

CCXLI.

TORNATA DEL 31 MARZO 1908

Presidenza del Presidente MANFREDI.

Sommario. — *Discorso del Presidente — Petizioni — Presentazione di disegni di legge e di relazioni — Ringraziamenti delle famiglie Giorgini e Racioppi per le onoranze rese ai defunti senatori — Congedo — Discussione del disegno di legge: « Ordinamento della Somalia Italiana » (N. 264-B) — Parlano nella discussione generale i senatori Odescalchi, Pierantoni, Sonnino, relatore, ed il ministro degli affari esteri — Chiusa la discussione generale, si approvano senza osservazioni i primi tre articoli — Domanda del senatore Pierantoni, all'art. 4, e risposta del relatore, senatore Sonnino — L'art. 4 è approvato — Senza discussione si votano gli articoli 5, 6 e 7, e l'art. 8, dopo osservazioni del senatore Pierantoni, alle quali risponde il ministro degli affari esteri — Si approvano poi tutti gli altri articoli del disegno di legge, che è rimandato allo scrutinio segreto — Proposta del ministro degli affari esteri, relativa all'ordine del giorno — Discussione del disegno di legge: « Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi » (N. 743) — Parlano nella discussione generale i senatori Biscaretti, Pisa, Parpaglia, ed i ministri dei lavori pubblici e delle poste e dei telegrafi — La discussione generale è chiusa, riservata la parola al relatore.*

La seduta è aperta alle ore 15.10.

Sono presenti il Presidente del Consiglio, ministro dell'interno, ed i ministri della guerra, delle poste e dei telegrafi, della pubblica istruzione, del tesoro, delle finanze, dei lavori pubblici, degli affari esteri, dell'agricoltura, industria e commercio e della marina.

Discorso del Presidente.

PRESIDENTE. (*Si alza e con lui si alzano i ministri ed i senatori*). Onorevoli colleghi,

Il rammarico, che contristò ciascuno di noi, allorchè cagione di salute costrinse a lasciare questo seggio l'uomo venerato ed amato, che vi sedeva da oltre un triennio, si ridesta in me nel presentarmi suo successore; ed il mio primo pensiero è di mandare il saluto, che sarà nel

cuore di tutti voi, saluto riverente ed affettuoso, a Tancredi Canonico; rinnovando il voto, espressogli nell'amaro commiato, di lunga conservazione e del ritorno fra noi.

A questo alto seggio io salgo ossequente al volere del Re; qual milite del dovere nel campo civile al posto affidatogli; ove dedicare le facoltà e le forze, finchè durano, alla pubblica cosa. La scelta mi onora più del mio merito; e tanto l'onore è grande, quanto grave ed arduo il carico di sedere a capo di Assemblea così cospicua e dirigerne le deliberazioni. Non da altro un tale onore io riconosco derivatomi, che da quella estimazione, onde voi, onorevoli colleghi, mi avete circondato; dalla quale mi è provenuta la considerazione del Governo di Sua Maestà. Per la qual cosa, volgendo l'animo grato al Re ed ai Consiglieri della Corona, ringrazio voi con tutto l'animo della vostra bene-

volenza e delle preziose prove, che me ne avete offerte.

Per non paventare del cimento, cui mi incammino, debbo obliare me stesso; guardarmi dal misurare il mio valore a quello degli esimii Presidenti, che si succedevano, costituito il Regno, e dei celebri pure, che il seggio illustrarono nel Senato delle antiche Provincie: sperare virtù dalla devozione al Re, dall'amore alle istituzioni, dalla fiducia che, voi, amati colleghi, mi continuerete quella indulgenza, che già mi è valsa a tanto.

L'amor di patria portentoso, che crea gli eroi; l'amor di patria, che negli anni giovanili mi diede l'ardire del cospirare per la libertà e mi rese impavido ai pericoli; l'amor di patria, che in me, inesperto di governo, generò audacia in luogo di scienza a regger provincie in ora suprema, satellite modesto dei maggiori astri del risorgimento nazionale; lo stesso amor di patria nella canizie mi incoraggi e sostenga a non indegnamente qui stare sopra tanta ricchezza di civile sapienza e di nomi notabili e chiari; cosicchè non avvenga mai che, per mia deficienza, la dignità ed autorità del Senato decada o scapiti.

Penso ai nostri fasti. Antenato del Senato italiano, il subalpino ebbe i natali allo spiegarsi della tricolore bandiera, festante dello Statuto concesso con lealtà di Re, con affetto di padre. All'alba di quell'era di riscossa le deliberazioni sue proclamò quel Senato non miranti che alla potenza della Corona, alla libertà del popolo, alla grandezza e fortuna d'Italia. E la costituzione del nuovo Regno ebbe nel Senato italiano, come aveva pronunciato Cesare Alfieri nel prenderne la presidenza, orgoglio rispettato e degno. Gli illustri, che vi sedevano, ei soggiungeva, animati da civile patriottismo e da provate virtù cittadine, avrebbero avuto largo campo ad acquistare giuste benemerienze verso la comune patria. E così fu; e Federico Sclopis l'anno dopo segnalava i più savi ed avveduti provvedimenti con profondo senno e con franco operato da virtù del Senato diretti a tutto quello che di vero e solido, di duraturo interesse fosse della comune patria.

Tanto lustro in cui il Senato ha saputo mantenersi, è in nostra custodia; siamo gelosi. Le tradizioni insigni mi terrò innanzi nell'adem-

pimento del mio ufficio; farò tesoro degli ammaestramenti dei predecessori; porrò studio al migliore andamento dei nostri lavori con la più esatta osservanza dei regolamenti; non è in voi difetto di operosità e diligenza.

Dello zelo e fervore al dovere, della perseveranza all'opera, dell'abnegazione sotto i lunghi disagi, ha il Senato testè dato prova ammirabile in una penosa sua funzione. Ne ha avuto merito, ne ha riscosso plauso. Le stesse virtù saranno sempre vive in voi nel dare il più valido concorso a tutte le funzioni costituzionali.

Questo corpo conservatore delle libere istituzioni e dei fondamenti dello Stato, sarà sempre animato dalla fede incrollabile nella monarchia, che accoppia principato a libertà; e con questa fede qui regnerà ognora l'affetto a quella Casa gloriosa, nel cui nome l'Italia risorse, e la cui sorte è un tutt'uno con la salute della patria, con il bene del popolo, con la guardia della libertà e dell'indipendenza, acquistate, dopo secoli di servaggio, a prezzo di martirio e di sangue, da quel genio italico che niuna tirannide, nè interna nè straniera, valse mai a spegnere nè ad incatenare.

Ripigliamo l'opera nostra, egregi colleghi, non mai scordando di risalire ai principii onde si formò lo Stato.

In alto i cuori, Viva il Re!

(*Applausi unanimi e prolungati e grida di Viva il Re!*)

PRESIDENTE. Prego l'onorevole senatore, segretario, Arrivabene di dar lettura del processo verbale dell'ultima seduta.

ARRIVABENE, *segretario*, dà lettura del verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

Sunto di petizioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore, segretario, Arrivabene di dar lettura del sunto delle petizioni pervenute al Senato.

ARRIVABENE, *segretario*, legge:

N. 416. Il Consorzio fra i proprietari di case e terreni in Torino esprime voti per aggiunte e modifiche al disegno di legge: « Approvazione del piano generale regolatore e di ampliamento per la città di Torino ».

N. 417. La Federazione tra i sodalizi degli ingegneri e degli architetti italiani esprime voti per la sollecita approvazione del disegno di legge: « Sull'esercizio della professione d'ingegnere, di architetto e di perito agrimensore ».

N. 418. La Società italiana degli amatori e dei commercianti di antichità e belle arti, a mezzo della Camera di commercio di Roma esprime voti per modifiche al disegno di legge: « Per le antichità e le belle arti ».

N. 419. Il Sindaco di Torino trasmette una memoria di quell'Amministrazione municipale nella quale si esprime voti perchè il Senato approvi sollecitamente ed integralmente il disegno di legge N. 757, relativo al piano generale regolatore di quella città, senza tener conto delle domande di modifiche ed aggiunte al disegno stesso, presentato dal Consorzio dei proprietari di Torino con la petizione N. 416.

Messaggio del Presidente della Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che, durante la sospensione dei nostri lavori, è pervenuto un messaggio della Presidenza della Camera dei deputati, col quale si trasmette il seguente disegno di legge, già approvato dall'altro ramo del Parlamento: « Separazione del comune di Cellere dal mandamento di Toscanella e sua aggregazione a quello di Valentano ».

Do atto al Presidente della Camera di questa comunicazione.

Messaggi dei ministri delle finanze e del tesoro.

PRESIDENTE. Prego il senatore, segretario, Arrivabene di dar lettura dell'elenco dei disegni di legge trasmessi dai ministri delle finanze e del tesoro.

ARRIVABENE, *segretario*, legge:

Il ministro delle finanze ha inviato il seguente disegno di legge, già approvato dalla Camera dei deputati:

« Lavori urgenti alle Regie Terme di Montecatini ».

Il ministro del tesoro ha trasmesso i seguenti disegni di legge, pure approvati dalla Camera dei deputati:

« Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio 1907-908 »;

« Maggiori assegnazioni su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1907-908 »;

« Maggiori assegnazioni su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1907-908 »;

« Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1907-908 »;

« Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1908-909 ».

Do atto ai ministri delle finanze e del tesoro della presentazione di questi disegni di legge.

Comunicazione di relazioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore, segretario, Arrivabene di leggere l'elenco delle relazioni presentate durante la sospensione dei nostri lavori.

ARRIVABENE, *segretario*, legge:

Relazioni presentate alla Presidenza sui seguenti disegni di legge:

« Separazione del comune di Ateleta dal mandamento di Pescocostanzo e sua aggregazione a quel di Castel di Sangro », relatore senatore Fiocca;

« Convenzioni pei servizi postali e commerciali marittimi », relatore senatore Palberti;

« Per il miglioramento dei pascoli montani », relatore senatore Vigoni Giulio.

« Provvedimenti per combattere le frodi nel commercio dell'olio di oliva », relatore senatore Manassei;

« Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1907-908 », relatore senatore Blaserna.

« Approvazione della convenzione per la proroga per un anno, a decorrere dal 1° lu-

glio 1906, dell'esercizio provvisorio delle ferrovie secondarie romane da parte dello Stato», relatore senatore Cerruti Valentino;

« Stanziamento di lire 78,300 in uno speciale capitolo della parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero degli affari esteri, per l'esercizio finanziario 1907-908, per la costruzione di una barca automobile ad uso della Regia ambasciata in Costantinopoli », relatore senatore Blaserna;

« Maggiore assegnazione di lire 255,000 al capitolo n. 29: Indennità di primo stabilimento ad agenti diplomatici e consolari, viaggi di destinazione e di traslocazione del bilancio della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1907-908 », relatore senatore Blaserna;

« Provvedimenti per i bilanci delle colonie italiane di Africa e per il contributo dello Stato nelle spese delle Colonie stesse », relatore senatore Blaserna.

PRESIDENTE. Do atto ai signori relatori della presentazione di queste relazioni.

Ringraziamenti.

PRESIDENTE. Ho l'onore di comunicare al Senato che la figlia del compianto senatore Giorgini e la vedova del senatore Racioppi ringraziano delle condoglianze che il Presidente ha loro inviato, a nome del Senato.

Congedo.

PRESIDENTE. Il senatore Palumbo domanda un congedo di quindici giorni per urgenti affari privati.

Se non vi sono osservazioni in contrario, questo congedo si intende accordato.

Presentazione di un disegno di legge.

LACAVA, *ministro delle finanze*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACAVA, *ministro delle finanze*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge, già approvato dall'altro ramo del Parlamento:

« Modificazioni al testo unico delle leggi sulla fabbricazione degli spiriti approvato con R. decreto 5 dicembre 1905, n. 651 ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione di questo disegno di legge, che sarà inviato agli Uffici per il necessario esame.

Discussione del disegno di legge: « Ordinamento della Somalia Italiana » (N. 264-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ordinamento della Somalia Italiana ».

Prego il senatore, segretario, Arrivabene di dar lettura di questo disegno di legge.

ARRIVABENE, *segretario*, legge:
(V. Stampato N. 264-B).

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

Ha facoltà di parlare il senatore Odescalchi.

ODESCALCHI. Onorevole signor ministro, io non farò un discorso poichè nell'insieme sono favorevole al progetto di legge, e mi limiterò soltanto a rivolgerle due domande riguardanti la Somalia, che hanno rapporti con questo disegno di legge.

La prima domanda è di sapere quali sono i suoi intendimenti riguardo al posto di Lugh, il quale fino adesso è rimasto controverso, ed è questione contestata se appartenga all'Abissinia o a noi.

Il non aver ancora risolto completamente questa questione ci ha arrecato dei guai, e perciò crederei urgente di risolverla in qualunque modo, onde evitare complicazioni.

La seconda domanda si riferisce alla questione dell'emigrazione. Il ministro sa che vi è un avanzo di circa 10 od 11 milioni sul fondo dell'emigrazione, avanzo ottenuto dalla tassa imposta agli emigranti che vanno in America. Bisognerà pur venire ad una risoluzione per questo fondo, essendo inutile tenerlo eternamente a tesaurizzare.

Ho udito con piacere che il ministro alla Camera ha detto di avere intenzione di usufruire di questo fondo per sviluppare le Colonie, non oltre mare, ma in possedimenti appartenenti a noi.

Amerei che il ministro riconfermasse quello che ha detto alla Camera, onde prenderne atto. Non ho altro da dire.

PRESIDENTE. Il senatore Pierantoni ha facoltà di parlare.

PIERANTONI. Onor. colleghi, il nostro Presidente nell'assumere le funzioni di direttore dei lavori della nostra Assemblea, ci ha promesso quello che è nostro dovere di fare e ragione sua di chiedere, l'osservanza del regolamento. Voi sapete che l'art. 48 del nostro regolamento che vale legge, dice: « Gli oratori avranno particolare cura di astenersi da ogni diretta allusione, a cose dette o fatte nella Camera dei deputati, fuori di una semplice enunciazione ». È noto il valore di questa norma, perchè se fosse lecito discutere i voti, le parole e i sentimenti degli oratori dell'altro ramo del Parlamento, mancherebbe la possibilità di mantenere integra la funzione delle due assemblee e la loro indipendenza che sono tanta forza del potere legislativo diviso in due Camere.

Inoltre io penso che il Senato debba essere geloso custode del diritto, che ha, di domandare relazioni che non rimandino a quelle scritte per l'altra Assemblea, che sieno fornite di notizie necessarie agli obbiettivi delle leggi. Questa è una mia calda raccomandazione, e dipende dal pensiero che ciascuno debba assumere le responsabilità morali inerenti all'esercizio del proprio dovere con piena cognizione dei fatti e delle ragioni.

Io non parlerò delle cose dette e delle relazioni presentate all'Assemblea elettiva, dichiaro pertanto la intenzione che anima il mio dire: parlo soltanto per fare una larga motivazione del voto negativo che darò a questo disegno di legge, che torna dall'altro ramo del Parlamento dopo che fu discusso nella nostra Assemblea.

Non ripeterò cose già lungamente dette, esordisco peraltro facendo una osservazione all'onorevole ministro degli affari esteri. Io gli do il vanto di avere apertamente omesse le finzioni rettoriche con le quali si affermò a iosa che l'Italia volesse portare civiltà in Africa. La patria nostra ha virtù accompagnate da non pochi vizi, onde dobbiamo essere più modesti e non dirci pionieri di civiltà dove civiltà non entra, perchè tenaci sono gli istituti, le forme religiose, i costumi delle genti a noi resistenti nel diritto alla vita. L'onor. ministro ha detto chiaramente che propose la legge per « mettere a valore una colonia ». Comprendo l'azione degli Stati che vogliono assicurare la libertà dei commerci e dei traffici marittimi. Non ammetto che le genti civili abbiano di-

ritto sulle incivili. Lessi con amore nei libri di A. Gentili e di G. V. Gravina la cura con la quale essi ed altri autorevoli scrittori procacciarono di prosciogliere da ogni incolpazione le conquiste romane, di lavare da ogni macchia la gloria dei nostri padri. La mente, che spinge a conquista, non è la mia; non è giusto il negare ogni diritto a tribù lontane per cupidigia di guadagno.

Nella storia del medio evo noi vedemmo il mondo islamitico contrario al Cristianesimo: la Croce contraria alla Mezzaluna, e chiedersi la conquista del Grande Sepolcro che non fu conquistato; dall'altro lato i Musulmani proclamare il dovere di distruggerci con la scimitarra. Nell'Italia redenta con molti ideali è giunta l'ora in cui un ministro può dire che si debba sfruttare o mettere a valore una colonia, fatto l'interprete di quella febbre di espansione nell'Africa, non acceso da nessun altro ideale se non dalla cupidigia del guadagno. Onde se alcuno dimostra che la colonia non esiste ancora e che non può essere messa a valore, io domando: che cosa contro la ragione delle genti si fa non per ottenere utilità, ma danno temuto e temibile? È cosa certa che la nazione e il Governo non hanno una meta sicura, e che da mezzo secolo si procede senza orientamento, tra dispareri e delusioni.

Se si esamina la collezione delle leggi e dei regolamenti dettati per ordinare le nostre Colonie, si raccoglie la prova che dal giorno in cui fu deliberata una legge per Assab si svolse una serie di opinioni, di disegni, di progetti, più o meno errati, copiatura degli ordinamenti delle colonie straniere, e si raccoglie che le assemblee legislative sempre plaudenti a questi progetti, vinti dalle facili speranze del momento, passarono poi a vituperare la memoria degli uomini che avevano celebrato.

Nello spazio e nel tempo si osserva che dalla modesta occupazione di Assab si arrivò all'espansione sino a Massaua, e che di là non si pensava di toccare, nè il mondo mussulmano nè di ledere la civiltà abissina, che come disse Ruggero Bonghi, era l'ultimo baluardo della fede cristiana, contro l'islamismo. Invece un ministro che non aveva paura dei predoni (così qualificava quelle genti), mentre restringeva le spese aumentava il raggio di occupazione e per tal modo preparò l'eccidio di Dogali, chiamandosi

una grande perfidia di barbari, un combattimento, che invece fu una giusta difesa della terra dove si nasce e si vive. Al ministro di cui ho parlato, tenne dietro un altro periodo storico doloroso in cui si accese l'ambizione di un impero eritreo, osteggiato nelle condizioni europee da parecchi Stati, appoggiato soltanto sulla triplice alleanza. Quell'uomo ci pose contro l'Egitto, la Grecia e la Russia; e mentre l'uomo che aveva in mano il potere, bandiva a Firenze, a Palermo, a Torino la grande vittoria; e spinse la sua follia sino a far battere una moneta su cui il nostro generoso Re Umberto era messo in effigie con una corona che ricorda il berretto degli uscieri del tribunale, a poco a poco ci trasse a quella guerra che ci costrinse ad una pace dolorosa; che giovani i quali ignorano la storia, non ricordano le condizioni del nostro bilancio, nè le difficoltà delle guerre in Africa, non sentirono la vergogna di dirla una pace vergognosa, giovani che non hanno fatto neppure per la patria il servizio della guardia nazionale. (*Sensazione*).

Al Crispi seguì il manifesto della politica del raccoglimento nel triangolo. Tornò, dopo lungo riposo fra altri ministri, il nostro rispettabile collega, l'on. marchese Visconti-Venosta, che lasciò andare per il suo verso la colonia Eritrea, e volle fare del Benadir una colonia commerciale con poteri di Stato.

Io parlai vivamente contro quella stranissima e povera impresa che, con due o tre milioni, e forse meno, assumeva di fare tutto quello che avevano fatto le colonie olandesi e le colonie inglesi; ricordai i danni contemporanei dell'Inghilterra che per la Carta coloniale data al Cecil Rhodes, destò la terribile guerra del Transvaal.

Allora mi si rispose che io m'ingannava, ch'ero un pessimista, ma non passò molto tempo che lo stesso onor. ministro ed amico il Tittoni venne a dire che quella era stata una grande illusione, un grande errore e volle fare una colonia di Stato in una terra poco nota.

Credete pure, on. colleghi, che per l'animo di chi nulla ambisce, ma sente il desiderio di veder florida e grande la patria, queste soddisfazioni sono simili alle cose importune e dolenti. Nel rapido succedersi di ministri, io ricordo che un valoroso collega, ora ambasciatore a Londra, l'on. Di San Giuliano, che era stato uno

della Commissione spedita dalla Camera e dal Senato a fare l'inchiesta sopra l'Eritrea, scrisse una elaborata relazione in cui tracciò molte regole legislative per l'ordinamento di una colonia, ma nella fine della stessa relazione dichiarò a nome della Commissione che quelle proposte potevano essere disdette dai commissari. Dopo nuovi elementi di studio nel breve tempo che fu ministro degli esteri voleva (ne leggo il ricordo nella breve relazione scritta per raccomandare l'adozione di questa legge), aveva ordinata una Commissione d'inchiesta a studiare se quelle terre, se quelle regioni potessero o no servire alla colonizzazione.

Tornato al potere, il presente nostro ministro volle fare di quella Somalia una colonia di Stato, che avrebbe avuto la sua gestione nel campo politico, amministrativo e giudiziario da delegati del Governo, ma che lo sfruttamento o messa al valore dovesse dipendere dall'azione dei capitali che dovrebbero accorrere laggiù. Ora non ripeterò le sanzioni delle diverse leggi e i diversi provvedimenti emanati. Ricordate pertanto che nella discussione di questa legge due oratori parlarono qui dentro: il generale Baldissera, che aveva passato lungo tempo in quelle regioni, il quale dimostrò primo l'errore geografico di chiamare Benadir quella regione, e figuratevi ora il suo trionfo nel vedere l'espressione che invece si è messa oggi di « Somalia italiana »; dall'altro lato io mi permisi colle indagini continue, che avevo fatto, d'espone l'impossibilità che si avesse una colonia senza coloni.

In quelle plaghe marittime si vedono piccole cittaduzze sorgenti sul mare che forse potranno piacere agli impiegati, ma dove non si può approdare nei tempi in cui domina il monzone, onde l'onorevole ministro degli esteri dovette stipulare una convenzione con l'Inghilterra per avere un territorio idoneo alla costruzione di magazzini e allo sbarco delle truppe.

In pari tempo si avvertì che gli ascari, soldati mercenari di diverse religioni, non erano sufficienti alla sicurezza che si domanda da ogni colonia. La prima delle necessità per lavorare è quella di aver la sicurezza pubblica: si può promettere siffatta sicurezza tra genti più o meno nomadi, spesso costrette dalla fame, dalla siccità e dalla cupidigia di fare razzie, spesso mosse alla vendetta del sangue

a invadere le terre, che a viva forza loro si tolgono?

Da questo punto di vista dissi: non ci illudiamo. Che cosa scrivono i corrispondenti dei giornali appena colà giungono? Chiedono fari, porti e tante altre opere grandiose a un paese che va pensando alla navigazione dei fiumi, che ha bisogno di riparare le frane, che ha bisogno di costruire strade e tante e tante altre opere per la vita interna della patria. Ascoltando tali superlative domande quali sono le speranze, quali le promesse per cui s'impegno- rebbero forti capitali e si rischia lo spargimento del sangue di valorosi ufficiali?

Gli Atti parlamentari, le relazioni che accompagnano la legge non le specificano. I giornali amici della Somalia dicono che si fece finalmente un felice esperimento dell'utilità che quelle terre offrono alla coltivazione del cotone e si è parlato d'una convenzione stipulata con una Società Carpeneti per cui essa si obbligò per parecchi anni a coltivare una certa quantità di terreno.

Però mentre si fanno queste celebrazioni la guerra esiste combattuta nelle terre colonizzabili: ora è la tribù dei Bimali, ora un'altra tribù. Si temette che l'aggressione fosse voluta dal Negus, si teme la discesa del Mullah, si patuisce il pagamento di altro denaro a Menelik. È serio, è prudente, quando non abbiamo ancora i confini delimitati mandare fuori una legge ove si parla di demanio, di catasto e di altri numerosi ordinamenti di un vero Stato? E siamo a tanto che non ancora si può avere il catasto unico in Italia! Si parla dell'ordinamento di una giustizia e quale? Ed è fortuna che i corrispondenti non domandano per quella regione un palazzo di giustizia ad imitazione ridotta di quello di Roma! (*Si ride*).

Questi provvedimenti, ora voluti, in altri tempi sarebbero derivati da malattia che gli antichi credevano di guarire con l'elleboro. Feci da tempo speciale ricerca e studio della coltivazione del cotone, ricchezza promessa nella nuova terra promessa. Il cotone vegetale è una specie di lana setacea e bianca che involge i semi della pianta del cotone, della quale prima non mi ero occupato neppure per il mio berrettino da notte.

L'uso del cotone risale alla più remota antichità. Erodoto racconta che gl'Indiani ne face-

vano vesti. Nel medioevo s'inviene la prima nozione in Villeharduin e in Joinville nell'*Histoire de Saint Louis*. La Normandia e di poi l'Inghilterra ebbero sviluppato il cotonificio che si aumentò nel secolo XVIII per le invenzioni delle macchine da filare e i miglioramenti dei telai. Gli Stati Uniti, l'America centrale e meridionale, le Indie orientali, la Cina, il Giappone, l'Egitto, il Levante sono i paesi di produzione. Chi pensa d'esportare dalla Somalia per tali paesi il cotone, che vi fosse sgranellato e spedito in balle di cotone, a quale prezzo e quando? Si vorrà importarlo nell'Abissinia? In quelle regioni (lo potete sapere tutti, l'hanno scritto tante volte) vi è l'uso di vestire un po' col cotone, perchè il nudo poco si cela per abbigliamento. Nell'Abissinia si coltiva il cotone, che non basta al consumo, onde è mischiato al surat che i Baniani portano a Massaua. La tessitura è la occupazione delle donne di ogni condizione.

Tutte le stoffe che servono agli abissini per vestirsi sono poco adatte per i paesi freddi della regione. La Società cotonifera di Venezia ha fatto nella colonia Eritrea buoni affari col cotone introdotto in Italia, lavorando fazzoletti che recano l'effigie dei Sovrani. Volete voi, africanisti d'Italia, fare concorrenza all'India e all'Inghilterra e fare danno alla importazione veneta nell'Abissinia, ove le stoffe che servono alle vesti non si sanno colorire, onde s'importa dalle Indie una grande quantità di cotone rosso (*suli*) con le quali sono ornate le toghe (*quari*)? E pensate di fare concorrenza all'Egitto? È storico che Ismail Kedivè quando ebbe la potestà di vicerè sotto il vassallaggio turco, ricostruì Alessandria e svolse potentemente l'industria del cotone. Oggi l'onor. ministro lo può sapere meglio di me, con lo sbarramento delle famose correnti d'acqua e con altri sbarramenti che si van facendo, l'Egitto è arrivato a tale potenza produttiva del cotone che io domando se sia cosa seria il supporre che i capitalisti italiani vorranno impiegare i loro capitali, fare coltivare la pianta, introdurre macchine, fare cotonifici per ottenere un prodotto, il quale per giungere nei nostri mercati dovrà percorrere la costa della Somalia, il Mar Rosso, attraversare il canale di Suez dove si paga la tariffa di transito, tentando una concorrenza al cotone che giunge dall'Egitto e da altre parti. Qui ho sotto gli occhi le statistiche raccolte

dall'ultimo volume dell'opera *The states man's Year-Book* che l'onor. ministro degli esteri certamente consulta, dalle quali risulta che l'Inghilterra importò nel 1890 libbre di cotone 1,000,793,465. Oggi importa per la produzione dell'Egitto nell'anno 1905 (non ho potuto trovare statistiche più recenti) 2,000,203,595. L'Egitto ha misure di pesi speciali per date mercanzie, tra le quali è il cotone che fanno difficile a noi il valutare la produzione. Nell'anno 1905 esportò 6,527,082 *contars*. Il contaro di cotone vale 53 chili e 944 grammi che fanno tonnellate 352 milioni. Non garantisco il calcolo di fronte a queste indicazioni. Perchè taluni oratori inesperti nelle industrie si permettono rimproverare l'italiano che non ha il coraggio e l'iniziativa di recare denaro, che non abbonda, per tentare la fortuna laggiù? Ed io mi domando: è serio che non si pensi a non fare cose che si contraddicono?

Il marchese Visconti-Venosta quando volle e fece abbandonare la colonia ad una società commerciale, quella del Filonardi, volle che si provvedesse alla tutela delle grandi correnti emigratorie oltreoceaniche.

Se oggi noi persistiamo tuttora a proteggere l'emigrazione all'estero oltre l'oceano, e di recente furono specialmente stipulati (ne parlerò in altra occasione) trattati di arbitrato con l'Argentina e col Messico, che incoraggiano viepiù la colonizzazione in quei paesi, come si osa sperare che nell'Eritrea si avranno correnti emigratorie?

Il poco che si farà sarà a vantaggio dei Greci e dei Baniani che hanno l'adorazione per la vacca, il Governo farà più feconda la vacca dei Baniani. (*ilarità*).

In Italia già si pensava ad ordire un *trust* per lo sfruttamento della Somalia. E per così ardua impresa lo Stato s'impegna di fare un'azione costante contro quelle tribù e popolazioni che fanno razzie per necessità di vita. Aggiungo inoltre, e l'onor. ministro lo sa, che attorno attorno all'Africa, dal Marocco in poi (anche nell'Algeria vi sono sintomi di agitazione), si manifesta movimento promosso da santoni, che vanno predicando la guerra santa. Fate strade, porti, telegrafi, linee di comunicazione, e in un tempo non lontano avrete preparata la insurrezione delle genti africane contro il dominio europeo. Pertanto le razzie,

le incursioni delle tribù, l'odio degli indigeni contro i bianchi, saranno cagione di continue spese e di danni alle stesse terre, che pensate di mettere a valore. Noi non possiamo millantare nuove flotte ed eserciti, nè danari da spendere fuori i termini della patria. I militari credono che con parziali estermi convinceranno quelle genti, che difendono le loro terre, del predominio di una forza, che le costringa a rispettarci, come se avessero una giusta idea delle nostre forze. Quelle genti che vivono sulle coste marittime vedono navi, cannoni, vedono del pari, come osservò il Munzinger e la storia provò, che raramente si possono adoperare senza incontrare grandi difficoltà. Parlare delle forze che si possono mettere in campo è fiato sprecato. L'orientale con la sua logica pensa così: chi può pigliare, piglia. Gli europei nelle lotte coloniali trovano grandi resistenze, perchè sono gli assalitori e gli indigeni hanno tutti i vantaggi della difesa, sempre risoluti, sempre pronti all'attacco; nemici in tempo di pace cedono un giorno alla necessità per tornare di poi all'attacco. Vi sono tregue momentanee, ma la guerra è una necessità che tramandano ai figli e ai nepoti.

E perciò, io non pauroso per natura, temo non per me, ma per l'avvenire della nostra patria e del nostro bilancio.

Leggete la storia e vedrete come si fanno le guerre coloniali. Se si dovesse far partire dai nostri porti italiani e per quelle plaghe breve stuolo di soldati per la rettorica frase che piantata la nostra bandiera su terra straniera non la ritira, quali spese non saranno necessarie?

L'Inghilterra sa, come grande nazione coloniale, che vi sono momenti in cui le colonie o si abbandonano o si cedono. Questo lo sa bene l'onor. ministro degli esteri, che in quella convenzione fatta con l'Inghilterra accettò il diritto di prelazione, cioè il diritto di ritorno all'Inghilterra quando noi non volessimo più saperne della colonizzazione.

Dette queste cose, io non credo a questa legge coloniale, che rimarrà, come tante altre carte, degna di essere messa nella collezione delle costituzioni fatte per ipotesi remote e per vani sogni.

Non credo alla possibilità di attrarre capitali e di ottenere un prodotto di cotone che faccia rivalità all'Inghilterra; non credo che sia cosa

giusta proteggere iniziative all'estero che in Italia sono sottoposte a leggi fiscali. Più non dico.

Fo riserva di parlare sopra un articolo speciale, esaurita la discussione generale. Ho motivato con questo discorso il mio voto contrario; credetelo, signori colleghi, ho compiuto un dovere. Ed ora vi rivolgo una preghiera. Molti di voi senatori, ed altri, saranno spesso chiamati ad occuparsi del bilancio della Somalia e delle riforme da introdurre, degli ostacoli da vincere. Un solo augurio io fo alla mia patria che, dimenticato come sarò, perchè nulla ho fatto che mi possa meritare la memoria dei posteri, si possa su questo obiettare: il senatore Pierantoni s'ingannò. Questo è l'augurio che io rivolgo alla vita futura del Senato.

SONNINO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SONNINO, *relatore*. Ho poco da dire agli oratori che mi hanno preceduto, perchè l'onorevole Odescalchi ha parlato dell'occupazione di Lugh e questo è fuori della questione che ora c'interessa; quindi ha accennato al fondo della emigrazione, e su tale argomento risponderà l'onorevole ministro, ripetendo quello che già espose all'altro ramo del Parlamento.

Il senatore Pierantoni ha fatto un interessante riassunto storico, ed ha rivolte alcune critiche alla nostra condotta politica in quella regione, e anche per questo credo che spetti piuttosto al ministro che al relatore di rispondere.

In quanto alla legge che ora è dinanzi a noi, ricordo che sono due anni che si trascina e che sarebbe tempo ormai di approvarla. Noi vi abbiamo portata tutta la nostra attenzione l'ultima volta che fu qui presentata, introducendo anche varie modificazioni alle proposte del Governo e queste furono da voi votate l'anno scorso. La Camera dei deputati ha fatto qualche correzione al nostro testo; in verità, per la maggior parte sono correzioni di forma e qualcuna, lo ammetto, ha anche migliorato e reso più chiara la dicitura di alcuni articoli.

Sono lieto di riaffermare quello che ho rilevato nella relazione, che la proposta che modestamente facevamo di indicare quelle provincie africane sotto il nome di Somalia meridionale, è stata in certo modo accolta anche dall'altro ramo del Parlamento, e invece

Benadir, che era proposto da una Società privata, e che riguarda soltanto i porti sull'Oceano indiano, si sia sostituito alle leggi il nuovo titolo di « Ordinamento per la Somalia Italiana ».

Fra i cambiamenti, oltre a questo del nome, uno dei più salienti, sarebbe quello introdotto nell'art. 5.

Infatti, ivi si propone che il ministro non sia trattenuto nelle sue deliberazioni dal Consiglio coloniale il cui parere non sarà più necessario, e ciò forse semplificherà l'opera del Governo. Soltanto si propone di togliere pure l'obbligo che vi era del decreto Reale. Riguardo a questa seconda modificazione, noi abbiamo espresso parere contrario, in quanto trattandosi di cose che sono delegate ad un potere sovrano, bisogna, secondo noi, che siano regolate con un decreto Reale. Ma su questo ho poco più da dire oltre ciò che ho scritto ed il Governo farà bene non allontanarsi dalle regole costituzionali.

Ma certo la modificazione più importante è quella dell'art. 15. Noi l'altra volta avevamo proposto, modificando l'articolo presentato dal Governo, che ai sudditi coloniali ed assimilati, se l'avessero richiesto, fosse concesso il giudice italiano invece del giudice locale; sperando che essi avrebbero preferito di dipendere per la sentenza da uno dei nostri invece che dai loro capi, molto facilmente venduti e corruttibili. Noi però eravamo contrari all'idea di lasciar libera scelta agli indigeni e agli assimilati, tra la legislazione italiana e quella locale. La Camera dei deputati ha invece ripristinato l'antica forma, che mi sembra fosse prima messa innanzi dal ministro Guicciardini e poi confermata dal ministro Tittoni.

Noi temiamo fortemente che una disposizione di tal genere potrà dar luogo a complicazioni ed incidenti, giacchè non si specifica a chi è lasciata la scelta della legislazione, se all'istante od al convenuto. Però non vale la pena rimandare per questo la legge che è urgente votare e ci auguriamo che gli inconvenienti potranno essere corretti col tempo e quindi non ci opponiamo alla deliberazione dell'altro ramo del Parlamento.

Ripeto, le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati a questo disegno di legge non sono tali da sconsigliarne l'approvazione, e tanto più che occorre far presto perchè ora

si avvicina la stagione dei venti monsoni (venti alisei che spirano da sud sud-est) e che rendono così difficile l'approdo ai porti di quella costa.

Noi abbiamo chiuso la nostra relazione esprimendo il soddisfacimento di vedere che il Governo da qualche tempo si interessa con molta energia a queste Colonie. Infatti, oltre al disegno di legge, che importa provvedimenti politici ed amministrativi, il ministro ha presentato le sue proposte « per i bilanci delle Colonie italiane in Africa e per il contributo dello Stato nelle Colonie stesse », disegno di legge che è già stato discusso dalla nostra Commissione centrale, e la cui relazione è già stata distribuita. Se il Senato l'approverà, come ha già fatto la Camera dei deputati, avremo una maggior somma disponibile di circa 1,400,000 lire in due anni da consacrare alle opere pubbliche che sono così necessarie nelle Colonie.

Molti sono i lavori da farsi nel Benadir, come è già stato varie volte ripetuto e come ha ora detto anche il collega Pierantoni. Bisogna costruire un porto che possa servire all'approdo dei nostri bastimenti, almeno per quelli di tonnellaggio medio.

Bisogna costruire qualche strada per penetrare nell'interno verso il fiume. Un'altra che comunichi più direttamente con Lugh, e molte altre opere necessarie per mettere le terre in valore, che ora non voglio rammentare al Senato per non tediare. Con questi denari si metterà subito mano, speriamo, alle imprese più necessarie.

Nelle proposte per le convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi abbiamo finalmente due linee che partiranno da Venezia e da Genova e che faranno capo a Zanzibar. Oltre queste abbiamo altre 5 linee che approderanno ad Aden, e questo non è vantaggio indifferente, perchè allora anche altre linee di navigazione straniere toccheranno lo scalo di Aden, quando saranno sicure di trovare il carico e le comunicazioni facili e frequenti con l'Italia.

Questi sono segni evidenti del buon volere del Governo per le nostre Colonie ed io mi auguro sinceramente che il ministro degli affari esteri possa riuscire nei suoi patriottici intenti, come mi auguro che il Senato non vorrà negare la sua approvazione a questo disegno di legge in modo che possa diventare

subito legge dello Stato ed essere attuato al più presto. (*Approvazioni*).

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Domandando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Io credo che il senatore Pierantoni colle sue osservazioni, le quali non toccano specialmente questo disegno di legge, ma combattono tutto intero il sistema coloniale, abbia voluto porgere al Senato una giustificazione del suo voto contrario, piuttosto che chiedere che il problema coloniale venga interamente sollevato.

Infatti, questo è un disegno di legge che ha già avuto il voto favorevole del Senato. Quando esso si discusse il senatore Pierantoni non mancò di presentare, se non le stesse obiezioni, per lo meno obiezioni poco dissimili da quelle oggi presentate. Il Senato col suo voto si dichiarò dissenziente dalle sue opinioni, che sarebbero per l'abbandono delle Colonie, e invece esortò il Governo a fare quanto era necessario affinché queste Colonie fossero messe in valore. Quindi, e con questa legge e con le altre che ho presentato e che saranno tra breve discusse, il Governo non ha fatto che ottemperare all'invito che dal Senato gli è stato rivolto.

Però anche senza sollevare, ciò che non sarebbe opportuno di fare, la questione coloniale, risponderò a qualcuna delle principali obiezioni dell'onorevole senatore Pierantoni.

Tralascio, bene inteso, la parte storica per quanto sia interessantissima.

L'onor. Pierantoni facendo rilevare come il programma da me svolto innanzi all'altro ramo del Parlamento si fondi soprattutto sulla messa in valore delle terre del Benadir e sullo sviluppo del commercio, ha detto: « ma questa è una politica di cupidigia! » Io veramente non comprendo il senso di questa parola, poichè se è politica di cupidigia lo sfruttamento economico di una colonia, diventa politica di cupidigia lo sviluppo del commercio, diventa tale l'elemento economico che investe la politica internazionale, in modo che ogni giorno assume importanza soverchiante sull'elemento politico. L'onor. Pierantoni ha anche accennato ad una Commissione nominata dal ministro Di San Giuliano, e mi sembra che sarebbe stato suo desi-

derio che la presentazione della legge fosse preceduta da una inchiesta per verificare quali sono le condizioni della Colonia, quali gli ordinamenti da applicare ad essa, qual frutto si possa ritrarne.

Farò rilevare al senatore Pierantoni che la Commissione nominata dal ministro Di San Giuliano, alla quale il suo successore Guicciardini non diede seguito, come anche io ho fatto, aveva un scopo più limitato, poichè essa fu originata da alcune accuse che furono mosse contro il governatore Mercatelli. Da ciò ebbe origine la nomina di quella Commissione che poi non assolse il suo compito.

Questione della coltura del cotone. Osserverò in via preliminare che il senatore Pierantoni ha voluto porre in dubbio la grande produttività delle terre del Benadir per quella coltura. Ma tale questione pregiudiziale può dirsi risolta, poichè su larga scala furono fatti esperimenti i risultati dei quali io ebbi l'onore di esporre all'altro ramo del Parlamento.

Come obiezione subordinata, il senatore Pierantoni ha parlato del grande sviluppo dato dagli Inglesi in Egitto alla coltura del cotone ed ha detto che sarebbe vano pretendere, in territori che sono più lontani dai mercati europei e quindi soggetti a maggiori spese di trasporto oltre quella pel passaggio del canale di Suez, fare concorrenza ai prodotti inglesi. Ora, a questo riguardo, è da osservare che la produzione del cotone nel Benadir presenta una fisionomia speciale. Innanzi tutto, maggiore produttività; e questo è stato accertato.

In secondo luogo: costo minore di produzione. Vi è dunque ragione di supporre che la concorrenza ai prodotti egiziani potrà essere fatta. D'altronde, è confortante il vedere come capitalisti e agricoltori coraggiosi si siano già avviati in quella regione, e come alle domande di concessione che io ho dato, altre siano seguite che sono appunto ora in esame.

Questione della guerra. Intendiamoci. Bisogna veder come si presenta oggi il problema. Mettiamo da parte la questione del Mullah che rappresenta un pericolo possibile, e perciò è dovere del Governo di stare premunito poichè si deve pensare anche alle ipotesi più inverosimili per il solo fatto che se non probabili, sono possibili. Non credo che il Mullah si muova dai suoi territori, cioè dalla valle del Nogal,

nella quale è nato, nella quale ha dimorato sempre, e nella quale è sempre stato anche durante il periodo della guerra con gli Inglesi. Non credo lascerebbe quelle regioni poichè è circondato da sultani che sono accaniti suoi nemici, il sultano di Obia e il sultano dei Migiurtini nostri protetti.

Potrà qualcuno discutere fino a che punto possa spingersi la loro amicizia per noi, nessuno però può porre in dubbio una cosa, l'odio invincibile, fiero, indomabile di essi contro il Mullah.

Il giorno in cui il Mullah si muovesse, è evidente che questi sultani si muoverebbero per attaccarlo, ed attaccarlo nella sua base. D'altronde, bisogna anche pensare alla distanza notevole dal Benadir, dei territori che intercedono, territori in gran parte deserti e sprovvisti di acqua ed al fatto che il Mullah si muove con le sue genti, con i suoi armenti, con le sue donne e con molti altri impedimenti, di guisa che il movimento non è facile e rapido, ma difficile e complicato. Ad ogni modo, come ebbi a dire, quando il Mullah si muovesse verso il Benadir, non crederei sufficienti alla difesa le forze che ora vi sono, e dovremmo ricorrere a nuovi ascari; però, nulla di questo è per ora probabile.

Ciò premesso, esclusa (come ebbi a dire chiaro già in Senato) la conquista dell'intera Colonia, compresa la Somalia del nord, conquista la quale soltanto potrebbe render possibile il paragone con l'impresa della guerra Eritrea, a che cosa si riduce oggi la guerra nel Benadir? Si riduce ad una zona molto ristretta, poichè quella in cui si agita la tribù dei Bimal, e nella quale oggi operiamo corre per pochi chilometri, tra Merka e Mogadiscio lungo il mare; e tra il litorale ed il fiume, dove noi dobbiamo arrivare vi sono queste distanze: da Merka al fiume 25 chilometri, da Mogadiscio al fiume 50. Ciò dimostra quanto sia limitata la zona di operazione.

Per ristabilire la sicurezza, e domare le tribù ribelli il governatore mi aveva richiesto 800 ascari, e prima che la costa sia chiusa, ne avrà mille con ufficiali e munizioni, e ciò sarà sufficiente per risolvere la questione dei Bimal.

L'on. Pierantoni ha detto che non crede all'applicazione di questa legge. Perché? Si tratta di un ordinamento politico-amministrativo che

andrà subito in attuazione; potrà non credere alla sua efficacia; il tempo dirà se chi ha sostenuto questa legge avesse torto, ma della sua attuazione mi rendo garante verso il Senato.

Il senatore Odescalchi ha parlato della questione di Lugh: di ciò parlai lungamente innanzi all'altro ramo del Parlamento, ed accennai ai negoziati con l'Imperatore d'Abissinia: questi negoziati sono prossimi al loro compimento, e tra poco ne potrò dare l'annuncio.

Quanto al fondo dell'emigrazione il senatore Odescalchi ha ricordato le idee che io ho già espresso. Io mi sono dichiarato recisamente contrario ai progetti che tendevano a spendere il fondo dell'emigrazione per sovvenzionare colonie in altri Stati. Dissi già innanzi al Parlamento che la questione di fare del Benadir una colonia di popolamento, presenta le sue difficoltà in quanto ciò non è possibile oggi ma lo sarà dopo che nel Benadir sia stabilita intieramente la sicurezza.

Il Benadir offre condizioni specialmente favorevoli quali sono il clima e la fertilità del suolo, ma vi sono da vincere difficoltà, e prima fra queste il fanatismo religioso di quelle popolazioni, ed il disprezzo che hanno per coloro che si applicano ai lavori della terra che sono fatti dalle razze inferiori, dai liberti e all'interno dagli schiavi.

Certamente, però, il giorno in cui affronteremo quel problema sarà necessario venire in aiuto alla colonizzazione, poichè, come già dissi, le spese necessarie, affinchè una famiglia si possa impiantare e possa vivere nei primi anni finchè i terreni coltivati producano, sono abbastanza elevate. Certamente allora sarà il caso di studiare il modo di impiegare questo fondo dell'emigrazione e se l'esperimento riuscirà, nessuno potrà lagnarsi se noi abbiamo resistito agli incoraggiamenti e alle domande di coloro ai quali pare che questo fondo accumulato presso il Commissariato dell'emigrazione costituisca quasi un imbarazzo, un peso del quale vorrebbero in qualunque modo liberarsi; allora saremmo lieti che, resistendo a questa eccessiva premura, abbiamo tenuto da parte un fondo per scopo altamente utile al paese.

Questo progetto torna al Senato che già lo aveva approvato, con modificazioni lievi, dalla Camera dei deputati. Prego il Senato di appro-

varlo. È un progetto di legge che ha avuto una lunga odissea; fu presentato nel 1906 ed approvato nel 1907 dal Senato; vi ritorna ora, con modificazioni, nel 1908. Se esso non fosse approvato subito si perderebbe un altro anno. Questo basta a dimostrare il suo carattere di urgenza. Prego quindi il Senato di approvare tutti gli articoli e non discutere di nuovo gli articoli che il Senato ha già approvato. Nessuno vorrà pretendere che il Senato si disdica disapprovando ciò che ha già approvato precedentemente. Ridotta la discussione in questi termini, che sono i veri, credo di potere ottenere l'approvazione di questo disegno di legge. (*Approvazioni vivissime*).

PIERANTONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIERANTONI. L'onorevole ministro degli affari esteri ha perfettamente compreso che avversario convinto della colonizzazione della Somalia non potevo avere l'ambizione di proporre la rielezione della legge che il Senato adottò già una volta.

Le coscienze ponderate come sono le vostre si debbono preoccupare per i continui dispiaceri che accennano a lotte, a guerra, a distruzione per fare danno alle tribù che non vogliono abbandonare le loro terre.

Si crede di eludere i pericoli dicendo che basta dare loro una lezione, far comprendere la forza italiana. Queste sono frasi che hanno fatto il loro tempo.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Io non le ho pronunciate.

PIERANTONI. Ora le debbo dare una risposta sopra un equivoco in cui è incorso. Indicando la storia, che ciascuno di noi conosce, del movimento della civiltà cristiana contro i Mussulmani, ricordando le lotte tra la croce e la spada ho detto che le rendevo lode perchè contro a dichiarazioni rettoriche e ipocrite aveva apertamente detto che con la legge intendeva mettere la colonia a valore. Ella è partito dal concetto che lo Stato non si possa fare nè colonizzatore nè agricoltore, salvo che non si volesse tornare al sistema romano delle colonie militari, ed io ho aggiunto che oggi nel mondo economico si vuole la cupidigia del guadagno. Questo dicono tutti gli scrittori di economia e di scienze sociali. È la lotta della concorrenza. Potrei ricordare le parole del rimpianto collega

Boccardo e tutto quello che si è detto per la lotta dell'esistenza. Un commerciante che impiega un capitale, è spinto a cercare se non i subiti guadagni, quelli dell'avvenire.

Quanto alla guerra possibile pensi l'onorevole ministro che io non ho parlato del Mullah, e di quello che si sta facendo ora, ho pensato al passato guardando il futuro. La storia di quel paese è piena di queste lotte che rimontano ai dissidi feudali. Menelich fu male giudicato. Egli è come ogni altro morituro, e temo che si possa ripetere quello che avvenne nel passato.

L'onorevole ministro potrebbe essere contento di quello che ho detto, non ho negato che si fecero esperimenti di coltivazione del cotone, che si dicono ottimi, ho parlato soltanto della cattiva qualità del cotone abissino. Ho detto che colà dall'India si trasporta la stoffa colorata, perchè lo sciamma vuole colori non producibili in quel paese.

Dalle statistiche da me offerte ho argomentato che, non sarà vinta nella concorrenza l'Inghilterra, perchè mentre noi facciamo le leggi essa costruisce ferrovie, strade, ed opere, le quali distolgono le carovane, sulle quali gli africanisti fondano speranze, che non sono ponderate.

Questo non si può negare. Chi guarda la topografia dell'Africa, che si dice italiana, vede che siamo chiusi tra la Francia, da Gibuti in appresso, dall'Inghilterra, e che a noi è rimasta la parte dove è interruzione di approdi, per quattro o cinque mesi dell'anno.

Noi non siamo industriali e forse troppo ci fidiamo agli interessati. Per il lavoro continuo, incessante, per i suoi vapori celeri, contro le condizioni dei trasporti da farsi a traverso il Mar Rosso e l'Oceano Indiano, l'Inghilterra, anche senza che aumenti un po' la tariffa di transito, non permetterà ai nostri commercianti di durare nelle ardue prove.

Mi si fa sapere che molti hanno domandato delle concessioni e domandarono persino la garanzia del Governo; sapete che la Società del Benadir litiga adesso per la liquidazione con un giudizio di arbitri, e finirà forse per ottenere sentenza a danno dello Stato. Io combatto questa nuova specie di protezionismo, per cui chi va in quei paesi si fa pagare i danni del

mal riuscito commercio mentre chi patisce danno in Italia non può nulla ottenere.

Io ho reso lode al marchese Visconti-Venosta il quale ebbe il concetto teorico di invitare quelle che si chiamano le agenzie commerciali a stabilirsi sopra il limite della frontiera marittima e non pensò di andare all'interno a fare occupazione.

Termino col ripetere che il ministro può essere contento che io, obbedendo alla mia coscienza, mi trovi in un campo opposto. Nè lei nè io conosciamo l'Africa, ella conosce i rapporti ufficiali, ma se si avrà tempo a leggere tanti libri, troverà perfettamente detto che sono gravissime le difficoltà di colonizzare quelle terre. E non vede le antitesi? mentre facciamo la legge per la coltivazione per le montagne, colà la guerra distrugge i boschi. Se fosse qui presente il generale Baldissera, lo inviterei a ripetere che danno fece la spedizione del San Marzano distruggendo le belle foreste che erano verso Monkullo e Sahati.

Io credo che la nostra nazione non sente la necessità di essere colonizzatrice; essa non ha eccesso di capitali e ha soltanto bisogno di colonie commerciali; stimo questa nuova fase della politica coloniale di tal fatta che potrà addurre disinganni ed auguro una seconda volta benigni i fati alla patria nostra.

ODESCALCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ODESCALCHI. Dall'onor. ministro ho inteso con piacere che la questione per la delimitazione della frontiera con l'Abissinia si va trattando e sta a buon porto. Avrò maggior piacere poi di apprendere se sarà felicemente compiuta. Riguardo al fondo di emigrazione mi riservo di parlarne in sede più opportuna. Per ora prendo atto con piacere che l'onorevole ministro ha resistito e resisterà in avvenire a quelli che proponevano di spendere tutto questo denaro accumulato. Mi riservo al bilancio dell'emigrazione di discutere se, ed in che modo, si dovranno impiegare i fondi a disposizione nostra e non ho altro da dire.

PRESIDENTE. Non essendovi altri che chiedono di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale; passeremo alla discussione degli articoli, che rileggo:

TITOLO I.

Del governo della Colonia.

Art. 1.

Le regioni dell'Africa orientale soggette alla sovranità dell'Italia, poste tra il Sultanato di Obbia ed il fiume Giuba e tra l'Oceano Indiano, l'Etiopia e la Somalia inglese, sono riunite sotto un'unica amministrazione col nome di Somalia italiana.

(Approvato).

Art. 2.

La colonia della Somalia italiana è retta da un governatore civile, nominato con decreto Reale, su proposta del ministro degli affari esteri, sentito il Consiglio dei ministri.

Il governatore esercita le sue funzioni a mezzo di un ufficio di governo e di residenti.

In caso di assenza del governatore il ministro degli esteri indicherà il funzionario che ne farà le veci.

(Approvato).

Art. 3.

L'amministrazione dei Protettorati del Sultanato di Obbia, del territorio di Nogal e del Sultanato dei Migiurtini, conosciuti sotto il nome di Somalia settentrionale, è affidata al Governo della Somalia italiana.

(Approvato).

Art. 4.

È data facoltà al Governo del Re:

a) di estendere alla Somalia italiana, apportandovi le modificazioni richieste dalle condizioni locali, purchè non riguardino lo stato personale e le relazioni di famiglia degli Italiani, i codici, le leggi ed i regolamenti del Regno, e, sotto la medesima riserva, di promulgarvi disposizioni legislative nuove, mantenendo per gli indigeni in vigore le leggi e consuetudini locali tenuto conto dei principii fondamentali delle leggi italiane;

b) di promulgare nella Colonia, tenuto conto delle condizioni locali, le disposizioni relative all'ordinamento amministrativo, giudiziario e militare;

c) di procedere all'accertamento di tutte le terre di libera disponibilità dello Stato, rispet-

tando le occupazioni attuali che possono costituire diritti secondo le consuetudini;

d) di alienare fabbricati o terreni di proprietà demaniale o di provvedere alla loro messa in valore, per mezzo di affitti o concessioni temporanee, o perpetue a titolo oneroso o gratuito;

e) di provvedere intorno ai tributi indigeni, ai dazi doganali e alle imposte e tasse aventi effetto anche su persone non residenti nella Colonia;

f) di regolare il sistema e la circolazione monetaria;

g) di contrarre mutui e di accendere debiti per la Colonia, con esenzione da qualsiasi imposta, allo scopo di provvedere ad opere di pubblica utilità, per qualsiasi scopo. L'onere complessivo annuo del bilancio della Colonia, per interessi e quote di rimborso non potrà superare una somma equivalente ai due terzi delle entrate proprie ordinarie della Colonia computate sulla media dell'ultimo quinquennio, e l'impegno di bilancio non dovrà durare oltre venti esercizi finanziari.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo articolo.

PIERANTONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIERANTONI. Volevo domandare all'Ufficio centrale se ci sono laggiù fabbricati da alienare, perchè secondo i miei studi non vi sarebbero che in alcuni paesi avanzi della colonizzazione portoghese e modesti, non sufficienti locali.

Le fotografie ed anche i discorsi degli ufficiali che sono stati laggiù fanno credere che non vi siano che capanne di paglia e le cittaduzze sono proprietà di greci e di altre genti. S'intende che quando uno Stato occupa una colonia diventa proprietario di tutti i terreni che non sono appartenenti a singoli individui, e questa legge è venuta dopo l'esempio di altri paesi che hanno dettate carte coloniali. Altra cosa è dire: poichè vi sono queste proprietà regoliamone l'uso; ma se non vi sono è seria la legge che suppone l'alienazione per quando vi saranno?

SONNINO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SONNINO, *relatore*. Questa è una legge di ordinamento. Se i fabbricati ci sono ora, l'uso ne viene regolato fin da adesso, altrimenti questa legge servirà per quando ci saranno; del resto queste prescrizioni sono identiche a quelle che a suo tempo furono stabilite per l'Eritrea.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda di parlare, pongo ai voti questo art. 4.

Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Art. 5.

Il Governo del Re è autorizzato a delegare al governatore la facoltà di cui alle lettere *c*, *d*, *e*, *g*, dell'art. 4.

Nel Reale decreto di delega della facoltà di cui alla lettera *g* dell'art. 4, dovranno essere indicate le opere per provvedere alle quali tale facoltà è consentita al governatore.

(Approvato).

Art. 6.

Le facoltà indicate negli articoli 4 e 5 sono esercitate dal Governo del Re con decreti Reali, sentito il Consiglio coloniale, istituito in virtù dell'art. 1 della legge 24 maggio 1903, n. 205, e sentiti i ministri direttamente interessati.

(Approvato).

Art. 7.

Nei rispetti della colonia della Somalia italiana tutte le facoltà e tutte le attribuzioni deferite al Governo del Re saranno esercitate per mezzo del ministro degli affari esteri.

(Approvato).

Art. 8.

Il governatore, nella sua qualità di rappresentante del Governo centrale, è investito di tutte le facoltà che i ministri del Re possono delegare.

PIERANTONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PIERANTONI. Innanzi che l'onor. Tittoni avesse preso la prima e la seconda volta la

direzione del Ministero degli affari esteri, io ebbi molte dispute parlamentari coi suoi predecessori circa un fatto dolorosissimo. I governatori ed altri individui si permisero di retrocedere le terre che erano già sottoposte alla sovranità italiana con semplice atto di governo. Naturalmente ciò è contrario al principio che quando lo Stato afferma la sua sovranità su un terreno, questo terreno diviene territorio dello Stato, e quindi le variazioni non si possono fare che per legge giusta l'art. 5 dello Statuto. Per lo contrario si era inventata una strana aberrazione giuridica, quella dei territori extra-statali. Son certo che l'onorevole Tittoni, geloso custode delle prerogative del Parlamento, riconoscerà che non si possono fare variazioni di territorio se non per legge.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Non ho mai posto in dubbio che sia possibile fare variazioni di territorio senza il concorso del Parlamento. Qualunque proposta in questo senso dovrebbe essere sottoposta al Parlamento, come lo sarà prossimamente la questione dei confini con l'Abissinia.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, metto ai voti l'art. 8.

Chi l'approva alzi la mano.

(Approvato).

Art. 9.

Il governatore ha facoltà:

a) di variare i diritti doganali di uscita secondo la necessità del commercio;

b) di regolare il cambio;

c) di aumentare o diminuire, quando speciali circostanze lo richieggano, i tributi indigeni, limitatamente all'esercizio in corso ed entro i limiti di un terzo;

d) di provvedere con suo decreto ai servizi delle residenze, di pubblica sicurezza, delle carceri, di porto, di posta e telegrafo, di contabilità, di cassa, dei lavori pubblici, della sanità pubblica, delle scuole, ecc.;

e) di emanare regolamenti per l'esercizio della caccia e della pesca, per la razionale utilizzazione e la conservazione delle foreste e per la concessione di terreni a scopo edilizio;

f) di tener sospesa l'applicazione delle pene e d'interromperne la espiazione, anche quando fosse incominciata, in quei casi eccezionali nei quali egli credesse conveniente di proporre la grazia;

g) di condonare qualsiasi multa dovuta all'erario pubblico, salvo quelle dipendenti da inadempimento di contratto;

h) di prendere, con ordinanza propria, i provvedimenti di sicurezza richiesti dall'ordine pubblico e di farli eseguire, previo bando, dalla forza a sua disposizione;

i) di stornare dall'uno all'altro articolo del bilancio, con suo decreto da comunicarsi al ministro degli affari esteri, con le opportune giustificazioni, fondi non destinati a spese d'ordine e obbligatorie.

(Approvato).

Art. 10.

Tutte le facoltà accordate al governatore in virtù della presente legge, si esplicano con suoi decreti da comunicarsi immediatamente al Governo del Re.

(Approvato).

Art. 11.

I residenti sono nominati dal governatore ed agiscono in suo nome nelle regioni loro rispettivamente affidate. Essi esercitano funzioni amministrative, giudiziarie, di stato civile e di polizia secondo gli speciali regolamenti, di cui alla lettera e dell'articolo 9, ed hanno alla propria dipendenza, nei riguardi politici, le truppe della regione loro affidata.

(Approvato).

TITOLO II.

Dell'amministrazione della giustizia.

Art. 12.

I cittadini italiani e assimilati saranno soggetti alle leggi italiane, quali esse sono applicate nella Colonia, giusta il disposto dell'articolo 4, lettera a.

(Approvato).

Art. 13.

I sudditi coloniali e assimilati saranno giudicati secondo le norme vigenti in Colonia del diritto musulmano (*sceria*) e del diritto consuetudinario indigeno (*testur*), secondo le varie prescrizioni religiose e secondo le varie consuetudini, giusta il disposto dell'art. 4, lettera a.

(Approvato).

Art. 14.

Le giurisdizioni civili e penali, le giurisdizioni speciali e le norme di procedura degli organi della giustizia coloniale, saranno stabilite dal regolamento giudiziario, di cui all'articolo 4, lettera b.

(Approvato).

Art. 15.

I sudditi coloniali e assimilati che non vogliono accettare le giurisdizioni particolari per essi vigenti, possono adire, meno per le questioni riguardanti il loro stato personale e le relazioni di famiglia, le giurisdizioni stabilite per gl'Italiani e saranno soggetti alle leggi italiane quali sono applicate nella Colonia, giusta l'art. 4, lettera a.

(Approvato).

Art. 16.

Ai decreti Reali 2 maggio 1904, n. 311, e 26 gennaio 1905, n. 90, con i quali il Governo del Re ha finora provveduto all'amministrazione della giustizia, in materia penale, è riconosciuta piena efficacia per i procedimenti già incoati anteriormente all'attuazione della presente legge.

È altresì riconosciuta piena efficacia al regolamento 6 gennaio 1906, n. 48, e al decreto 18 aprile successivo, n. 72, coi quali il Governo del Benadir ha provveduto in via provvisoria anteriormente all'attuazione della presente legge all'ordinamento giudiziario della Colonia, alle norme di procedura ed alla competenza per la cognizione in secondo grado delle controversie decise in prima istanza dai residenti.

(Approvato).

TITOLO III.

Della difesa della Colonia.

Art. 17.

La difesa e la sicurezza della Colonia sono affidate al « Regio corpo di truppe coloniali della Somalia italiana », composto di truppe indigene al comando di ufficiali italiani tratti dal Regio esercito; al « Corpo di polizia della Somalia italiana », composto di agenti indigeni comandati da ufficiali e graduati dell'arma dei Reali carabinieri; e alle Regie navi che si trovino di stazione o di passaggio nelle acque della Colonia.

Al governatore o a chi ne fa le veci spetta la facoltà d'ordinare le operazioni militari.

Il « Corpo di polizia della Somalia italiana » è alla diretta dipendenza del governatore o di chi ne fa le veci.

(Approvato).

Art. 18.

L'ordinamento militare della Colonia è stabilito dal Governo del Re su proposta del governatore, il quale, tenuto conto della situazione politica della Colonia e delle condizioni del bilancio coloniale, sottoporrà annualmente all'approvazione del Governo del Re, previo il parere dell'ufficiale superiore in grado che unirà alle proposte, il contingente di truppa da tenersi sotto le armi nei vari reparti, e gli organici militari.

(Approvato).

Art. 19.

Per gli ufficiali italiani nella Colonia della Somalia italiana sono in vigore le leggi ed i regolamenti del Regio esercito per i graduati ed i militari di truppa, i regolamenti delle truppe indigene nella colonia Eritrea, modificati secondo le speciali condizioni di persone e di luoghi con le formalità prescritte dall'art. 6.

(Approvato).

TITOLO IV.

Dell'amministrazione finanziaria.

Art. 20.

Il bilancio della Colonia verrà presentato al Parlamento, munito di una particolare relazione

illustrativa, nella quale si darà pure conto dei mutui contratti e delle concessioni di varia natura fatte nel corso dell'esercizio finanziario.

Esso è formato sotto la direzione del governatore e secondo le sue istruzioni.

Entro la prima quindicina di ottobre, il governatore trasmette al Ministero degli affari esteri il consuntivo dell'esercizio precedente, da presentarsi al Parlamento, ed entro gennaio il bilancio di previsione.

Al progetto del bilancio di previsione, sono annessi gli organici civili e militari da presentarsi al Parlamento, con il bilancio stesso.

(Approvato).

Art. 21.

La Corte dei conti eserciterà il suo controllo sul rendiconto consuntivo e sulle relative contabilità che le verranno sottoposte per mezzo del Ministero degli affari esteri, con tutti i documenti giustificativi necessari. La Corte dei conti giudicherà i conti degli agenti dell'amministrazione della Somalia italiana ed eserciterà sopra i funzionari stipendiati della Colonia la giurisdizione di cui all'art. 67 del testo unico della legge 28 febbraio 1884, n. 2016.

(Approvato).

TITOLO V.

Disposizioni generali.

Art. 22.

Il ministro degli affari esteri presenterà annualmente al Parlamento, prima della fine di novembre, una relazione sull'amministrazione, gestione e condizione della Colonia, corredata degli opportuni allegati.

(Approvato).

Art. 23.

Tutti i decreti Reali, concernenti la Colonia della Somalia italiana, saranno pubblicati nella *Raccolta delle leggi e dei decreti del Regno* ed avranno valore quindici giorni dopo la loro pubblicazione sul *Bullettino ufficiale della colonia della Somalia italiana* salvo speciali disposizioni in contrario.

Gli atti del Governo della Colonia, pubblicati nel *Bullettino* predetto, saranno anno per anno raccolti e presentati al Parlamento.

(Approvato).

Art. 24.

Ogni disposizione generale o speciale, contraria alla presente legge, rimane abrogata. La presente legge non potrà tuttavia essere invocata in alcuna sua parte contro diritti acquisiti derivanti da disposizioni o sentenze emanate dalle competenti autorità, prima della sua promulgazione.

La detta legge avrà vigore dal giorno della sua promulgazione e si intende promulgata un mese dopo la sua pubblicazione nella sede del Governo della Colonia.

(Approvato)

Art. 25.

La esenzione da qualsiasi imposta per mutui ed i debiti contratti allo scopo di provvedere ad opere di pubblica utilità, per qualsiasi scopo, è estesa anche alla colonia Eritrea.

(Approvato).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Sull'ordine del giorno.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Ci sono quattro disegni di legge, approvati dall'altro ramo del Parlamento, già presentati al Senato, e dei quali è già stata fatta e distribuita la relazione, che hanno assoluto carattere d'urgenza. Essi sono:

« Approvazioni di maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1907-908 »;

« Stanziamento di lire 78,300 in uno speciale capitolo della parte straordinaria del bilancio del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1907-908 per la costruzione di una barca automobile ad uso della Regia Ambasciata in Costantinopoli »;

« Maggiore assegnazione di lire 255,000 al capitolo n. 29: Indennità di primo stabilimento ad agenti diplomatici e consolari, viaggi di destinazione e di traslocazione per bilancio della

spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1907-908 »;

« Provvedimenti per i bilanci delle colonie italiane in Africa e per il contributo dello Stato nelle spese delle colonie stesse ».

Dato il carattere d'urgenza di questi disegni di legge, io pregherei il Senato di volerne fissare la discussione dopo quella delle « Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi ».

PRESIDENTE. Il Senato ha udito la preghiera dell'onor. ministro degli affari esteri.

Se non vi sono osservazioni in contrario, essa s'intenderà accolta, e la discussione dei quattro disegni di legge, accennati dall'onor. ministro, avrà luogo dopo quella del disegno di legge sulle « Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi ».

Discussione del disegno di legge: « Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi » (N. 743).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi ».

Prego il senatore, segretario, Mariotti Filippo di dar lettura di questo disegno di legge.

MARIOTTI FILIPPO, *segretario*, legge:
(V. Stampato N. 743).

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

BISCARETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BISCARETTI. Non creda il Senato che io voglia entrare in discussioni su questo disegno di legge, anzi io sarei portato, se me lo concede il ministro, a fargli un sincero e meritato encomio, perchè, dopo avere letto attentamente questo progetto, vi ho trovato dei miglioramenti sensibili, e di questo gliene sono veramente grato.

Nè creda il Senato che io voglia intaccare la splendida relazione fatta dal collega ed amico senatore Palberti.

Il mio dire sarà molto più modesto e credo che non riuscirà nuovo all'onorevole ministro, poichè si tratta di una questione che è stata già a lungo trattata. Il ministro si è occupato già della questione di cui si tratta, cioè di un semplice approdo. Io intendo parlare a ri-

guardo dell' allegato E, a pag. 48 e 49, cioè delle due linee che hanno la testa di linea Genova-Alessandria d' Egitto e Venezia-Alessandria d' Egitto. Queste linee indicate al n. 28, gruppo 6, e 35, gruppo 7, scendono da Genova fino a Napoli e vengono giù diretti poi per Costantinopoli fino a La Canea, tanto la linea di Genova, quanto quella di Venezia. A questo riguardo molti di lor signori m' insegneranno, ed anzi forse molti avranno visto, che il porto della Canea si può chiamare il porto politico, ma il vero porto commerciale dell'isola è quello di Candia.

Ora, io domanderei all'onorevole ministro, se non sia possibile, sia in linea di esperimento, sia in qualunque altro modo, far passare quelle due linee in modo che facciano scalo a Candia. La differenza è piccola, trattandosi di un porto che si trova quasi sulla linea normale per cui passano queste linee. È questione di far deviare verso destra i bastimenti di uno o due gradi al più.

Questo scalo fu già richiesto al ministro, ma egli giustamente, parlo del ministro passato, rispose che le convenzioni allora vigenti non si potevano variare. Ora che entriamo nelle convenzioni nuove, con le quali molte linee vengono migliorate, io desidererei che il ministro giudicasse l'importanza di questa mia domanda, e mi rispondesse con un sì favorevole. In ogni modo io insisterei molto perchè questo scalo fosse concesso alla linea che viene da Genova e su quella che parte da Venezia.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. L'onor. senatore Biscaretti ha indicato al Senato le ragioni che renderebbero opportuno l'approdo oltre che alla Canea anche a Candia per le linee che partono da Genova e da Venezia dirette ad Alessandria di Egitto. È questo un desiderio del quale ho già avuto conoscenza anche da altre parti.

Io non ho difficoltà, riconoscendo esatto quanto disse l'onor. senatore Biscaretti, che cioè Canea è porto politico e Candia porto importante dal punto di vista commerciale, non ho difficoltà, ripeto, di dichiarare all'onor. Biscaretti che quando questi due servizi saranno attuati si potrà benissimo, in via di esperi-

mento, autorizzare anche l'approdo a Candia. Spero che il senatore Biscaretti vorrà essere pago di queste mie dichiarazioni.

PISA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PISA. Sono mosso a parlare, oltre che dalla grande importanza di questa legge, da due motivi principali. Una specie di dovere che sento verso l'onorevole relatore, il quale ha saputo in brevissimo tempo dettare una relazione che non so se sia più da ammirare per la concisione e chiarezza, o per la diligenza estrema. Un altro motivo che m'indusse a parlare è il ricordo grato di un lavoro da me fatto or sono due anni nella Commissione Reale, che era presieduta dal compianto ed illustre nostro collega Codronchi, e che annoverava nel suo seno persone illustri del Parlamento e competentissime. Mi basta di nominare l'onorevole Finocchiaro-Aprile, l'onorevole Fasce, che ora fa parte del Governo, l'onorevole Maggiorino Ferraris, l'onorevole Carboni-Boi, l'onor. Tecchio e l'onorevole Pantano che dettò una relazione splendida sui lavori della Commissione, e mi compiaccio con l'onorevole ministro nel vedere che, nelle linee principali, i suggerimenti della Commissione Reale sono stati seguiti.

Ciò detto, e tornando alla relazione veramente pregevolissima dell'onorevole Palberti, mi trovo in dovere di accennargli, dopo la lode doverosa, un neo, ripeto la parola, un neo, che ho trovato in questa relazione, neo del resto spiegabilissimo, visto il ponderoso lavoro eseguito in due o tre giorni. Si tratta di un punto che per me ha speciale importanza personale, e mi perdonerò se mi prendo la libertà di rilevarlo. A pagina terza della sua relazione si parla in un capitolo speciale del servizio di Stato, e si dice: « questo servizio di Stato, che è un esperimento suggerito dalla Commissione Reale e raccolto dal Governo », ed in parte ciò è vero, perchè la Commissione Reale suggerì che le linee postali interne si affidassero all'esercente le ferrovie; e si aggiunge da ultimo in un piccolo periodo finale: « per una maggiore generalizzazione si terrà conto di questo esperimento ».

Ora, in seno alla Commissione Reale fu gravissimo e lungo il dibattito, sia per il servizio di Stato limitato alle linee postali interne, sia sul principio generale della statizzazione dei

servizi tutti. Un solo membro della Commissione, e precisamente l'onorevole Ciccotti, sostenne la tesi più larga, ossia quella dell'applicabilità della statizzazione a tutti i servizi postali, commerciali, internazionali. Questa tesi dell'onor. Ciccotti, e me ne compiaccio personalmente perchè io faceva parte dei suoi oppositori, trovò una quasi generale opposizione in tutti i membri della Commissione, tanto che non fu portata neppure all'onore della votazione.

Mi rammento anzi di una frase molto ben detta dall'onor. Fasce, il quale fece osservare che non era certo il caso di parlare di statizzazione di tutte le linee e di tutti i servizi marittimi perchè, diceva egli, che se ciò poteva essere per le ferrovie (allora eravamo nel 1905 e non era ancora stata applicata la statizzazione delle ferrovie), che se era ammissibile per le ferrovie costituenti un monopolio, trovava questo principio altrettanto inammissibile per ciò che potesse riguardare la statizzazione di tutti i servizi marittimi, inquantochè essi non costituiscono un monopolio, nè lo possono costituire, perchè la navigazione è libera a tutti, e si sarebbe inutilmente dato vita ad una nuova forma di statizzazione in antagonismo agli interessi dei privati ed agli interessi del pubblico.

E non basta, e dirò, per sottolineare di più l'argomento del quale io tratto, dirò, che si venne ai voti riguardo anche alla materia speciale della statizzazione dei servizi postali interni, e occorsero due votazioni per venire ad una conclusione. Le due votazioni furono le seguenti: si domandò se le linee postali interne dovessero essere esercitate dallo Stato e questa proposta fu respinta. Fu invece accolta a maggioranza una proposta che diceva tassativamente che le linee postali interne devono essere esercitate dall' esercente delle ferrovie.

Non so se sia afferrata subito la diversa portata delle due deliberazioni proposte. Da una parte si introduceva lo Stato come imprenditore nelle linee postali interne, quando non lo era ancora come esercente delle ferrovie, e contro questa preponderanza data allo Stato nell'esercizio anche delle linee postali interne si pronunciò la maggioranza della Commissione. La maggioranza della Commissione, invece, me consenziente, venne nella deliberazione di ap-

provare l'esercizio delle linee postali interne da concedersi all'esercente delle ferrovie.

Sembra questione di parole, ma comprendeva una grande questione di principio.

Lo Stato divenne esercente delle ferrovie, ed è perciò che nello spirito si è osservata la deliberazione della Commissione.

Ho creduto di insistere su questo punto perchè fui sempre contrario allo Stato esercente delle grandissime industrie e specialmente della grandissima industria dei trasporti, e perciò votai contro la deliberazione che, senz'altro, voleva fare dello Stato l'esercente delle linee postali interne. Votai invece la seconda proposta che non era niente affatto allora in contraddizione coi miei principî per un motivo saliente tra gli altri principali e che esiste anche oggi. Si trattava di istituire e di disciplinare l'esercizio cumulativo fra le ferrovie e la navigazione, esercizio cumulativo che giova grandemente, in linea economica, ai traffici, e che diventava indispensabile per i traffici tra l'Italia e le sue isole, e perciò necessario per il buono andamento dei commerci del paese. Oggi ciò si è fatto, ed è questa una delle ragioni grandi che legittimano la proposta accettata dal Governo e votata dalla Camera senza tacere poi oggi di un altro vantaggio ottenuto nell'esercizio di queste linee, da parte di personale di origine militare, per sua natura disciplinato, con personale a preferenza della marina militare oggi non in servizio. Così si otterrà il vantaggio anche di maggior sicurezza di comunicazioni tra il nostro continente e le isole.

Si comprendono i motivi di questa scelta, accennando puramente e semplicemente alla mania nefasta dello sciopero che tende a generalizzarsi in guisa tale da volere invadere anche i servizi pubblici: contro questo pericolo sarà di maggior garanzia l'esercizio statale per le linee interne postali.

In complesso dunque, seguite le linee generali del lavoro della Commissione Reale, questo progetto di legge merita, anche a mio modesto avviso, l'approvazione del Senato, tanto più che ormai il tempo stringe, e stringe abbastanza, considerato l'intervallo di due anni circa che avremo per l'istituzione di questo nuovo servizio. D'altronde si sono conseguiti dei vantaggi che il paese, spero fermamente, vedrà realizzarsi anche più grandi di quello

che in apparenza oggi sembrano, e mi basti di accennare che si è seguita quella massima dibattuta, ma poi vinta in seno della Commissione Reale, dell'abolizione dei premi e della sostituzione della sovvenzione. Voglio soltanto accennare che da uno dei membri della Commissione, tra i più autorevoli, dall'onor. Maggiorino Ferraris, fu istituito con ogni cura un calcolo, che dimostra che la spesa fatta dal nostro Paese nel periodo delle convenzioni passate, come premi, superava l'importo complessivo della flotta esistente della massima compagnia esercente.

Questo dato è molto eloquente nella sua tristezza. Il nostro paese dunque aveva speso altrettanto in premi quanto costava all'esercente l'intero materiale necessario al servizio; d'onde una delle spiegazioni delle conseguenze tristi dell'ultima legge che disciplinava quella importante materia. Invece di ottenere una floridezza maggiore nella nostra marina mercantile, si ottenne, purtroppo, un effetto contrario; e troviamo la nostra marina mercantile, specialmente quella a vapore, che piuttosto ha scemato di vigoria dopo questi lunghi e gravi sacrifici dell'erario e ciò contrariamente alle speranze di coloro che conclusero le ancora vigenti convenzioni.

In questa legge poi (tanto più sono lieto di dichiararlo, inquantochè si è migliorata la proposta della Commissione Reale), in questa legge s'introdussero dei cambiamenti che certo sono più favorevoli all'andamento di questa difficile e grandiosa impresa.

Avanti tutto si è trovato un temperamento per rendere più sicura l'erogazione del danaro pubblico con quell'articolo che ha introdotto una specie di decrescenza graduale nella sovvenzione.

Come il Senato sa, dopo una diecina d'anni ossia dopo trascorsa appena la metà del periodo intero di esercizio, il Governo ha il diritto di diminuire del 30 per cento la sovvenzione, lasciando al sovvenuto, se lo crede, la facoltà della denuncia, il che significa commissurare la sovvenzione all'utile reale del servizio. Si applicò poi il 50 per cento di ribasso, trascorsi i tre quarti del periodo stesso e con siffatto meccanismo quasi automatico si sono migliorate le condizioni proposte dalla Commissione Reale, che non aveva saputo trovare un

espediente efficace per poter essere sicura di erogare nel miglior modo il danaro pubblico.

Un altro miglioramento importante è quello introdotto col servizio, così detto di concentrazione, perchè il nostro paese ha una quantità di porti che sono sfogo di regioni assai feconde, specialmente in prodotti agricoli, e reclamavano per la voce delle rappresentanze locali, la sosta nei diversi porti per poter avere sufficiente facilità nell'esportazione. Ma questa sosta in moltissimi casi era dannosa non solo, ma assai difficile, viste le condizioni dei porti stessi. E con questo espediente del servizio di concentrazione, si è dato ascolto alle legittime esigenze dell'agricoltura nazionale, e nello stesso tempo si è provveduto in modo più economico e senza intralciare la celerità del servizio medesimo.

Vi è poi una domanda che mi permetto di indirizzare all'Ufficio centrale ed all'onorevole ministro, una domanda che forse mi farà colpevole agli occhi loro di negligenza, ma non ho avuto materialmente il tempo di sincerarmi della cosa. Fra le proposte della Commissione Reale ve ne era una a cui essa annetteva maggiore importanza, e che riguardava il tema, per noi assai difficile, della emigrazione, e la Commissione Reale aveva proposto, fra le altre misure, che non si desse più la patente di vettore degli emigranti, ai noleggiatori, sia nazionali che esteri, perchè il Senato mi insegna che in passato, e fino ad oggi, è lecito ai noleggiatori che hanno patente per l'emigrazione, di noleggiare senz'altro dei piroscafi nazionali o esteri, e di adibirli a questo servizio. Dalla inchiesta della Commissione Reale è risultato che i peggiori trasporti erano appunto di questi armatori che non erano veramente armatori perchè si valevano soltanto di piroscafi da loro noleggiati, ed aveva però proposto una eccezione che è ragionevole e consentanea allo scopo inquantochè si proponeva che si sarebbe consentito di noleggiare eventualmente qualche piroscafo nazionale ed estero solo agli armatori che possedessero almeno 20 mila tonnellate in altri bastimenti di bandiera nazionale. Con tale sistema si aveva modo di maggiore controllo e garanzia per i poveri nostri emigranti. Ora io confesso, non ho saputo trovare questa disposizione, forse perchè non c'è...

PALBERTI, *relatore*. Non c'è.

PISA... Ho piacere che la mia domanda non sia stata oziosa. Mi permetto poi di chiedere due cose sole sempre in argomento: il Governo ha qualche opposizione radicale, qualche motivo in contrario che non sia di grandissima importanza, a questa domanda che rifletteva una protezione alla nostra emigrazione, una protezione che non sembrava alla Commissione Reale che utile, e non dannosa, oppure, il Governo ha creduto, pur non facendo opposizione a questa domanda, di proporla forse in altra sede? E concludo queste parole da me quasi improvvisate augurandomi che almeno il risultato di queste nuove convenzioni sia tale quale noi tutti lo possiamo desiderare, ossia segni un grande miglioramento nella marina mercantile nostra che ha bisogno di risorgere dallo stato non felicissimo in cui è discesa, e che nello stesso tempo giovi a dare maggiore slancio al nostro commercio di esportazione e di importazione, maggiore slancio meritato, visto il fiorire delle nostre industrie e visto anche il periodo di miglioramento progressivo, e che mi auguro continuo, in cui è entrata anche la nostra agricoltura.

PARPAGLIA. Domando di parlare

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PARPAGLIA. M'associa di cuore alle parole di plauso e di ammirazione che il senatore Pisa ha pronunciato per la perspicace ed elaborata relazione dettata dall'onor. Palberti in brevissimo tempo, mostrando lo studio minuzioso della materia ed il suo elevato ingegno.

L'onor. Pisa, ricordando il lavoro importante e ponderoso della Commissione Reale per i servizi marittimi, osserva che la Commissione aveva escluso il concetto di voler statizzare tutti i servizi marittimi, solo ritenendolo utile e necessario per i servizi interni colle isole, e lamenta che l'Ufficio centrale nella sua relazione ammetta la possibilità di assumere lo Stato tutti i servizi marittimi. Il collega Pisa è in errore, l'Ufficio centrale non ha mai pensato ciò. Il disegno di legge divide le linee dei servizi marittimi in due categorie: le linee indicate nell'allegato B sono esercitate dalla azienda delle ferrovie dello Stato; tutte le altre sono affidate all'industria privata, solo si riconosce la eventualità del servizio di Stato, qualora avvenga la diserzione delle aste per le

linee dei gruppi 14, 15, 16, 17, che comprendono le linee per il servizio delle nostre isole minori. In questo solo caso si riconosce la possibilità di allargare la statizzazione dei servizi marittimi.

Io sono fautore convinto del servizio di Stato marittimo quale ci viene proposto per le due nostre isole maggiori, per intuitive considerazioni d'indole economica e politica. Le due isole per la loro posizione geografica sono separate dal continente italiano, e specialmente la Sardegna da lungo tratto di mare: non è possibile costruire un tunnel nè gettare un ponte, ma pure è necessario ricorrere a quei mezzi, che pur traversando il mare rendano più facili, più sicure, più economiche le comunicazioni tra le isole ed il continente onde attivare ed intensificare gli scambi e portare all'unità economica della nazione. Per venire a ciò è necessario un vero servizio cumulativo di trasporti per terra e per mare, e ridurre il piroscafo che fa i servizi per Sicilia e Sardegna alle funzioni di battello ferroviario. Questo fine s'intende raggiungere colla statizzazione delle linee Napoli-Palermo e Civitavecchia-Golfo Aranci. Affidato il servizio all'azienda ferroviaria di Stato, si avrà un'unica direzione, che dirigerà con saggio intendimento economico tutto il traffico, col mezzo potente delle tariffe; si avrà un solo vettore responsabile, e si assicurerà l'indefettibilità del servizio, sottraendo alle eventualità possibili di interruzioni l'industria privata.

Ma, se questo servizio di Stato avrà la sua attuazione nel giugno 1910 per la Sicilia, non può avvenire lo stesso per la Sardegna, perchè in Sardegna le ferrovie saranno affidate all'industria privata; così non può ottenersi completo il servizio di Stato. Unico mezzo è di affrettare per parte del Governo il riscatto delle ferrovie Sarde e specialmente delle Reali, anche prima della scadenza della concessione in corso, e mi permetto sperarlo se il Ministero dei lavori pubblici con vero amore, con tenacità di proposito pone mente a risolvere questo problema del riscatto anticipato. Osservo che l'interesse, l'utilità dello Stato anche dal lato finanziario è evidente per i gravissimi oneri che ha assunto lo Stato con quelle convenzioni ferroviarie. Ad ogni modo raccomando e vivamente raccomando che tutto si prepari in tempo, perchè,

se non è possibile prima, avvenga il riscatto alla scadenza precisa.

L'onorevole Pisa ha fatto un'affermazione che sarebbe dolorosa: egli disse che col sistema delle sovvenzioni la nostra flotta mercantile, ben lontana dal progredire, fu un poco retrograda.

PISA. Non è così.

PARPAGLIA. Se mi permette, questo è un errore...

PISA. Perché non combatta dei molini a vento, io parlavo della flotta degli esercenti i servizi sovvenzionati, non di tutta la marina mercantile.

PARPAGLIA. Ringrazio l'onor. Pisa della sua dichiarazione, perché veramente quale egli l'aveva pronunciata voleva significare che proprio la flotta tutta mercantile italiana avrebbe retrocesso...

PISA. Non mi ha capito.

PARPAGLIA. Mentre dobbiamo riconoscere che essa ha progredito nella sua potenzialità di tonneggio, velocità del triplo dal 1892 ed anche per numero di piroscafi. Il progresso notevole coraggioso avvenne specialmente negli ultimi cinque anni con un salto del 40 all'80 per cento. Questo risveglio della nostra marina mercantile per costruzione e navigazione è dovuto alla legge del 1896, alle annunciate modificazioni della legge per l'emigrazione, all'elevazione dei noli, per aumento di traffici. I nostri armatori hanno sentito il bisogno di costruire piroscafi di grosso tonneggio coi migliori sistemi.

DI MARZO. Troppo tardi.

PARPAGLIA. Il mio egregio amico Di Marzo dice: *troppo tardi*, ma io dirò: «meglio tardi che mai». È vero però quanto disse l'onorevole Pisa che le convenzioni non hanno prodotto incremento nella potenzialità delle flotte mercantili sussidiarie specialmente della maggiore. La Navigazione Generale dal 1892 non ha aumentato il numero dei piroscafi, non la media di velocità, solo un aumento non notevole nel tonneggio, e nella media di età dei piroscafi da 15 è salita a 20 anni, e questa, ripeto, è la media; all'incontro si ebbe un aumento grande nelle linee libere nella sua potenzialità.

Ma ciò non conduce a negare le sovvenzioni che in diverse proporzioni tutti gli Stati europei ed anche gli Stati Uniti consentono; è una necessità per mantenere la continuità e

periodicità dei servizi marittimi negli scali e per gli scali ove il traffico non si è sviluppato, ma è nascente ed incerto; in questi casi non si può fare assegnamento sulla marina libera. Per quanto si riferisce al servizio di Stato mi permetto richiamare l'attenzione degli onorevoli ministri agli articoli 16 e 17 del disegno di legge. L'art. 16 è concepito in questi termini: «Fino a che non abbia effetto la disposizione di cui al 2° comma del presente articolo, sulle linee esercitate dallo Stato in forza dell'art. 2° sono provvisoriamente applicate le tariffe stabilite dagli articoli 39 e 41 del capitolato». All'art. 39 delle tariffe per i passeggeri è stabilito: «Per le linee con velocità inferiore a 15 miglia all'ora 6 centesimi per chilometro-passeggero, da 15 a 18 centesimi, da 18 a 20 centesimi, oltre 20, e si consente la riduzione del 20 per cento per il percorso superiore a 333 chilometri».

Applicando questa disposizione avviene che non eccedendo il percorso tra Civitavecchia e il Golfo degli Aranci la distanza di 333 chilometri, non si può avere alcuna riduzione e si deve applicare il massimo. Ma vi è da osservare ben altro. Il nolo di 6 centesimi si applicherà nelle linee in cui è prescritta precisamente la velocità di 15 nodi, come è quella della Sardegna. Come è scritta la tariffa fa sorgere il dubbio per le parole «velocità inferiore a 15»; potrebbe dirsi che, raggiunte le 15 miglia, si passa all'altra categoria. La cosa è grave per l'aumento del nolo.

La tariffa che fa parte di questo disegno di legge è conforme a quella presentata nell'originario progetto dal ministro Alfredo Baccelli; i termini sono identici. Ora nella relazione ministeriale di quel disegno di legge illustrando appunto le tariffe per la loro applicazione, così testualmente si legge: «Per le tariffe presenti calcolando sulla velocità di 15 miglia si ottengono i seguenti risultati per 100 chilometri: per 280 15 e per 500 30». È chiaro che il proponente ministro, colui precisamente che formulò le tariffe, ritenne che per la percorrenza di 15 miglia all'ora si applica il nolo di 6 centesimi per passeggero-chilometro.

La dizione dell'articolo della tariffa non è felice, essa veramente non rispecchia la mente del proponente e dell'autore; la redazione più corretta per eliminare dubbi sarebbe stata que-

sta: « per le linee di velocità *non superiore* a 15 miglia ». Ma quando, colla relazione del ministro proponente abbiamo l'interpretazione autentica, si deve ritenere che il nolo di 6 centesimi si deve applicare fino alla velocità del piroscafo di 15 miglia, ossia la velocità di 15 miglia è il limite per il nolo dei passeggeri di 6 centesimi, come la velocità di 18 miglia per il nolo di 7 centesimi, e di 20 nodi per il nolo di 8 centesimi. Nè si dica che si tratta di centesimo, perchè è un centesimo per chilometro, e moltiplicati i centesimi si mutano in lire ed in decine di lire. Come si vede, on. ministro, la cosa non è leggera, e badi che abbiamo diverse linee nelle quali sono adibiti piroscafi di velocità di 15 miglia.

Potrei dire che sinora le tariffe indicate nell'art. 39 del capitolato non hanno per le linee di Stato che un'applicazione provvisoria; non dovrei avere grande preoccupazione. Nell'alinea dell'art. 16 della legge è detto che le tariffe per i trasporti anche marittimi definitivi si stabiliranno quando in forza dell'art. 38 della legge 7 luglio 1897 sulle ferrovie si devono compilare e rimaneggiare le tariffe ferroviarie e questo precetto viene ribadito più chiaramente nel successivo articolo 17.

Orbene, il termine per la revisione delle tariffe, di cui nella ricordata legge, è di tre anni a principiarsi dalla pubblicazione della medesima ossia del giugno 1907, così è da ritenere che quando si inizia il servizio marittimo di Stato si avranno le tariffe definitive compilate coi criteri enunciati nell'art. 17.

Mi permetto di raccomandare all'attenzione, alla sollecitudine dell'on. ministro dei lavori pubblici l'esame delle tariffe, perchè qui sta principalmente la buona o mala fortuna di questa legge; è necessario adottare tutte le maggiori possibili facilitazioni per agevolare gli scambi con un accurato studio per l'applicazione di un vero servizio cumulativo-col sistema di tariffe differenziali.

La designazione meno esatta per la velocità dei piroscafi, può produrre un altro inconveniente, sempre sulla base della velocità di 15 miglia. All'art. 22 del capitolato è detto: « Le caldaie dovranno poter agire sia a tirare naturale, sia a tirare forzato per le velocità superiori a 15 miglia ».

Nell'articolo della tariffa, come ho notato, si

usa la parola *inferiore*, in quest'articolo la parola *superiore*. E pur qui nasce il dubbio, se i piroscafi che hanno la velocità di 15 miglia debbono avere le macchine atte anche al tirare forzato. La relazione della Commissione della Camera dei deputati esaminando questa parte, testualmente dice: « Il tiraggio forzato viene escluso per i piroscafi di una velocità assai ridotta *inferiore alle 15 miglia* ». Così la Commissione ha chiarito il concetto un po' equivoco adottato nel progetto.

Si può osservare che nella Camera in cui questa legge fu tanto discussa non si fece nè proposta, nè osservazione; questo non è un buon argomento; dico che non si fece proposta perchè il significato veniva determinato dalla relazione, e si ritenne fosse pacifica l'interpretazione. Badi che parlo di 15 miglia che è la velocità tra Civitavecchia e il Golfo degli Aranci, non faccio proposte per elevarla a 20 come la linea Napoli-Palermo, ma almeno che i 15 miglia vi sieno utili e per i noli e per il tiraggio, come ho dimostrato.

La qualità delle macchine a vapore per il tiraggio forzato non deve trascurarsi nelle traversate tra il continente e le isole per non infrequenti temporali ai quali si va incontro, per le condizioni del mare frazionato dalle isole.

Se si stabilisce il servizio di Stato è da augurarsi che questo risponda alle aspirazioni che ha il Paese con un vero servizio cumulativo.

Si disse che non vi sia bisogno del servizio di Stato per il servizio cumulativo tra le isole perchè lo abbiamo già. Questo servizio esiste di nome, e mi è grato vedere al banco il ministro dei lavori pubblici perchè ricorderà il contrasto avvenuto tra le Compagnie ferroviarie e la Navigazione per la spedizione di generi alimentari dalla Sardegna e specialmente da Oristano.

E credo giustizia dichiarare con vera compiacenza che si deve al sollecito intervento dell'onor. ministro, alla sua energia se l'incidente fu eliminato, e nutro fiducia che non ci mancherà mai il suo valido patrocinio.

Mi permetta un'altra osservazione, che si risolve in una raccomandazione da tener presente nello stipulare le convenzioni, e soprattutto nella loro esecuzione. Il capitolato stabilisce penalità pel ritardo all'arrivo dei piro

scafi nei porti capolinea e non tiene conto degli scali intermedi.

Ora avviene, e lo ha rilevato la Commissione Reale nella sua diligente inchiesta, che si fa incompleto il servizio negli scali intermedi, o non si approda o, quello che è più frequente, non si imbarcano tutte le merci pronte per spedire, onde evitare ritardi, onde arrivare in orario al porto capolinea ed evitare così le penalità. Questo è grave perchè si danneggia il traffico dei porti e scali minori, in cui tanto è maggiore il bisogno di quelle linee sussidiate, spesso periodiche a lunghi intervalli, per dar vita al commercio locale e spedire specialmente i prodotti del Paese.

È perciò necessario stabilire e far singolarmente osservare che i piroscafi negli scali intermedi non possono abbandonare lo scalo se non è terminato il carico delle merci pronte per l'imbarco, cosa alla quale si può con previdenza provvedere se gli agenti prevengono della quantità di merce che può esser pronta per il giorno in cui il piroscafo deve approdare, e a facilitare ciò è necessario fissare il punto di approdo con apposite boe, onde il comandante conosca ove deve fermarsi e lo conoscano gli speditori per preparare passeggeri e merci, e ciò gioverà pure ad evitare ritardi.

Mancando il punto fisso dipende dall'arbitrio e potrei dire dal capriccio del comandante il fermarsi in punto più o meno lontano, in un punto più o meno comodo. È facile intendere che col pensiero di proseguire il viaggio in orario, ha interesse di internarsi quanto meno possibile.

La Commissione Reale si investe di tutto il problema della navigazione, ed ha riconosciuto che un servizio regolare sussidiato non può regolarmente e con frutto del commercio svolgersi se non si hanno sicuri gli approdi e gli scali, perciò porta anche la sua diligente indagine sulle condizioni dei porti e degli scali nei litorali del continente e delle isole.

La possibilità e sicurezza dell'approdo è un elemento intrinsecamente necessario.

Ha indicato opere necessarie in diversi punti dell'isola: in Alghero, in Oristano, Carloforte, Terranova e Bosa. Per Oristano è urgente, necessario un ponte, una specie di bauchina avanzata nel mare per render possibile e facile il caricamento e lo scaricamento dei piroscafi; la

spesa è limitata assai, e non si deve dimenticare che ivi esiste uno splendido golfo.

La Commissione Reale aveva specialmente richiamato l'attenzione sul porto di Bosa, che in virtù di una legge da tempo dovea esser costruito, ed invece con una serie di opere fatte male e distrutte dalle mareggiate, fu peggiorato lo stato della rada. Questo stato di cose, e le ragioni di giustizia che aveva il comune di Bosa avevano tanto valore, che colla legge ultima che porta provvedimenti per la Sardegna si stabilisce che quel porto è classificato porto di rifugio, e venne compreso nella legge generale che determina le somme per molti porti; mi è grato ricordare riconoscente che ciò è precipuamente dovuto all'equanime opera del compianto Gianturco, che volle rendere atto di giustizia riparatrice.

La legge è fatta, ma è necessario sia posto il porto nelle condizioni di offrire sicuro rifugio, e ciò si attende dal buon volere, dall'attività e dall'energia del ministro Bertolini.

Certo alcuni emendamenti si sarebbero dovuti proporre, ma il Governo, e specialmente l'onor. Schanzer che intervenne ad una riunione della Commissione, fece conoscere l'urgenza di aver la legge per premunirsi in qualunque eventualità anche di diserzione di aste.

Ci siamo domandati se fosse conveniente una nuova proroga per le attuali convenzioni, ma la risposta fu uno scatto per parte di tutti, di impedire qualunque dilazione, perchè sono troppi i lamenti, gli urli contro l'attuale servizio con noli altissimi, con velocità limitata e con piroscafi più che vecchi. È tempo di finirla, fu la comune esclamazione. Mossi da questo concetto si fanno voti per la sollecita attuazione del nuovo regime dei servizi mercantili. La legge ed il capitolato non rispondono al *desideratum*, ma se si guarda con simpatia, se si applica con lealtà per parte degli interessati e con energia e costante oculata vigilanza per parte del Governo, darà certo buoni risultati.

Non basta questo per la vita della nostra marina mercantile; sono necessari tutti gli altri sussidi, per i cantieri, per la navigazione libera, il credito navale, analoghe disposizioni nella legge per la emigrazione, e soprattutto unità di indirizzo, così ageveremo il desiderato progresso e la nostra bandiera mercantile

potrà sventolare certo con maggior fortuna e maggior orgoglio di quello che oggi non sia. (*Approvazioni vivissime*).

Presentazione di relazioni.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione della Commissione d'inchiesta sul Palazzo di Giustizia.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione di questa relazione.

TOMMASINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOMMASINI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Modificazioni ed aggiunte alla legge 11 luglio 1907, n. 502, portante provvedimenti per la città di Roma ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Tommasini della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprenderemo la discussione delle Convenzioni pei servizi postali e commerciali marittimi.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Prima che il mio collega ministro delle poste entri nel merito del disegno di legge, io vorrei dare qualche breve risposta alle osservazioni fatte dall'on. senatore Parpaglia. Per quanto riguarda le tariffe, non potrei dargli altro affidamento se non quello dell'esecuzione integrale delle disposizioni, che stanno scritte nel disegno di legge. Io nulla potrei promettere di più di quello che è stabilito nel disegno di legge. Non lo posso anche perchè bisogna seriamente difendere gli introiti ferroviari. Ogni volta che si parla di tariffe ferroviarie, tutti si trovano d'accordo nel chiederne la diminuzione, ma con questo sistema ogni entrata finirebbe per svanire. Anche lo scopo di agevolare e promuovere i trasporti ha un limite al

di là del quale non si può assolutamente andare. E lo creda l'on. Parpaglia che l'Amministrazione delle ferrovie di Stato, arrendendosi alle istanze del mio collega delle poste perchè accettasse le tariffe stabilite negli articoli 16 e 17, ha fatto un gran sacrificio dal punto di vista industriale.

Non è poi ammissibile l'applicazione della tariffa cumulativa rispetto alle tariffe differenziali, che è invocata dal senatore Parpaglia. Non è possibile anche perchè i trasporti marittimi e quelli terrestri si reggono con discipline diverse. La base del percorso marittimo è assolutamente diversa da quella del trasporto terrestre; ed i modi di trasporto sono affatto diversi. Nel mare non abbiamo che un solo modo di trasporto, per terra invece ne abbiamo tre: grande velocità, piccola velocità e piccola velocità accelerata. Inoltre, mentre per mare sono pochissime le classi delle merci, invece nei trasporti terrestri sono moltissime. Da queste sole circostanze si vede quanta sarebbe la difficoltà di applicare le tariffe differenziali cumulative e quali ne sarebbero le conseguenze economiche. Io debbo fare ogni maggiore riserva (e il senatore Parpaglia lo comprende), circa il riscatto delle ferrovie Sarde. Ringraziando il senatore Parpaglia per le cortesi parole, con cui ha riconosciuto la volenterosità dell'opera mia per l'isola che gli sta tanto a cuore, posso soltanto assicurarlo che io darò la migliore opera all'annosa questione delle tariffe cumulative: mi riterrei davvero fortunato se potessi, prima di lasciare l'ufficio, risolvere questa questione, per cui gli interessi sardi soffrono un notevole danno. Anche per quanto riguarda gli approdi, posso soltanto promettergli che metterò la migliore buona volontà per la efficace esecuzione della recente legge sui porti. Non faccio promesse nominative, e lei, on. Parpaglia, non me ne chieda. Mi chieda l'affermazione di una disposizione generica d'animo e questa l'assicuro che è sincera. (*Approvazioni*).

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Mi consenta il Senato che a mia volta io renda anzitutto omaggio alla perspicua, precisa ed elegante relazione dell'onor. Palberti,

il quale, con robusta sintesi, ha saputo in brevissimo tempo inquadrare tutta la vasta materia in una esposizione nitidissima. E questa relazione certamente facilita di molto il compito nostro.

Dopo aver compiuto questo dovere, io dirò qualche breve parola in risposta agli onorevoli Pisa e Parpaglia.

L'onorevole Pisa, che è stato tanta parte nella Commissione Reale, verso la quale tutti dobbiamo professare sensi di gratitudine, inquantochè essa principalmente ha preparato la trama del lavoro che poi ha servito di base al disegno di legge, l'onorevole Pisa si è fermato ad una frase della relazione dell'onorevole Palberti che riguarda i servizi di Stato; frase dalla quale si potrebbe rilevare la possibilità, il proposito di allargare il principio della statizzazione dei servizi marittimi. Ora a questo proposito è doveroso per me di chiarire quale è il concetto del Governo in questa materia. Il Governo per ragioni politiche ed economiche ha creduto di dover proporre il servizio di Stato con le grandi isole, vale a dire la Sicilia e la Sardegna.

Per ragioni politiche inquantochè ha ritenuto il Governo che fosse necessario di assicurare in modo indefettibile le comunicazioni con le isole, il che non è possibile se non quando lo Stato è anche padrone del materiale perchè soltanto allora può assumere tutte le responsabilità che in determinati momenti si impongono.

Per ragioni economiche, in quanto che soltanto in questa maniera è possibile quella parificazione delle isole alle altre regioni del Regno, che deve essere nel desiderio di tutti, e per la ragione importante messa in luce dall'onorevole Pisa quando ha accennato alla unicità del contratto di trasporto, ed al servizio cumulativo. In linea subordinata poi il Governo ha proposto anche l'esercizio di Stato per le altre piccole isole, quando dovesse essere impossibile di arrivare all'aggiudicazione di questi servizi. Ma il Governo non intende assolutamente andare al di là di questa necessità politica ed economica, inquantochè il Governo non si dissimula che precisamente solo quelle industrie sono suscettibili di esercizio di Stato, le quali abbiano carattere di monopolio, carattere che manca nei servizi marittimi dove la

concorrenza è sempre possibile, perchè il mare è aperto a tutti. Non così però nei servizi da noi proposti, perchè in questi esiste una specie di monopolio di fatto: la concorrenza su queste linee non sarà possibile. Non è possibile attualmente, e lo sarà tanto meno con i miglioramenti, con l'aumento di velocità, con la riduzione considerevolissima delle tariffe che proponiamo. Bisognerebbe proprio dire che chi si mettesse a fare concorrenza a questi servizi di Stato sarebbe un dissennato ed andrebbe incontro a sicura rovina.

L'onor. Pisa ha lodato il principio delle sovvenzioni decrescenti, e di ciò mi compiaccio, avendo avuto io l'onore di proporle, mentre non esistevano nell'originale progetto di legge.

Le sovvenzioni decrescenti rispondono esattamente al concetto economico e giuridico che noi abbiamo delle sovvenzioni, le quali devono servire a mettere l'assuntore in grado di provvedere al servizio senza suo danno, devono in qualche modo pareggiare la eventuale differenza fra le spese di esercizio e gli introiti, ma quando le sovvenzioni hanno soddisfatto a questa loro funzione, per il resto, non si devono imporre maggiori sacrifici allo Stato.

L'onorevole Pisa ha lodato anche i servizi di concentramento, che sono una utile novità introdotta in questo disegno di legge.

Invece l'onorevole Pisa ha lamentato che nel disegno di legge non si trovi una disposizione la quale stabilisca che non si conceda la patente di vettore ai noleggiatori di piroscafi italiani od esteri. La Commissione Reale ha studiato il problema della protezione della marina mercantile da un punto di vista generale, organico e sintetico. Si è occupata dei servizi sovvenzionati non solo, ma del credito navale, dei cantieri e dei servizi di emigrazione.

Ora il Governo, soprattutto per la urgenza che imponeva la immediata risoluzione del problema dei servizi sovvenzionati, non ha creduto di poter presentare contemporaneamente al Parlamento una soluzione legislativa di tutti questi grandi problemi. Tuttavia, per ciò che riguarda i servizi di emigrazione i quali hanno molti nessi coi servizi sovvenzionati e colla protezione della marina mercantile, l'onor. Pisa sarà informato che il mio collega onorevole ministro degli esteri, ha già presentato all'altro ramo del Parlamento un disegno di legge sulla ma-

teria dell'emigrazione, ed in questo disegno di legge, se ben ricordo, è precisamente accolto il principio del quale il senatore Pisa faceva cenno.

L'onor. Parpaglia ha lamentato l'età del naviglio attuale, ma col disegno di legge si prescrive la costruzione di nuovo materiale per un tonnello assai considerevole, e quindi su questo punto io non mi fermo.

Il senatore Parpaglia si è anche occupato delle tariffe colla Sardegna. Non entro in questo campo perchè il ministro dei lavori pubblici ha già risposto esaurientemente. Soltanto voglio avvertire, a proposito del lamento che egli fa per la dicitura del disegno di legge, osservando che non si potrà applicare il minimo dei 6 centesimi ma quello dei 7 centesimi per passeggero-chilometro sulla linea della Sardegna, che effettivamente io non lo posso disingannare, perchè qualunque possa essere stata l'intenzione del ministro proponente, certo si è che il testo della legge così come è stato approvato, porta la conseguenza che è stata giustamente indicata dal senatore Parpaglia. Ma io vorrei pregarlo a considerare che la tariffa, così come è proposta, è già di molto inferiore all'attuale tariffa e quindi rappresenta già un miglioramento assai considerevole.

L'onor. Parpaglia ha anche parlato della questione delle penalità e ha raccomandato che si eviti che le Compagnie esercenti, per non incorrere nelle penalità derivanti dal non giungere in orario nei punti estremi della linea, sacrificino i punti intermedi.

Questa è materia che riguarda la vigilanza da esercitarsi dal ministro delle poste e telegrafi ed io assicuro l'onor. senatore Parpaglia che non mancherò di esercitare questa vigilanza con ogni energia, affinchè tutti i porti e il commercio in generale ritraggano da questa legge i maggiori vantaggi possibili. Ma voglio anche avvertire il senatore Parpaglia che vi è nel capitolato apposito articolo, il 49, che introduce speciali sanzioni per gli assuntori dei servizi, quando non riservino lo spazio necessario pei caricatori dei vari porti.

L'onor. Parpaglia ha parlato anche delle boe e già il ministro delle poste e telegrafi, d'accordo col collega dei lavori pubblici, provvede nelle misure delle somme stanziare in bilancio a questo servizio certamente importante.

Dopo ciò, io non ho altro da aggiungere.

Tanto l'onor. relatore quanto i senatori Pisa e Parpaglia hanno chiaramente indicato al Senato come ormai la soluzione di questo problema sia assai urgente.

Da parte mia dirò solo che qualunque ritardo non potrebbe che risolversi in grave danno della cosa pubblica e specialmente del commercio nazionale, e perciò fermamente confido che il Senato vorrà pure esso dare il suo voto a questo disegno di legge già approvato dall'altro ramo del Parlamento. (*Approvazioni vivissime*).

PISA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PISA. Semplicemente per dovere di cortesia prendo atto con la massima compiacenza delle dichiarazioni dell'onorevole ministro riguardo al problema della statizzazione delle linee marittime e nei limiti che egli ha segnato siamo perfettamente d'accordo. Ora si tratta di istituire un servizio di Stato per le linee postali interne. Forse bisognerà aggiungere: « nel caso di diserzione di asta o di risultati non convenienti, le altre linee postali interne... ».

Voci. C'è questo.

PISA... Tanto meglio allora, perchè si parifichino le condizioni. Dunque siamo perfettamente d'accordo in ciò.

Un'ultima parola all'amico senatore Parpaglia.

O la mia voce ha tradito, come spesso fa, il mio pensiero, o mi sono male spiegato, e mi preme di chiarirmi:

Primo: che ho accennato all'autore del calcolo, cioè a Maggiorino Ferraris, perchè non voglio arrogarmi meriti che non ho.

Secondo: che mi sono riferito puramente e semplicemente al confronto fra il costo della flotta della Società sovvenzionata (il nome è inutile che lo ripeta), e l'ammontare totale della spesa dello Stato, ma non mi sono mai sognato di fare il confronto tra il disborso dell'erario e tutta la flotta della nostra marina mercantile.

PARPAGLIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PARPAGLIA. Ringrazio il ministro per le sue dichiarazioni di buona volontà ma non posso essere certo soddisfatto. È bene intendersi. Io non domando che si stabiliscano ta-

riffe speciali con eccessivi ribassi, domando solo questo che il piroscafo tra Napoli e Palermo, Civitavecchia-Golfo Aranci sia ritenuto un battello ferroviario, e che nello stabilire cumulativamente le tariffe per il servizio marittimo si tenga conto della percorrenza complessiva e cumulativa per ferrovia e per mare, e ritengo che a questo concetto è informato appunto l'art. 17 di questa legge che si riferisce all'art. 38 della legge ferroviaria che ho ricordato. Tutto lo studio, tutta l'arte per l'avviamento dei commerci sta nello armonizzare le tariffe dei trasporti. Osservo che se si esamina spezzata la tariffa degli scali marittimi quale è proposta per alcune merci ed anche per i passeggeri è più favorevole delle tariffe ordinarie, ma se si mette in rapporto della percorrenza la condizione varia. Dallo studio di tutti i diversi fattori deve risultare la designazione delle tariffe. Dobbiamo avere per obiettivo l'interesse precipuo di agevolare non solo ma di intensificare i traffici, gli scambi, il commercio tra le isole ed il continente con ragionevole ed equo trattamento. Aumentando il traffico aumenteranno anche i prodotti dell'industria dei trasporti per mare esercitata dallo Stato. In questo modo si cementerà non solo l'unità politica e morale tra le isole ed il continente italiano, non solo si accresceranno i vincoli specialmente con Roma, ma si otterrà la vera unità economica. La Germania ha dato luminosi esempi della influenza che ha un combinato sistema di tariffe di penetrazione ferroviarie e marittime.

Insisto nel raccomandare gli scali ove i piroscafi debbono approdare. Si rende in buona parte frustraneo questo servizio, se non si ha la sicurezza dell'approdo. Il piroscafo con tempo minaccioso non approda. La legge provvede per alcuni porti e non pochi. Urge che le leggi abbiano la loro esecuzione, appunto per metterle in armonia colla presente. Non bastano articoli di legge, sarebbe una dolorosa delusione, dico, un'irrisione, se la legge rimanesse lettera morta, e ricordo di nuovo il porto di Bosa.

Insisto nel ritenere che la velocità di 15 miglia è il limite per il nolo di 6 centesimi per i passeggeri di 1^a classe, di 3.80 di 2^a classe e di 2 lire di 3^a per passeggero-chilometro, e l'aumento debba avvenire da 15 miglia a 18 miglia.

Ripeto, la locuzione usata è poco felice; il ministro proponente nella relazione non solo ha chiarito il concetto, ma lo ha anche per intelligenza maggiore esemplificato.

Risulta altresì che per i servizi di Stato ha veramente quella tariffa carattere provvisorio, ma nei servizi sussidiati ve ne sono alcuni di molta importanza di lunga percorrenza che devono adibire piroscafi della velocità di 15 miglia a tiraggio normale.

Ho creduto di fare questi rilievi, mosso dal vivo desiderio che il servizio sia quale il Paese lo attende, e si tenga presente che ai risultati del traffico per mare contribuisce il tonnellaggio e la velocità del piroscafo, e soprattutto che le tariffe rispondano ai veri interessi del commercio e delle industrie essenzialmente agrarie.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale, riservando la parola al relatore. Il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

Do lettura dell'ordine del giorno per la seduta di domani:

I. votazione a scrutinio segreto del seguente disegno di legge:

Ordinamento della Somalia italiana (N. 264-B).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Convenzioni pei servizi postali e commerciali marittimi (N. 743-*Seguito*);

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1907-908 (N. 752);

Stanziamento di lire 78,300 in uno speciale capitolo della parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1907-908 per la costruzione di una barca automobile ad uso della Regia Ambasciata di Costantinopoli (N. 762);

Maggiore assegnazione di lire 255,000 al capitolo 29 « Indennità di primo stabilimento ad agenti diplomatici e consolari, viaggi di destinazione e di traslocazione » del bilancio della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1907-908 (N. 763);

Provvedimenti per i bilanci delle Colonie italiane d'Africa e per il contributo dello Stato nelle spese delle Colonie stesse (N. 773);

Costituzione in comune autonomo della frazione di Sannicola distaccandola dal comune di Gallipoli (N. 742);

Modificazioni all'art. 3 della legge 23 dicembre 1900, n. 499, concernente le norme provvisorie per la determinazione ed il riparto delle sovrimposte nelle provincie in cui viene attivato il nuovo catasto (N. 754);

Per il miglioramento dei pascoli montani (N. 745);

Separazione del comune di Ateleta dal mandamento di Pescostanzo e sua aggregazione a quello di Castel di Sangrò (N. 741);

Approvazione della convenzione per la proroga per un anno, a decorrere dal 1° luglio 1906, dell'esercizio provvisorio delle ferrovie secondarie romane da parte dello Stato (N. 758);

Provvedimenti per combattere le frodi nel commercio dell'olio di oliva (N. 746).

La seduta è sciolta (ore 18.15).

Licenziato per la stampa il 6 aprile 1908 (ore 18)

AVV. EDOARDO GALLINA

Vice-Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.