

## XLVIII.

## TORNATA DEL 28 MARZO 1900

## Presidenza del Presidente SARACCO.

**Sommario.** — *Discussione del progetto di legge: « Provvedimenti definitivi per gl' Istituti di previdenza del personale ferroviario » (N. 28-B) — Approvazione dei primi cinque articoli — All'art. 6 parlano i senatori Zanolini, Roux, relatore, ed il ministro dei lavori pubblici — Approvazione degli articoli dal 6 al 20 — Approvazione dell'art. 21, dopo dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici e dei senatori Pellegrini e Roux, relatore — Approvazione degli altri articoli del progetto di legge — Discussione del progetto di legge: « Modificazioni dei servizi postali e commerciali marittimi » (N. 74) — Parlano, nella discussione generale, il senatore Gadda, i ministri delle poste e dei telegrafi e dei lavori pubblici, ed i senatori Vitelleschi, relatore, Pellegrini e Pisa — Incidente sull'ordine del giorno — Rinvio allo scrutinio segreto del progetto di legge: « Autorizzazione della spesa di L. 300,000 per la costruzione di un'aula provvisoria per la Camera dei deputati » (N. 73) — votazione a scrutinio segreto — Chiusura di votazione — Risultato di votazione.*

La seduta è aperta alle ore 15 e 55.

Sono presenti i ministri dei lavori pubblici, delle poste e dei telegrafi, degli affari esteri, del tesoro, di grazia e giustizia, e di agricoltura, industria e commercio.

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

**Discussione del progetto di legge: « Provvedimenti definitivi per gl' Istituti di previdenza del personale ferroviario » (N. 28-B).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge « Provvedimenti definitivi per gl' Istituti di previdenza del personale ferroviario ».

Prego il senatore, segretario, Chiala di dar lettura del progetto di legge.

CHIALA, *segretario*, legge:  
(V. Stampato N. 28-B).

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

Non domandando alcuno la parola e non essendovi oratori iscritti, passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

## TITOLO I.

Ordinamento del nuovo Istituto di previdenza per il personale assunto in servizio dal 1° gennaio 1897.

## Art. 1.

In esecuzione dell'art. 2 della legge 15 agosto 1897, ciascuna delle Società esercenti le reti Adriatica, Mediterranea e Sicula deve creare entro sei mesi dalla promulgazione della presente legge, a favore del personale assunto in servizio a partire dal 1° gennaio 1897, un Istituto di previdenza, avente per base il sistema del conto individuale.

L'Istituto sarà regolato da speciale statuto,

che dovrà essere approvato per decreto reale, promosso dal ministro di agricoltura, industria e commercio, di concerto coi ministri dei lavori pubblici e del tesoro, sentiti il Consiglio della previdenza ed il Consiglio di Stato.

(Approvato).

#### Art. 2.

L' Istituto di previdenza è disciplinato in modo identico per ciascuna delle Società esercenti, ed è composto di due sezioni che hanno comuni le funzioni di previdenza, ma di cui ciascuna ha patrimonio ed ordinamento distinti.

La prima sezione comprende il personale a paga mensile ed annua.

La seconda sezione comprende il personale a paga giornaliera, e, oltre alla previdenza, provvede anche al servizio sanitario e ai sussidi di malattia.

Le due sezioni possono pure provvedere al servizio di indennità, in caso di infortuni sul lavoro, a norma della legge 17 marzo 1898, n. 80, e le relative disposizioni speciali saranno determinate con gli Statuti di cui al precedente articolo 1°.

(Approvato).

#### Art. 3.

Il patrimonio di ciascuna sezione è costituito:

- a) dalle ritenute ordinarie sugli stipendi, assegni ed indennità dei partecipanti;
- b) dalle ritenute straordinarie in occasione di ammissioni in ufficio stabile o di aumento di stipendi degli stessi partecipanti;
- c) dai depositi volontari dei partecipanti da accreditarsi in conto separato.
- d) dai contributi della Società esercente;
- e) dai proventi accessori specialmente destinati agl' Istituti di previdenza, come il prodotto della vendita dei biglietti per ingresso nelle stazioni e qualcuno dei proventi indicati al comma 3° dell' art. 66 e al comma 3° dell' art. 67 del capitolato per la rete Adriatica e Mediterranea e al comma 3° dell' art. 62 e al comma 3° dell' art. 63 del capitolato per la rete Sicula i quali potessero eventualmente essere destinati all' Istituto di previdenza;
- f) dai proventi straordinari di qualsiasi specie e particolarmente per legati, donazioni, devoluzioni e caducità;

g) dagli utili derivanti dall' impiego dei capitali amministrati dall' Istituto;

h) dal fondo di riserva per rischio di cui all' art. 9.

Le ritenute ordinarie non potranno essere maggiori del 5 1/2 per cento sugli stipendi, assegni e indennità dei partecipanti alla Sezione prima dell' Istituto e del 3 1/2 per cento sulle paghe dei partecipanti alla Sezione seconda.

Le ritenute straordinarie non potranno essere minori di quelle da corrispondersi alle attuali Casse-pensioni e ai Consorzi di mutuo soccorso in occasione di ammissione regolare od eccezionale ad un ufficio stabile o in occasione di aumento di stipendi.

Il contributo della Società esercente non sarà mai inferiore al montare delle ritenute ordinarie e straordinarie di cui sopra.

I depositi volontari dei partecipanti vanno in aumento del capitale accumulato nei conti individuali, di cui all' articolo seguente, non possono essere ritirati che quando il partecipante cessi dal servizio, e non possono mai eccedere per ogni mese una somma superiore al quinto dello stipendio mensile. Solo nel caso di riammissione di un agente esso ha facoltà di versare nell' Istituto di previdenza, a titolo di deposito volontario, il capitale già riscosso quando abbandonò il servizio.

Sono applicabili anche ai depositi volontari e alle ritenute degl' impiegati le disposizioni relative alla insequestrabilità degli stipendi e delle pensioni.

I proventi accessori assegnati all' attuale Cassa pensioni e quelli assegnati all' attuale Consorzio di mutuo soccorso di ciascuna Società, secondo i rispettivi statuti, debbono essere ogni anno ripartiti: i primi fra l' esistente Cassa pensioni e la Sezione prima del nuovo Istituto, e i secondi fra l' esistente Consorzio di mutuo soccorso e la Sezione seconda dell' Istituto medesimo, in ragione dell' ammontare degli stipendi ed assegni di cui sono provvisti i rispettivi partecipanti.

Analogamente saranno ripartite le maggiori entrate che potranno venire in seguito assegnate in comune alle Casse esistenti ed al nuovo Istituto.

(Approvato).

Art. 4.

Le entrate di cui all'articolo precedente sono, per ciascuna Sezione del nuovo Istituto, distinte in due conti: *individuale* e *collettivo*.

Il conto *individuale* deve essere tenuto distinto per ciascun partecipante, ed è costituito dalle ritenute ordinarie e straordinarie a carico del partecipante stesso, dai contributi della Società, dai depositi volontari e dal prodotto dell'impiego di questi fondi salvo per la seconda Sezione il prelevamento di cui al seguente art. 5. Il conto *collettivo* è costituito da tutti gli altri proventi di cui all'articolo precedente e dalle somme appartenenti ai conti individuali, le quali risultino disponibili nei casi previsti dai seguenti articoli 6 e 8.

(Approvato).

Art. 5.

La spesa del servizio sanitario e dei sussidi di malattia è a carico del conto individuale.

La spesa pel servizio sanitario deve ripartirsi ogni anno fra il Consorzio di mutuo soccorso e la Sezione seconda del nuovo Istituto, nella proporzione stabilita col penultimo comma del precedente articolo 3 per i proventi accessori.

(Approvato).

Art. 6.

Le somme accumulate nei conti individuali sono assegnate colle norme e nella misura stabilite dallo Statuto:

a) agli agenti addetti ai servizi sedentari collocati a riposo dopo compiuti 30 anni di partecipazione all'Istituto e 60 di età, ed agli agenti addetti ai servizi attivi collocati a riposo dopo compiuti 25 anni di partecipazione all'Istituto e 55 di età;

b) agli agenti collocati a riposo per invalidità debitamente constatata, purchè abbiano compiuto il 15° anno di partecipazione all'Istituto;

c) agli agenti collocati a riposo per inabilità permanente che abbia per causa diretta ferite od altre lesioni riportate a cagione dell'esercizio delle proprie attribuzioni, ovvero febbri miasmatiche contratte a seguito di permanenza per ragioni di servizio, in località in-

fette dalla malaria, qualunque sia la durata della compartecipazione all'Istituto;

d) alle vedove ed ai figli minorenni degli agenti morti dopo 15 anni di compartecipazione all'Istituto;

e) alle vedove ed ai figli minorenni degli agenti morti per le cause di cui alla lettera c, qualunque sia stata la durata della compartecipazione all'Istituto.

Però in qualunque tempo il partecipante cessi dal servizio, prima dei termini di cui ai paragrafi precedenti, esso avrà sempre diritto di riscuotere le somme accumulate colle sue ritenute e cogli interessi composti fino al 31 dicembre dell'anno precedente. Tale diritto spetta anche alla vedova o ai figli minorenni del partecipante.

I diritti accennati nel precedente alinea, non potranno esercitarsi nei casi di licenziamento per motivi di disciplina.

I depositi volontari di cui all'art. 3 c) coi relativi interessi fino al 31 dicembre precedente possono sempre essere ritirati dal partecipante dell'Istituto di previdenza, oppure dagli aventi diritto o dagli eredi di lui in qualunque tempo, prima dei termini sopra indicati, e per qualunque causa il partecipante lasci il servizio.

Le somme del conto individuale le quali non sono assegnate a norma dei paragrafi precedenti passano al conto collettivo.

ZANOLINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ZANOLINI. Onorevoli colleghi. Ho chiesto la parola perchè mi credo in dovere di fare una breve raccomandazione all'onorevole ministro intorno all'applicazione dell'art. 6.

Dirò anzitutto, per mia giustificazione, che quando fu discusso questo progetto di legge, io non stavo bene in salute, e non potei prendere parte alla discussione. L'art. 6 nell'ultimo alinea dice:

« I diritti accennati nel precedente alinea, non potranno esercitarsi nei casi di licenziamento per motivi di disciplina ».

E nell'alinea precedente è detto:

« Però in qualunque tempo il partecipante cessi dal servizio, prima dei termini di cui ai paragrafi precedenti, esso avrà sempre diritto di riscuotere le somme accumulate colle sue ri-

tenute e cogli'interessi composti fino al 31 dicembre dell'anno precedente. Tale diritto spetta anche alla vedova o ai figli minorenni del compartecipante ».

Dal tenore di questo articolo risulta evidente che le somme rilasciate ed iscritte nel conto individuale sono di proprietà assoluta dei partecipanti, e che questa proprietà può essere sequestrata in caso di licenziamento per motivi disciplinari.

A nessuno di voi sfuggirà la gravità di questa disposizione, anche per le parole con le quali è espressa che sono molto vaghe « motivi di disciplina ». Io credo che l'applicazione di questo articolo di legge debba esser circondato da speciali cautele.

Anche gl'impiegati dello Stato possono essere licenziati con la perdita del diritto alla pensione, ma la legge stabilisce che il ministro ha bensì facoltà di destituire impiegati per motivi gravi, ma non può decretare la perdita dei diritti della pensione senza l'assenso della Commissione centrale istituita dall'art. 188 del testo unico della legge sulle pensioni civili e militari, la quale Commissione è incaricata di esaminare se i motivi della destituzione da un impiego civile siano tanto gravi da giustificare la perdita del diritto a pensione.

Io prego l'onorevole ministro Lacava di tener presente questa mia osservazione nel compilare gli statuti delle Casse e d'introdurvi disposizioni che offrano garanzie analoghe a quelle esistenti per gli impiegati dello Stato, e di fare in modo che non sia lasciato all'arbitrio delle amministrazioni ferroviarie di licenziare per motivi di disciplina e sequestrare le quote di ritenuta. Pregho di considerare la gravità della questione, e spero che vorrà accogliere le mie raccomandazioni, e fare in modo di evitare possibili casi di ingiustizia e di grandi abusi, e spero anche che il nostro egregio relatore appoggerà la mia proposta.

ROUX, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROUX, *relatore*. Il comma, che è oggetto delle osservazioni del senatore Zanolini, fu aggiunto nel testo emendato d'accordo fra Ministero e Ufficio centrale. Ma per rispondere all'onorevole Zanolini debbo anzitutto far osservare ch'egli forse non ha ricordato bene le disposizioni degli antecedenti statuti e regolamenti

per gli impiegati dell'amministrazione ferroviaria, e le disposizioni riguardanti le pensioni, di tutti gli altri Istituti governativi e privati.

Le disposizioni, com'erano state proposte nel progetto iniziale, toglievano all'impiegato, che uscisse dall'amministrazione ferroviaria prima di aver compiuto 15 anni di servizio, tutte le ritenute, tutti i contributi, tutto quanto avesse lasciato nella Cassa pensioni.

L'Ufficio centrale ha già modificato notevolissimamente a beneficio degli impiegati queste disposizioni; e ha stabilito che, trattandosi di una Cassa a conto individuale, le ritenute versate dagli impiegati erano da considerarsi quasi come una proprietà degli impiegati. E perciò, anche prima dei 10 o 15 anni, avevano questi diritto di riavere le loro ritenute coi rispettivi interessi fino al 31 dicembre dell'anno precedente.

Ora è questo già un grande beneficio dato agli impiegati ferroviari, che in ogni tempo hanno diritto a riavere le proprie ritenute cogli interessi composti.

Allora il Governo ha fatto osservare che in tutte le altre leggi di pensioni, in tutte le altre amministrazioni che hanno Casse di previdenza, c'è un dato periodo di tempo iniziale, durante il quale, l'impiegato che cessa dal servizio, abbandona le quote, le ritenute versate.

Queste disposizioni, diceva l'amministrazione governativa, sono fatte per accrescere, per consolidare il capitale delle Casse di previdenza.

Padronissimi questi signori di uscire, ma se escono prima di aver prestato un dato servizio, lascino anche le loro ritenute per accrescere il fondo collettivo, il fondo mutuo delle Casse di previdenza. In conseguenza il Ministero ci invitava ad accogliere la dizione primitiva che richiedeva 15 anni di servizio per ritirare qualsiasi capitale versato sotto forma di ritenuta dagli impiegati.

Noi non abbiamo ceduto a questo invito fattoci dall'amministrazione; noi abbiamo voluto mantenere la nostra disposizione, che cioè anche l'impiegato, il quale esca il primo anno dopo aver prestato servizio possa ritirare le sue ritenute. Ma però per il buon andamento dell'Amministrazione ferroviaria, perchè fosse sancito che l'impiegato cattivo non possa passare con eguali pretese da una Amministrazione all'altra, il Governo ci ha chiesto che almeno

ammettessimo una disposizione perchè di questo grandissimo beneficio non potessero valersi gli impiegati di cattiva condotta, ed allora noi abbiamo acconsentito ad ammettere questo breve comma che toglie il diritto di rivendicare le proprie ritenute agli impiegati di cattiva condotta.

Questa è, onor. Zanolini, una spiegazione alla tesi generale. Il senatore Zanolini parla di un Consiglio di disciplina che funziona per gli impiegati dello Stato, quando si vogliono privare della loro pensione. Ma questo Consiglio di disciplina riguarda solamente gli impiegati e i funzionari che cessano dal servizio dopo dieci quindici anni e non quelli che lo lasciano prima.

Prima dei 10 o 15 anni non c'è nessun impiegato dello Stato che abbia pensione. Questo Consiglio di disciplina che decreta o la destituzione o la privazione della pensione funziona solamente per gli impiegati uscenti dopo i 15 o dopo i 10 anni.

Dunque non è il caso di fare un parallelo tra gl'impiegati dello Stato che sono guarentiti da un Consiglio di disciplina dopo i 10 anni, e gl'impiegati di cui discorriamo e che anche prima dei 15 anni hanno un notevole vantaggio che quegli altri non hanno.

Gl'impiegati dello Stato sono in condizioni peggiori che non faccia questa legge; cioè durante i primi 15 anni, siano buoni o cattivi impiegati, essi debbono abbandonare tutte le ritenute versate.

Il senatore Zanolini raccomanda che l'applicazione di questo comma sia almeno sussidiata da tali garanzie che non riesca di danno agli impiegati. E in questo punto io sono d'accordo precisamente coll'onor. Zanolini. Questa è una disposizione generica, come sono generiche tutte le disposizioni di questa legge.

Ci sono due o tre Commissioni le quali avranno l'incarico di formulare i regolamenti e gli statuti per l'applicazione di questa legge; e come ho già avuto l'onore, a nome dell'Ufficio centrale, di invitare il ministro acchè nelle future disposizioni degli statuti e dei regolamenti siano ben tutelati gl'interessi di alcuni impiegati che sono gravemente danneggiati, come quelli delle ferrovie ex-romane, dall'applicazione della presente legge, così ben di buon grado mi associo oggi all'onor. Zanolini nel pregare il ministro perchè voglia, per il

futuro, circondare di tutte le garanzie possibili la proclamazione d'indisciplina di un impiegato, quella proclamazione, cioè, che gli toglie il diritto di riavere le proprie ritenute.

Con questa raccomandazione spero di aver contentato il senatore Zanolini, e di aver fatto un giusto appello per l'intervento del Governo nella futura compilazione dei futuri statuti e regolamenti.

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. Come ha detto il relatore, l'art. 6, che fu votato due volte dalla Camera dei deputati, distribuisce il conto individuale normalmente dopo il trentesimo anno di servizio, e in via eccezionale dopo il quindicesimo.

Fu d'accordo tra il Ministero e l'Ufficio centrale del Senato, che venne ammesso l'emendamento, su cui ora ha richiamato l'attenzione del Senato il senatore Zanolini. Ora, onor. Zanolini, l'aggiunta è giustificata dal fatto, che l'impiegato licenziato per motivi d'indisciplina è un cattivo impiegato. Ciò nessuno può negare.

Vi sono casi analoghi di cui il senatore Zanolini deve tener conto. L'impiegato dello Stato non ha diritto ad indennità se non dopo dieci anni di servizio. Di più per l'art. 28 degli statuti attuali del personale ferroviario, come nei corrispondenti articoli degli statuti delle ferrovie dell'Alta Italia, Romane, Meridionali, gli impiegati licenziati per motivi disciplinari decadono dal diritto a pensione con la perdita, non solo delle ritenute ordinarie, ma anche delle straordinarie.

Ho voluto ciò dire per giustificare l'aggiunta fatta all'articolo 6 nei riguardi di coloro i quali non fanno il loro dovere.

Tuttavia mi associo a quanto ha detto il relatore e accetto la raccomandazione fatta dal senatore Zanolini in questo senso, che sia tutelato l'interesse del personale, e che il licenziamento per motivi disciplinari sia circondato da speciali cautele agli effetti della perdita del diritto in parola.

Io farò di tutto per chè sia ampiamente garantita questa pena disciplinare, la quale del resto, anche presentemente, non si applica che in casi gravissimi.

ZANOLINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZANOLINI. Io non ho voluto e non doveva entrare nel merito di questa disposizione di legge perchè essa è stata votata dai due rami del Parlamento e sarebbe stato inutile fare questa discussione. Mi sono preoccupato unicamente dell'applicazione del comma che ho letto perchè è talmente indeterminata la sua formula che può realmente dar luogo a interpretazioni erronee a danno del personale.

Si dice che gl'impiegati dello Stato bisogna che abbiano fatto dieci anni di servizio per avere diritto a un'indennità. Ma per gl'impiegati dello Stato l'organismo delle pensioni è basato sopra la mutualità, mentre la legge che ora discutiamo ha per base i conti individuali, formati con ritenute che sono proprietà dei partecipanti, perchè sono frutto del loro lavoro.

Il cumulo di queste ritenute dovrebbe, a parer mio, essere insequestrabile.

Perciò bisogna fare in modo che la deliberazione del sequestro sia circondata dalle massime cautele e garanzie a prò degl'impiegati.

Detto questo, ringrazio il mio amico relatore delle conclusioni cui è giunto e ringrazio pure il ministro di avere accettato la mia raccomandazione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti l'art. 6 come è stato letto.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

#### Art. 7.

Le somme accumulate nel conto collettivo devono distribuirsi agli agenti collocati a riposo e ai loro aventi diritto, di cui alle lettere a), b) c) d) e) dell'articolo precedente, in base ad apposite norme che dovranno essere approvate per decreto Reale da emanarsi con procedimento analogo a quello stabilito nell'art. 1 per l'approvazione dello Statuto.

(Approvato).

#### Art. 8.

Le somme dovute ai partecipanti per indennità a causa di infortuni sul lavoro a norma della legge 17 marzo 1898, n. 80, saranno interamente rimborsate dalle Società esercenti

alle Sezioni dell'Istituto, che provvedono al relativo servizio come dall'articolo 2 della presente legge.

Le Società però o gli Istituti di previdenza non sono tenuti a rimborsare le indennità stabilite per inabilità permanente parziale, finchè il partecipante colpito da tale inabilità continua il servizio presso la Società senza riduzione di salario.

Quando a causa di infortunio sul lavoro il partecipante è colpito da inabilità permanente assoluta oppure da morte, egli o i suoi aventi diritto, oltre l'indennità dovuta per legge, hanno il diritto di ottenere dall'Istituto di previdenza il rimborso dei capitali accumulati nel conto individuale mediante le ritenute versate, i depositi volontari e i relativi interessi. Ma ogni altra attività del conto individuale passa al conto collettivo.

Se il partecipante, a causa d'infortunio, è colpito da inabilità temporanea, si applicano le speciali disposizioni di cui all'ultimo alinea dell'art. 2 della presente legge.

(Approvato).

#### Art. 9.

Le somme spettanti ai partecipanti, alle vedove ed ai figli minorenni, ai termini degli articoli 6, 7 e 8, dovranno essere convertite in assegni vitalizi o temporanei.

Quando la partecipazione all'Istituto sia minore di 15 anni, le somme spettanti ai partecipanti, alle vedove ed ai figli, anzichè convertite in assegni vitalizi, potranno essere corrisposte in una sola volta nei casi e secondo le norme che verranno fissate nello Statuto.

In ogni caso l'assegno vitalizio a favore del quiescente non deve superare il limite dei quattro quinti dello stipendio medio dell'ultimo quinquennio e il limite massimo stabilito per gli impiegati dello Stato, se si tratta di partecipanti della prima Sezione dell'Istituto, e quello di L. 2.50 al giorno per quelli della seconda Sezione.

L'assegno vitalizio a favore delle vedove dei partecipanti della prima Sezione non deve superare i due quinti dello stipendio preaccennato, nè il limite massimo di L. 4000.

Le eventuali eccedenze sui limiti di cui ai capoversi precedenti, sono devolute in valore capitale al conto collettivo.

Il servizio degli assegni vitalizi verrà fatto dall'Istituto di previdenza o da quell'altro Istituto che sia autorizzato dal Governo per R. decreto da emanarsi con procedimento eguale a quello di cui all'art. 1 capoverso.

Qualora il servizio venga fatto dagli Istituti di previdenza, a garanzia del detto servizio dovrà essere formato un fondo di riserva per rischio da istituirsi mediante ritenute sugli assegni vitalizi o sui capitali da convertirsi in assegni vitalizi.

Con decreto Reale da emanarsi con procedimento uguale a quello indicato all'art. 1 per l'approvazione dello Statuto, saranno approvate le tariffe per la conversione dei capitali in assegni vitalizi.

Ad ogni triennio sarà fatto il bilancio tecnico dell'Istituto, e quando dai risultati di esso si rendano necessarie variazioni di ritenute e di contributi entro i limiti di cui al precedente art. 3, o variazioni delle tariffe per la conversione dei capitali, le une e le altre dovranno essere emanate per decreto Reale conforme all'art. 1, ma le nuove tariffe per la conversione dei capitali in assegni non saranno applicate ai quiescenti di data anteriore al decreto.

(Approvato).

#### Art. 10.

Il nuovo Istituto, per ciascuna Società, è amministrato da un Comitato diviso in due Sezioni, corrispondenti a quelle che costituiscono l'Istituto medesimo.

La formazione di tale Comitato amministrativo, le sue attribuzioni ed i limiti della sua responsabilità sono determinati dallo Statuto.

Nel Comitato, il personale ferroviario sarà rappresentato da persone elette fra i partecipanti e nella misura di un quarto del numero totale dei membri che sarà stabilito dallo Statuto.

Sui nuovi Istituti verrà esercitata una diretta vigilanza governativa per mezzo di delegati nominati dai tre Ministeri d'agricoltura, industria e commercio, dei lavori pubblici e del tesoro colle norme che saranno stabilite nel Regio decreto di cui all'art. 1.

I delegati stessi interverranno nelle adunanze dei Comitati amministrativi.

(Approvato).

#### Art. 11.

Le spese di amministrazione dell'Istituto sono a carico della Società esercente.

(Approvato).

#### TITOLO II.

Provvedimenti per il riordinamento degli Statuti delle attuali Casse di pensioni e di mutuo soccorso.

#### Art. 12.

Entro sei mesi dalla pubblicazione della presente legge, una Commissione composta di rappresentanti del Governo, delle Società ferroviarie esercenti e dei Comitati amministrativi delle attuali Casse di pensione e mutuo soccorso, compilerà gli Statuti definitivi di queste attuali Casse di pensione e di mutuo soccorso.

Tali Statuti saranno identici per le tre Società ed obbligatori per tutto indistintamente il personale delle Società medesime, a qualunque delle attuali Casse si trovi iscritto alla data dell'approvazione dei suddetti Statuti definitivi.

Gli Statuti stessi saranno approvati per decreto Reale e con procedimento identico a quello indicato nell'articolo 1 per l'approvazione dello Statuto del nuovo Istituto di previdenza.

(Approvato).

#### Art. 13.

I compartecipanti alle esistenti Casse di pensione addetti ai servizi sedentari acquisteranno il diritto alla pensione quando abbiano compiuto almeno 60 anni di età e 30 di compartecipazione alla Cassa, e quelli addetti ai servizi attivi quando abbiano compiuti almeno 55 anni di età e 25 di compartecipazione.

I compartecipanti divenuti inabili e quelli che entro i limiti stabiliti dallo Statuto definitivo verranno dispensati dal servizio per misura amministrativa, conseguiranno il diritto alla pensione a qualunque età, purchè abbiano raggiunto almeno 10 anni di compartecipazione alla Cassa.

Tale condizione non è richiesta quando la permanente inabilità del partecipante sia conseguenza di ferite o d'altre lesioni riportate a cagione dell'esercizio delle proprie attribuzioni, ovvero di febbri miasmatiche contratte in seguito a permanenza, per ragioni di servizio, in località infette dalla malaria.

(Approvato).

## Art. 14.

Alle vedove dei compartecipanti e dei pensionati attuali e futuri, le quali sieno senza figli, sarà liquidata la pensione nella misura non maggiore del 50 per cento di quella spettante ai rispettivi mariti, e del 65 per cento se vi sieno anche figli minorenni del compartecipante.

La pensione sarà uguale alla metà di quella del padre per i figli minorenni, orfani di entrambi i genitori, se siano in numero non minore di due, e ad un quarto se vi sia un figlio solo.

Per gli agenti che sono considerati operai agli effetti della legge 17 marzo 1898, n. 80, nei casi d'infortunio sul lavoro, sarà a carico della Cassa la sola parte di pensione o di sussidi, stabilita con le norme approvate con i Regi decreti 22 gennaio 1899.

(Approvato).

## Art. 15.

Il sussidio continuativo pel compartecipante al Consorzio di mutuo soccorso non è reversibile agli eredi.

Per gli agenti che sono considerati operai agli effetti della legge 17 marzo 1898, n. 80, nei casi d'infortunio sul lavoro sarà a carico del Consorzio la sola parte di sussidi temporanei o continuativi, stabilita con le norme approvate con i Regi decreti 22 gennaio 1899.

(Approvato).

## Art. 16.

Il compartecipante al Consorzio di mutuo soccorso in nessun caso avrà diritto a sussidio per le prime tre giornate di malattia.

Nello Statuto definitivo del Consorzio di mutuo soccorso dovranno essere escluse tutte le concessioni d'indole facoltativa.

(Approvato).

## Art. 17.

Insieme cogli Statuti definitivi la stessa Commissione di cui all'art. 12 determinerà le entrate annue necessarie in confronto degli impegni derivanti dagli stessi Statuti, in modo da assicurare l'equilibrio tecnico dei bilanci annuali delle Casse di pensioni e dei Consorzi

di mutuo soccorso esistenti, a norma dell'articolo 35 dei capitolati per le reti Adriatica e Mediterranea e a norma dell'art. 31 del capitolato per la rete Sicula.

Per gli agenti che sono considerati operai agli effetti della legge 17 marzo 1898, n. 80, le ritenute normali dovranno essere diminuite della metà del contributo tecnico annuale corrispondente alle parti di pensioni e di sussidi che non sono più a carico delle Casse di pensioni e dei Consorzi di mutuo soccorso per effetto delle norme approvate con i Regi decreti 22 gennaio 1899.

(Approvato).

## Art. 18.

Alla fine di ciascun periodo degli attuali contratti di esercizio, verrà accertata per mezzo di appositi bilanci tecnici, la condizione delle attuali Casse di pensioni e di mutuo soccorso, e qualora risultino nuovi disavanzi, questi saranno a carico delle Società esercenti nella misura e secondo che spetti ad esse per effetto dell'articolo precedente.

(Approvato).

## Art. 19.

Nei Comitati amministrativi delle esistenti Casse di pensioni e di mutuo soccorso il personale ferroviario sarà rappresentato da persone elette fra i compartecipanti e nella misura di un quarto del numero totale dei membri che sarà stabilito dagli Statuti definitivi.

La vigilanza del Governo sul funzionamento delle Casse di pensioni e di mutuo soccorso sarà esercitata nei modi indicati nell'ultimo capoverso dell'art. 10.

(Approvato).

## TITOLO III.

Provvedimenti relativi al disavanzo esistente nelle attuali Casse di pensioni e di mutuo soccorso.

## Art. 20.

Entro un anno dall'approvazione degli Statuti definitivi di cui all'art. 12, il Ministero dei lavori pubblici di concerto col Ministero del tesoro e con quello di agricoltura, industria e commercio, sentite le Società esercenti e i Co-

LEGISLATURA XX — 3<sup>a</sup> SESSIONE 1899-900 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MARZO 1900

mitati amministrativi delle attuali Casse di previdenza, eseguirà le valutazioni occorrenti per determinare:

a) il disavanzo alla data 30 giugno 1885 delle Casse pensione e di mutuo soccorso delle antiche reti « Alta Italia » « Romana » « Calabro-Sicule » e « Meridionali » per tutti gli impegni che le Casse suddette hanno assunto verso i compartecipanti e i pensionati esistenti a quel giorno;

b) il disavanzo, alla data in cui saranno applicati gli Statuti definitivi suaccennati, delle attuali Casse di pensione e di mutuo soccorso delle reti « Adriatica » « Mediterranea » e « Sicula » per tutti gli impegni che le dette Casse assumeranno verso i compartecipanti e i pensionati esistenti a quel giorno.

In base alle valutazioni preaccennate ed ai risultati delle altre indagini occorrenti sarà stabilito:

1° l'ammontare dei disavanzi al 30 giugno 1885 da ricolmarsi dallo Stato per le Casse dell' « Alta Italia » « Romane » e « Calabro Sicule », e dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali per le Casse di previdenza della rete di sua proprietà;

2° l'ammontare dei disavanzi ulteriori delle attuali Casse di previdenza sino al giorno dell'applicazione dei nuovi Statuti definitivi, ferma restando la disposizione dell'ultimo alinea dell'art. 5 della legge 15 agosto 1897, n. 383.

I risultati delle valutazioni e delle indagini di cui sopra saranno presentati al Parlamento.

(Approvato).

#### Art. 21.

Nulla è innovato alle disposizioni degli articoli 35 del capitolato per le reti Mediterranea e Adriatica e 31 del capitolato per la rete Sicula annessi alla legge 27 aprile 1885, n. 3048, circa la destinazione delle quote del prodotto lordo ultra iniziale.

Parimenti nulla è innovato alle disposizioni della legge 15 agosto 1897, n. 383, successivamente prorogata con le leggi 29 dicembre 1898, n. 508, 29 aprile 1899, n. 153, 30 giugno 1899, n. 239, e 21 dicembre 1899, n. 447.

I proventi degli aumenti di tasse, di cui nell'articolo seguente, saranno destinati a colmare il disavanzo, a carico dello Stato, di cui al

comma 4° degli articoli 35 del capitolato per le reti Mediterranea e Adriatica e 31 del capitolato per la rete Sicula annessi alla legge 27 aprile 1885, n. 3048.

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. Nel ringraziare l'onor. Ufficio centrale del Senato di avere accettato l'art. 21 modificato dall'altro ramo del Parlamento, io non ho nulla da osservare circa la relazione fatta dall'Ufficio centrale.

Solamente, trattandosi di una interpretazione da darsi alla legge del 1897, io intendo ripetere oggi tutte le mie riserve fatte altre volte, nel senso che la legge del 1897 è quella che è, e come tale va interpretata e risolta.

PELLEGRINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PELLEGRINI. Ho domandato la parola per una semplice dichiarazione di voto. Siccome non vorrei che coll'approvazione dell'articolo si potesse intendere che approvansi le ragioni per le quali l'Ufficio centrale ha dichiarato di accettare, molto a malincuore, ma tuttavia di accettare l'articolo come fu emendato dalla Camera elettiva, dichiaro che voto l'articolo come suona, ma non le ragioni e le argomentazioni le quali ha creduto di esporre l'Ufficio centrale nella sua relazione.

ROUX, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROUX, *relatore*. Non avendo sentita nessuna spiegazione dall'onor. Pellegrini, sul perchè abbia fatto questa riserva, non posso naturalmente rispondere a lui particolarmente.

All'onor. ministro che fa le sue riserve per quanto riguarda la legge del 1897, dirò semplicemente che l'Ufficio centrale è pienamente d'accordo con esso. Se nella relazione ha creduto di fare qualche osservazione, l'ha fatto unicamente perchè la relazione dell'altro ramo del Parlamento parve all'Ufficio centrale s'incamminasse verso una interpretazione che non sembrava la più consentanea allo spirito e alla lettera della stessa legge del 1899. Del resto l'Ufficio centrale ha conchiuso che, comunque ciò sia, « non tocca a noi interpretare la legge del 1897, lo faccia cui tocca, lietissimi noi se

LEGISLATURA XX — 3<sup>a</sup> SESSIONE 1899-1900 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MARZO 1900

prevarrà l'interpretazione più favorevole allo Stato».

Con questa dichiarazione che è stampata nella nostra odierna relazione, si è pienamente risposto, spero, anche all'onor. Pellegrini di cui veramente non so le ragioni, ma certo si è pienamente risposto al ministro, nel senso d'essere concorde l'Ufficio centrale con esso ministro dei lavori pubblici.

PELLEGRINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PELLEGRINI. Mi pareva che vi fosse una specie d'invito da parte del relatore, a parlare sulla dichiarazione da me premessa al voto su questo articolo. Ma giacchè non sono in votazione le argomentazioni della relazione e bastano a dissipare ogni erronea interpretazione le fatte riserve e le cose rimangono come sono espresse soltanto nell'articolo, così rinuncio a parlare per non far perdere tempo al Senato.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare melto ai voti l'art. 21. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

#### Art. 22.

La tassa stabilita dall'art. 1 della legge 6 aprile 1862, n. 542, e dall'art. 1 della legge 14 giugno 1874, n. 1945, serie 2<sup>a</sup>, sui prezzi dei trasporti a grande velocità sulle strade ferrate del Regno è aumentata dal 13 al 16 per cento per le linee delle reti Adriatica, Mediterranea e Sicula.

La tassa stabilita coll'art. 2 della citata legge 14 giugno 1874 sui prezzi dei trasporti a piccola velocità sulle strade ferrate del Regno è aumentata dal 2 al 3 per cento per le linee delle reti Adriatica, Mediterranea e Sicula.

I detti aumenti di tasse saranno applicati a cominciare dal 1° maggio 1900; però per quanto concerne i trasporti in servizio cumulativo internazionale saranno applicati entro il termine di cinque mesi dal 1° maggio 1900. Frattanto finchè non siano applicati questi aumenti di tasse tanto per i trasporti interni quanto per gli internazionali, continueranno ad essere applicate le soprattasse stabilite con l'art. 3 della legge 15 agosto 1897, n. 383, e dalle leggi 29 dicembre 1898, n. 508, 29 aprile 1899, n. 153, 30 giugno 1899, n. 239 e 21 dicembre 1899, n. 447.

(Approvato).

#### Art. 23.

I proventi di cui è cenno nei precedenti articoli 21 e 22, saranno versati trimestralmente alla Cassa depositi e prestiti, la quale dovrà eseguirne il reinvestimento in titoli emessi o garantiti dallo Stato secondo le indicazioni che saranno date dal ministro del tesoro d'accordo coi ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio.

Insieme al primo versamento trimestrale saranno pure versati alla Cassa dei depositi e prestiti i titoli e il numerario corrispondente alle somme ricavate dai detti proventi investite e reinvestite durante il periodo anteriore.

(Approvato).

#### Art. 24.

Effettuata la ripartizione dei disavanzi ai sensi del precedente art. 20, le somme raccolte nella Cassa depositi e prestiti, come al precedente art. 23, saranno consegnate alle attuali Casse di pensione e di mutuo soccorso in ragione delle quote da determinarsi per ciascuna di esse con le norme con le quali dovrà, contemporaneamente, eseguirsi il riparto definitivo dei patrimoni delle cessate Casse di pensioni e di mutuo soccorso Alta Italia, Romane, Meridionali e Calabro-Sicule.

Con le stesse norme dovranno essere ripartiti i successivi proventi annuali di cui agli articoli 21 e 22 fino alla completa estinzione della parte del disavanzo a carico dello Stato e la somma che la Società delle Strade Ferrate Meridionali e le Società esercenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula saranno tenute a versare per ricolmare le parti del disavanzo risultate a loro carico ai sensi dell'art. 20.

(Approvato).

#### DISPOSIZIONI GENERALI E TRANSITORIE.

#### Art. 25.

Il nuovo Istituto di previdenza e le attuali Casse di pensioni e di mutuo soccorso sono esenti dalla tassa di manomorta e da quelle sulle assicurazioni e sui contratti vitalizi.

(Approvato).

## Art. 26.

Alle controversie che insorgessero in ordine agli articoli 17, 18 e 20 della presente legge, saranno applicate le norme dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885 e degli articoli 106 dei capitolati di esercizio Adriatico e Mediterraneo e 100 del capitolato Siculo.

(Approvato).

## Art. 27.

La presente legge andrà in esecuzione il 15 aprile 1900.

A proposito di questo articolo ricevo dal presidente della Camera dei deputati la seguente lettera :

Roma, addì 27 marzo 1900.

Verificato il verbale della seduta antimeridiana del 23 corrente ed i resoconti stenografici della stessa seduta, mi è risultato essere nel testo del disegno di legge « Provvedimenti definitivi per gli Istituti di previdenza del personale ferroviario » incorso un errore materiale che mi affretto a significare alla E. V.

L'art. 27 di questo disegno di legge, quale fu trasmesso a V. E. è così concepito: « La presente legge andrà in esecuzione il 15 aprile 1900 », invece il testo approvato e votato dalla Camera è concepito in questi termini: « La presente legge andrà in esecuzione il 1° aprile 1900 ».

Rivolgo pertanto a V. E. preghiera di voler provvedere alla relativa correzione negli stampati di cotesta onorevole assemblea.

*Il presidente della Camera dei deputati*  
COLOMBO.

L'articolo 27 che io sottopongo quindi alle deliberazioni del Senato è il seguente :

« La presente legge andrà in esecuzione il 1° aprile 1900 ».

ROUX, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROUX, *relatore*. Dirò due parole solamente per dare spiegazione del perchè nella relazione dell'Ufficio centrale sia stata indicata la data del 1° e non quella del 15 aprile.

L'Ufficio centrale, quando vide la data del

15 aprile, rilevò alcuni inconvenienti che sarebbero avvenuti ove fosse stata questa l'esatta dizione dell'art. 27; epperò si fece premura di cercare nell'altro ramo del Parlamento il testo ufficiale approvato dalla Camera, ed ha trovato che la data da inserire in questo articolo era quella del 1° aprile.

Venne poi la lettera del Presidente della Camera al nostro illustre Presidente, che chiari l'equivoco, attribuendo la data sbagliata a un errore di trasmissione. E così emerse la data esatta del 1° aprile 1900.

Questo ho voluto dire per spiegare come nella relazione si parla sempre della data del 1° aprile, e non del 15 aprile.

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. Non ho che a confermare quanto ha detto testè l'onorevole relatore.

PRESIDENTE. Se nessuno altro chiede di parlare, metto ai voti l'art. 27 ed ultimo colla data corretta e che testè ho letto.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Questo progetto di legge sarà più tardi votato a scrutinio segreto.

**Discussione del progetto di legge: « Modificazioni dei servizi postali e commerciali marittimi » (N. 74).**

PRESIDENTE. Procederemo ora alla discussione dell'altro disegno di legge: « Modificazioni dei servizi postali e commerciali marittimi ».

Prego il senatore, segretario, Chiala di dar lettura del progetto di legge.

CHIALA, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 74).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il senatore Gadda.

GADDA. Ho pregato il nostro presidente a concedermi la parola per rivolgere una preghiera alla cortesia del ministro delle poste e telegrafi, onde conoscere le condizioni in cui si trova il servizio della valigia delle Indie fra l'Italia e Porto Said, perchè nella relazione vi è una frase che mi ha colpito. Ivi si legge: « Se vi fosse

trovato modo di fissare a Venezia la Peninsulare invece che si trasportasse a Marsiglia, le cose avrebbero riuscito diversamente; e la valigia delle Indie non avrebbe disertata l'Italia ».

Queste parole di colore oscuro mi fanno desiderare di avere qualche spiegazione e credo che il Senato troverà giusta la mia domanda perchè tutti ci interessiamo ad un servizio di grande importanza, sul quale, se si può, è bene avere schiarimenti che speriamo tranquillanti.

DI SAN GIULIANO, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI SAN GIULIANO, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Il servizio della valigia delle Indie, del quale si è intrattenuto testè l'onorevole senatore Gadda, nulla ha di comune col servizio tra Venezia e Porto Said che ora viene a cessare. La valigia delle Indie non ha mai fatto capo a Venezia, nè potrebbe farvi capo, perchè sarebbe una deviazione dalla linea più celere e più diretta che collega l'Inghilterra alle Indie.

Fin al 1898 la valigia delle Indie, così per i passeggeri come per la posta, approdava a Brindisi. Le condizioni del porto di Brindisi, e specialmente quelle in cui compivasi l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, lasciavano molto a desiderare, i viaggiatori molto se ne lagnavano, ed in conseguenza di ciò nel 1898 la Peninsulare cessò di fare approdare i suoi grandi piroscafi a Brindisi, e dispose che approdassero a Marsiglia. Questo però unicamente per il servizio viaggiatori, poichè la valigia postale, la quale frutta all'erario dello Stato un'entrata annua di circa 600,000 lire, ha continuato e continuerà, per la convenzione in vigore, a far capo a Brindisi fino al 1902, dopo di che è progababile d'anno in anno.

Il Ministero attuale si è preoccupato di questa questione, ed ha fatto quanto era in poter suo per attirare nuovamente a Brindisi il movimento dei viaggiatori fra l'Inghilterra e le Indie.

La linea di Marsiglia in confronto di quella di Brindisi presentava il doppio vantaggio di una minore spesa di lire sterline 9.17.8 tra Bombay e Londra, e di traversare il Mediterraneo, senza trasbordo a Porto Said, sui migliori e maggiori piroscafi della Società Peninsulare.

In compenso la linea di Brindisi presenta il

vantaggio di una economia di due giorni nella durata del viaggio.

Noi abbiamo, con notevoli sacrifici pecuniari, cioè gravando di una spesa di circa 85,000 lire annue il bilancio del Ministero delle poste e telegrafi, recentemente approvato dal Parlamento, aumentato da L. 2.50 a L. 3.50 il compenso per treno chilometro alle Società ferroviarie Mediterranea ed Adriatica per ottenere in corrispettivo che esse, la Società dei vagoni-letti e la Peninsulare, concordassero insieme una riduzione della spesa complessiva per il viaggio fra l'India e l'Inghilterra, in guisa da fare scomparire la differenza della spesa suaccennata a danno della linea di Brindisi. Di maniera che dal 1° gennaio u. s. la via di Brindisi ha cessato di esser più costosa che quella di Marsiglia; conserva il vantaggio di una durata minore del viaggio di circa due giorni, e conserva, purtroppo, l'inconveniente che a Porto Said si deve fare il trasbordo e che il Mediterraneo per venire a Brindisi si deve traversare sui piroscafi *Iris* e *Osiris*, che sono di minor portata e, quantunque più celeri, assai meno belli e comodi dei piroscafi da Porto Said a Marsiglia.

Oltre a ciò, il mio collega dei lavori pubblici ha curato di accelerare i lavori del porto di Brindisi per diminuire gli inconvenienti di cui si lagnavano i viaggiatori allo sbarco e all'imbarco, e si ha fondata speranza che questi lavori saranno presto compiuti, di guisa che anche questa cagione di inferiorità della linea di Brindisi in confronto a quella di Marsiglia sarà fra non guari scomparsa.

GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GADDA. Io devo ringraziare l'onor. ministro e devo esprimere il voto che gli sforzi lodevolissimi che fa il Governo per serbare questo servizio all'Italia siano coronati da risultati felici.

Sono lieto di aver provocato queste dichiarazioni che mi hanno pienamente soddisfatto.

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. Già l'onorevole mio collega delle poste e telegrafi ha esposto lo stato in cui si trovano i lavori di Brindisi. Io posso scggiungere che la nuova

banchina per l'approdo dei grandi piroscafi è già ultimata e che rimane soltanto da eseguire lo scavo antistante la banchina stessa, il quale procede con tutta alacrità e sarà fra breve compiuto.

Inoltre sono in corso gl'impianti necessari pel servizio ferroviario e postale.

VITELLESCHI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VITELLESCHI, *relatore*. Quando io faceva rilevare questa iattura subito dal commercio italiano, e la mettevo a seguito della perdita della stazione della Peninsulare a Venezia, non intendevo con questo di dire che ne fosse stata questa l'unica ragione.

Io so benissimo che le ragioni che hanno distolto quel traffico sono parecchie, di cui alcune riguardano il ministro dei lavori pubblici, ed io ho udito con piacere che egli si occupa di farle sparire. Alcune riguarderebbero anche il ministro delle finanze o del tesoro, inquantochè ho sentito molte lagnanze per i tormenti che incontrano i viaggiatori al loro arrivo e alla loro partenza, tormenti ai quali le altre nazioni sono disavvezze, dappoichè i loro Governi hanno messo ogni opera a diminuirli. Anche da noi sarebbe molto opportuno di attenuarli e di fare delle facilitazioni.

Ma in sostanza quello che è più grave è la disparizione dall'Italia della Compagnia Peninsulare e Orientale, perchè noi non abbiamo nulla da supplire alla potenza di quella Compagnia. Ora è evidente che se fosse stato possibile che la Compagnia Peninsulare Orientale avesse preso sede stabile a Venezia, il commercio delle Indie sotto tutte le forme se ne sarebbe avvantaggiato.

L'aver questa Compagnia fatto capo a Marghera, l'aver abbandonata questa linea, è stata una delle cause per cui il commercio delle Indie, in riguardo ai viaggiatori l'abbia abbandonata. A questo per ora il rimedio non lo vedo.

Tutti gli sforzi che il ministro delle poste e telegrafi va facendo, non mi pare che potranno ricondurre a Venezia o a Brindisi una Compagnia di ugual potenza per fare un servizio nelle stesse condizioni che lo faceva quella della Peninsulare. Ad ogni modo io sono contento che il ministro sia stato al caso di dare delle assicurazioni e tali per le quali si può esser certi

che egli farà tutto quello che potrà per menomare questa iattura.

PELLEGRINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PELLEGRINI. Ho domandato la parola non per contendere l'approvazione del progetto ma per due brevi dichiarazioni. La prima per esprimere i miei ringraziamenti all'Ufficio centrale e al suo relatore per l'interessamento col quale ha parlato dell'importanza del commercio del porto di Venezia; non tanto dell'importanza raggiunta o in via di raggiungere, da questo secondo porto del Regno, quanto dell'importanza che esso ha anche nei riguardi internazionali per dover essere convenientemente tutelato dal Governo nazionale.

Inoltre lo ringrazio di aver dimostrato il danno che il porto di Venezia ed il commercio nostro risentiranno indubbiamente, dal non aver cercato il Governo nè desiderato di sostituire alla convenzione del 1895 con la Peninsulare, se prorogarla era impossibile, altra convenzione, per mantenere ad essa il servizio diretto di Venezia con le Indie e con gli altri scali serviti da quella importante Compagnia, (importanza della quale è anche una prova l'interesse dimostrato per conservare o riavere l'approdo in Italia della valigia delle Indie), invece di assecondare il desiderio manifestato da quella Società di navigazione, di liberarsi da un affare a lei non vantaggioso. Non si può negare che questo desiderio era mosso soltanto dall'intento di continuare il servizio a patti diversi, non dalla volontà di abbandonare il porto di Venezia.

Prova ne sia la dichiarazione fatta nella seduta dalla Società a Londra, dove il direttore generale ha detto, che con sommo rincrescimento (questa fu l'espressione letterale) la Società deve rinunciare al servizio del porto di Venezia, perchè di fronte alla concorrenza di Trieste e di altri porti, esso non fu abbastanza remunerativo.

Dunque vi poteva essere modo, se il Governo avesse voluto non abbandonare ad una sola Compagnia tutto il nostro commercio, di ovviare a questo male; modo che, secondo me, rientrava nei termini puri e semplici della doverosa applicazione della legge del 22 aprile 1893, poichè questa legge non aveva limitato le sue benefiche disposizioni intorno ai viaggi diretti

fra Venezia e Bombay nei ristretti confini portati dalla successiva convenzione con la Peninsulare del 14 luglio 1895, ma a limiti molto maggiori poteva estendersi il Governo per attuarla.

Sicchè, sia perchè la spesa assunta dallo Stato colla Convenzione del 1895 non raggiungeva il termine massimo sancito dalla legge del 1893, ma anzi non rappresentava nemmeno la metà del concorso dello Stato autorizzato dalla legge del 1893, sia per i risparmi dallo Stato ottenuti, dal 1893, confrontando la spesa autorizzata allora con quella incontrata dal 1895 in poi, vi erano mezzi più che sufficienti, anche stando semplicemente alla dovuta esecuzione della legge del 1893, per concordare una nuova Convenzione con la Peninsulare fino al 1908, cioè fino alla scadenza delle altre Convenzioni marittime.

Non mi è lecito trattare a fondo dell'argomento, poichè dato lo stato odierno, a cui pur troppo fu condotta la cosa, e mentre noi siamo chiamati a deliberare sopra Convenzioni due giorni prima della scadenza dei termini, io non intendo in questo luogo e a quest'ora ritornare sopra una questione pur troppo e comunque esaurita. Mi permetterò solo di dire, che non è punto di mia soddisfazione il risultato finale, a cui siamo giunti, nè mi hanno punto persuaso le ragioni, le quali secondo il Governo avrebbero imposto le assai gravi risoluzioni, e, diciamolo pure, fatali per il nostro porto di Venezia, che sono contenute nel progetto di legge in discussione.

Dal 1877 in poi pare che vi sia qualche astro funesto che governi le sorti di Venezia. I sentimenti per la sua prosperità sono in tutti i migliori: le più affettuose dichiarazioni di lode si fecero e si fanno per essa, e per i grandi sforzi con cui fino dal primo momento Venezia curò il suo porto e cercò, per quanto poteva, in seguito ai patimenti ed ai danni passati, di rialzarsi e di difendersi nella gara internazionale non a vantaggio e a decoro soltanto della sua regione. Ma quando si viene sul terreno dei fatti, il risultato pratico per Venezia però è stato sempre ben diverso dalle parole. Stiamo al tema delle Convenzioni marittime.

Nel 1877 una legge ordina che si faccia in modo di assicurare a Venezia il servizio diretto con Bombay. Dopo un primo esperimento viene

il progetto di legge del 1893, ed in esso il Governo non ricorda nemmeno che esiste questa disposizione del 1877. Con la cooperazione dei deputati di Genova e della Liguria, il progetto di legge è emendato. La congiunzione diretta di Venezia con le Indie restò sempre fuori delle convenzioni con quella legge approvate ma almeno con uno speciale articolo di legge, il 13°, il Governo fu incaricato di provvedere ad un servizio diretto mensile fra Venezia-Bombay, e si autorizzò per ottenerlo, e naturalmente duraturo, fino al 1908 come gli altri servizi sovvenzionati, una spesa di circa 1 milione e 100,000 lire, determinata indirettamente, cioè che non sia superiore a quella del corrispondente servizio fissato per un altro porto nella legge indicata. Ma vano riesci il precetto legislativo fino al 1895. Soltanto allora fu preliminarmente convenuto con la Peninsulare, ma non già il viaggio diretto Venezia-Bombay ma altro più economico con la spesa di L. 500,000. La Navigazione Generale Italiana aveva rifiutato di assumere a quei patti quel servizio. Anche questo mezzo fu tosto contrastato a Venezia, perchè si trovò che, nonostante la stessa legge del 1893 di approvazione delle convenzioni marittime contenesse l'art. 13 ove era già stabilito che dovesse esservi il sovvenzionato servizio Venezia-Bombay si era lasciato sussistere l'art. 4 delle convenzioni con la società di Navigazione Generale Italiana, il quale diede adito a questa Società di elevare proteste contro la convenzione da essa rifiutata, sebbene non si trattasse che di applicare l'articolo 13 dell'identica legge che approvava le sue convenzioni. Oggidì fu questa controversia una delle principali ragioni per cui il Governo cancellò per Venezia l'articolo 13 della legge del 1893, per cui affrettò la rottura della convenzione del 1895 che non diede a Venezia il dovuto viaggio Venezia-Bombay diretto, ma che almeno, le diede modo di congiunzione con tutti i porti serviti dalla Peninsulare oltre a Porto Said. Non bastava che invece di una spesa che poteva arrivare per la legge del 1893 a 1 milione e 100,000 lire ed oltre si fosse limitata la spesa a 100,000 lire. Anche questo si volle togliere a Venezia per dotare altri servizi. Nè vale il dire, poco è il danno poichè questa convenzione del 1895, così ridotta rispetto alla legge del 1893,

avrebbe dovuto durare soltanto fino al settembre 1900. Non parve vero al Governo che la Società interpellata si dichiarasse pronta a sciogliere il contratto anche prima del tempo; senz'altro le si rispose, sciogliamola anticipatamente. La disposizione della legge del 1893 non autorizzava punto il Governo a considerare come termine di estinzione del servizio assicurato a Venezia direttamente con le Indie quello del settembre 1900 portato dalla convenzione del 1895. Lo spirito, il pensiero evidente della legge del 1893, era quello d'assicurare anche a Venezia, come agli altri porti, quel servizio sino al 1908, sia pure non con una sola ma con più convenzioni successive. Invece, violando quella legge, il progetto originario di legge dispose diversamente senz'altro di questo limitato fondo delle 500,000 lire a cui si restrinse nel 1895 la somma destinata al servizio fra Venezia e le Indie: e si voleva dal Governo supplirvi con un piccolo congiungimento, in Egitto servendosi della Navigazione Generale Italiana, incontrando una spesa di sole 8000 lire, per aver così mezzo d'istituire altre linee, e fra le altre una diretta da Genova a Bombay.

È vero che poi il Ministero ha cortesemente aderito, per effetto dell'azione operosa e concorde di molte rappresentanze e di molti deputati, a presentare nell'altro ramo del Parlamento una appendice di convenzione la quale porta che in ciascuno degli anni 1900-1901 quattro viaggi della linea Venezia-Egitto saranno con piroscafi adibiti alla linea stessa, prolungati in quattro mesi consecutivi da Porto Said a Bombay e viceversa, con approdo a Suez e ad Aden. Così mentre in tutto il resto le proposte di convenzioni dovranno durare, come quelle del 1893, fino al 1908, soltanto questa tenue concessione fatta all'ultimo momento al porto di Venezia durerà non oltre otto soli mesi in due anni e non oltre il 1901, almeno per il convenuto corrispettivo di lire centomila all'anno.

Che cosa nascerà poi di questo servizio diretto di Venezia con le Indie, che a Venezia doveva essere assicurato e mantenuto per le leggi del 1877 e del 1893? Si varrà il Governo della facoltà scritta nella convenzione 15 maggio 1900?

Il Governo promette, e certo manterrà la sua parola, di presentare uno speciale disegno di legge entro il 1901 con le proposte opportune

intorno al servizio di navigazione fra Venezia e le Indie (art. 7 del progetto). Ma quanto tempo passerà fra la presentazione del progetto e la pubblicazione della legge? È molto facile prevedere, che nel 1901 non essendo dinanzi al Parlamento che questo solo servizio, il quale da solo non è remuneratorio senza altri che possano costituire, a così dire, la carne attorno all'osso, prevarranno le ragioni della finanza ai diritti ed agli interessi di Venezia. Lasciato a sè quest'unico affare, per il quale il Governo non ha che l'obbligo di presentare al Parlamento le proposte che crederà opportune è facile prevedere quale sarà la sorte futura delle convenzioni promesse a Venezia.

Dimenticate le leggi precedenti, cancellato l'obbligo di assicurare al nostro porto il servizio diretto colle Indie scritto nelle leggi precedenti, sostituita la frase dell'attuale articolo 7 «le proposte opportune», Venezia non avrà più nulla; costerebbe troppo caro, si dirà, mantenerle un servizio per un commercio che altri porti avranno anche maggiormente sfruttato. Ecco l'avvenire di Venezia.

Questo per me è troppo doloroso il constatare, ma è mio dovere farlo per quanto sanguini il cuore l'essere posto nella impotenza oramai di allontanare il danno.

A che discutere le ragioni invocate dal Governo?

Per discutere bisogna avere un punto di partenza sul quale si possa essere d'accordo.

Qui è inutile fare discussioni col Governo, perchè i concetti fondamentali dai quali esso ha voluto partire sono l'opposto di quelli che, a mio avviso, sono giusti ed equi in tema di servizi sovvenzionati dallo Stato.

A me pare, e l'ho sentito affermare altra volta dagli uomini più autorevoli, che la convenienza delle sovvenzioni da parte dello Stato (misura certamente eccezionale) è giustificata, anche in tema di trasporti marittimi, soltanto allora e nel caso che i porti favoriti non abbiano raggiunto e non possano da soli raggiungere, specialmente per le protezioni che da altri Stati limitrofi si accordano ai porti loro, un commercio sufficientemente sviluppato. I provvedimenti che si prendono in via anormale dallo Stato servono appunto, e devono servire, a conseguire se è possibile un certo sviluppo nel traffico. Negare quindi l'ausilio della pubblica

finanza al servizio marittimo di un dato porto, perchè il commercio vi è languido, e da quel porto è artificialmente distratto a favore di altri porti, e convergere invece la spesa dello Stato a favore dei porti più frequentati, è fare opera contraria al criterio che governa tale materia. Quando raggiunse un porto un certo movimento commerciale sufficiente che valga a mantenere la vita naturale del traffico, le sovvenzioni sono affatto inutili, sono uno sperpero o una elargizione.

Invece qui il Governo è partito da un concetto assolutamente opposto. Quelli che hanno avuto di più sono i porti che hanno maggiore traffico, che furono per lunghi anni e per molte vie sovvenuti e che già vinsero la concorrenza dei porti limitrofi esteri; ad essi ciò nonostante si sono aggiunti altri viaggi sovvenzionati, togliendoli proprio a quel posto che si trovava in condizioni inferiori, che è minacciato da una duplice concorrenza estera artificialmente aiutata, che da breve tempo, interrottamente e lievemente fu aiutata dal Governo.

Stando così le cose, io non mi sento di discutere sull'applicazione che il Governo credette di fare dei suoi principî. Osserverò soltanto, rapporto al traffico di Venezia con le Indie, che non trovo conveniente il computo messo innanzi dal Governo, il quale in questa occasione, per dimostrare la povertà del commercio da e per Venezia con le Indie, volle commisurarli sul numero delle tonnellate. Eppure si fanno in genere le statistiche del movimento di esportazione e d'importazione sul valore della merce, non sul peso di questa. Sarebbe lo stesso che giudicare della importanza di un possedimento fondiario in base alla superficie non alla fertilità sua nè alla rendita di cui è capace.

Se Venezia insiste principalmente a voler esplicitare il suo commercio colle Indie si è per la natura dei prodotti che vi spedisce e ne ritira, dei quali prodotti bisogna giudicare non dal peso, ma dal valore che hanno; essi pesano poco, ma valgono molto. Della ricchezza della merce tiensi conto persino nel graduare le classi di merci nei trasporti ferroviari.

Il presentare delle statistiche fatte in rapporto non al valore ma al numero delle tonnellate sarà stato una consuetudine della Società di navigazione, sarà stato quel che vogliamo

il motivo il più innocente; ma per tal modo si è di certo diminuito di molto l'importanza del lavoro commerciale del porto di Venezia con le Indie, perchè così invece di parlare, per esempio come risulterebbe da una statistica, di circa diciannove milioni all'anno, non voglio qui precisare delle cifre si venne a ridurre quel commercio a qualche migliaio di tonnellate. Non so con quale armonia siasi poi ragguagliato a queste l'ammontare percentuale della sovvenzione.

Del resto, ripeto, io non volevo che dire poche parole per manifestare l'animo mio non potendo fare proposte, e concludo. Rinnovo i miei più vivi ringraziamenti all'Ufficio centrale ed al suo relatore e mi limito a rivolgere all'onor. ministro delle poste e telegrafi una preghiera. Vegga di rendere meno grave ed urgente, per quanto è lecito sperarlo, quel danno e quelle conseguenze ultime rovinose che io prevedo conseguiranno da questo stato di cose create col presente progetto di legge.

La legge che stiamo discutendo fa obbligo al Governo di presentare al Parlamento entro il 1901, le sue proposte intorno al servizio di navigazione fra Venezia e le Indie.

Io vorrei che tale presentazione fosse quanto è possibile sollecita. Vorrei che queste proposte il Governo presentasse presto senza aspettare il compimento del termine legale, cosicchè possa rendersi meno difficile che avvenga quella interruzione del servizio, dopo l'anno 1901, che prevedo pur troppo sarà la conseguenza finale del patto nuovo che è stato concluso soltanto fino a quell'anno.

DI SAN GIULIANO, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DI SAN GIULIANO, *ministro delle poste e dei telegrafi*. L'onorevole relatore ha accennato alle molestie non piccole che la dogana italiana reca ai viaggiatori della valigia delle Indie.

Posso assicurarlo che il mio collega delle finanze ha dato in proposito da qualche tempo istruzioni ai suoi dipendenti perchè si studino di conciliare, nell'adempimento dei loro doveri, la tutela degli interessi del fisco coi riguardi che sono dovuti ai viaggiatori, i quali chieggono breve ospitalità all'Italia.

L'onorevole senatore Pellegrini ha trattato anche in quest'aula l'argomento che ha occu-

pato per varie sedute l'altro ramo del Parlamento.

Io non lo seguirò interamente su tutti i punti che egli ha toccato, bastandomi di concentrare la discussione sul vero argomento pratico, cioè se dal disegno di legge in esame la condizione di Venezia sia peggiorata o migliorata.

A questo proposito potrei rispondergli che nell'altro ramo del Parlamento, dopo lungo dibattito, i deputati di Venezia si sono dichiarati pienamente soddisfatti della soluzione, a cui il Governo è venuto.

Potrei aggiungere che il sindaco della città di Venezia ha rivolto a me, al presidente del Consiglio ed al ministro del tesoro un caldo telegramma di ringraziamento, ma certamente l'onorevole Pellegrini non ha il dovere di dividere l'opinione del sindaco e dei deputati di Venezia, ed incombe a me invece il dovere gradito di dimostrare a lui ed al Senato che quell'illustre città, i cui interessi sono intimamente collegati cogli interessi generali del paese, non solo non ritrae danno da questa legge, ma ne ricava qualche vantaggio.

Anzitutto, non dobbiamo limitarci ad esaminare i traffici di Venezia coll'India; bisogna anche tener conto di altri mercati, e specialmente del Levante, del mar Nero, della Russia e dei porti del Danubio, dai quali una corrente notevole e crescente di traffico si avvia verso Venezia.

Ora, con questo disegno di legge, e cogli accordi presi dal Governo colla Società di Navigazione generale, i traffici fra Venezia ed i mercati suddetti vengono sensibilmente migliorati.

Infatti, la linea, che ora non è obbligatoria che per nove viaggi all'anno tra Costantinopoli ed i porti del Danubio, è resa obbligatoria per ogni settimana.

Durante poi il tempo in cui la navigazione nel Danubio è sospesa, questa linea, per effetto dell'attuale Convenzione, verrà prolungata ad Odessa ed eventualmente a Nicolaief.

Qui si tratta di linee, il cui risultato utile era stato brillantemente confermato dall'esperienza, poichè l'importazione di cereali da quei porti verso Venezia è cresciuta da 30 mila a 50 mila tonnellate nell'ultimo anno.

Resta la questione del traffico colle Indie, che è quella che ha maggiormente appassionato l'opinione pubblica a Venezia.

Ardua questione. Io non credo che il problema di porre Venezia in grado di sostenere vittoriosamente la concorrenza col porto di Trieste si possa risolvere con qualche viaggio od approdo di più o di meno; altre sono le cause per cui Venezia non ha potuto raggiungere il movimento che l'altro gran porto dell'Adriatico ha già conseguito, e basta accennare ad un solo, che niun artificio di sovvenzione e di approdo può vincere, e cioè che il porto di Trieste appartiene ad uno Stato che dispone delle tariffe ferroviarie per una estensione di gran lunga maggiore di quella di cui può disporre l'Italia.

Il cotone greggio, come sa l'onor. senatore Pellegrini, è il principale articolo d'importazione dalle Indie verso l'Europa centrale: la differenza di distanza di Vienna da Trieste e Venezia non è che di 35 chilometri; ebbene, un vagone di cotone greggio da Trieste a Vienna non paga che L. 220, da Venezia ne paga 390!

Questa è la causa principale per la quale il servizio della Peninsulare non ha dato i risultati che Venezia ne attendeva: questa è la vera causa per cui la Società della Peninsulare mi ha dichiarato di non voler rinnovare il contratto, salvo che non si fosse raddoppiata la sovvenzione.

Ora io domando al senatore Pellegrini se il Governo avrebbe amministrato bene il danaro pubblico raddoppiando una sovvenzione già superiore a quella che paga, in proporzione, non solo l'Italia, ma qualsiasi altro Stato.

Noi diamo alla Peninsulare una sovvenzione di L. 33 a lega, cioè più del doppio della sovvenzione media che noi paghiamo alla Società di Navigazione Generale italiana; oltre il terzo di più di quanto la stessa Peninsulare per tutti gli altri servizi riscuote dal Governo inglese, quantunque questi altri servizi comprendano il passaggio del canale di Suez, pel quale, come è noto, è dovuta la tassa di L. 9.50 per tonnellata, il che rappresenta un onere gravissimo, massime se si considera quanto sia grande la portata dei piroscafi di quella poderosa Società.

E questi grandi sacrifici che lo Stato avrebbe dovuto fare, e che ha fatto finora, a quali risultati hanno condotto, si per Venezia, come per l'economia nazionale? Ad un movimento

fra importazione ed esportazione di non più di 8500 tonnellate. Vale a dire che in sostanza lo Stato ha pagato e paga una sovvenzione di circa L. 50 per ciascuna tonnellata di merce trasportata.

Io francamente ho creduto mio dovere, come tutore degl'interessi della economia nazionale e di quelli dei contribuenti, di far sì che queste 500,000 lire vengano spese in modo più utile sia per Venezia stessa come per gli interessi generali dello Stato. Ed è perciò che ho avuto l'onore di presentare al Parlamento il progetto di legge che ora discutiamo, il quale, senz'altro aumento di spesa che quello di sole 100,000 lire, mentre assicura a Venezia, come dimostrerò a momenti, un servizio non inferiore, ma anzi migliore di quello che ha attualmente, raggiunge poi altri fini, la cui utilità, non soltanto commerciale, è stata riconosciuta e proclamata da quanti si occupano di queste importanti questioni, e hanno chiaro l'intuito degli interessi permanenti del nostro paese, e delle vie che gli sono tracciate dalla geografia e dalla storia per assicurare il suo avvenire nel mondo.

Infatti, il disegno di legge provvede ad istituire una linea di navigazione con la Cirenaica, di cui tutti conoscono l'importanza, ad istituire una con la Soria e Cipro, dove finora non è mai sventolata la bandiera italiana; ad accelerare e raddoppiare le nostre comunicazioni con la Tunisia, dove la colonia italiana cresce ogni giorno di numero e d'importanza; ad accelerare finalmente le comunicazioni tra Genova e Bombay; e la necessità di migliorare quest'ultima linea è imposta appunto dal fatto a cui accennava, pure esprimendo opinione opposta, il senatore Pellegrini.

Le sovvenzioni devono, è vero, servire a stimolare il commercio là dove ancora è incipiente.

Esse possono essere superflue dove il commercio già è sviluppato, e perciò rimunerare abbastanza le spese a cui le Società di navigazione si assoggettano; ma con acuto discernimento debbono il Governo ed il Parlamento cogliere il momento in cui il traffico accenna a prendere sviluppo per venire in aiuto ad esso più utilmente di quello che non lo potrebbero tentando di volerlo coartare artificialmente

verso vie a cui si oppongono ostacoli insormontabili.

Ora il traffico tra Genova e le Indie accenna a crescere rapidamente, onde era dovere di un Governo previdente di mettere i servizi di navigazione in grado di secondare questo promettente sviluppo, e ciò non già nell'interesse locale di un porto piuttosto di un altro, bensì nell'interesse generale dell'economia nazionale.

Ma Venezia, ecco la vera questione che dobbiamo oggi esaminare, Venezia è danneggiata o no dalle nuove proposte?

Che cosa perde Venezia?

Venezia perde il servizio della Peninsulare, il quale la mette diciotto volte all'anno in comunicazione con Porto Said: a Porto Said si deve fare il trasbordo, e qualche volta se ne deve fare un secondo ad Aden.

Inoltre Venezia ha adesso ventisei comunicazioni all'anno con Alessandria, che è il porto dove si fanno i traffici coll'Egitto, mentre a Porto Said non si fanno operazioni coll'Egitto; ma è solo porto di transito e di eventuale trasbordo pel traffico colle Indie.

Colle nostre nuove proposte Venezia, invece di avere diciotto comunicazioni con Porto Said, ne avrà ventiquattro.

Su questi ventiquattro approdi, otto volte si eseguirà il trasbordo sulla linea Genova-Bombay della Società di Navigazione, e si eseguirà a tutto suo carico, restandone esonerato il commercio di Venezia che ora è gravato da questa spesa. Per altri quattro approdi, Venezia avrà il viaggio diretto senza trasbordo da e per le Indie, e l'onorevole senatore Pellegrini sa che questo è un antico voto di Venezia, che, dopo dodici anni d'interruzione, perchè fino al 1888 l'ebbe, viene ad esser soddisfatto oggi.

Finalmente per altre dodici volte, il trasporto si eseguirà sui vapori della Compagnia Peninsulare e di tutte quelle altre Società, con le quali la Navigazione Generale è in corso di trattative, già concluse o prossime ad essere concluse, per eseguire l'inoltro delle merci con polizze dirette.

Sotto quest'aspetto Venezia non peggiora, ma evidentemente migliora. Ma quasi che questo non bastasse, è stato possibile di ottenere dalla Navigazione Generale italiana ch'essa assumesse a suo carico le spese di trasbordo da

e per Venezia per tutti gli scali del Levante, dell'Adriatico, del Jonio, della Tunisia, della Tripolitania, della Soria, di Malta e di Cipro, di guisa che è tutta un'irradiazione di nuove linee e di nuovi mercati, che, per effetto di questa legge, si schiude all'attività commerciale di Venezia.

A noi quindi non resta che di far voti concordi perchè in quella illustre città si sviluppino feconde iniziative, le quali la pongano in grado di profittare dei nuovi vantaggi, che, lo affermo con sicura coscienza, le assicura il disegno di legge che noi discutiamo in questo momento.

Quanto alla raccomandazione fattami dal senatore Pellegrini di non aspettare il 1901 per studiare il problema delle definitive comunicazioni di Venezia con le Indie, mi permetto di fargli osservare che il 1901 è il termine massimo, oltre il quale il Governo è obbligato a non indugiare, e che per parte mia sarò ben lieto se potrò ancora aver l'onore di presentare al Parlamento, a suo tempo, proposte le quali valgano ad assicurare l'avvenire commerciale di Venezia. (*Bene*).

PELLEGRINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PELLEGRINI. Comincio dal rispondere alle ultime parole dell'onorevole ministro. Speravo di avere l'esplicito affidamento, che il Governo presenterà il disegno di legge contemplato dall'articolo 7 assai prima che sia per scadere quel termine che con le parole « entro il 1901 » è soltanto nel suo massimo fissato per legge. Invece la sua promessa fu molto vaga. Egli disse in sostanza che quando potrà lo presenterà, ciò che non appaga il mio desiderio: anzi capisco che il giorno della presentazione sarà sempre abbastanza remoto, dal momento che dal Ministero oggi si sono fatte queste convenzioni che discutiamo.

Mi permetto poi di dire, che neppure le dichiarazioni fatte oggi dall'onorevole ministro giungono a dimostrare la condizione buona, o almeno non dannosa, fatta a Venezia con queste convenzioni non conformi alla legge dell'anno 1893.

Non mi fermo sui vivi ringraziamenti che il sindaco e i deputati di Venezia avrebbero espressi all'onorevole ministro per questo progetto di legge. Si capisce che di fronte al nulla che conteneva il primo progetto del 16 novem-

bre 1899, quello che si aggiunse poi con la convenzione 15 marzo 1900 era pur qualche cosa e quindi era naturale che si ringraziasse il ministro dei viaggi prolungati fino a Bombay nel 1900 e nel 1901 o della nuova convenzione presentata nell'ultima seduta alla Camera, proponendo questa aggiunta che disarmò la opposizione formatasi contro il primitivo progetto.

Quanto alla lotta di Venezia per sostenere la concorrenza dei porti esteri e specialmente di quello di Trieste, e che è la parte più grave del tema presente, la risposta dell'onorevole ministro sostanzialmente significa che Venezia deve rinunciarvi, che deve darsi per vinta.

Mi duole che l'onorevole ministro dica, che, non bastando i soli provvedimenti sul servizio marittimo per sostenere a Venezia la concorrenza del porto di Trieste, aiutato in tanti modi e diversi dal Governo austriaco, sarebbe inutile procurare a Venezia un servizio con le Indie che possa competere con quello del Lloyd Austriaco.

Certamente che nessuno ha mai detto che bastino i provvedimenti governativi sul servizio marittimo sovvenzionato. Ma è certo che con questo ragionamento domani il ministro dei lavori pubblici direbbe, che, non bastando del pari i soli provvedimenti di treni e di tariffe ferroviarie, è vano richiedere il suo concorso a difesa di quel porto.

Naturalmente è tutto un complesso di provvedimenti che dovrebbero essere presi, per fare una buona politica, dallo Stato; ed io non posso concepire che i vari Ministeri debbano considerarsi come altrettanti Stati esteri, o che vi sia difficoltà che s'intendano tra di loro per cooperare con azione comune a raggiungere un fine altamente nazionale.

È o non è importante seguire anche dalla parte dell'Adriatico la identica politica commerciale di difesa contro i porti esteri, che con i maggiori e più prolungati provvedimenti si è seguita per altro porto sul Tirreno?

E i risultati splendidi, che pur si ottennero da questa parte, non avreste potuto ottenerli, sia pure in misura più limitata, se anche nell'altra parte aveste seguiti gli stessi criteri ed applicati conformi provvedimenti con pari perseveranza? Non si addebiti a Venezia lo scarso profitto dovuto a provvedimenti insufficienti,

intermittenti e isolati, cioè senza i necessari complementi.

Il transito dei cotonei aveva cominciato a fare scalo da noi, e lasciate che Trieste ci vincessero con l'aiuto dei ribassi ferroviari, a noi negati perchè non perdesse efficacia la differenza di alcuni chilometri tra Chiasso e Genova al paragone della via tra Chiasso e Venezia.

Lo stesso dicasi dei grani, rapporto ai quali era cominciato un movimento di attrazione dalla Svizzera a Venezia, il quale non ci voleva molto a secondare, come ha fatto l'Austria a difesa dei porti da essa tenuti.

Certo che Trieste e Fiume sono due forti concorrenti per Venezia, ma è una ragione questa per abbandonare Venezia a sè stessa appunto per questo, che non potè con gli scarsi aiuti sostenere la lotta contro chi era validamente protetto? Mi pare che si dovevano anzi adottare provvedimenti opposti a quelli che ci vengono innanzi; tanto più che credo, e devo credere, che il fine del Governo sia identico al mio. Ma esso non riconosce la necessità di applicare a quel fine mezzi idonei con la dovuta perseveranza.

Io non mi preoccupo di nessuna invidia, perchè non esiste, da parte di Venezia per il fiorentissimo commercio di altri porti italiani; e non è vero che nessun altro porto italiano contrasti alla gara operosa da parte di Venezia. Invece dico che non si usa per tutti gli stessi riguardi, per esplicare l'attività di ciascuno, pur senza danno degli altri. Così, ad esempio, poco tempo fa fu negato un piccolissimo ribasso ferroviario per il trasporto del carbone da Venezia in altre città dell'Alta Italia, come Brescia e Milano, chiesto mentre da Genova non si poteva soddisfare alla richiesta di carbone da parte di industriali, i quali, per non chiudere gli stabilimenti, hanno dovuto ricorrere alle ferrovie per avere in prestito del carbone, invano atteso da Genova. E Venezia intanto soddisfaceva sempre ad ogni richiesta. Perchè il Governo negò i tenui ribassi ferroviari che avrebbero permesso a qualche grande città più lontana di fornirsi di carbone a Venezia, e che avrebbe lasciato a disposizione del commercio di Genova un maggiore numero di mezzi di trasporto per altre merci che non potevano essere a tempo sfollate?

Io mi ingannerò, ma tutto pare giustificato quanto fu detto anche all'altro ramo del Par-

lamento, che il ministro non tiene in tutta la considerazione che merita il porto di Venezia.

Nè vale il dire: se a questo negammo i viaggi diretti con le Indie, già sanciti dalla legge del 1893, ora veniamo a dargli altre linee sovvenzionate. Sulla importanza delle linee per un dato porto, bisogna pure lasciare un pochino giudicare anche quelli che esercitano il commercio. Essi meglio degli altri possono dire quali fra le varie linee sieno al commercio stesso più urgenti e più utili.

Disse l'onorevole ministro, che, essendo a Genova con gli altri commerci aumentato anche quello con le Indie, il Governo ha voluto favorirlo col nuovo servizio diretto da Genova a Bombay, sostituito al diretto di Venezia perchè è più importante. Genova tanto poco sentiva il bisogno del nuovo servizio sovvenzionato, tanto poco essa voleva conseguirlo a spese di Venezia, che tutti ci ricordiamo le dichiarazioni nobilissime dei rappresentanti genovesi, che, discutendosi la legge del 1893, mentre combattevano qualunque sovvenzione ai viaggi marittimi e per Genova la rifiutavano, furono però favorevoli a che si aggiungesse l'art. 13 di quella legge, che garantiva a Venezia il servizio diretto sovvenzionato con Bombay. Questo prova che non c'è gara tra un porto a danno dell'altro; che Genova non richiedeva al Governo di accrescere l'esuberanza del suo movimento e tanto meno a spese di Venezia. Fu il Governo che volle togliere ad una parte e dare all'altra. Siccome però tutte le questioni oramai sono già state comunque risolte dal progetto di legge, che sarebbe ora pazzia tentare qui di modificare, così non mi prolungo a rispondere all'onorevole ministro, per non occupare ulteriormente il Senato. Parlai per fare una semplice dichiarazione. Credo di essere più esplicito interprete, che non i ringraziamenti riferiti dall'onorevole ministro, dei sentimenti del mio paese dicendo al Governo: che la convenzione del 15 marzo del 1900, allegata al progetto di legge, è un rimedio per questo quarto d'ora. Ma tenga il Governo presente, che bisogna fare qualcosa di più efficace e di più lunga durata pel porto di Venezia se vuole, come deve volere, che come si fece per lunghi anni riguardo ad un mare italiano, anche in quest'altro mare italiano si oppongano aiuti idonei ad aiuti idonei

di Stati limitrofi, e che Venezia possa reggere nella gara con i vicini porti esteri, nella quale altrimenti soccomberà non per la natura delle cose, ma per la politica più attiva e più efficace degli Stati concorrenti.

PISA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PISA. Pochissimo ho da dire.

Mi sembra, nel suo complesso, da approvarsi questo progetto di legge, sebbene mi induca a rivolgere una raccomandazione all'onor. ministro delle poste su un punto importantissimo, che è appena toccato nelle convenzioni colla Società di Navigazione Generale, e questo punto è quello riguardante le tariffe dei trasporti.

Vedo nell'art. 8 della convenzione accennata, che la Società si impegna di far riduzioni speciali sui noli per le esportazioni dei cementi e calci idrauliche da Venezia per il Levante; ottima cosa, senza dubbio. Ma, appunto a proposito dei noli in genere, credo doveroso di rivolgere all'onor. ministro la raccomandazione che egli forse intuirà. Da lunghi anni si muovono lagnanze, e molte volte giustificate, sui noli e sulle condizioni di polizza da tale Compagnia applicati, che non legittimano il trattamento da parte del Governo così favorevole verso questa Compagnia medesima.

Testè diceva a ragione un onorevole preopinante che siamo in uno stadio continuo di vivissima gara internazionale pei trasporti, ed accennava alla questione assai importante delle tariffe ferroviarie per le quali appunto si verifica spesso a nostro danno, che un leggero ritocco di tariffa elimina la differenza delle distanze reali e rende impossibile il traffico per una data direzione, che sarebbe quella più naturale. Così noi assistiamo spesso da lunghi anni al doloroso spettacolo di condizioni di trasporto tali, applicate dalla Navigazione Generale, che sono peggiori e più gravose ai nostri traffici interni e alla nostra esportazione, di quelle offerte da Compagnie non sovvenzionate dall'erario, inceppandosi per tal modo questi nostri scambi medesimi, invece di favorirli.

Questa legge, ad ogni modo, per le nuove linee istituite, segna un progresso di cui si deve essere grati all'onorevole ministro. Oggi è troppo tardi per poter muovere a questo progetto altre critiche a cui darebbe adito. Mi

permetto adunque soltanto di ripetere la raccomandazione calda all'onor. ministro delle poste perchè, nell'interesse della economia nazionale che mostra di voler patrocinare, voglia alla prima occasione far rivedere i noli e le condizioni di polizza praticate dalla Navigazione Generale, per ottenere quei ribassi richiesti dal nostro commercio a poter competere non sfavorevolmente con quello delle altre nazioni, sia sui mercati interni che sugli esteri.

DI SAN GIULIANO, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI SAN GIULIANO, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Ho fondata speranza di poter dare al senatore Pisa una risposta della quale si dichiarerà soddisfatto.

La questione dei noli non ha alcun rapporto col disegno di legge in discussione, il quale ha per oggetto di modificare ed istituire alcune linee di navigazione. Vi si parla dei noli dei cementi, unicamente perchè la questione dei trasporti dei cementi era una di quelle che si connettevano alle garanzie da darsi a Venezia in sostituzione del servizio della Peninsulare. Il senatore Pisa si è intrattenuto di tutta la grande ed importante questione delle tariffe marittime, tanto per i servizi interni quanto per quelli internazionali.

Io prego il senatore Pisa di tener presente anzitutto che i poteri del Governo in fatto di noli sono regolati dalle convenzioni del 1893, le quali non scadono che nel 1908.

Queste convenzioni, per quanto concerne i noli sulle linee internazionali, non altro stabiliscono se non che siffatti noli non possono eccedere quelli fatti da altre Compagnie sulle medesime linee. Di maniera che, quando la Società di navigazione è in grado di dimostrare che essa per le linee internazionali non fa pagare di più di quanto per gli stessi percorsi fanno pagare altre Società, essa si trova in regola, secondo la lettera e lo spirito delle convenzioni, ed il Governo può deplorare che essa non faccia riduzioni maggiori, appunto per poter sostenere vittoriosamente la concorrenza straniera, ma non ha modo di imporre le riduzioni stesse.

In via di fatto però mi corre l'obbligo di notare che, per alcune linee internazionali, e specialmente per quella della Tunisia, la Società

fa noli di molto inferiori a quelli a cui, secondo le convenzioni, avrebbe diritto; tanto che le nostre merci possono in una certa misura sostenere in quel mercato la concorrenza delle merci francesi, sebbene queste siano da quel Governo in vari modi grandemente favorite.

Resta la questione dei noli interni. Le convenzioni del 1893 agli art. 51 e 58 dispongono che una Commissione, di cui debbono far parte i rappresentanti dei tre Ministeri interessati (Ministero delle poste, Ministero di agricoltura e commercio e Ministero delle finanze) e i rappresentanti della Navigazione generale, ha facoltà di determinare i limiti massimi dei noli.

Stabiliscono altresì le dette convenzioni che, fino a quando le nuove tariffe elaborate da quella Commissione non saranno entrate in vigore, debbano rimanere applicate quelle stabilite dalla Commissione del 1887.

Lunghe e laboriose trattative, fin dall'approvazione delle Convenzioni del 1893, ebbero luogo fra la Società di navigazione e il Governo. E quando io assunsi la direzione del Ministero delle poste, queste trattative duravano ancora.

Io potei, in un solo colloquio che ebbi con l'egregio amministratore delegato di quella Società, concordare con lui che si sarebbero senza altro dal 1° luglio applicate le tariffe della Commissione del 1893, le quali, sebbene siano ancora, come ha detto benissimo il senatore Pisa, alquanto elevate, tuttavia sono inferiori di circa il 25 o 30 per cento in media alla tariffa del 1887 che era in vigore fino al 20 giugno ultimo scorso. Potei ottenere altresì che il vino e gli agrumi passassero dalla 3<sup>a</sup> alla 4<sup>a</sup> categoria e che, contemporaneamente, venissero modificate, in modo più favorevole al commercio, le condizioni della polizza di carico.

Tutte queste innovazioni vennero introdotte per un anno a titolo di esperimento, il quale avrà fine al 30 giugno.

Per mettermi in grado, dopo il periodo di esperimento, che, ripeto, avrà fine il 30 giugno, di esaminare se sia il caso di denunziare questa nuova tariffa e d'introdurvi notevoli modificazioni, ho diramato una circolare a tutte le Camere di commercio del Regno, invitandole a presentarmi i loro suggerimenti corredati di tutti i dati di fatto necessari, e so che in pari tempo il mio collega dell'industria e commercio

ha intenzione di sottoporre lo studio di questo importante problema al Consiglio superiore del commercio e delle industrie.

Quando avremo raccolto tutti questi dati e tutti questi elementi e sarà trascorso l'anno di esperimento, saremo, allora, in grado di risolvere il problema in modo conforme ai voti del senatore Pisa e agli interessi reali e pratici dell'economia nazionale.

Tanto più noi saremo in grado di farlo, inquantochè, avendo io studiato più attentamente le Convenzioni del 1883, ho creduto poter dare agli articoli 51 e 58 un'interpretazione diversa da quella che i miei predecessori avevano data, e la mia interpretazione è stata poi, in seguito a mio quesito, confermata dall'Avvocatura erariale.

Il Ministero delle poste aveva sempre creduto che le riduzioni di tariffe non si possono introdurre se non d'accordo colla Società di navigazione generale.

Ora io credo, interpretando razionalmente la lettera e lo spirito dei due predetti articoli, che il Governo abbia la facoltà d'imporre le deliberazioni che la Commissione istituita da quei due articoli prenderà a maggioranza di voti.

Ripeto che questa mia interpretazione è stata confermata dall'Avvocatura erariale, di guisa che trascorso, come dissi, l'anno di esperimento ed avuti tutti gli elementi opportuni, è sempre da sperare e da aver fiducia che le riforme desiderate dall'onorevole Pisa e dal commercio italiano si potranno introdurre d'accordo, ma, in ogni caso, qualora questo accordo non fosse possibile, lo Stato non è disarmato, e se avrò l'onore di sedere ancora a questo posto, cercherò di non venir meno al mio dovere e di tutelare efficacemente i legittimi interessi del commercio italiano.

PISA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PISA. Ringrazio il ministro delle sue dichiarazioni, e ne prendo atto.

Esse sono tali da far bene sperare per l'avvenire di questo importantissimo servizio della navigazione nel quale mi auguro di vedere presto applicate le riforme necessarie.

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

Procederemo alla discussione degli articoli, che rileggo :

Art. 1.

È rescissa con effetto dal 1° aprile 1900 la convenzione stipulata con la Società inglese Peninsulare ed Orientale il 14 luglio 1895, approvata col Regio Decreto del 24 settembre di detto anno, n. 737, per un servizio fra Venezia e Porto Said.

(Approvato).

Art. 2.

È approvata, con effetto dal 1° aprile 1900, la Convenzione addizionale qui unita del 9 novembre 1899, modificata da quelle successive del 16 dicembre 1899 e 15 marzo 1900, non che dalle dichiarazioni in data 1° e 6 marzo 1900, stipulata con la Navigazione Generale Italiana, per modificazioni ed istituzioni di servizi postali e commerciali marittimi.

(Approvato).

Art. 3.

Il Governo del Re è autorizzato ad inscrivere al capitolo *Servizio postale e commerciale marittimo* del bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi, la somma di L. 37,500 da corrispondersi, in ragione di L. 5000 mensili, alla Navigazione Generale Italiana per la esecuzione del servizio fra Malta, Tripoli e Bengasi dal 15 agosto 1899 a tutto marzo 1900, non che ad inscrivere la somma di L. 100,000 al capitolo stesso del bilancio per gli esercizi 1900-1901 e 1901-1902 pel prolungamento da Porto Said a Bombay di quattro viaggi all'anno della linea Venezia Egitto.

(Approvato).

Art. 4.

Il ministro delle poste e dei telegrafi, in relazione agli articoli 3 e 5 dei quaderni d'oneri, annessi alla convenzione approvata con la legge del 22 aprile 1893, n. 195, ha facoltà, per ragioni d'ordine pubblico e di interesse postale e commerciale, di far anticipare o ritardare, d'accordo con le Società di navigazione, le partenze dei piroscafi sovvenzionati in determinati viaggi e di autorizzare approdi eccezionali.

(Approvato).

Art. 5.

Sono approvate — e fino al 30 giugno 1901 — le modificazioni di cui nell'allegato E, apportate ai servizi postali e commerciali marittimi esercitati dalla Navigazione Generale Italiana per la convenzione approvata con la legge del 22 aprile 1893, n. 195.

Il Governo del Re ha facoltà di prorogarle anno per anno con Decreto Reale.

(Approvato).

Art. 6.

È data facoltà al Governo di invertire sopra Stromboli il viaggio ogni due settimane eseguito dalla Società siciliana di navigazione da Lipari per Alicudi e Filicudi e di affidare ad altri la comunicazione quindicinale con queste isole.

(Approvato).

Art. 7.

Con speciale disegno di legge, da presentarsi al Parlamento, entro il 1901, il Governo farà le proposte opportune intorno al servizio di navigazione fra Venezia e le Indie.

(Approvato).

#### ALLEGATO A.

*Convenzione per la rescissione del contratto con la Compagnia di Navigazione Peninsulare ed Orientale pel servizio fra Venezia e Porto Said.*

Il ministro delle poste e dei telegrafi, quello di agricoltura, industria e commercio, quello delle finanze e quello del tesoro, a nome dello Stato;

Il signor Archibald Douglas Uloth, a nome della Società inglese di navigazione a vapore Peninsulare ed Orientale, in virtù di regolare mandato

Hanno convenuto e stipulato quanto segue :

Art. 1.

È rescissa la convenzione del 14 luglio 1895, approvata con Regio decreto del 24 settembre

di detto anno, n. 737, stipulata fra il Governo Italiano e la Società inglese di Navigazione Peninsulare ed Orientale per un servizio ogni tre settimane fra Venezia e Porto Said.

Tale convenzione sarà di nessun effetto in ogni sua parte dal 1° aprile 1900.

La presente non sarà obbligatoria pel Governo e di nessun effetto se non intervenga l'approvazione del Parlamento, e non sarà obbligatoria per la Società se l'approvazione non avrà luogo pel giorno suaccennato.

Fatto a Roma in tre originali, addì 9 novembre 1899.

*Il ministro delle poste e dei telegrafi*  
DI SAN GIULIANO

*Il ministro di agricoltura, industria e commercio*  
SALANDRA.

*Il ministro delle finanze*  
CARMINE.

*Il ministro del tesoro*  
BOSELLI.

*Per la Compagnia inglese peninsulare ed orientale*  
A. D. ULOTH.

CARLO GAMOND, *testimone.*  
PAOLO LONARDI, *id.*

#### ALLEGATO B.

*Convenzione addizionale a quella stipulata colla Navigazione Generale Italiana, approvata colla legge del 22 aprile 1893, n. 195, per modificazioni ai servizi postali e commerciali marittimi di cui è concessionaria e per la istituzione di nuovi.*

Il ministro delle poste e dei telegrafi, quello di agricoltura, industria e commercio, quello delle finanze e quello del tesoro, a nome dello Stato.

Il commendatore Domenico Gallotti ed il commendatore Erasmo Piaggio, senatore del Regno, presidente il primo del Consiglio d'amministrazione ed amministratore delegato l'altro della Navigazione Generale Italiana, a nome della Società stessa, in virtù di regolare mandato contenuto nella deliberazione del detto Consiglio, in data 24 ottobre 1899.

Hanno concordato e stipulato quanto segue:

#### Art. 1.

##### *Nel quaderno d'oneri A:*

annesso alla Convenzione suaccennata:

1° al servizio sotto la lettera c) sarà soppresso l'approdo a Biserta istituito dal Regio decreto del 16 febbraio 1899, n. 67;

2° al servizio sotto la lettera o) sarà sostituito un viaggio settimanale fra Napoli e Tunisi, con approdi a Palermo e Trapani, da eseguirsi con piroscafi del tonnello netto, colla velocità di 14 miglia all'ora, mediante la sovvenzione di lire venticinque a lega;

3° è istituito un viaggio ogni due settimane fra Malta e Bengasi, toccando Tripoli, Misurata ed altri scali della Cirenaica, con facoltà di omettere gli scali stessi nel viaggio di ritorno, il quale in tal caso avrà luogo da Bengasi a Malta direttamente.

Questo servizio sarà eseguito con piroscafi del tonnello netto, alla velocità di 10 miglia all'ora, mediante la sovvenzione di lire 15 a lega.

La Società ha facoltà di prolungare la detta linea da Bengasi a Canea e ritorno senza sovvenzione.

Qualora il Governo volesse rendere obbligatorio il prolungamento suaccennato a Canea dovrà corrispondere alla Società la detta sovvenzione a lega pel maggiore percorso.

##### *Nel quaderno d'oneri B:*

4° il servizio sotto la lettera a) sarà sostituito da un viaggio quindicinale col seguente itinerario: per sei mesi all'anno: Venezia-Brindisi-Porto Saïd-Alessandria-Brindisi-Venezia, e gli altri sei mesi: Venezia-Brindisi-Alessandria-Porto Saïd-Brindisi-Venezia. Questo servizio sarà eseguito con piroscavo del tonnello netto, alle velocità da 11 a 12 miglia all'ora e mediante la sovvenzione di lire 20 a lega;

5° al servizio sotto la lettera e) sarà sostituito un viaggio mensile fra Genova e Bombay, con approdo a Napoli, Messina, Porto Saïd, Suez, Aden, da eseguirsi con piroscafi del tonnello netto, alla velocità di 11 miglia all'ora mediante la sovvenzione di lire 17 a lega, fra

Genova e Porto-Saïd, e di lire 30 a lega fra Porto-Saïd e Bombay;

6° nel viaggio sotto la lettera *g*) la sovvenzione sarà limitata al tratto fra Palermo e Costantinopoli con gli approdi intermedi, restando obbligata la Società a mantenere, senza sovvenzione, il prolungamento della linea ogni due settimane ad Odessa ed ogni settimana a Genova, con approdi facoltativi a Napoli e Livorno, se sono richiesti da esigenze commerciali;

7° nel viaggio settimanale sotto la lettera *h*) tra Venezia e Costantinopoli sarà aggiunto l'approdo a Patrasso, corrispondendo per il maggior percorso la sovvenzione per lega stabilita per tale linea;

8° è istituito un viaggio ogni quattro settimane col seguente itinerario: Alessandria-Giaffa-Beyruth-Tripoli-Mersina-Larnaca-Alessandria, con facoltà di approdare a Porto-Saïd, Caifa, Latacchia ed Alessandretta, corrispondendosi la sovvenzione in ragione delle leghe effettivamente percorse. Il servizio sarà eseguito con piroscafi del tonnello da 900 a 1000 tonnellate di registro netto, alla velocità di 11 miglia all'ora, mediante la sovvenzione di L. 17 a lega.

*Nei quaderni d'oneri per servizi dell'arcipelago toscano, di Pantelleria e Lampedusa:*

9° il viaggio del secondo gruppo fra Trapani e Porto Empedocle, è sostituito dai seguenti:

*a*) un viaggio alla settimana fra Trapani e Tunisi, toccando Marsala, Pantelleria e Biserta, con piroscafi del tonnello non inferiore a 300 tonnellate di registro netto alla velocità di 9 miglia all'ora;

*b*) un viaggio alla settimana fra Porto Empedocle e Lampedusa, toccando Linosa, con piroscafi del tonnello non inferiore a 150 tonnellate, alla velocità di 9 miglia all'ora.

Per questi servizi sarà corrisposta la sovvenzione annua di lire 112 mila.

#### Art. 2.

Le distanze nautiche fra i diversi porti saranno determinate dal Ministero della marina.

#### Art. 3.

La Società si obbliga di trasportare e trasbordare a Venezia ed a Brindisi le merci ed

i passeggeri da Ancona e Bari per l'Egitto e per le Indie e viceversa senza alcun aumento nel nolo e nei prezzi di passaggio, come se i passeggeri e le merci stesse si imbarcassero e sbarcassero nei detti porti di Ancona e di Bari.

#### Art. 4.

Il servizio tra Venezia, Porto-Saïd ed Alessandria sarà posto in coincidenza a Porto-Saïd coi piroscafi adibiti alla linea Genova, Bombay, Singapore e viceversa.

Sarà riservato alla partenza da Genova sui piroscafi suddetti in ogni viaggio - con preavviso di almeno dieci giorni - lo spazio necessario, entro però il limite di un terzo della portata dei piroscafi stessi, per provvedere al trasporto delle merci di Venezia per le Indie e per l'Estremo Oriente, che saranno trasbordate sui medesimi a Porto-Saïd, per proseguire sollecitamente oltre Suez.

La Società userà nei porti oltre Suez parità di trattamento alle merci dirette a Genova ed a Venezia, osservando sempre l'avviamento richiesto ed indicato dagli speditori, e mettendo, con preavviso di almeno 10 giorni a disposizione dal traffico per Venezia, come per i viaggi di andata, lo spazio occorrente fino al limite di un terzo della portata del piroscavo.

Le merci per Venezia e scali dell'Adriatico, provenienti dai porti d'oltre Suez coi piroscafi della Società, saranno trasbordate sollecitamente a Porto-Saïd su quello della linea per l'Adriatico.

La Società mancando, senza il concorso di forza maggiore, all'obbligo assunto per quanto riguarda lo spazio da riservarsi a bordo dei piroscafi della linea Genova-Bombay, per provvedere al traffico di Venezia, sarà responsabile verso gli speditori delle detti merci dei danni che loro derivassero dal ritardo nella prosecuzione delle medesime.

Qualora, salvo il caso di forza maggiore - le merci provenienti od a destinazione di Venezia - dovessero per qualche tempo rimanere in giacenza a Porto Saïd, gli speditori ed i destinatari non dovranno sostenere alcuna spesa.

#### Art. 5.

Le merci dall'Italia destinate oltre Bombay agli scali toccati dai piroscafi della Navigazione

generale italiana, sino a Singapore saranno fatte proseguire da Bombay col suo piroscampo di immediata coincidenza.

Ugualmente si praticherà per le merci destinate agli scali toccati dai vapori della Navigazione generale italiana, oltre Singapore, sempre che la Società mantenga il prolungamento libero della linea fino ad Hong-Kong.

Le merci invece dirette ai porti dell'Estremo oriente non toccati dai piroscampi suddetti, saranno fatte proseguire a cura della Società stessa con altre Compagnie di navigazione, profittando delle prossime partenze da Bombay, da Singapore, o da Hong-Kong.

#### Art. 6.

Il trasbordo delle merci a Porto Saïd, provenienti od a destinazione di Venezia, sarà a carico della Navigazione generale italiana e non darà perciò luogo ad alcun aumento di tariffa.

#### Art. 7.

I noli, la classificazione delle merci e le condizioni di trasporto e di pagamento saranno identici tanto a Genova che a Venezia per le merci con la medesima destinazione e viceversa.

Contravvenendosi a questo patto la Società rifonderà allo speditore la differenza fra il nolo riscosso e quello che avrebbe dovuto riscuotere, salvo al Ministero delle poste e dei telegrafi di applicare all'occorrenza la disposizione del 6° comma dell'articolo 69 del quaderno d'onori B annesso alla convenzione vigente.

#### Art. 8.

La Società si impegna, in via eccezionale, di far riduzioni speciali sui noli per l'esportazione dei cementi e calci idrauliche da Venezia per il Levante ed i paesi oltre Suez, entro il limite di 50 tonnellate per ogni viaggio.

Tali noli dovranno essere concordati fra la Società ed il Ministero delle poste e dei telegrafi e quello di agricoltura, industria e commercio.

#### Art. 9.

Tutte le condizioni dei quaderni d'onori annessi alla convenzione colla Navigazione Generale Italiana approvata colla legge del 22 aprile

1893, n. 195, non derogate dai precedenti articoli, saranno rispettivamente applicate ai servizi di cui all'art. 1° della presente.

#### Art. 10.

La presente convenzione addizionale, avrà effetto dal 1° aprile 1900, e durerà, come quella principale, fino al 30 giugno 1908, intendendosi, come quella, continuativa di anno in anno, oltre al detto termine, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte, da darsi sei mesi prima.

#### Art. 11.

La presente convenzione addizionale sarà soggetta al diritto fisso di una lira, come quella principale.

#### Art. 12.

La presente convenzione non sarà obbligatoria per il Governo se non dopo l'approvazione per legge.

Fatto in Roma in tre originali, addì, 9 novembre 1899.

*Il ministro delle poste e dei telegrafi*  
DI SAN GIULIANO.

*Il ministro di agricoltura, industria e commercio*  
SALANDRA.

*Il ministro delle finanze*  
CARMINE.

*Il ministro del tesoro*  
BOSELLI.

*Per la Navigazione Generale Italiana*  
GALLOTTI.  
PIAGGIO.

CARLO GAMOND, *testimonio.*  
PAOLO LONARDI, *testimonio.*

#### ALLEGATO C.

*Dichiarazione allegata alla Convenzione  
in data del 9 novembre 1899.*

In vista delle pattuizioni contenute nella convenzione in data d'oggi, la Navigazione Generale Italiana rinuncia ai diritti che crede le competano per essere risarcita dai danni subiti per effetto della Convenzione stipulata il

14 luglio 1895, dal Regio Governo con la Società inglese peninsulare ed orientale per la concessione di un servizio fra Venezia e l'Egitto, contravvenendo, a suo avviso, al patto fissato dal 1° comma dell'art. 4 del quaderno d'onori B, annesso alla propria convenzione, approvata con la legge del 22 aprile 1893, numero 195.

Se non fosse approvata la Convenzione in data odierna, la presente dichiarazione non potrà mai essere invocata da alcuna delle due parti come riconoscimento da parte dell'altra, delle proprie ragioni.

Roma, addì 9 novembre 1899.

*Per la Navigazione Generale Italiana*

GALLOTTI  
PIAGGIO.

V. Il ministro delle poste e dei telegrafi  
DI SAN GIULIANO.

V. Il ministro di agricoltura, industria e commercio  
SALANDRA.

V. Il ministro delle finanze  
CARMINE.

V. Il ministro del tesoro  
BOSELLI.

CARLO GAMOND, *testimonio*.  
PAOLO LONARDI, *testimonio*.

ALLEGATO D.

DICHIARAZIONE.

Vista la Convenzione addizionale stipulata in Roma il 9 novembre 1899 per modificazioni dei servizi postali e commerciali marittimi, la Navigazione Generale Italiana ha accettato le seguenti variazioni alla Convenzione stessa:

1° All'articolo 1, n. 9, il comma sotto la lettera a), è sostituito dal seguente: « Un viaggio alla settimana fra Trapani, Favignana, Marsala, Pantelleria, Tunisi e Biserta, con piroscafi del tonnellaggio non inferiore a 300 tonnellate di registro netto alla velocità di 9 miglia all'ora ».

2° Allo stesso articolo 1, n. 9, il comma sotto la lettera b) è sostituito dal seguente: « Un viaggio ogni due settimane fra Trapani, Favignana, Marsala, Pantelleria, Lampedusa, Linosa e Porto Empedocle, con piroscafi del tonnel-

laggio non inferiore a 150 tonnellate, alla velocità di 9 miglia all'ora ».

3° L'ultimo comma del medesimo art. 1, n. 9, che stabilisce: « Per questi servizi sarà corrisposta la sovvenzione annua di L. 112,000 » è sostituito dal seguente: « Per questi servizi sarà corrisposta la sovvenzione annua di lire 113,400 » in luogo di 119,700 che spetterebbero alla Società per l'aumento di percorrenza in rapporto alla sovvenzione proporzionale per lega.

4° All'articolo 4, fra il secondo ed il terzo comma, è inserito il seguente: « Il preavviso suaccennato potrà essere limitato a cinque giorni prima della partenza dei piroscafi da Genova qualora si debba lasciare a disposizione del traffico di Venezia soltanto un sesto della portata dei piroscafi stessi ».

Roma, addì 16 dicembre 1899.

*Per la Navigazione Generale Italiana*

GALLOTTI.  
PIAGGIO.

Il ministro delle poste e dei telegrafi  
DI SAN GIULIANO.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio  
SALANDRA.

Il ministro delle finanze  
CARMINE.

Il ministro del tesoro  
BOSELLI.

CARLO GAMOND, *testimonio*.  
PAOLO LONARDI, *testimonio*.

ALLEGATO.

Vista la Convenzione addizionale stipulata in Roma il 9 novembre 1899 per modificazioni dei servizi postali e commerciali marittimi, è stato convenuto fra i ministri sottoscritti a nome dello Stato e la « Navigazione Generale Italiana » quanto appresso:

In ciascuno degli anni 1900 e 1901, quattro dei viaggi della linea Venezia-Egitto saranno, coi piroscafi adibiti alla linea stessa prolungati in quattro mesi consecutivi da Porto Said a Bombay e viceversa con approdo a Suez e ad Aden, mediante la complessiva sovvenzione *à forfait* di lire italiane centomila all'anno.

Trascorso il detto periodo di due anni sarà in facoltà del Governo di mantenere od aumentare il numero di questi prolungamenti di viaggi in mesi consecutivi, sovvenzionandoli nella misura determinata dalla Convenzione approvata colla legge del 22 aprile 1893, n. 195 per la linea Alessandria-Bombay, ed impiegandovi piroscafi della stazzatura non inferiore a 1500 tonnellate di registro netto.

Fatto a Roma, addì 15 marzo 1900.

*Il ministro delle poste e dei telegrafi*  
DI SAN GIULIANO.

*Il ministro di agricoltura, industria e commercio*  
SALANDRA.

*Il ministro delle finanze*  
CARMINE.

*Il ministro del tesoro*  
BOSELLI.

*Per la Navigazione Generale Italiana*

E. PIAGGIO.

C. MARAINI.

CARLO GAMOND, *testimonio*.

PAOLO LONARDI, *testimonio*.

#### ALLEGATO E.

*Modificazioni apportate ai servizi marittimi.*

##### Quaderno d'oneri A — Articolo 1.

a) Le linee sotto le lettere c) d) e) sono allacciate mediante l'esecuzione di esse dallo stesso piroscalo, con la facoltà di prolungare a Genova senza sovvenzione - la linea e) limitata a Napoli;

b) la linea sotto la lettera f) è allacciata con la linea b);

c) Nella linea sotto la lettera i) dal 4 marzo 1895 è soppresso l'approdo obbligatorio a Portoferraio ed il tratto settimanale fra Civitavecchia e Golfo degli Aranci è eseguito dai piroscafi della linea sotto la lettera b), mantenendosi per questo viaggio settimanale la sovvenzione e le condizioni attribuite alla linea i);

d) Le linee sotto la lettera h) ed i) sono allacciate per modo che uno stesso piroscalo da Genova per Cagliari si spinge a Napoli;

e) Nella linea sotto la lettera m) dal 28 febbraio 1894 è soppresso l'approdo a Bastia, che

viene inserito sotto la lettera l), col prolungamento obbligatorio senza sovvenzione da Livorno a Genova e viceversa, assumendo in luogo della lettera m), la caratteristica di postale-commerciale e le condizioni corrispondenti.

##### Quaderno d'oneri B — Articolo 1.

f) Le linee sotto le lettere d) ed e) sono allacciate in Alessandria d'Egitto col corrispondente viaggio della linea sotto la lettera c).

Quaderno d'oneri per i servizi dell'Arcipelago toscano e fra la Sicilia e le isole di Pantelleria, Lampedusa e Linosa.

g) La linea sotto la lettera a) dal 10 gennaio 1897 è resa bigiornaliera col concorso della traversata che effettua uno dei viaggi settimanali della linea b), e con l'obbligo di una breve sosta a Capo delle Viti e dell'approdo settimanale a Rio Marina e Portolongone;

h) La linea sotto la lettera b) dal 12 gennaio 1897 è limitata per un viaggio settimanale a Pianosa e l'altro prolungato senza sovvenzione da Porto Santo Stefano a Civitavecchia.

Nonostante le dette modificazioni la sovvenzione per tutti i servizi dell'Arcipelago toscano rimane invariata.

##### DICHIARAZIONE.

In relazione alla convenzione addizionale del 9 novembre 1899 modificata da quella successiva del 16 dicembre stesso anno, la Navigazione generale italiana s'impegna, come già ebbe a dichiarare alla Camera di commercio di Venezia, con sua lettera del 10 dicembre ultimo scorso, e all'onorevole Ministero delle poste e dei telegrafi con lettere del 7 e 10 febbraio 1900:

a) di non praticare da Venezia noli che nel complesso risultino superiori a quelli che essa Società pratica da Genova per tutti gli scali dell'Adriatico e del mar Jonio;

b) di mantenere gli impegni attuali circa lo spazio da riservarsi ai carichi da Venezia del legname per l'Egitto;

c) di assumere a proprio carico le spese di trasbordo delle merci di Venezia, per la

LEGISLATURA XX — 3ª SESSIONE 1899-900 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MARZO 1900

Soria, la Cirenaica, Malta, Tripoli, Tunisi e per tutti gli scali della Tunisia e Tripolitania toccati dai suoi piroscafi.

Roma, li 1° marzo 1900.

Per la Navigazione generale italiana  
L'amministratore delegato

E. PIAGGIO.

V. Il ministro delle poste e dei telegrafi

A. DI SAN GIULIANO.

V. per copia conforme

Il capo della Sezione dei servizi marittimi

LONARDI.

#### DICHIARAZIONE.

La Navigazione generale italiana dichiara di accettare che il § 4 dell' art. 1 della Convenzione addizionale in data 9 novembre 1899 sia sostituito il seguente;

4° Il servizio sotto la lettera a) sarà sostituito da un viaggio quindicinale col seguente itinerario: Per sei mesi dell' anno: Venezia - Ancona - Bari - Brindisi - Port-Said - Alessandria - Brindisi - Bari - Ancona - Venezia; e gli altri sei mesi: Venezia - Ancona - Bari - Brindisi - Alessandria - Porto-Said - Brindisi - Bari - Ancona - Venezia. Questo servizio sarà eseguito ecc. (come il testo).

Roma, addì 6 marzo 1900.

Per la Navigazione generale italiana  
Per l'amministratore delegato

SABBADINI.

V. Il ministro delle poste e telegrafi

DI SAN GIULIANO.

V. Per copia conforme

Il capo della Sezione dei servizi marittimi

LONARDI.

#### Incidente sull'ordine del giorno.

SORMANI-MORETTI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SORMANI-MORETTI. Prego il signor presidente di voler fare in modo che, a cominciare da domani, la seduta non si apra più, come avvenne ultimamente, alle quattro e un quarto o alle quattro e mezza.

L'invito per le sedute è alle tre, e bisognerebbe essere più puntuali, per sollecitare il più possibile la discussione dei progetti di legge che sono all'ordine del giorno.

Io prego quindi il nostro presidente di avvertire i signori senatori che da domani in poi la seduta si aprirà alle tre precise.

PRESIDENTE. Credo che il presidente non sia in colpa. In ogni modo domani alle tre io mi troverò al mio posto, e, se possibile, darò subito principio alla seduta.

**Rinvio allo scrutinio segreto del progetto di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 300,000 per la costruzione di un'Aula provvisoria per la Camera dei deputati » (N. 73).**

PRESIDENTE. Discuteremo ora il disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di L. 300,000 per la costruzione di un'aula provvisoria per la Camera dei deputati ».

Leggo l'articolo unico del progetto di legge.

#### Articolo unico

È autorizzata la spesa di L. 300,000 per provvedere alla costruzione di un'aula provvisoria per la Camera dei deputati.

La somma a tale scopo autorizzata verrà portata in aumento al capitolo 43: « Spesa per la Camera dei deputati » dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1899-900.

È aperta la discussione.

Nessuno chiedendo la parola e trattandosi di un disegno di legge che consta di un solo articolo, si voterà ora a scrutinio segreto.

#### Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo alla votazione a scrutinio segreto dei tre disegni di legge approvati oggi per alzata e seduta...

BORGNINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BORGNINI. Dichiaro di astenermi dal votare il progetto di legge per i provvedimenti definitivi per gli istituti di previdenza pel personale ferroviario.

LANCIA DI BROLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LANCIA DI BROLO. Dichiaro che anch'io mi asterrò dal votare quel progetto di legge.

PRESIDENTE. Sta bene; di queste dichiarazioni sarà tenuto conto nel processo verbale.

Prego il signor senatore, segretario, Di Prampero, di procedere all'appello nominale.

DI PRAMPERO, *segretario*, fa l'appello nominale.

**Chiusura di votazione.**

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Prego i signori senatori segretari di procedere alla numerazione dei voti.

(I senatori segretari fanno lo spoglio delle urne).

**Risultato di votazione.**

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge:

Provvedimenti definitivi per gl'Istituti di previdenza del personale ferroviario:

Senatori votanti . . . . .	98
Favorevoli . . . . .	85
Contrari . . . . .	11
Astenuti . . . . .	2

Il Senato approva.

Modificazioni dei servizi postali e commerciali marittimi:

Senatori votanti . . . . .	98
Favorevoli . . . . .	87
Contrari . . . . .	9
Astenuti . . . . .	2

Il Senato approva.

Autorizzazione della spesa di L. 300,000 per la costruzione di un'aula provvisoria per la Camera dei deputati:

Senatori votanti . . . . .	96
Favorevoli . . . . .	83
Contrari . . . . .	13

Il Senato approva.

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 15 precise:

Discussione dei seguenti disegni di legge:

Modificazioni alle disposizioni della legge 30 marzo 1893, n. 173, concernenti le opere idrauliche di 3<sup>a</sup>, 4<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> categoria (N. 57 - *Segue*);

Provvedimenti a favore dei danneggiati dalle alluvioni e frane dell'ultimo trimestre 1899 (N. 75);

Acquisto dei quadri e degli oggetti d'arte dell'arcispedale di S. Maria Nuova in Firenze a favore delle regie gallerie di quella città (N. 76).

La seduta è sciolta (ore 18 e 20).

Licenziato per la stampa il 2 aprile 1900 (ore 11.30).

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche

