

6. Variazione ai ruoli organici dell'Amministrazione centrale e dell'Amministrazione provinciale della Sanità pubblica. — Sulla nomina dei medici circondariali (703 e 703-bis, 704 e 704-bis).

7. Modificazioni alla legge 7 luglio 1911, n. 306, relativa al Collegio-convitto per gli orfani dei sanitari italiani in Perugia. (*Approvato dal Senato*) (828).

8. Temporanea facoltà di assumere senza esami, e sotto determinate condizioni di età ed di capacità, gli ingegneri occorrenti, per l'Amministrazione del catasto e dei servizi tecnici di finanza (852).

9. Sistemazione ed esercizio delle regie Terme di Montecatini (863).

10. Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario 1910-11 (864).

11. Maggiore assegnazione sul capitolo n. 92 dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1910-11 (865).

12. Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato

di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1910-11 (866).

13. Proroga della facoltà accordata al Governo con l'art. 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12 (872).

14. Nuova proroga quinquennale dei tribunali misti (della riforma) in Egitto; e applicazione della legge egiziana sulla stampa ai cittadini italiani residenti nel Vice-Reame. (589)

15. Istituzione di un secondo posto di chimico saggiatore nel ruolo organico del personale della R. Zecca (857).

16. Annessione del comune di Capraia agli uffici giudiziari e finanziari di Livorno (830).

17. Esenzione dalle tasse postali all'Istituto nazionale per gli orfani dei maestri elementari (867).

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

Sospensione delle autorizzazioni di tombole e lotterie nazionali. (*Approvato dal Senato*) (684).

Discussione dei disegni di legge:

19. 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).

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

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

22. Modificazioni alle leggi sui limiti di età degli ufficiali generali (391).

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

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

28. Proroga del periodo assegnato per il pagamento delle annualità dovute dai comuni delle provincie Venete e di Mantova, in rimborso delle somme pagate dallo Stato

per spedalità di sudditi poveri italiani ricoverati negli ospedali Austro-Ungarici ai sensi della legge 21 gennaio 1897, n. 35 (186).

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

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

31. Esclusione della zona del comune di Taormina situata sul monte Tauro dall'applicazione del regio decreto 18 aprile 1909, n. 193 (694).

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

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

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

35. Vigilanza nelle fondazioni che hanno per fine l'incremento dell'economia nazionale e dell'istruzione agraria, industriale e commerciale e sulle istituzioni affini (261).

36. Disposizioni sul reato di diffamazione (85).

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

38. Ordinamento del Consiglio coloniale (755).

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

40. 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).

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

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

43. Costituzione di consorzi di custodia rurale nel Mezzogiorno e nella Sicilia (587).

44. Provvedimenti per regolare i conti consuntivi degli economati generali dei benefici vacanti (146).

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

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

47. Conversione in legge del regio decreto 19 gennaio 1911, n. 54, emanato in virtù della facoltà concessa dall'articolo 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, prorogata con le leggi 22 dicembre 1909, n. 721, 13 luglio 1910, n. 455 e 30 dicembre 1910, n. 910 (792).

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

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

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

51. Modificazioni al ruolo organico del personale delle Agenzie delle Imposte dirette e del Catasto (802).

52. Approvazione di atto di transazione di vertenza causata dai tiri del balipedio di Viareggio e autorizzazione ad alienare beni demaniali in Viareggio (708).

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

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

55. Provvedimenti per l'esercizio delle assicurazioni sulla durata della vita umana da parte di un Istituto nazionale di Assicurazione (881).

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

57. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Camerini per contravvenzione al regolamento sui veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie (876).

Sospesa la discussione:

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

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

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia.

Roma, 1911 — Tip. della Camera dei Deputati.

