

CCXLII.

TORNATA DEL 1° APRILE 1908

Presidenza del Presidente MANFREDI.

Sommario. — *Presentazione di disegni di legge* — Il senatore Vischi propone che sia nominata una Commissione speciale per la riforma del regolamento giudiziario del Senato, ed il senatore Blaserna che ne sia deferita la nomina al Presidente — Le due proposte sono approvate — *Votazione a scrutinio segreto* — *Presentazione di una relazione* — *Seguito della discussione del disegno di legge: «Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi»* (N. 743) — *Senza discussione si approvano tutti gli articoli del disegno di legge ed i primi 59 articoli dell'annesso capitolato* — *Si vota l'art. 60 dopo osservazioni del relatore, senatore Palberti, alle quali risponde il ministro delle poste e dei telegrafi* — *Presentazione di un disegno di legge* — *Ripresa della discussione; si approvano gli articoli del capitolato dal 61 al 79* — *Osservazioni del relatore, senatore Palberti, e del ministro delle poste e dei telegrafi sull'art. 80, che è approvato* — *Si votano infine tutti i rimanenti articoli del capitolato e le tabelle annesse al disegno di legge, che è rinviato allo scrutinio segreto* — *Dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici intorno alla domanda d'interpellanza rivoltagli dal senatore Cerruti A., sulla necessità di costruire una linea ferroviaria interna tra le piazze forti di Genova e di Spezia* — *Osservazioni del senatore Cerruti A.* — *Presentazione di una relazione* — *Sono rinviati allo scrutinio segreto i disegni di legge: «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 1907-1908»* (N. 752); «*Stanziamento di lire 78,300 in uno speciale capitolo per la 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*» (N. 762) — *Discussione del disegno di legge: «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»* (N. 763) — *Dopo dichiarazioni del ministro degli affari esteri, provocate dal senatore Vigoni Giuseppe, si rinvia l'articolo unico del disegno di legge allo scrutinio segreto* — *Discussione del disegno di legge: «Provvedimenti per i bilanci delle Colonie Italiane in Africa e per il contributo della Stato nelle spese delle Colonie stesse»* (N. 773) — *Parlano nella discussione generale i senatori De Martino, Sonnino, Vigoni Giuseppe, il ministro degli affari esteri, ed il relatore, senatore Blaserna* — *Annunzio di una domanda d'interpellanza del senatore Levi al ministro di agricoltura, industria e commercio* — *Risultato di votazione* — *Presentazione di relazioni.*

LEGISLATURA XXII — 1^a SESSIONE 1904-908 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° APRILE 1908

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti i ministri degli affari esteri, delle finanze, del tesoro, dei lavori pubblici, della guerra, dell'agricoltura, industria e commercio e delle poste e dei telegrafi.

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

Presentazione di disegni di legge.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge, già approvati dall'altro ramo del Parlamento:

« Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1908-909 »;

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

« Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 616,121.49 verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907 concernenti spese facoltative »;

« Approvazione di maggiori assegnazioni in lire 102,466.20 per provvedere al saldo delle spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907 »;

« Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 35,189.28 verificatesi sull'assegnazione del capitolo n. 28 "Reimpiego del prezzo beni e capitali diversi degli enti soppressi" dello stato di previsione della spesa del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma, per l'esercizio finanziario 1906-1907, risultante dal conto consuntivo dello stesso esercizio ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione di questi disegni di legge, i quali saranno tutti inviati alla Commissione di finanze.

Per la riforma del Regolamento giudiziario del Senato.

VISCHI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VISCHI. Il Senato, nella tornata dell'8 febbraio 1905, si compiacque di prendere in considerazione una mia proposta di modifica al regolamento giudiziario di questo Consesso. Mentre s'iniziava la procedura di disamina si annunciò come probabile un processo innanzi all'Alta Corte; ed io credetti di non insistere sulle accennate proposte affinché neanche lontanamente si fosse sospettato che con esse avessi voluto favorire o danneggiare gli accusati. Così le proposte sono rimaste giacenti per oltre tre anni.

Ora che l'accennato processo è stato già giudicato dall'Alta Corte, credo venuto il momento di riprendere in discussione le proposte mie; e mi rivolgo all'illustre nostro Presidente perchè si degni di nominare direttamente la Commissione esaminatrice.

Nella tornata del 23 passato mese, discutendosi di argomento affine, taluni senatori fecero notare la convenienza, forse anche l'urgenza, di servirci dell'esperienza fatto purtroppo dolorosamente (doloroso è sempre l'ufficio del giudicare) del regolamento giudiziario in vigore, per apportarvi altre necessarie modificazioni; ed io mi permetto di proporre che, alla Commissione da me richiesta testè, sia dato anche l'incarico di allargare la sua disamina al di là delle mie proposte, e di presentare al Senato un progetto completo di nuovo regolamento giudiziario. Tale Commissione, dovrebbe, a mio parere, essere composta di sei membri, oltre al nostro illustre Presidente, a simiglianza della Commissione per il regolamento interno del Senato; e vorrei che così fosse presieduta, anche perchè nessuno è più competente del nostro illustre senatore Manfredi per la esperienza da lui personalmente fatta, dirigendo il dibattito cui ho alluso. Mi riassumo, proponendo che sia dato al nostro Presidente l'incarico di nominare una Commissione di sei membri da presidersi da lui (e così sarebbero sette), per esaminare la mia antica proposta e presentare, con altre opportune riforme, un nuovo completo regolamento giudiziario del Senato.

PRESIDENTE. Interrogo il Senato se approva che sia nominata una Commissione che studi

quali modificazioni debbansi apportare al regolamento giudiziario del Senato.

Chi approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Dopo di ciò io debbo interrogare il Senato sulla nomina della Commissione stessa.

BLASERNA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BLASERNA. Io prego l'onorevolissimo nostro Presidente a voler assumere sopra di sé la nomina della Commissione. Egli è in grado meglio di tutti noi di sapere quali sono gli uomini che potranno essere giovevoli in tale riforma, che tutti desideriamo; perchè si è veduto la necessità di tale riforma, non solo per il modo di far funzionare l'Alta Corte, ma anche per tutte le altre questioni che vengono davanti al Senato, per le quali bisogna convocare una Commissione e deliberare in pubblico, anche se si tratta di semplici contravvenzioni, cosa questa che non è richiesta per i privati cittadini.

Tutto ciò non pare che possa rimanere nell'attuale modo; credo quindi che sarà utilissima tale riforma. E il Presidente è certamente il più adatto di tutti per scegliere la Commissione. Propongo dunque che ne sia a lui deferita la nomina.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta del senatore Blaserna.

Se il Senato l'approva, io mi assumerò questo incarico, cercando di adempierlo nel miglior modo possibile.

Chi l'approva voglia alzarsi.

(Approvato).

In altra seduta farò conoscere i nomi dei senatori designati a comporre questa Commissione.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Passeremo ora all'ordine del giorno, il quale reca: *Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: « Ordinamento della Somalia Italiana ».*

Prego il senatore, segretario, Taverna a voler procedere all'appello nominale.

TAVERNA, *segretario*, fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

Presentazione di una relazione.

MEZZANOTTE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MEZZANOTTE. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione della Commissione di finanze sul seguente disegno di legge:

« Autorizzazione di spese per opere pubbliche, ripartizione di stanziamento e trasporti di fondi negli stati di previsione del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari 1907-908 e 1908-909 ».

PRESIDENTE. Do atto al senatore Mezzanotte della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita. Stante l'urgenza del disegno di legge, esso sarà iscritto all'ordine del giorno di domani.

Seguito della discussione del disegno di legge:

« *Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi* » (N. 743).

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

Come il Senato ricorda, la discussione generale su questo disegno di legge fu chiusa nella seduta di ieri, con riserva della parola al relatore.

Domando ora al relatore se intende di parlare.

PALBERTI, *relatore*. Rinunzio alla parola.

PRESIDENTE. Allora passeremo alla discussione degli articoli, che rileggo:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a provvedere, con effetto dal 1° luglio 1910, all'esercizio delle linee di navigazione iscritte negli uniti elenchi (allegati B e C).

Le linee A, B, C e D, contemplate nell'allegato B, saranno esercitate dall'Azienda ferroviaria dello Stato; le linee comprese nei gruppi dall'1 al 18 inclusivi saranno affidate all'industria privata.

Per disciplinare l'eventuale esercizio di Stato delle linee comprese nei gruppi 14, 15, 16 e 17, quando non fossero aggiudicate, il Governo presenterà, fra sei mesi dalla diserzione delle aste, un apposito disegno di legge.

(Approvato).

Linee da esercitarsi dall'Azienda ferroviaria dello Stato.

Art. 2.

Sono esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, con le norme e disposizioni stabilite dalla legge 7 luglio 1907, n. 429, in quanto non sia altrimenti disposto dalla presente legge, le linee di navigazione:

tra Civitavecchia e Golfo Aranci, con prolungamento a Terranova e ritorno, giornaliera;
tra Golfo Aranci e Maddalena e ritorno, giornaliera;

tra Napoli e Palermo e ritorno, giornaliera;

tra Napoli, Messina, Reggio Calabria, Riposto, Catania, Siracusa e ritorno, bisettimanale.

I piroscafi adibiti alle linee esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato avranno per porto di armamento Palermo.

Il ministro del tesoro corrisponderà alla predetta Amministrazione per le linee A, B, C e D dell'allegato B la sovvenzione annua di lire 2,700,000.

Le spese e gli introiti relativi al servizio di navigazione, formeranno capitoli speciali del bilancio ferroviario.

Alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei galleggianti ed al loro rinnovamento si provvede come pel materiale rotabile.

I materiali di scorta e di consumo sono forniti dal magazzino delle ferrovie dello Stato.

(Approvato).

Art. 3.

La navigazione costituisce un servizio della Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Con deliberazione del Consiglio d'amministrazione, su proposta del direttore generale e con l'approvazione del ministro dei lavori pubblici, di concerto rispettivamente con quelli della marina e delle poste e dei telegrafi, sono aggregati all'ispettorato centrale dell'Amministrazione ferroviaria due ufficiali superiori della marina militare, di cui uno appartenente allo Stato maggiore della Regia marina e l'altro al Genio navale, ed un funzionario superiore del Ministero delle poste e dei telegrafi.

(Approvato).

Art. 4.

L'esercizio di Stato delle suddette linee di navigazione è regolato dalle stesse norme che valgono per la marina mercantile, in quanto non siano variate dalla presente legge.

(Approvato).

Art. 5.

I piroscafi addetti alle linee di navigazione suindicate appartenenti allo Stato non sono soggetti a pignoramento o sequestro, nè a vendita giudiziale.

Le stesse disposizioni si applicano al materiale fisso e galleggiante ed agli arredi, attrezzi, provviste ed officine aventi la stessa destinazione.

I piroscafi noleggiati non potranno essere venduti o in qualunque modo alienati senza il consenso dello Stato, se non dopo spirato il termine del noleggio.

(Approvato).

Art. 6.

La costruzione dei piroscafi suindicati sarà affidata all'industria nazionale, per modo che essa sia, per quanto possibile, equamente ripartita fra gli stabilimenti delle diverse parti del Regno.

Per raggiungere questo intento l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato potrà, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, prescindere dalle gare di appalto e dai risultati di esse per la costruzione od acquisti e procedere invece a trattativa privata.

Quando non sia possibile ottenere dall'industria nazionale prezzi non superiori al 5 per cento di quelli conseguibili all'estero, o la costruzione di ciascun piroscafo entro 18 mesi, al massimo, dall'ordinazione, si potrà, con l'osservanza delle norme prescritte nel precedente capoverso, commettere la costruzione dei piroscafi ai cantieri stranieri.

Uno dei piroscafi adibiti a ciascuna delle due linee principali A e C potrà essere di costruzione straniera.

I piroscafi da assegnarsi alle linee di navigazione di Stato dovranno corrispondere a tutte le caratteristiche richieste alle lettere A, B, C, D, dell'allegato B.

(Approvato).

Art. 7.

I piroscafi sono muniti di un guidone, che indichi il servizio a cui sono destinati.

(Approvato).

Art. 8.

Ferme restando, come è stabilito dall'art. 2 della presente legge, le disposizioni della legge 7 luglio 1907, n. 429, i limiti d'età e le norme per l'assunzione, trattamento e disciplina del personale adibito al servizio di navigazione, sono stabiliti con regolamento speciale approvato per decreto Reale, udito il Consiglio dei ministri.

Il personale occorrente per i posti di capitano, di ufficiali di coperta, di ufficiali di macchina e per gli equipaggi potrà essere reclutato nella riserva navale o fra quello proveniente dalla Regia marina ed anche dalla marina mercantile, secondo le norme che saranno pure fissate nell'anzidetto regolamento speciale.

(Approvato).

Art. 9.

Appena promulgata la presente legge, il Ministero della marina consentirà il passaggio all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a richiesta della medesima, di uno o due ufficiali del Genio navale, che ne facciano domanda.

I detti ufficiali, fino all'attuazione del regolamento speciale, di cui al precedente articolo, devono essere considerati fuori ruolo, ed hanno provvisoriamente le qualifiche, le indennità e le competenze accessorie stabilite dal Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

(Approvato).

Art. 10.

Il personale componente gli equipaggi pei piroscafi suindicati, sarà, anche agli effetti della legge degli infortuni degli operai sul lavoro, iscritto all'Istituto di previdenza del personale delle ferrovie dello Stato, di cui nella legge 22 marzo 1907, n. 132, eccettuati i comandanti e gli ufficiali di coperta e di macchina provenienti dalla Regia marina, i quali conserveranno, quando cessano dal servizio, il diritto di conseguire la pensione loro compe-

tente per il servizio prestato complessivamente nella Regia marina, e nel servizio di navigazione per conto dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, da liquidarsi secondo le disposizioni del testo unico della legge sulle pensioni civili e militari, approvato con Regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70, ferme restando, per gli stipendi, le ritenute di cui nella legge 7 luglio 1876, n. 3212 (serie 2^a).

Le medesime disposizioni sono estese agli ufficiali del Genio navale di cui all'articolo precedente, dal giorno della loro definitiva sistemazione nel personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Nel regolamento speciale saranno stabilite le norme per il riparto dell'onere del pagamento della pensione fra il Tesoro e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

(Approvato).

Art. 11.

I capitani di lungo corso, preposti al comando dei piroscafi dello Stato, sono obbligati d'isciversi nei ruoli della riserva navale.

(Approvato).

Art. 12.

Nella prima attuazione del servizio l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato assumerà il personale in servizio della Navigazione generale italiana al 30 giugno 1910, il quale al 1° luglio 1907 era addetto ai piroscafi normalmente adibiti alle linee Civitavecchia-Golfo Aranci, Napoli-Reggio e Napoli-Palermo, distinte rispettivamente dai nn. XXXII, XXXIII, XXXIV, delle convenzioni vigenti, purchè si trovi nelle condizioni che saranno stabilite nel regolamento speciale di cui all'art. 8 e abbia fatto, entro il 30 giugno 1909, domanda individuale per essere assunto in servizio della navigazione di Stato.

Per coloro che in forza del precedente comma, siano assunti dall'Amministrazione e che siano iscritti all'Istituto di previdenza del personale ferroviario, il servizio prestato alla dipendenza della Navigazione generale italiana è valutato agli effetti dell'art. 55 dello statuto approvato con Regio decreto 23 maggio 1907, n. 289.

(Approvato).

Art. 13.

Gli orari delle linee devono essere concordati fra il Ministero delle poste e dei telegrafi e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.
(Approvato).

Art. 14.

Il servizio postale sarà regolato e vigilato dal Ministero delle poste, il quale lo farà eseguire a bordo dai suoi speciali ufficiali ed agenti in locali idonei bene aereati e circondati da opportune garanzie di sicurezza.

Per la custodia dei dispacci chiusi e dei pacchi durante la traversata sarà destinato un locale di stiva sussidiario con apposito boccaporto chiuso e vigilato dal personale postale.

(Approvato).

Art. 15.

Gli alloggi, il vitto ed i rapporti degli ufficiali ed agenti postali a bordo compresi i funzionari preposti alla periodica vigilanza dei servizi postali, saranno regolati d'accordo fra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed il Ministero delle poste.

(Approvato).

Art. 16.

Fino a che non abbia effetto la disposizione di cui al secondo comma del presente articolo, sulle linee esercitate dallo Stato in forza dell'articolo 2, sono provvisoriamente applicate le tariffe stabilite dagli articoli 39 e 41 del Capitolato, allegato A, della presente legge.

Nella revisione delle condizioni dei trasporti e nella semplificazione delle tariffe prescritte dall'art. 38 della legge 7 luglio 1907, n. 429, saranno stabilite le condizioni generali dei trasporti e le tariffe applicabili alle linee di navigazione esercitate dallo Stato, e le condizioni speciali ed i relativi provvedimenti saranno approvati di concerto col ministro delle poste e dei telegrafi.

(Approvato).

Art. 17.

Nella revisione di cui al secondo comma dell'articolo precedente si terrà conto che il prezzo di trasporto per viaggiatori e merci su una

linea di navigazione esercitata dallo Stato non ecceda il prezzo risultante dall'applicazione degli articoli 39 e 41 del Capitolato, allegato A, della presente legge e che il prezzo complessivo, pure per viaggiatori e merci, su una concorrenza mista ferroviaria e marittima, non ecceda quello risultante dall'applicazione, separata per i rispettivi percorsi, delle tariffe differenziali ferroviarie e di quelle marittime per le linee di navigazione sovvenzionate.

(Approvato).

Art. 18.

Le agevolazioni di trasporto da concedersi sulle linee esercitate dallo Stato sono conformi a quelle stabilite per i trasporti sulle linee marittime sovvenzionate.

Le concessioni dei biglietti gratuiti e ridotti sono determinate in conformità dell'articolo 83 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

(Approvato).

Art. 19.

Le linee di navigazione esercitate dallo Stato sono considerate come linee ferroviarie, agli effetti degli articoli 42 e 44 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

(Approvato).

Art. 20.

Per la costruzione e gli acquisti del materiale navale occorrente all'esercizio delle linee di cui all'articolo 2, il ministro del tesoro fornirà all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato i fondi occorrenti entro il limite massimo di 15 milioni di lire. A tal uopo l'Amministrazione del tesoro è autorizzata a valersi dei certificati fruttanti l'interesse del 3.50 per cento netto, e, occorrendo, dei mezzi temporanei indicati nell'art. 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638.

Oltre che con la predetta somma, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvede alle spese di primo impianto del servizio di navigazione e agli aumenti patrimoniali con i fondi stanziati dalla legge 23 dicembre 1906, n. 638.

L'Amministrazione stessa iscriverà nel proprio bilancio le somme necessarie per rimborsare al Tesoro gl'interessi e l'ammortamento dei capitali forniti.

(Approvato).

Art. 21.

Le disposizioni degli articoli 4 e 5 sono estese al naviglio adibito al servizio di navigazione sullo stretto di Messina ed al servizio pel trasporto delle merci della stazione marittima di Venezia, affidati all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

(Approvato).

Linee da affidarsi all'industria privata.

Art. 22.

Le condizioni per l'esercizio delle linee da affidarsi all'industria privata sono quelle contenute nel Capitolato, allegato A, eccetto che per le linee di carattere locale, comprese nel gruppo 3 limitatamente alla linea 21 e nei gruppi 4, 14, 15, 16 17 e 18, per le quali il Governo del Re è autorizzato a modificare il capitolato predetto, per adattarlo alla speciale natura delle linee stesse, ferme restando le caratteristiche dei piroscafi in riguardo al tonnellaggio ed alla velocità.

I piroscafi adibiti alle linee del gruppo 1, ad eccezione della linea 3, e quelli dei gruppi 7, 16 avranno la sede di armamento in Palermo. Quelli delle linee del gruppo 2, ad eccezione delle linee 5, 7, 8; tre piroscafi delle linee del gruppo 5; quelli della linea 37 del gruppo 8; quelli delle linee del gruppo 9 e quelli della linea del gruppo 13, avranno la sede di armamento in Genova. Quelli delle linee del gruppo 4, due delle linee del gruppo 5, quelli delle linee del gruppo 6, quelli delle linee del gruppo 10 e quelli della linea 43 del gruppo 11, avranno la sede di armamento in Venezia. I piroscafi della linea 3 del gruppo 1, quelli della linea 42 del gruppo 11, quelli della linea del gruppo 12 e quelli delle linee del gruppo 17 avranno la sede di armamento in Napoli. Quelli delle linee del gruppo 3 avranno la sede di armamento in Bari; quelli delle linee 5, 7, 8 del gruppo 2 e quelli delle linee del gruppo 14 in Livorno, quelli delle linee del gruppo 15 in Messina, e quelli delle linee del gruppo 18 in Ravenna.

(Approvato).

Art. 23.

L'aggiudicazione delle linee sarà fatta a cittadini italiani o a Società italiane costituite in

Italia, per gruppi, secondo la ripartizione risultante dall'elenco allegato B, ed avrà luogo col mezzo di licitazioni pubbliche o private, che saranno tenute entro un mese dalla promulgazione della presente legge e che saranno regolate dalle seguenti norme:

a) per adire alle aste deve essere depositata, a titolo di cauzione, una somma, in titoli di Stato, o ad essi equiparati, non inferiore al decimo della sovvenzione annua complessiva attribuita a ciascun gruppo. Il deposito andrà perduto pel concorrente alle aste rimasto aggiudicatario, se questi, entro tre mesi, non sottoscriva il contratto definitivo;

b) le aste saranno tenute avanti il ministro delle poste e dei telegrafi, separatamente per ciascun gruppo, ad eccezione dei gruppi 1, 7 e 16, dei quali sarà fatta l'aggiudicazione considerandoli come un solo gruppo;

c) ciascun gruppo di linee sarà aggiudicato a chi offrirà il maggior ribasso sulla sovvenzione totale assegnata al gruppo stesso ed a parità di sovvenzione a chi presenterà migliori garanzie di materiale e di servizio;

d) è ammesso il miglioramento del ventesimo sull'ultima offerta, da farsi entro quindici giorni;

e) nel caso di diserzione dell'asta il Governo è autorizzato a cedere ciascun gruppo a trattative private, senza modificazioni alle condizioni prescritte nella presente legge, con preferenza a chi, a parità di sovvenzione, offrirà migliori condizioni di materiale o di servizio;

f) trascorso un mese dalla diserzione dell'asta, qualora il Governo non possa concedere tutte le linee di cui all'elenco allegato B, le linee comprese nei gruppi 14, 15, 16 e 17 saranno affidate all'Azienda ferroviaria di Stato, mentre gli altri gruppi non aggiudicati verranno attuati a misura che si abbiano concessionari che ne assumano l'esercizio alle condizioni della presente legge.

(Approvato).

Art. 24.

Ove il Governo abbia fondata ragione di ritenere che la diserzione delle aste sia dovuta ad intese od accordi di qualsiasi specie fra i concorrenti può, in danno di coloro che a questi accordi abbiano preso parte, annullare con decreto motivato, su conforme parere del Consi-

glio di Stato, e sentito il Consiglio dei ministri, le aggiudicazioni avvenute.

In tal caso si potrà procedere a nuove aste mutando, ove occorra, la composizione dei gruppi.

(Approvato).

Art. 25.

Agli assuntori delle linee comprese nei gruppi 2, 3, 5, delle linee 28 del gruppo sesto, 33 e 36 del gruppo settimo e di quelle dei gruppi 8, 9, 11, 14, 15, 16, 17 e 18 dell'allegato B spetta, per tutta la durata del contratto, la sovvenzione stabilita dal detto allegato, diminuita degli eventuali ribassi risultanti dalle aste.

Le sovvenzioni per le linee commerciali comprese nei gruppi 1 e 4, per le linee 25, 26 27 del gruppo sesto, per le linee 29, 30, 31, 32, 34, 35 del gruppo settimo e per quelle dei gruppi 10 12 e 13 dell'allegato B, depurate dei ribassi di asta saranno diminuite del 30 per cento quando sia trascorsa metà della durata del contratto, e del 50 per cento dopo trascorsi tre quarti della durata del contratto stesso.

Tuttavia l'assuntore potrà, con preavviso di due anni anteriore alla scadenza del termine della metà e rispettivamente dei tre quarti della durata del contratto, domandarne la risoluzione.

(Approvato).

Art. 26.

Entro un mese dalla data di promulgazione della presente legge sarà riordinato l'Ispettorato dei servizi marittimi, che rimarrà, come ufficio speciale, all'immediata dipendenza del ministro delle poste e dei telegrafi.

Il ruolo organico dell'Ispettorato sarà il seguente e sarà attuato gradatamente secondo le esigenze del servizio:

Grado	Numero	Stipendi	Spesa
Ispettore generale	1	8,000	8,000
Ispettore superiore	1	6,000	6,000
Ispettori	3	5,000	15,000
Ispettori	2	4,000	8,000
Ispettori	3	3,000	9,000
Vice-ispettori	3	2,500	7,500
Vice-ispettori	3	2,000	6,000

Al personale indicato nella precedente tabella, ferme restando le disposizioni delle leggi generali, saranno dati gli aumenti quadriennali nei limiti e con le norme da stabilirsi nel regolamento.

Saranno inoltre assegnati all'Ispettorato un ragioniere, un archivista, gli ufficiali d'ordine ed il personale di servizio strettamente necessari. Il regolamento determinerà il numero, gli stipendi e gli aumenti quadriennali di questo personale.

Il ministro delle poste e dei telegrafi provvederà, col solo criterio del merito, della speciale competenza e dei servizi prestati, derogandosi, ove occorra, alle norme vigenti per le nomine e promozioni, alla scelta dell'ispettore superiore e di quattro ispettori nonchè, previo concorso, degli altri funzionari del ruolo organico proposto.

La nomina dell'ispettore generale sarà fatta su proposta del ministro delle poste e dei telegrafi, sentito il Consiglio dei ministri.

Tutti i funzionari, ad eccezione di due ispettori, di cui uno sarà nominato di concerto col ministro della marina, e l'altro di concerto col ministro dell'agricoltura, industria e commercio e di due ispettori ed un vice ispettore che saranno nominati, previo concorso, fra estranei, dovranno appartenere all'Amministrazione delle poste e dei telegrafi.

I posti lasciati liberi dai funzionari del Ministero delle poste e dei telegrafi che passeranno nel ruolo organico speciale dell'Ispettorato, saranno soppressi nell'organico del Ministero delle poste e dei telegrafi medesimo.

La vigilanza sui servizi è esercitata dal ministro delle poste e dei telegrafi per mezzo dell'Ispettorato dei servizi marittimi e nei luoghi di approdo, per mezzo:

a) dei direttori, degli ispettori, dei capi degli uffici postali, per quanto ha tratto al trasporto delle corrispondenze e dei pacchi e per quanto concerne la regolarità del servizio;

b) dei funzionari dipendenti dal Ministero della marina, che saranno all'uopo designati dal ministro delle poste e dei telegrafi, di concerto con quello della marina, pel controllo degli orari stabiliti, per la sorveglianza del materiale, del personale di bordo e della navigazione;

c) dei Regi consoli italiani residenti nei porti esteri.

L'Ispettorato, ferme restando le attribuzioni degli altri Ministeri, provvederà a vigilare e controllare i servizi marittimi sovvenzionati; dovrà seguire le variazioni del mercato dei noli e delle linee di navigazione, e studiare quanto attiene all'economia dei trasporti in relazione ai servizi precitati.

Esso presenterà ogni anno al ministro delle poste una relazione amministrativa ed economica sull'andamento dei servizi marittimi, che sarà comunicata al Parlamento, e nella quale si indicheranno anche le modificazioni ed i miglioramenti che l'esperienza consigliasse di apportare ai servizi stessi nell'interesse del commercio e delle comunicazioni postali di navigazione.

Alle spese richieste pel funzionamento dell'Ispettorato si provvede coi fondi a questo scopo iscritti in apposito capitolo del bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi.

(Approvato).

Art. 27.

È istituito presso il Ministero delle poste e dei telegrafi un Comitato pei servizi marittimi che sarà composto:

- a) di un presidente, nominato su proposta del ministro delle poste e dei telegrafi, per deliberazione del Consiglio dei ministri;
- b) di un delegato del Consiglio superiore della marina mercantile;
- c) di un delegato da designarsi dal ministro della marina;
- d) di un delegato del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;
- e) di un delegato del Consiglio dell'emigrazione;
- f) di un delegato da designarsi dal ministro delle finanze;
- g) di due delegati del Consiglio dell'industria e commercio;
- h) dell'ispettore generale dei servizi marittimi o di chi ne fa le veci;
- i) di un delegato del Consiglio di agricoltura;
- k) di un delegato del Consiglio superiore di sanità;
- l) di un ufficiale superiore della marina militare appartenente al Genio navale;
- m) di un delegato degli armatori di piro-

scafi nazionali non sovvenzionati, designato dal Consiglio superiore della marina mercantile;

- n) di un delegato delle associazioni dei lavoratori dei porti e del mare, designato dal Consiglio del lavoro;

- o) di due delegati delle Camere di commercio del Regno, designati dal ministro del commercio.

Il Comitato sarà costituito per decreto Reale e verrà rinnovato ogni triennio.

Il Comitato sceglierà nel proprio seno una Commissione permanente composta di tre membri, le cui attribuzioni saranno determinate dal regolamento.

(Approvato).

Art. 28.

Il Comitato pei servizi marittimi dà parere:

- 1° sulle proposte di modificazione, ampliamento o riduzione dei servizi;

- 2° sulle proposte di istituzione di nuove linee, sulle quali deve essere sentito anche il parere del Consiglio superiore della marina mercantile;

- 3° sui reclami e sulle controversie la cui risoluzione spetta al ministro delle poste e dei telegrafi e in generale sulle questioni attinenti ai servizi marittimi sovvenzionati che gli vengono sottoposte dal ministro.

A norma dei capitolati, il Comitato determina la classificazione delle merci, i prezzi e tutte le condizioni dei trasporti, le modalità dei servizi di collegamento e cumulativi e definisce le controversie che potessero sorgere su tali materie e le altre contemplate dai capitolati predetti.

(Approvato).

Art. 29.

Il Comitato pei servizi marittimi dovrà sentire, prima di prendere le sue deliberazioni, l'assuntore o gli assuntori dei servizi marittimi interessati e le altre parti interessate. In caso che costoro non si presentino, il Comitato delibererà ugualmente.

Il Comitato delibera a maggioranza di voti e, per la validità delle sue deliberazioni, occorre l'intervento alle adunanze di almeno sei membri.

Il regolamento fisserà una medaglia di presenza per l'intervento alle adunanze dei membri del Comitato.

(Approvato).

Art. 30.

Il Governo del Re, quattro anni prima della scadenza delle Convenzioni pei servizi postali e commerciali marittimi, dovrà presentare al Parlamento i progetti definitivi dei nuovi servizi postali e commerciali marittimi.

(Approvato).

Art. 31.

I concessionari delle linee aggiudicate hanno obbligo di concordare, prima del 30 giugno 1910, con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato prezzi globali pel servizio cumulativo ferroviario marittimo (merci e viaggiatori), da valere per le percorrenze dall'interno, agevolando in particolar modo le spedizioni di cui all'articolo 34.

Ove entro il 30 giugno 1910 non sia intervenuto l'accordo di cui sopra, le relative tariffe saranno inappellabilmente stabilite dal Governo.

Il concessionario della linea di cui al gruppo 13 (linea del Pacifico) oltre di ciò ha l'obbligo di stabilire servizi cumulativi che permettano di trasportare le merci da e per i porti italiani dell'Adriatico con documento unico ed a nolo uguale a quello praticato per i porti del Tirreno.

(Approvato).

Art. 32.

Per le comunicazioni periodiche con l'Australia e col Congo sarà provveduto con leggi speciali.

(Approvato).

Art. 33.

Entro un anno dalla promulgazione della presente legge saranno determinate dalle autorità marittime locali le tariffe d'imbarco e di sbarco per i passeggeri e le merci in tutti i porti del Regno, in modo possibilmente uniforme, udite le Camere di commercio competenti, fatta però riserva per le disposizioni contenute nella legge del 12 febbraio 1903, n. 50 per l'istituzione del Consorzio autonomo del porto di Genova e di altri Consorzi che potranno essere istituiti durante il periodo delle Convenzioni.

Le tariffe stabilite potranno, occorrendo, essere modificate con la stessa procedura.

(Approvato).

Art. 34.

La tassa di bollo di centesimi 50, stabilita dall'articolo 20, n. 31 della legge 4 luglio 1897, n. 414, sulle polizze di carico e sulle lettere di vettura fatte nel Regno e riguardanti un solo collo, è ridotta, senza aumento di decimi, a centesimi 10 per le spedizioni del peso eccedente 20 e non 60 chilogrammi, ed a centesimi 20, per le spedizioni superiori a 60 e non a 120 chilogrammi.

(Approvato).

Art. 35.

Entro due anni dalla promulgazione della presente legge il ministro della marina presenterà un disegno di legge per il riordinamento delle Casse degli invalidi della marina mercantile, in armonia con le moderne condizioni economiche e con i bisogni della gente di mare.

(Approvato).

Art. 36.

Entro un anno dalla promulgazione della presente legge il Governo del Re provvederà per mezzo di regolamenti a quanto occorre per la esecuzione della presente legge.

I regolamenti saranno emanati, uditi i pareri del Comitato pei servizi marittimi, del Consiglio superiore della marina mercantile, del Consiglio di Stato, nonchè del Comitato di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

(Approvato).

Disposizioni transitorie.

Art. 37.

Fino a che lo sviluppo del traffico non giustifichi la convenienza di adibire più di un piroscafo alla linea *D* dell'allegato *B* l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad esercitare, con velocità di 15 miglia, un servizio bisettimanale tra Napoli, Messina, Reggio, prolungando una delle corse a Siracusa col ritorno: Siracusa, Catania, Riposto, Reggio Messina, Napoli.

(Approvato).

Art. 38.

Il Governo del Re è autorizzato ad anticipare l'attuazione di alcune delle linee nuove, che venissero aggiudicate in esecuzione della

presente legge, entro i limiti di spesa costituiti dalla differenza fra la spesa dei servizi marittimi prorogati dal 1º luglio 1908 a tutto giugno 1910, e quella complessiva risultante dalla presente legge per i servizi da attuarsi al 1º luglio 1910.

Nel bilancio passivo del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio 1908-909 e 1909-1910 sarà stanziata la somma occorrente per l'attuazione di questo provvedimento.

(Approvato).

ALLEGATO A.

CAPITOLATO

Esecuzione dei servizi, orari ed itinerari.

Art. 1.

I servizi da eseguirsi sono indicati nell'annessa tabella.

(Approvato).

Art. 2.

I giorni e le ore di partenza e di arrivo verranno determinati dal ministro delle poste e dei telegrafi, sentiti i concessionari, e potranno essere in egual modo variati mediante il preavviso opportuno.

Le partenze medesime potranno però per ragioni d'ordine pubblico o d'interesse postale, commerciale e politico essere ritardate od anticipate sull'ordine scritto del ministro delle poste e dei telegrafi o in sua vece dell'Ispettorato dei servizi marittimi e dei suoi rappresentanti, o per causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il commissario del Governo nei singoli porti, senza che si possa chiedere alcun compenso dai concessionari o dai terzi.

I ritardi però non dovranno essere tali da reclamare un aumento del materiale prescritto per ciascuna linea.

I piroscafi non potranno approdare ad altri punti che a quelli designati nel loro itinerario, salvo il caso di forza maggiore, che dovrà essere giustificato con processo verbale a tenore di legge.

Se l'approdo per forza maggiore avrà luogo in un porto estero, il processo verbale dovrà essere vidimato dal Consolato italiano, ed in sua mancanza, dalle autorità locali.

In caso di ritardo nella traversata, i capitani abbrevieranno il tempo di sosta nei diversi punti di approdo, riducendolo allo stretto necessario, allo scopo di arrivare a destinazione in orario o col minor ritardo possibile.

(Approvato).

Art. 3.

I viaggi designati dovranno essere eseguiti da approdo ad approdo colla velocità normale indicata per le rispettive linee.

Per velocità normale si intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di ordinaria navigazione, e sulla medesima saranno stabiliti i relativi orari.

(Approvato).

Art. 4.

Il ministro delle poste e dei telegrafi, potrà, udito il Comitato pei servizi marittimi, sopprimere ed attuare provvisoriamente o definitivamente approdi e far eseguire viaggi straordinari. In casi di eccezionali gravità ed urgenza il ministro potrà disporre senz'altro in via provvisoria.

Nel caso di attuazione di approdi la sovvenzione sarà variata in proporzione all'aumento della percorrenza. In caso di soppressione, se questa avviene d'accordo coi concessionari, la sovvenzione sarà ridotta in rapporto alla minore percorrenza; in caso diverso la sovvenzione rimarrà invariata.

L'attuazione di approdi non dovrà però costituire un aumento di percorrenza tale da richiedere aumento di materiale.

Nel caso di viaggi straordinari saranno rimborsate ai concessionari le spese effettive.

(Approvato).

Sorveglianza dei servizi.

Art. 5.

La sorveglianza del servizio spetta al ministro delle poste e dei telegrafi che la esercita per mezzo dell'Ispettorato dei servizi marittimi e dei commissari del Governo. I funzionari del-

L'Ispettorato hanno diritto di eseguire a bordo dei piroscafi sovvenzionati e presso le singole Amministrazioni dei concessionari tutte le indagini che occorresse di fare per accertare l'applicazione della legge e del presente capitolato.

L'Ispettorato può, occorrendo, incaricare i commissari del Governo per missioni temporanee non che per ispezionare i documenti di bordo ed il trattamento dei viaggiatori e delle merci.

(Approvato).

Art. 6.

Perchè si possa controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati di consegnare al commissario del Governo nei singoli scali ad ogni arrivo a destinazione un estratto del giornale di bordo, indicante le circostanze occorse nell'intero viaggio.

(Approvato).

Cauzione.

Art. 7.

All'atto della stipulazione del contratto i concessionari delle linee dovranno prestare una cauzione corrispondente al 30 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata nella misura del 10 per cento in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure in cartelle del credito navale quando sia costituito. Il rimanente 20 per cento sarà costituito da pegno sopra uno o più piroscafi dei concessionari, e che dovranno essere a tale uopo assicurati presso Società italiana di assicurazione accettata dal Ministero delle poste, per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione.

(Approvato).

Art. 8.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario come dalle persone per cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle multe definitive inflitte, che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalle sovvenzioni. In questo caso si provvederà, mediante decreto del ministro delle

poste, a prelevare le somme dalla cauzione, la quale deve essere immediatamente reintegrata. Non avvenendo ciò, il contratto si intenderà risolto per colpa del concessionario.

(Approvato).

Ricevimento, custodia, trasporto e consegna degli effetti postali.

Art. 9.

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto gratuito regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via, senza limitazione di peso, siano essi originari od a destinazione del Regno, siano originari o a destinazione di Stati esteri.

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

L'obbligo del trasporto gratuito degli effetti vale anche per le linee che i concessionari esercitassero per loro conto, senza sovvenzione dello Stato, verso qualsiasi direzione.

I concessionari avranno pure l'obbligo di trasportare gratuitamente gli oggetti e le provviste riferentisi al servizio postale telegrafico e telefonico dipendenti dal Ministero delle poste e dei telegrafi nel limite del 2% della portata lorda di ciascun piroscafo in ciascun viaggio.

(Approvato).

Art. 10.

I concessionari dovranno destinare su ogni piroscafo un locale spazioso, lontano dalla macchina e ben riparato per collocarvi gli effetti; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia degli effetti affidata al capitano del piroscafo sotto la sua responsabilità.

Qualora l'Amministrazione delle poste credesse di destinare a bordo pel servizio degli effetti uno o due impiegati ed un servente, i concessionari saranno in obbligo di assegnare ai primi, senza corrispettivo, un camerino con letti, indipendentemente da apposito e sufficiente locale sopra coperta ed in luogo centrale per le operazioni postali durante il tragitto, ed al servente una cuccetta di seconda classe. Questo locale dovrà essere mantenuto pulito ed illuminato a spese dei concessionari.

Gli impiegati prenderanno posto alla tavola

dei passeggeri di prima classe o del comandante, ed il servente a quella di seconda classe o degli ufficiali, a metà prezzo della tariffa dei viaggiatori.

(Approvato).

Art. 11.

Qualora un piroscafo fosse costretto ad ancorarsi in rada per causa di cattivo tempo, l'impiegato delle poste potrà richiedere che sia messa a disposizione, pel servizio degli effetti, una idonea imbarcazione, di cui avrà a prendere il comando uno degli ufficiali di bordo, sempre quando il capitano del piroscafo stimi che lo sbarco degli effetti possa farsi senza pericolo col mezzo suaccennato.

Qualora non fosse imbarcato l'impiegato, o questi cadesse ammalato nel tragitto, alle operazioni suddette provvederà il comandante del piroscafo.

Ove poi, per avaria, un piroscafo dovesse approdare in qualche porto o rada non indicata nell'itinerario della linea, per cui si trovasse nella impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna degli effetti all'ufficio di posta locale o vicinore, per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari e col primo piroscafo nazionale od estero, rimanendo le spese a carico dei concessionari.

(Approvato).

Art. 12.

I concessionari dovranno far ritirare gli effetti dagli uffici postali al porto o dagli uffici sanitari o consolari, dalle capitanerie, dagli uffici di porto, dalle dogane, ovvero, in difetto di essi uffici, dagli agenti incaricati di trasportare gli effetti medesimi allo scalo d'imbarco ove non sia possibile diversamente.

Essi dovranno egualmente operare la consegna degli effetti in arrivo negli uffici suddetti od agli agenti suindicati.

La consegna ed il ricevimento degli effetti potranno per ordine del Ministero delle poste e dei telegrafi, effettuarsi anche presso le agenzie dei concessionari.

Il trasporto degli effetti da terra a bordo e viceversa sarà a carico dei concessionari, i quali dovranno adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con

sicurezza, senza pericolo d'avaria e senza perdita di tempo.

Per facilitare poi la distribuzione delle corrispondenze nei porti d'approdo e la rispeditura degli effetti dai porti stessi, i concessionari dovranno, a richiesta del Governo, attuare a proprie spese speciali comunicazioni cogli uffici semaforici, che verranno all'uopo designati.

(Approvato).

Art. 13.

Per la consegna ed il ricevimento degli effetti, i concessionari si uniformeranno alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero delle poste e dei telegrafi, nello scopo di accertare il numero e la natura dei dispacci per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco degli effetti dovranno precedere qualsiasi altra operazione e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano ormeggiati.

I piroscafi delle linee postali e postali commerciali dovranno salpare non appena siano stati ricevuti a bordo gli effetti.

(Approvato).

Art. 14.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli uffici di posta, tanto interni che esteri, indicati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, o che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere, di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura dei concessionari, ai quali faranno carico anche le riparazioni, e che dovrà essere consegnata unitamente agli effetti agli uffici postali nei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte dei concessionari o dei loro agenti sarà punita a norma di dette leggi.

A richiesta del Ministero delle poste e dei telegrafi, i comandanti dei piroscafi, su qualunque linea esercitata dai concessionari, dovranno aprire le suaccennate cassette mobili d'impostazione, per estrarne le corrispondenze e formare i dispacci postali, attenendosi a tutte

le disposizioni che saranno emanate dal Ministero stesso.

I detti comandanti saranno tenuti inoltre allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà infine esigere che siano tenute esposte nelle agenzie dei concessionari cassette mobili d'impostazione con obbligo alle agenzie stesse di estrarne le corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti dei piroscafi.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori degli avvisi, stampati a cura del Ministero delle poste e dei telegrafi, relativi all'interdizione del trasporto delle corrispondenze.

I concessionari però potranno trasportare gratuitamente sulle linee da essi esercitate e con esenzione delle tasse postali le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'Amministrazione delle linee stesse, nonchè quelli relativi al servizio cumulativo.

Tuttavia il Ministero delle poste, in caso di sospetto di frode, avrà la facoltà di richiedere, per mezzo di funzionari postali, l'apertura della corrispondenza, per verificare se il contenuto della medesima si trovi effettivamente nei limiti delle concessioni suindicate.

I concessionari, senza il consenso del Governo, non potranno sulle linee sovvenzionate trasportare effetti fra i porti esteri per conto di un altro Stato.

(Approvato).

Art. 15.

I concessionari saranno responsabili, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione postale per perdite, manomissioni o avarie degli effetti, e dovranno tener questa rilevata dall'indennità che dovesse rifondere ai terzi.

(Approvato).

Piroscafi.

Art. 16.

I piroscafi che i concessionari dovranno costruire per l'attuazione dei servizi sovvenzionati e quelli che man mano dovranno essere

sostituiti ai termini dell'articolo 18, devono essere costruiti nei cantieri italiani.

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

1° Quando i cantieri nazionali di primo ordine domandino un prezzo del 5 per cento superiore al prezzo offerto dai cantieri esteri, pure di prim'ordine;

2° Quando non possano ottenere da alcun cantiere italiano di prim'ordine la consegna del materiale entro un congruo limite di tempo da fissarsi da una speciale Commissione nominata dal ministro delle poste e dei telegrafi, composta di:

un consigliere di Stato, che la presiede, designato dal presidente di quel consesso;

un delegato del Ministero della marina;

un delegato del Consiglio superiore della marina mercantile;

un ufficiale superiore della marina militare appartenente al Genio navale;

due delegati dell'Ispettorato dei servizi marittimi;

un delegato del Consiglio superiore dell'industria;

un delegato del Consiglio superiore del lavoro.

La Commissione, nel determinare i limiti di tempo, avrà riguardo al valore ed al tonnellaggio del piroscafo.

Ciascuno di detti membri è nominato per tre anni con decreto del ministro delle poste e dei telegrafi.

È sempre in diritto del concessionario dopo il giudizio della Commissione a favore del cantiere nazionale, di avere una licitazione privata fra cantieri italiani ed esteri.

Nel caso di collusione fra concessionario e costruttore, si applicano le disposizioni delle leggi penali in vigore.

Nel caso di collusione fra cantiere nazionale ed estero, il cantiere nazionale decade dal privilegio del 5 per cento.

Il beneficio del 5 per cento è duraturo per 15 anni.

Il concessionario che deve costruire più piroscafi di egual tipo potrà per ogni piroscafo sopra quattro ricorrere all'industria estera senza vincolo di sorta.

(Approvato).

Art. 17.

Il ministro delle poste e dei telegrafi in base alle condizioni dell'art. 16 ha facoltà, udito il Comitato pei servizi marittimi, di concedere all'assuntore una dilazione di non oltre quattro anni (a decorrere dalla data dell'aggiudicazione delle linee) per l'impiego dei piroscafi di nuova costruzione aventi le caratteristiche prescritte, autorizzandolo frattanto a prendere a nolo, ove occorra, e ad adibire temporaneamente ai servizi, piroscafi le cui caratteristiche non si discostino molto da quelle prescritte ed aventi i migliori requisiti possibili, da accertarsi dalla Commissione di visita.

In tal caso la sovvenzione complessiva attribuita alla linea, sarà ridotta proporzionalmente, secondo la formola seguente:

$$S' = S - (a + b)$$

in cui:

- S' rappresenta la sovvenzione ridotta;
- S rappresenta la sovvenzione normale;
- a la ritenuta per deficienza di velocità;
- b la ritenuta per deficienza di tonnellaggio.

$$a = S - \left(\frac{S}{2} + \frac{S}{2} \left(\frac{V'}{V} \right)^3 \right)$$

$$b = S - \left(0.65 S + 0.35 S \frac{T'}{T} \right)$$

delle quali:

- V' rappresenta la velocità effettiva;
- V » la velocità prescritta;
- T' rappresenta il tonnellaggio effettivo;
- T » il tonnellaggio prescritto.

La riduzione della sovvenzione si calcola per viaggio.

(Approvato).

Art. 18.

I piroscafi richiesti dalla convenzione saranno esclusi dal servizio quando abbiano raggiunto l'età di 20 anni.

(Approvato).

Art. 19.

I piroscafi da adibirsi al servizio dovranno essere coperti di bandiera nazionale e di assoluta proprietà del concessionario, salvo il caso di sostituzione di cui all'articolo 17, e godranno

delle prerogative che sono o che potrebbero essere accordate ai piroscafi postali.

(Approvato).

Art. 20.

I piroscafi da adibirsi al servizio debbono essere di tonnellaggio e velocità non inferiori a quelli indicati nell'allegato B e il loro numero dovrà essere per ciascuna linea tale che si possa provvedere alla regolare ed esatta esecuzione del servizio e non dovrà essere inferiore a quello indicato nell'allegato predetto.

L'assuntore non è esonerato dall'obbligo di disimpegnare il servizio nei modi stabiliti, in alcun caso e nemmeno se egli non possa disporre di parte del materiale da esso adibito ad una linea, per causa di forza maggiore o di riparazione, eccetto però nel caso previsto dall'articolo 24 e dall'articolo 37.

(Approvato).

Art. 21.

La forza delle macchine dei piroscafi dovrà essere tale da corrispondere alla velocità normale richiesta dall'articolo seguente.

I piroscafi la cui stazza lorda è uguale o superiore alle 4000 tonnellate e la cui velocità deve raggiungere o superare le 15 miglia alle prove, dovranno avere la propulsione a doppia elica distinta.

(Approvato).

Art. 22.

Gli scafi, le macchine e le caldaie dovranno essere solidamente e diligentemente costruiti, a seconda dei sistemi più moderni e perfezionati con materiali di prima qualità e classificati alla prima classe del registro italiano 1 — 1 A — 100*.

In occasione delle visite le Commissioni dovranno verificare se la classificazione concessa sia tuttora meritata.

Tutti i piroscafi da adibirsi al servizio, di una stazza lorda superiore a 500 tonnellate, saranno costruiti con doppio fondo esteso almeno per due terzi della lunghezza dello scafo.

Sarà eseguita per parte della Commissione di sorveglianza una prova di stabilità a norma del regolamento, per determinare le condizioni di sicurezza assoluta della nave anche navigando con doppio fondo e carbonili vuoti.

Le caldaie dovranno potere agire sia a tirare naturale, sia a tirare forzato, per le velocità superiori a 15 miglia e saranno perciò munite di appositi apparecchi a tirare forzato, di uno fra i più recenti sistemi, riconosciuto aver dato ottimi risultati.

In ogni piroscifo dovrà essere segnata la linea di minima immersione per garantire la stabilità e le condizioni di buona navigazione e la linea della immersione massima (*Free Board*) secondo le norme del « Board of trade » adottate dal registro italiano.

I piroscafi ad una immersione media fra le due suindicate, dovranno sottostare ad una prova di velocità, con mare calmo o leggermente mosso, della durata di 12 ore, durante le quali dovranno mantenere una velocità superiore del 12 per cento a quella prescritta per le linee fino a 15 nodi e superiore del 10 per cento a quella prescritta per le linee di velocità maggiore ai 15 nodi.

L'altezza dei ponti, pei piroscafi al disopra di 1500 tonnellate di stazza lorda, ossia la distanza fra la faccia superiore del tavolato del ponte e la faccia inferiore dei bagli del ponte sovrastante, non dovrà essere minore di metri 2.36.

I piroscafi dovranno avere carbonili capaci di contenere tutto il combustibile occorrente per la traversata più lunga, aumentato di quella quantità di riserva che sarà prescritta per ciascuna linea.

In ogni piroscifo vi debbono essere battelli ed apparecchi di salvataggio in numero corrispondente allo scopo ed un numero sufficiente di scale, nonchè cinture di sicurezza in numero almeno eguale a quello massimo dell'equipaggio e dei passeggeri.

L'equipaggio dovrà addestrarsi almeno una volta al mese al maneggio delle barche o zattere di salvataggio.

In massima non sono consentiti passaggi attraverso le paratie stagne regolamentari.

Sarà tuttavia consentita l'applicazione di porte stagne di passaggio fra i locali di macchina e fra quelli delle caldaie purchè esse siano di limitate dimensioni e sistemate il più prossimamente possibile alla linea di galleggiamento.

Esse dovranno potersi chiudere rapidamente

ed in modo efficace con maneggio anche della coperta.

Tutte le paratie sia trasversali che longitudinali nei compartimenti di macchine e caldaie saranno stagne.

Le porte dei carbonili saranno a chiusura stagna e da manovrarsi anche dall'alto.

Gli accessi alle macchine, alle gallerie degli assi saranno provviste di porte stagne da manovrarsi anche dall'alto.

Ogni compartimento dovrà potersi esaurire in modo efficace mediante tubulatura in connessione con le pompe di macchina e con una pompa speciale di esaurimento.

Le pompe di circolazione delle motrici, qualora non siano azionate dalle motrici stesse, avranno adattamenti per poter pompare acqua dal compartimento stesso.

Tutti i piroscafi dovranno avere installazioni interne sistemate in modo da rendere agevole, mediante facili adattamenti, il trasporto delle truppe, di quadrupedi e di materiale da guerra.

Gli scafi, le macchine, le caldaie e tutti gli oggetti di dotazione dovranno essere tenuti in istato di perfetta conservazione; le caldaie dovranno essere surrogate con caldaie nuove o riparate a nuovo, appena ciò sia riconosciuto necessario dalla Commissione di visita.

In ogni piroscifo dovranno essere installati molinelli a vapore e tutti gli apparecchi necessari per sollecitare le manovre delle ancore, lo sbarco e l'imbarco delle merci.

(Approvato).

Art. 23.

I piroscafi saranno forniti di locali bene arredati per i passeggeri e per gli ufficiali di bordo e di locali bene aereati per i passeggeri di terza classe e per l'equipaggio, in modo da poter sostenere favorevolmente il confronto con i migliori piroscafi destinati al trasporto dei passeggeri.

I piroscafi addetti alle linee internazionali, la cui traversata eccedesse due pernottazioni, saranno provvisti di un conveniente numero di cuccette mobili per uso dei passeggeri di terza classe.

Ogni cuccetta sarà corredata di un materasso, di un guanciaie e di una coperta di lana.

Tutti i locali destinati ai passeggeri e al-

l'equipaggio saranno forniti di un numero sufficiente di sportellini e di boccaporti, e nel caso se ne riconoscesse la necessità, anche di ventilatori ed estrattori.

Le donne, in qualunque classe prendano posto, avranno diritto ad essere alloggiate in locali riservati ad esse soltanto.

I piroscafi adibiti a viaggi fuori del Mediterraneo, e destinati anche al trasporto dei passeggeri, dovranno avere due locali per ospedali, uno per gli uomini e l'altro per le donne.

Questi locali dovranno essere ben ventilati e potersi facilmente isolare. Dovranno inoltre avere l'apparecchio distillatorio, l'apparecchio per la produzione del ghiaccio ed una ghiacciaia per conservarlo.

I piroscafi che debbono essere adibiti alle linee sulle quali si esercita il trasporto degli emigranti, dovranno soddisfare a tutte le speciali esigenze imposte dal regolamento sull'emigrazione. I piroscafi, pei quali si chiede la iscrizione nel naviglio ausiliario dovranno soddisfare alle condizioni imposte per la loro costruzione dall'Amministrazione militare marittima a norma dell'articolo 35.

I piroscafi adibiti alle linee celeri per l'Egitto ed a quelle che hanno origine o si spingono oltre Suez e Gibilterra, dovranno avere il medico a bordo.

(Approvato).

Art. 24.

Il concessionario non potrà intraprendere l'esercizio delle linee di navigazione da esso assunte, se non avrà provato di essere fornito del numero prescritto di piroscafi occorrenti alla esecuzione dei servizi contemplati nel presente capitolato, salvo il disposto dell'art. 17, i quali dovranno avere tutte le caratteristiche richieste dalla legge e dal presente capitolato.

Nel caso che un piroscavo si perdesse, il concessionario dovrà provvedere provvisoriamente al servizio con altro piroscavo capace di compiere i viaggi nel tempo prescritto quantunque non soddisfaccia pienamente alle condizioni stabilite ed avrà l'obbligo di sostituirlo con altro, corrispondente alle condizioni stesse, nel termine che sarà determinato dal ministro delle poste.

Anche in questo caso sarà applicabile la riduzione di cui all'articolo 17.

Qualora però la perdita di un piroscavo avvenga nell'ultimo quinquennio, il piroscavo stesso potrà essere sostituito con altro non di nuova costruzione, purchè corrispondente sostanzialmente alle caratteristiche di quello perduto. Occorrendo, sarà applicata anche in questa ipotesi la riduzione di cui all'articolo 17.

I piroscafi, nei casi contemplati dai precedenti due commi, dovranno sempre essere accettati dalla Commissione di visita di cui all'articolo 25.

(Approvato).

Art. 25.

Per l'accettazione del materiale navale di primo impianto, sia nuovo, sia già in navigazione, ma rispondente alle condizioni del presente quaderno d'oneri, nonchè di quello che sarà in seguito costruito, il Ministero delle poste e dei telegrafi, d'accordo con quello della marina, nominerà apposita Commissione della Regia marina, la quale nelle visite del materiale si atterrà al regolamento speciale per l'esecuzione dei servizi marittimi, da emanarsi dal Ministero delle poste e dei telegrafi, di concerto con quello della marina ed alle istruzioni di cui ai seguenti articoli.

La Commissione visita lo scafo internamente, ed esternamente, esigendo, dove occorra, che esso sia messo a secco in un bacino o sopra uno scalo da designarsi d'accordo fra il Governo ed il concessionario. Ispeziona ugualmente la macchina e le caldaie e verifica gli attrezzi e i corredi di dotazione fissa o di ricambio.

Procede inoltre alle prove di velocità in mare, le quali devono essere eseguite sotto la pressione di regime.

(Approvato).

Art. 26.

L'ispezione della Commissione di visita è obbligatoria anche per quei piroscafi, che, quantunque ammessi al servizio, siano stati assoggettati a riparazioni di qualche importanza.

In questo caso il concessionario, nella domanda che presenterà per la visita, indicherà la natura e lo scopo dei lavori eseguiti.

(Approvato).

Art. 27.

Ogni quinquennio dalla data dell'incominciamento del servizio, il ministro delle poste dovrà far procedere alla visita del materiale, con facoltà di farvi eseguire tutti i lavori necessari perchè esso si trovi nelle condizioni stabilite, nonchè di eliminare quei piroscafi che fossero riconosciuti non rispondenti al capitolato, i quali dovranno essere surrogati nel termine che verrà notificato dal ministro suddetto, senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio.

(Approvato).

Art. 28.

Oltre il disposto dell'articolo precedente, il ministro delle poste potrà fare eseguire visite straordinarie, allo scopo di accertare se i piroscafi riuniscano tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio ed al comodo dei passeggeri.

Risultando dalle visite che taluno dei piroscafi non soddisfi alle condizioni sopra accennate, il concessionario dovrà, nel limite di tempo che verrà assegnato, surrogarlo ed uniformarsi a quelle altre prescrizioni che saranno emanate, ferma la responsabilità che il concessionario possa aver incontrato per ritardi od inconvenienti seguiti.

(Approvato).

Art. 29.

Se la Commissione di visita muovesse eccezioni sull'ammissione o riammissione dei piroscafi, il ministro delle poste inviterà il concessionario a fare quelle osservazioni che stimasse opportuno intorno alle deliberazioni della Commissione stessa, che saranno comunicate al Consiglio superiore della marina mercantile, il quale delibererà inappellabilmente in merito.

(Approvato).

Art. 30.

Le spese per indennità di missione alle Commissioni per l'esecuzione delle visite dei piroscafi saranno a carico del bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi, eccetto per le visite previste all'articolo 25 le cui spese saranno rimborsate dal concessionario.

(Approvato).

Art. 31.

I concessionari e gli esercenti di linee aggiudicate indicheranno al ministro delle poste le linee sulle quali intendono destinare i singoli piroscafi; questi non potranno essere distolti dalle linee così indicate e sostituiti con altri, senza l'autorizzazione del predetto ministro.

A tale effetto i verbali di visita indicheranno tutte le linee alle quali il piroscavo potrà essere adibito.

(Approvato).

Art. 32.

I piroscafi adibiti alle linee postali e postali commerciali, avranno un equipaggio di cui il minimo è determinato caso per caso per ciascun piroscavo dal Ministero della marina.

I piroscafi addetti alle linee commerciali avranno l'equipaggio prescritto dal Codice della marina mercantile e dal relativo regolamento.

Le Commissioni di visita potranno proporre che siano attuate quelle variazioni che credessero necessarie, avuto riguardo alle condizioni di ciascun piroscavo, udito il concessionario.

Tali variazioni dovranno però essere approvate dal Ministero della marina.

(Approvato).

Art. 33.

Sui piroscafi sarà riservato apposito ed idoneo locale per gli ammalati, e specialmente pei mentecatti, affinchè non riescano di molestia o di pericolo agli altri passeggeri; ed altro locale aereato per i prigionieri militari ed i detenuti civili, ove occorra.

(Approvato).

Art. 34.

Gli assuntori hanno l'obbligo a richiesta del ministro delle poste, di adottare speciali modificazioni e nuovi adattamenti così nello scafo come nell'apparato motore che in seguito a nuove invenzioni o applicazioni scientifiche ed industriali, non coperte da brevetti fuori commercio, e che divenissero di uso normale nei servizi concorrenti delle rispettive linee, o che altrimenti siano riconosciuti indispensabili, sempre che siano conciliabili col tipo di nave in

esercizio, come pure tutte quelle particolari installazioni assolutamente richieste dal genere di traffico della linea a cui sono adibiti, quali camere frigorifere, apparecchi di telegrafia Marconi ed altri.

In caso di contestazione giudicherà un Consiglio di arbitri composto di un ufficiale superiore del genio navale, designato dal ministro della marina dietro richiesta del ministro delle poste, di un delegato dei concessionari e di un terzo eletto dal primo presidente della Corte di cassazione di Roma.

A codesto Consiglio è data facoltà di proporre al Governo un compenso adeguato alle modificazioni richieste, quando la spesa possa riuscire a suo giudizio notevolmente gravosa.

(Approvato).

Naviglio ausiliario.

Art. 35.

Il Ministero della marina ha diritto di classificare nel naviglio ausiliario, per i differenti servizi militari occorrenti in tempo di guerra, tutti quei piroscafi sovvenzionati, che presentino le qualità richieste da tali servizi, che saranno concretati con apposito regolamento.

Con Regio decreto sarà provveduto a stabilire le qualità dei piroscafi iscritti nel naviglio ausiliario, il modo di accertarle e le convenzioni da stabilirsi per il loro impiego militare.

(Approvato).

Requisizione dei piroscafi.

Art. 36.

Saranno stabilite con legge le norme per la requisizione dei piroscafi nell'interesse dello Stato.

(Approvato).

Art. 37.

All'infuori delle norme che saranno stabilite con la legge di cui all'articolo precedente, il ministro delle poste avrà diritto di noleggiare per i servizi straordinari dello Stato i piroscafi dei concessionari completamente armati.

In questo caso sarà corrisposto ai concessionari un compenso risultante dai seguenti elementi per tutta la durata effettiva del noleggio:

1° Il 5 per cento per interesse sul valore attuale del piroscafo;

2° Il 6 per cento sul valore iniziale del piroscafo per quota d'ammortamento e grandi riparazioni;

3° Il rimborso delle spese vive che consistono: nel consumo del carbone e delle materie grasse; paghe e panatiche dell'equipaggio, assicurazioni e spese portuali.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato, salvo il deprezzamento normale.

(Approvato).

Trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Art. 38.

I concessionari saranno obbligati al trasporto dei viaggiatori e delle merci per tutti gli scali toccati dai loro piroscafi, sotto l'osservanza delle tariffe e delle condizioni approvate dal Comitato per i servizi marittimi, con l'intervento del rappresentante dei concessionari.

Nello scopo di facilitare i detti trasporti, i concessionari dovranno stabilire apposite agenzie in tutti i luoghi di approdo.

(Approvato).

Tariffe.

Art. 39.

Le tariffe qui appresso indicate si applicano ai trasporti di passeggeri e di merci fra tutti i porti del Regno da e per quelli esteri dell'Adriatico e da e per quelli della Tunisia, della Tripolitania e della Cirenaica.

Si applicheranno pure ai trasporti fra l'Italia e la Colonia Eritrea e viceversa ed ai trasporti fra i porti del Mar Rosso compresi fra Aden e Suez.

a) Passeggeri.

I concessionari non potranno applicare al trasporto dei passeggeri tariffe superiori alle seguenti:

Velocità prescritta da porto a porto	Centesimi per passeggero-chilometro		
	1 ^a classe	2 ^a classe	3 ^a classe
Per le linee con velocità inferiore a:			
15 miglia all'ora	6 »	3.80	2 »
da 15 a meno di 18 miglia . .	7 »	4.50	2.25
da 18 a 20 miglia	8 »	5 »	2.50
oltre 20 miglia	11 »	7 »	3.50

Dopo 333 chilometri si applica una riduzione del 20 per cento sulla quota unitaria dei 333 chilometri antecedenti fino a 1000 chilometri. Dopo 1000 chilometri si applica una quota fissa per passeggero-chilometro corrispondente al 50 per cento di quella iniziale.

Sui piroscafi per passeggeri potranno aggiungersi cabine di lusso a prezzi superiori a quelli sopra indicati.

Tali prezzi saranno stabiliti dal Comitato per i servizi marittimi o dall'Amministrazione ferroviaria.

I ragazzi inferiori ai cinque anni di età saranno esenti da qualsiasi pagamento: dai cinque ai dieci anni pagheranno metà tariffa.

Il costo del vitto e delle consumazioni a bordo sarà determinato dal Comitato per i servizi marittimi.

Il vitto non è obbligatorio per i viaggiatori nelle prime 24 ore di viaggio.

Ogni passeggero di prima classe avrà diritto di portare con sé gratuitamente 100 chilogrammi di bagaglio, e ogni passeggero di seconda e terza classe 70, anche se il bagaglio è costituito da derrate o prodotti agricoli per il mercato.

Il concessionario non potrà esigere alcun diritto d'imbarco e sbarco nei porti dove il piroscafo, per giudizio datone dal Ministero della marina, può attraccare alla banchina.

Negli altri porti dovrà curare l'imbarco e sbarco dei passeggeri e dei loro bagagli e non potrà percepire compenso superiore a 60 centesimi per persona, compreso il bagaglio.

b) Merci.

I concessionari non potranno applicare al trasporto delle merci tariffe superiori alle seguenti:

Zone di percorrenza	Centesimi per tonnellata-chilometro			
	1 ^a categ.	2 ^a categ.	3 ^a categ.	4 ^a categ.
Da 1 a 100 km. . .	10	8	5	
Da oltre 100 a 200 » . .	5	4	3	
» 200 a 300 » . .	3	2	0.5	0.5
» 300 a 400 » . .	2	1	0.5	0.5

Oltre i 400 chilometri si applicherà mezzo centesimo per tonnellata-chilometro per qualsiasi categoria di merci.

Il Comitato per i servizi marittimi vigilerà perchè, nell'applicazione delle tariffe, i concessionari non accordino sulla stessa linea ribassi a vantaggio o a danno di singoli porti.

Le tariffe si applicano per quintali, le frazioni di quintale sono rispettivamente calcolate per mezzo quintale o per quintale intero.

L'importo minimo di ogni spedizione è di lire 0.60.

Per ogni spedizione superiore a 100 e fino a 200 tonnellate si farà un abbuono del 10 per cento; per oltre 200 tonnellate l'abbuono sarà invece del 20 per cento dell'importo totale della spedizione.

La classificazione delle merci sarà posta dal Comitato per i servizi marittimi in analogia colla classificazione in uso per i trasporti sulle ferrovie dello Stato.

Ove si tratti di riunire due o più classi, le merci di regola non potranno essere assegnate alla classe superiore.

Le presenti tariffe non comprendono i diritti d'imbarco e sbarco.

È data facoltà agli speditori di provvedere a proprie spese al trasporto delle merci fin sotto paranco. Per lo sbarco è pure in facoltà dei ricevitori di ritirare la merce sotto paranco purchè sia in quantità non inferiore a 10 tonnellate.

Per le merci voluminose sarà applicato un aumento del 50 o del 100 per cento, a seconda che la merce sia rispettivamente di peso inferiore ai 250 o a 150 chilogrammi per metro cubo.

c) Bestiame.

I concessionari di linee aggiudicate non potranno applicare al trasporto del bestiame tariffe superiori alle seguenti:

Zone di percorrenza	Lire per capo			
	1 ^a classe	2 ^a classe	3 ^a classe	4 ^a classe
Da 1 a 300 chilometri . .	6 »	4 »	1.50	1 »
Per ogni 50 chilometri in più fino a 500.	1 »	0.75	0.50	0.25
Per ogni 100 chilometri in più oltre a 500	0.50	0.40	0.25	0.10

Qualora nell'applicazione delle presenti tariffe il prezzo dei trasporti risultasse fra porto e porto superiore ai prezzi stabiliti dalle tariffe approvate con la legge 29 giugno 1905, n. 298, si applicheranno i prezzi determinati in detta legge.

(Approvato).

Art. 40.

Per ciascuna delle linee internazionali, non indicate nell'articolo precedente, il Comitato pei servizi marittimi determinerà i noli massimi che i concessionari potranno percepire così nel trasporto delle merci, come nel trasporto dei passeggeri. Questi noli non potranno in verun caso essere superiori a quelli praticati dalle Compagnie concorrenti.

Le tariffe stabilite saranno sottoposte dal Comitato ad una revisione semestrale, per le linee di cui al presente articolo, ed annuale per quelle di cui all'art. 39. È però in facoltà, così dei concessionari come dell'Ispettorato dei servizi marittimi, di promuovere revisioni straordinarie delle tariffe anche nel corso del semestre e dell'anno.

Per la determinazione e le revisioni dei noli sarà tenuto conto delle condizioni generali del mercato dei trasporti, del corso dei noli in porti esteri e delle variazioni sulle spese d'esercizio, come delle caratteristiche del materiale adibito alle diverse linee, nonché del traffico che si svolge su di esse. A tale effetto i concessionari sono obbligati ad esibire — a richiesta del Comitato — copie autentiche dei manifesti di bordo, e l'Ispettorato ha diritto di eseguire tutte quelle indagini che credesse di fare presso gli uffici e le agenzie dei concessionari.

Le merci di esportazione provenienti da porti esteri, trasportate come complemento di carico sui piroscafi in partenza dall'Italia non potranno in alcun caso essere tassate ad un prezzo inferiore al nolo applicato dai concessionari alle merci della stessa natura prese in Italia per essere spedite alla stessa destinazione collo stesso piroscafo.

Le merci d'importazione imbarcate in un porto estero sopra un piroscafo a destinazione di un porto italiano non saranno mai tassate a un prezzo superiore al nolo applicato dai concessionari alle merci della stessa natura imbarcate nello stesso porto sopra il medesimo

piroscafo per essere rispedito con o senza transbordo ad un porto estero.

Le variazioni delle tariffe dipendenti dalla revisione di cui al secondo comma del presente articolo, dovranno essere rese pubbliche quindici giorni prima che vadano in vigore.

(Approvato).

Art. 41.

I concessionari di linee aggiudicate hanno l'obbligo del trasporto dei piccoli colli contenenti le merci determinate dal Comitato pei servizi marittimi e con le modalità da determinarsi dal Comitato stesso, sentiti i concessionari, i quali non potranno applicare al trasporto stesso tariffe superiori alle seguenti:

1° per i piccoli colli scambiati fra qualsiasi località del Regno, toccata da piroscafi adibiti alle linee aggiudicate:

fino a 60 kg.	L. 1
fino a 120 kg.	» 2

2° per i piccoli colli scambiati fra qualsiasi località del Regno e qualsiasi località del Mediterraneo, toccate da piroscafi adibiti alle linee aggiudicate:

fino a 60 kg.	L. 2
fino a 120 kg.	» 4

3° per i piccoli colli scambiati fra qualsiasi località del Regno e qualsiasi località di oltre Suez e Gibilterra, toccate da piroscafi adibiti alle linee aggiudicate:

fino a 60 kg.	L. 4
fino a 120 kg.	» 6

Il volume dei piccoli colli non dovrà superare un quarto di metro cubo.

Il trasporto dei piccoli colli sarà effettuata dall'agenzia di partenza a quella di destinazione, con l'aumento del 10 per cento sul prezzo di trasporto per indennizzo di prestazione nelle operazioni doganali.

(Approvato).

Facilitazioni di viaggio e trasporti per conto dello Stato.

Art. 42.

I concessionari dovranno accordare:

a) tanto sulle linee interne quanto su quelle internazionali:

1° il viaggio gratuito, escluso il vitto, ai membri del Parlamento;

2° il viaggio gratuito di prima classe e la riduzione del 50 per cento sul vitto ai funzionari dell'Ispettorato dei servizi marittimi ed agli ispettori delle poste e dei telegrafi.

b) sulle linee internazionali, il viaggio gratuito, escluso il vitto:

1° a due missionari e due missionarie che si recano all'estero (in seconda classe);

2° ai nazionali indigenti dimoranti all'estero che siano inabili al lavoro, oppure rimpatriano per prestare servizio militare o che ritornino alla loro residenza all'estero dopo di aver prestato servizio militare, in numero di 10 (posti interi in terza classe) per i piroscafi che abbiano meno di 1000 tonnellate di stazza netta con l'aumento di uno ogni 200 tonnellate o frazione di 200 tonnellate al disopra delle 1000 fino al numero di 30.

(Approvato).

Art. 43.

I concessionari dovranno accordare sulle linee interne la riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto:

1° alle famiglie dei membri del Parlamento;

2° agli impiegati civili e militari e loro famiglie;

3° agli ufficiali e militari di truppa del Regio esercito e della Regia marina ed alle rispettive famiglie;

4° agli allievi d'Istituti nautici;

5° agli invitati ai Congressi, alle fiere, alle esposizioni;

6° alle comitive di operai agricoltori e loro famiglie;

7° alle persone di servizio dei membri del Parlamento e degli impiegati civili.

Sulle linee interne ed internazionali:

1° ai componenti le spedizioni scientifiche;

2° ai Regi agenti diplomatici e consolari e rispettive famiglie;

3° ai delegati commerciali viaggianti;

4° agli impiegati in genere che viaggiano per ragioni di servizio;

5° agli insegnanti nelle Regie scuole all'estero e rispettive famiglie;

6° ai missionari ed alle missionarie italiani.

Ed in mancanza di speciali convenzioni coi ministri della guerra e della marina:

a) ai militari di ogni grado che viaggino a spese dello Stato;

b) ai cittadini emigrati all'estero che si rechino in Italia per presentarsi sotto le armi o che ritornino al paese estero di abituale residenza, dopo aver adempiuto agli obblighi di leva.

I concessionari dovranno inoltre trasportare in terza classe, con la riduzione del 50 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto, i condannati civili e militari anche per il viaggio di ritorno, espiata la pena, non che gl'imputati ed accusati che si traducono per conto dello Stato.

Il Governo si obbliga, dal canto suo, a parità di condizioni, di affidare a ciascun concessionario i trasporti che possono compiersi sulle linee a lui aggiudicate.

In caso di mobilitazione i concessionari sono obbligati a dare la preferenza nell'imbarco a chi è chiamato a prestare servizio militare.

(Approvato).

Art. 44.

I concessionari dovranno accordare sulle linee interne la riduzione del 75 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto, ai cittadini che viaggiano per prender parte alle elezioni politiche.

(Approvato).

Art. 45.

I concessionari dovranno trasportare sulle linee internazionali marinai naufraghi o cittadini indigenti in numero non superiore a 10 (in terza classe) per ogni viaggio pel compenso di lire 3 (vitto compreso) per ogni giorno di navigazione e di lire 1 se trattasi di fanciulli da 3 a 12 anni e gratuitamente i bambini di età inferiore ai 3 anni.

Il Ministero degli affari esteri rimborserà le somme dovute per questo titolo ai concessionari. Andranno però a carico del bilancio della marina le spese di rimpatrio degli individui già appartenenti agli equipaggi di navi mercantili naufragate.

Le richieste per tali viaggi saranno fatte dal Ministero degli affari esteri nel Regno e all'estero dai Regi consoli.

(Approvato).

Art. 46.

Pel trasporto dei generi di privativa non che di derrate e oggetti comunque destinati al servizio governativo, sarà, a parità di condizioni, data la preferenza alla bandiera italiana ai prezzi da determinarsi con apposite convenzioni.

In mancanza di convenzioni speciali, sarà fatta una riduzione del 50 per cento sulla tariffa normale.

(Approvato).

Art. 47.

In casi di eccezionale gravità ed urgenza riconosciute dai Ministeri della marina, della guerra e delle poste, i concessionari saranno obbligati, a loro rischio e pericolo, di trasportare materie infiammabili ed esplosive conciliabilmente con le condizioni dei piroscafi.

(Approvato).

Art. 48.

Le facilitazioni concesse per i citati articoli dal 42 al 46 inclusi saranno date anche su quelle linee non contemplate nel presente quaderno d'oneri, di cui i concessionari avessero o venissero ad avere per proprio conto l'esercizio.

(Approvato).

Art. 49.

I concessionari dovranno provvedere perchè ad ogni approdo possano essere imbarcate le merci pronte per l'esportazione; a tale scopo dovranno lasciare un proporzionale spazio a bordo pei diversi scali in relazione con la media del movimento commerciale di essi, secondo che sarà stabilito dal Comitato dei servizi marittimi, sentiti i concessionari.

Non adempiendo a tale obbligo, i concessionari saranno tenuti verso gli speditori, la cui merce non venisse imbarcata, a eseguirne il trasporto nel viaggio successivo, senza compenso, sempre però che gli speditori stessi abbiano dato avviso alle locali agenzie nel termine stabilito dal regolamento.

Se l'imbarco non venisse effettuato nemmeno nel viaggio successivo, il concessionario dovrà corrispondere allo speditore una somma pari all'importo del nolo, e questi avrà facoltà di rescindere il contratto di trasporto.

Nel caso inverso, cioè quando non fosse presentata all'imbarco la merce impegnata, il concessionario avrà diritto al 50 per cento del nolo.

(Approvato).

Art. 50.

In caso di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica, che abbia per effetto di variare notabilmente le condizioni economiche normali del Regno o di alcune provincie, il ministro delle poste potrà ordinare pei generi alimentari di prima necessità una temporanea riduzione di tariffe entro il limite del 50 per cento delle tariffe normali, senza che i concessionari abbiano diritto a verun compenso.

(Approvato).

Art. 51.

È riservata facoltà al Governo, sentito il Comitato pei servizi marittimi ed il Consiglio dei ministri, di chiedere una riduzione di tariffe per agevolare l'esportazione dei prodotti nazionali o per sviluppare il commercio di determinate provincie. Siffatta riduzione avrà la durata di un anno e potrà essere prorogata di anno in anno.

Il minor introito che derivasse ai concessionari da questo provvedimento sarà compensato dallo Stato.

(Approvato).

Art. 52.

Tutte le contestazioni che sorgessero circa l'esecuzione delle disposizioni contenute nel presente capo saranno deferite al Comitato pei servizi marittimi, il quale giudicherà con decisione motivata.

Nelle contestazioni fra i concessionari e gli speditori, caricatori ed altri terzi interessati, la decisione del Comitato per i servizi marittimi non è appellabile dinanzi al Collegio degli arbitri, di cui all'art. 90, e non pregiudica l'azione giudiziaria.

(Approvato).

Art. 53.

Gli assuntori hanno l'obbligo di provvedere, mediante adatti servizi di collegamento, al concentramento delle merci nei porti toccati dalle

linee da essi esercitate di cui nella tabella C, osservando le seguenti norme:

1° i detti servizi devono esplicarsi almeno con 52 viaggi all'anno, armonizzando la frequenza dei viaggi coi periodi del traffico;

2° i piroscafi devono essere di tipo esclusivamente commerciale, aventi i requisiti di navigabilità voluti dal Codice per la marina mercantile, e una portata corrispondente ai bisogni del traffico, conciliabile con la condizione dei porti nei quali devono approdare;

3° le linee di concentrazione servono per la esportazione tanto verso i mercati esteri che per quelli nazionali.

Nei limiti dello spazio che rimanesse disponibile dopo provveduto agl'imbarchi per l'esportazione, potranno essere trasportate merci fra porto e porto delle linee di concentrazione applicandosi però in questo caso le tariffe comuni;

4° il trasbordo delle merci e la loro custodia nei porti di concentrazione saranno fatti a spese degli esercenti delle linee;

5° il nolo per le merci trasportate sui piroscafi adibiti alle linee di concentrazione non potrà superare il nolo minimo della prima zona delle tariffe comuni per qualsiasi percorso nei limiti di ciascuna linea;

6° al trasporto delle merci di esportazione da imbarcarsi in località che non siano quelle previste nelle linee di concentrazione proposte e nelle quali non approdano linee di esportazione per l'estero, sarà provveduto coi servizi ordinari, applicando le stesse condizioni stabilite per le merci, che hanno corso con le linee speciali di concentrazione e cioè applicando una tariffa non superiore al minimo della prima zona di quella comune, qualunque sia il percorso;

7° l'esercizio delle linee di concentrazione deve disimpegnarsi in consorzio fra assuntori delle linee sovvenzionate, indicate nell'annesso prospetto (allegato B);

8° i concessionari concorreranno nell'esercizio delle linee di concentrazione per una quota proporzionale al tonnellaggio dei servizi assunti;

9° il Governo avrà facoltà d'inserire nei limiti delle linee stesse nuovi approdi;

10° le spedizioni delle merci destinate al-

l'esportazione dovranno essere fatte con documento unico, qualunque ne sia la destinazione.

Nel caso di divergenza nell'applicazione di tali norme giudicherà il Comitato pei servizi marittimi, sentiti i concessionari interessati.

(Approvato).

Art. 54.

Il Comitato pei servizi marittimi ha l'incarico di rivedere le norme e le condizioni della polizza di carico per accertare che non contengano disposizioni contrarie alle leggi ed alle consuetudini.

I concessionari non potranno derogare nei trasporti di merci o di viaggiatori alle norme stabilite dal Codice di procedura civile e dal Codice di commercio sulla competenza territoriale.

(Approvato).

Servizio cumulativo.

Art. 55.

Tanto per le merci in genere quanto per i passeggeri è fatto obbligo ai concessionari di attuare il servizio cumulativo con le ferrovie e possibilmente con altre Società italiane di navigazione marittima e fluviale mediante unico contratto di trasporto ed istituendo tariffe con prezzi globali determinati sulle basi differenziali proprie a ciascuna Amministrazione ed anche a richiesta del Governo, dopo uditi il Consiglio generale del traffico ed il Comitato pei servizi marittimi, tariffe differenziali uniche sui percorsi cumulati.

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

Il Comitato pei servizi marittimi determinerà le norme per l'esecuzione del servizio cumulativo fra Società di navigazione.

I concessionari avranno l'obbligo, quando sia possibile, di costruire nei porti di transito appositi capannoni per le operazioni del servizio cumulativo.

(Approvato).

*Statistiche, relazioni annuali,
bilanci ed ispezioni delle contabilità.*

Art. 56.

I concessionari delle linee aggiudicate dovranno trasmettere al Ministero ad ogni viaggio compiuto in ciascuna linea esercitata, la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci con l'indicazione distinta dei diversi introiti.

Tale statistica sarà giustificata dalle copie dei manifesti di bordo e dalle note di trasbordo autenticate dalla dogana.

I concessionari alla fine di ogni anno, e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetteranno al ministro delle poste, insieme coi propri bilanci, una relazione tecnica ed economica dell'azienda delle linee aggiudicate contenente la ripartizione così dei prodotti, come delle spese per ciascuna linea di cui hanno l'esercizio.

La liquidazione definitiva della sovvenzione non sarà fatta finchè non siano trasmessi al ministro delle poste e dei telegrafi i documenti di cui al presente articolo e da esso trovati regolari, ferme però restando le anticipazioni di cui all'art. 77.

L'Ispettorato dei servizi marittimi ha il diritto d'ispezionare i bilanci e i libri di commercio dei concessionari, relativi alle linee sovvenzionate la cui gestione deve essere tenuta separatamente da quella delle linee libere da essi esercitate.

Nel caso che l'Ispettorato riconoscesse che i bilanci presentati non corrispondano alla verità, il Governo, uditi i concessionari nelle loro deduzioni, su conforme parere del Consiglio di Stato, pronunzierà la decadenza della concessione mediante decreto motivato.

(Approvato).

Art. 57.

Se i concessionari non adempissero agli obblighi di cui all'art. 56, o se ostacolassero le indagini che l'Ispettorato dei servizi marittimi praticasse ai termini dell'art. 5 e dell'art. 56 del presente capitolato, uditi il Consiglio di Stato ed il Comitato dei servizi marittimi, sarà sospeso il pagamento della sovvenzione.

(Approvato).

Penalità.

Art. 58.

Nel caso di ritardato arrivo nei porti capo-linea e in quelli che saranno indicati linea per linea, dal Comitato pei servizi marittimi, non derivante da forza maggiore dimostrata, o da autorizzazione ministeriale, i concessionari incorreranno in una multa di lire 50 per ciascun'ora di ritardo, in ragione di ogni 1000 cavalli di forza indicata dall'apparato motore.

Nell'applicazione di detta penalità non sarà tenuto conto del primo quarto d'ora. L'ora di arrivo sarà desunta dalla consegna agli uffici od agli agenti, di cui nell'art. 12, del primo effetto postale da sbarcarsi.

Nel caso di omissione di viaggio o di parte di viaggio, senza prova che ciò avvenne per causa di forza maggiore, indipendentemente dalla perdita della relativa quota proporzionale di sovvenzione, sarà applicata una multa di lire 2000 per le linee con velocità da 15 miglia in su e di lire 1000 per quelle inferiori alle 15 miglia.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

Qualora un piroscavo, senza provata causa di forza maggiore e senza averne ottenuta l'autorizzazione dal ministro delle poste, approdasse ad una località non contemplata nell'itinerario, i concessionari incorreranno in una multa di lire 500 per le linee di velocità da 15 miglia in su e di lire 200 per quelle inferiori alle 15 miglia.

Il ritardo frapposto dai concessionari a rimpiazzare un piroscavo perduto o disadatto alla navigazione, oltre il termine stabilito dall'articolo 24, sarà punito con una multa di lire 50 per ogni giorno di ritardo se si tratta di linea con velocità inferiore a 12 miglia e di lire 100 se si tratta di linea con velocità di 12 miglia in su.

Qualora un piroscavo, senza prove che ciò avvenne per causa di forza maggiore non approdasse ad uno degli scali prescritti, i concessionari incorreranno nella multa di lire 500 per le linee di velocità da 15 miglia in su e di lire 200 per quelle inferiori a 15 miglia.

Nel caso d'inosservanza dell'obbligo della divisa da indossarsi in servizio, dai comandanti, dagli ufficiali e dal resto dell'equipaggio, com-

preso il personale di servizio, sarà applicata ogni volta la penalità di lire 10 per il comandante, di lire 5 per ogni ufficiale e di lire 2 per ogni individuo dell'equipaggio, escluso il personale di macchina quando è in servizio.

Per la irregolare applicazione delle tariffe, non derivante da errore materiale, i concessionari incorreranno in una multa nella misura del quintuplo del nolo percepito.

Nel caso d'inosservanza delle disposizioni contenute nel quarto e quinto comma dell'art. 40 i concessionari incorreranno in una multa pari al doppio della differenza fra il nolo applicato e quello che dovevano applicare.

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

(Approvato).

Art. 59.

Le penalità sono applicate dal ministro delle poste e dei telegrafi su proposta dell'Ispettorato dei servizi marittimi.

(Approvato).

Art. 60.

Nel caso d'interruzione del servizio il Governo potrà, con semplice lettera o nota stra giudiziale, diffidare i concessionari ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quadro d'oneri; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

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

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

PALBERTI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PALBERTI, *relatore*. Io debbo richiamare soltanto l'attenzione dell'onor. ministro sull'art. 60 per chiedergli alcune spiegazioni intorno alla dizione di quest'articolo, spiegazioni che è necessario avere perchè siamo in materia contrattuale, e si ha a fare con appaltatori che di solito vanno a nozze quando trovano qualche pretesto di questione da mettere innanzi.

Quest'articolo prevede due ipotesi. I primi due alinea riguardano il caso di interruzione di servizio, e stabiliscono la facoltà del Governo, mediante invito privato, di dare diffida alle Società per la reintegrazione del servizio, ed in caso di recidiva domandare la rescissione del contratto.

All'ultimo alinea si contempla il caso di sospensione del servizio; può avvenire che fra interruzione e sospensione si sostenga, per quanto erratamente, che vi possa essere equipollenza.

In caso di sospensione o di abbandono, si sancisce il diritto d'impero e cioè la presa di possesso di tutto il materiale, l'adempimento del servizio a carico e rischio dell'appaltatore.

L'Ufficio centrale crede (e spera che il ministro sia della stessa opinione), che la prima parte di questo articolo, dove si parla di sospensione del servizio, riguardi unicamente le contravvenzioni contrattuali che dipendono da accidenti o da mala interpretazione del contratto, e che la seconda parte riguardi la volontaria violazione del contratto. Di più l'Ufficio centrale crede che, ancora, nel primo caso bisogna distinguere. Se vi è ritardo nell'adempimento del servizio, se non vi è nocumento del servizio pubblico si devono applicare le norme ordinarie; se vi è invece perturbazione del pubblico servizio stesso si debbono sempre, e quindi nel caso di contravvenzione, di cui al primo comma, applicare le disposizioni di questo alinea dell'art. 60.

Queste contravvenzioni sono già in parte previste e colpite agli effetti delle penalità, dall'art. 58. Occorrerebbe quindi che la interpretazione di quest'articolo con questa distinzione, venga dal ministro confermata.

Si tratta di un articolo per il quale non vi è commento alcuno nè nella relazione ministeriale che accompagnava il progetto, nè nella relazione della Camera dei deputati, nè nella discussione che si è svolta nell'altro ramo del

Parlamento. L'Ufficio centrale ritiene quindi utile a questo riguardo una spiegazione da parte del ministro e si augura che il ministro sia della sua stessa opinione.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. L'onorevole relatore ha esattamente determinato il contenuto di quest'articolo, ed io non posso che confermare l'interpretazione data a queste disposizioni dall'Ufficio centrale.

Infatti in quest'articolo si fanno due ipotesi, la prima che riguarda l'interruzione del servizio, la seconda che riguarda il volontario abbandono del servizio. Nel primo caso vi è la diffida da parte del Governo a riprendere il servizio e qualora vi sia recidiva si dà facoltà al Governo di chiedere la risoluzione del contratto.

Nel secondo caso, invece, nell'esercizio del diritto di impero che gli compete, il Governo ha facoltà di prendere possesso dei piroscafi, ed esercitare il servizio a rischio e pericolo del concessionario.

Spero che queste mie spiegazioni potranno essere sufficienti ad eliminare tutti i dubbi che potessero sorgere riguardo alle disposizioni di quest'articolo.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, metto ai voti l'art. 60.

Chi intende di approvarlo è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Presentazione di un progetto di legge.

CASANA, *ministro della guerra*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA, *ministro della guerra*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge: « Autorizzazione a permutare una parte della piazza d'armi dei Bagnoli a Napoli, con altro terreno della Società anonima "Ilva" ».

PRESIDENTE. De atto all'onore ministro della guerra della presentazione di questo disegno di legge, che sarà rimesso agli Uffici per il necessario esame.

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

PRESIDENTE. Riprenderemo ora la discussione del Capitolato allegato al disegno di legge: « Convenzioni per i servizi postali commerciali marittimi ».

Casi di guerra.

Art. 61.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza, o fra potenze estere in un punto qualunque dei mari percorsi dalle linee sovvenzionate, il Governo del Re avrà facoltà:

1° di sospendere il servizio;

2° di obbligare i concessionari a continuarlo;

3° di prendere possesso dei piroscafi non iscritti nel ruolo del naviglio ausiliario o di acquistarli.

(Approvato).

Art. 62.

Quando il Governo del Re diffidi i concessionari di sospendere il servizio sopra una o più linee, i concessionari stessi potranno continuarlo a proprio rischio e pericolo e non avranno in alcun caso altro diritto che quello della sovvenzione normale, corrispondente alla linea o alle linee così esercitate.

Se il servizio venga sospeso sopra una o più linee, cesserà per tutto il tempo della interruzione la sovvenzione relativa, corrispondendosi ai concessionari, tanto a titolo d'interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi di quelle linee, del materiale, delle provviste e per coprire i concessionari delle spese restanti a loro carico, un'indennità da fissarsi di comune accordo.

(Approvato).

Art. 63.

Nel caso di sospensione di una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di esigere che uno o più o anche tutti i piroscafi addetti alle linee stesse siano adibiti ad altre, allo scopo di rendere disponibili quei piroscafi dei quali intendesse prendere possesso.

(Approvato).

Art. 64.

In luogo di sospendere interamente il servizio sopra una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di modificarne il periodo, gli approdi e gli itinerari. Se per queste modificazioni si venga ad aumentare il percorso normale delle linee stesse, il Ministero delle poste pagherà ai concessionari la sovvenzione normale per questa linea o per queste linee, fatta eccezione se l'aumento di percorrenza superi il 10 per cento di quella complessiva della linea o delle linee modificate, nel qual caso corrisponderà per l'eccedenza superiore al 10 per cento un aumento proporzionale al maggior percorso stabilito.

Se il percorso invece resti invariato o diminuisca, i concessionari avranno diritto al pagamento della sovvenzione normale, qualora la diminuzione sia inferiore al 10 per cento; se superiore, si farà una ritenuta proporzionale alla diminuzione del 10 per cento.

Nessun'altra indennità competerà in entrambi i casi ai concessionari.

Le modificazioni di cui sopra saranno deliberate dal Governo su proposta del ministro delle poste, sentito il Comitato pei servizi marittimi.

Le deliberazioni del Governo non possono costituire materia di controversie giudiziarie, nè per le deliberazioni di esso o per la loro esecuzione può dal Governo incorrersi in alcuna civile responsabilità.

(Approvato).

Art. 65.

Il Governo del Re, nel caso che obbligasse i concessionari a continuare il servizio, oltre il pagamento della sovvenzione normale assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni altra cosa relativa al servizio medesimo per qualunque danno derivante da causa di guerra, esclusi quelli avvenuti per fatto del capitano o dei concessionari per inosservanza delle regole di guerra od altro.

Allo scopo di determinare il valore che il Governo deve rimborsare ai concessionari, nei casi in cui le perdite debbano andare a carico di esso, secondo le disposizioni del presente quaderno d'onori, all'epoca dell'ammissione in servizio di ciascun piroscavo, ne sarà

determinato il prezzo secondo le norme stabilite per calcolare il valore dei piroscafi requisiti dalla Regia marina.

(Approvato).

Art. 66.

Se il Governo del Re prenderà possesso di uno o più piroscafi dei concessionari, il nolo da corrispondersi sarà determinato secondo le norme che stabilirà il Ministero della marina, come è detto dall'art. 36.

Nessuna indennità competerà ai concessionari oltre l'ammontare del nolo di cui sopra.

(Approvato).

Art. 67.

I concessionari dovranno riprendere l'esercizio delle linee nel modo con cui sarà possibile attuarlo, quando a ciò vengano invitati dal Governo.

(Approvato).

Contumacie.

Art. 68.

Nei casi di provvedimenti sanitari presi dal Governo nazionale o dai Governi esteri o di ostacoli frapposti per tema di contagio dalle popolazioni dei porti di approdo delle linee sovvenzionate interne ed internazionali, il ministro delle poste potrà:

1° sospendere l'esercizio di una o più linee;

2° modificare il percorso delle linee, sostituire o sopprimere approdi, mutare gli orari;

3° far continuare il servizio in tutto od in parte.

In questi casi saranno applicate le disposizioni seguenti:

(Approvato).

Art. 69.

In caso di sospensione di una o più linee sovvenzionate, ordinata dal Ministero delle poste, sarà corrisposta ai concessionari, tanto a titolo d'interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi addetti alle linee stesse, del materiale, delle provviste e per coprire i concessionari delle spese restanti a loro carico, un'indennità (non superiore al 50 per cento della sovvenzione normale) che sarà de-

terminata con deliberazione del Comitato pei servizi marittimi.

Ove i concessionari però intendessero di continuare i servizi delle linee per le quali venne disposta la sospensione e il Ministero delle poste non vi si opponesse, avranno diritto alla sola sovvenzione normale.

(Approvato).

Art. 70.

In caso di riduzione di corse, di modificazioni al percorso, sostituzione o soppressione di approdi, mutazione di orari, ecc., la sovvenzione sarà aumentata o diminuita in rapporto al percorso e sarà determinata da deliberazioni del Comitato pei servizi marittimi.

(Approvato).

Art. 71.

In caso di obbligo imposto dal ministro delle poste di eseguire tutti i servizi od una parte di essi, quando sia necessario l'aumento del materiale nautico, e sempre previo il parere del Comitato pei servizi marittimi, i viaggi in eccedenza della metà del numero imposto dalle convenzioni potranno essere retribuiti con un supplemento di sovvenzione non maggiore del 50 per cento sulla sovvenzione normale.

(Approvato).

Art. 72.

Il giudizio sulla necessità di soppressione, modificazione, continuazione dei viaggi, e distacco dei piroscafi da una linea interna ad un'altra, mutazione di orari, ecc., spetta al Ministero delle poste e dei telegrafi, che lo esercita, sentiti l'autorità sanitaria ed il Comitato pei servizi marittimi.

(Approvato).

Art. 73.

Se per contravvenzione alle regole sanitarie un piroscafo fosse sottoposto a misure contumaciali, che ritardassero il compimento del suo viaggio, la sovvenzione per il viaggio stesso potrà, secondo i casi, essere diminuita del 25 per cento.

(Approvato).

Art. 74.

Le prescrizioni sanitarie che a bordo dei piroscafi possano essere stabilite dal Governo nazionale o da Governi esteri, non danno luogo ad indennità veruna.

(Approvato).

Art. 75.

Le merci ed i viaggiatori devono essere sbarcati in appositi lazzaretti al luogo di destinazione. Ove non si potessero sbarcare per deficienza di lazzaretti e i concessionari fossero obbligati a convertire in lazzaretti i propri piroscafi, lasciando i viaggiatori a bordo a scontare la contumacia, i concessionari dovranno ricevere per ogni piroscafo un compenso che sarà determinato dal Comitato per i servizi marittimi, sentita l'autorità sanitaria.

(Approvato).

Durata della concessione del servizio.

Art. 76.

Il servizio avrà principio il e durerà fino al (20 anni).

S'intenderanno compresi nei viaggi d'obbligo quelli incominciati prima della scadenza del contratto, quantunque il ritorno avvenga posteriormente.

Il contratto s'intenderà continuativo di anno in anno oltre il , salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

(Approvato).

Pagamento della sovvenzione.

Art. 77.

La sovvenzione indicata nell'annessa tabella verrà corrisposta a rate mensili posticipate. Potrà essere accordata, a richiesta del concessionario, un'anticipazione mensile di 19/20 sulla sovvenzione.

(Approvato).

Disposizioni diverse.

Art. 78.

I concessionari dovranno essere cittadini italiani, come pure dovranno essere cittadini ita-

liani i direttori ed i componenti il Consiglio di amministrazione. Gli agenti all'estero dovranno essere italiani ed approvati dal ministro delle poste, il quale avrà però facoltà di autorizzare la concessione di qualche agenzia a persona straniera, nei casi in cui lo ritenesse necessario od opportuno.

Nel caso in cui la Ditta o Società concessionaria risulti essere solo apparentemente italiana ed effettivamente connessa ad una Ditta estera o filiazione della medesima, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, potrà dichiarare risoluto il contratto.

(Approvato).

Art. 79.

I concessionari avranno la loro sede od una rappresentanza in Roma, ove avranno il loro domicilio legale per tutti gli effetti del contratto. Essi dovranno avere sedi compartimentali in ogni sede di armamento, purchè il tonnellaggio dei piroscafi della linea o delle linee da loro esercitate, iscritte alla detta sede di armamento, raggiunga 40,000 tonnellate lorde, in caso diverso, potranno avere un semplice ufficio.

(Approvato).

Art. 80.

I concessionari non potranno cedere ad altri i servizi contemplati nella presente convenzione se non in virtù di una legge.

I concessionari non potranno, inoltre vendere i piroscafi destinati ai servizi sovvenzionati ed obbligatori senza l'autorizzazione del ministro delle poste. Questi avrà facoltà di opporsi al noleggio dei piroscafi stessi e d'imporre determinate condizioni.

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

È vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta dei concessionari di linee aggiudicate, a trusts, coalizioni o cartelli o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazioni o di traffico.

Contravvenendosi a questi patti, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, è in facoltà di

dichiarare risoluto il contratto a danno dei concessionari, senza obbligo di giudiziale diffidamento.

PALBERTI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PALBERTI, *relatore*. L'Ufficio centrale desidererebbe dal ministro spiegazioni sopra i diritti, che in linea patrimoniale, di garanzia, possono spettare allo Stato sopra i navigli che sono sovvenzionati e loro accessori. Il ministro e il Senato sanno che all'art. 5 della legge, nella parte in cui si tratta del naviglio di Stato, siccome era naturale che non si avesse a preoccuparsi dei diritti reali spettanti allo Stato, perchè egli è il proprietario del naviglio, e sarebbe strano che proibisse a se stesso di alienare, si limitò a provvedere al caso dei terzi che muovessero molestia, e stabilì che questi piroscafi non siano passibili di pignoramento o sequestro.

Siccome però nell'esercizio di Stato vi è anche la possibilità che questo si faccia con piroscafi di terzi noleggiati, il secondo alinea di detto art. 5 stabilisce che per i piroscafi noleggiati le stesse disposizioni si applicano al materiale fisso e galleggiante, agli arredi, ecc., e ciò per regolare i rapporti dello Stato con l'appaltatore.

Nell'articolo 80 non si riscontrano queste disposizioni, ma si dice semplicemente: « i concessionari non potranno cedere ad altri i servizi contemplati nella presente convenzione »; e dal secondo alinea: « i concessionari non potranno inoltre vendere i piroscafi destinati ai servizi sovvenzionati ed obbligatori senza l'autorizzazione del Ministero »; ma non si stabilisce che su questi piroscafi non possano esser imposti vincoli, per esempio, l'ipoteca navale.

Essendo l'ipoteca atto di alienazione, non credo che si possa dubitare essere questa compresa nelle proibizioni dell'articolo 80, e cioè che in esso vi sia anche la proibizione dell'ipoteca, ma non sarebbe male porlo in evidenza con formale dichiarazione. Siccome si tratta di contratti per i quali vi è la possibilità, per parte del Governo, di prudenti spiegazioni, per evitare ogni malinteso, ed ogni materia di controversia, l'Ufficio centrale raccomanda al ministro di dire se non sia questa la portata dell'art. 80, e di procurare, quando

lo credesse opportuno, che all'atto della stipulazione o nelle condizioni dell'asta, si aggiunga la spiegazione che sui piroscafi, adibiti al servizio sussidiato, non possano concedersi nè prendersi vincoli reali.

Una seconda osservazione riguarda la non perfetta corrispondenza della dizione dell'articolo 5 con l'art. 80, riguardo agli accessori dei piroscafi.

Nell'articolo 5 della legge si parla della proibizione di portare dei pesi o dei gravami sopra tutto il materiale mobile, come attrezzi, ecc., ora questo non è riprodotto nell'articolo 80. Nella prima disposizione di questo articolo abbiamo la proibizione di cedere ad altri i piroscafi, ma non si dice nulla riguardo al materiale mobile. Si desidererebbe da parte dell'Ufficio centrale di avere qualche spiegazione dal ministro.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Con l'articolo 5 della legge, come ha osservato il relatore, si è costituito per il materiale di proprietà dello Stato un vero *ius* speciale che porta modificazioni al Codice di commercio e ad altre leggi al fine di assicurare in modo assoluto la continuità del servizio pubblico assunto dallo Stato; e queste disposizioni si sono estese anche, come notava il relatore, al materiale fisso e galleggiante ed agli arredi. Nell'art. 80 del capitolato queste disposizioni così larghe non sono contenute, e l'Ufficio centrale domanda che nello stipulare i contratti si aggiunga a ciò che è qui stabilito, che cioè i concessionari non possono cedere ad altri il materiale, nè vendere i piroscafi destinati al servizio sovvenzionato, senza autorizzazione, anche quando su questi piroscafi non si possano costituire diritti reali.

Io non potrei modificare le condizioni di questo articolo, come sono stabilite ed approvate dall'altro ramo del Parlamento, poichè ciò significherebbe una modificazione al capitolato quale fu approvato, e significherebbe aggravare le condizioni del contratto, lo che potrebbe render più difficile l'aggiudicazione dei servizi.

L'Ufficio centrale non domanda già che in questo articolo 80 siano introdotte tutte le disposizioni dell'art. 5 della legge, il che non

sarebbe possibile, ma chiede che eventualmente il ministro si garantisca nella stipulazione dei contratti anche sulla costituzione dei diritti reali, e che cioè anche per questi, dovrà esser richiesta l'autorizzazione del ministro.

Io non posso obbligarmi in modo assoluto ad ottenere ciò, perchè andrebbe al di là di quello che è contenuto in questo disegno di legge. Se veramente si volesse una modificazione all'articolo 80, bisognerebbe rimandare di nuovo la legge all'altro ramo del Parlamento, ciò che certo non è nei desideri dell'Ufficio centrale.

PALBERTI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PALBERTI, *relatore*. Temo di non essermi spiegato bene.

Io credo che basti la formula dell'art. 80, per evitare il pericolo, di cui si parla. Ma ragione di prudenza, ad evitare ogni ulteriore possibilità di questioni, suggeriva all'Ufficio centrale la proposta che prima di stipulare il contratto e prima di fare le proposte di asta, il Governo potesse, quando lo credesse utile, per quanto abbondante, aggiungere questa esplicitazione dell'art. 80.

Dice l'onorevole ministro delle poste e telegrafi: io non posso cambiare l'articolo perchè ciò importerebbe il ritorno del progetto alla Camera dei deputati. Io dico che l'articolo sta come era, anche coll'eventuale aggiunta nel contratto. Quando lo Stato aggiunge una condizione a beneficio dello Stato stesso, sopra tutto se è una semplice e superflua spiegazione, non si ha ragione di domandare al Parlamento una nuova formula nella legge. Basterebbe la prudenza del Governo per eliminare qualsiasi dubbio.

Noi non domandiamo la modificazione dell'art. 80, anche per la ragione che l'Ufficio centrale ha ricordato nella relazione, cioè la necessità che questo progetto sia immediatamente approvato.

Ricordiamo che secondo il capitolato (art. 19) i piroscafi devono esser proprietà dell'appaltatore. Pare a noi che la cautela si dovrebbe estendere alle ipoteche: lo è già, ma non farebbe male a nessuno il dirlo esplicitamente.

In ogni modo raccomandiamo all'onorevole ministro che voglia, quando avrà maggiore tranquillità, vedere se sia il caso di introdurre questa spiegazione nei capitolati d'asta.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Io pregherei l'Ufficio centrale a non volere insistere nell'ottenere l'assicurazione che si farà questa aggiunta per chiarire l'art. 80. Io dico questo perchè in sostanza si tratta di questione di interpretazione, la quale sarà sempre salva, ma io non vorrei assumermi la responsabilità di mutare in qualche modo le condizioni del contratto. Come è formulato l'articolo, esso contiene la garanzia che l'Ufficio centrale desidera. È questione di interpretazione che resta sempre salva, e, pur non dissentendo affatto dall'interpretazione del relatore che stimo giustissima, prego l'Ufficio centrale di non insistere che io aggiunga qualche cosa alle disposizioni dell'art. 80.

PRESIDENTE. Se nessuno altro chiede di parlare, pongo ai voti l'art. 80. Chi l'approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Prima di procedere oltre, dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto e prego i senatori segretari di procedere allo spoglio dei voti.

(I senatori segretari procedono alla numerazione dei voti).

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Proseguiremo ora nella discussione degli articoli del Capitolato.

Art. 81.

I concessionari, nell'esecuzione dei servizi che loro sono affidati, dovranno uniformarsi in tutto al regolamento che sarà approvato con decreto Reale, su proposta del ministro delle poste e dei telegrafi, di concerto col ministro della marina, sentiti i concessionari, il Comitato per i servizi marittimi ed il Consiglio superiore della marina mercantile.

(Approvato).

Art. 82.

I concessionari di nuovi servizi aggiudicati dovranno assumere di preferenza gl'impiegati,

gli ufficiali ed il personale che restasse libero, in seguito a cessazione di servizio da parte dei concessionari attuali, purchè abbia i necessari requisiti.

L'Ispettorato dei servizi marittimi è incaricato di sorvegliare all'applicazione del presente articolo, sentite le osservazioni degli armatori e degli interessati.

(Approvato).

Art. 83.

I concessionari si obbligano di adottare un ruolo organico del rispettivo personale amministrativo e navigante di stato maggiore, ruolo che dovrà essere reso di pubblica ragione.

I concessionari si obbligano di adottare un contratto-tipo di arruolamento degli equipaggi conforme al modulo approvato dal Ministero della marina.

Le controversie sui contratti di arruolamento saranno decise a tenore delle leggi vigenti.

I concessionari si obbligano di adottare un regolamento organico che sarà approvato dal ministro delle poste e dei telegrafi sentito il Comitato per i servizi marittimi ed il Consiglio superiore della marina mercantile.

Gli alloggi del personale di bassa forza non potranno essere posti in luoghi ove il Commissariato dell'emigrazione vieta il collocamento degli emigranti.

In ogni caso saranno concessi mc. 3.500 per ogni persona quando posti in batteria o sul ponte, e mc. 4 quando posti in corridoio.

Nei piroscafi di nuova costruzione gli alloggi dovranno avere speciale cabina-bagno munita di doccia e cessi particolari e dovranno gli alloggi stessi essere disposti in modo che sia possibile porvi tavoli o tavole mobili per i pasti.

Per gli alloggi degli ufficiali provvederà il regolamento.

A bordo di ciascun piroscifo sarà tenuta affissa una tabella indicante il vitto che al personale navigante di bassa forza deve essere somministrato.

(Approvato).

Art. 84.

Fermi restando per i concessionari gli obblighi dei versamenti stabiliti dalla legge 29 giugno 1903, n. 343, sugli infortuni degli operai sul

lavoro a favore del personale retribuito con somme inferiori a lire 2100 all'anno, pel resto del personale i concessionari sono obbligati ad assicurare un trattamento d'invalidità e vecchiaia. A tale fine sarà istituita una sezione presso la Cassa nazionale di previdenza.

I contributi necessari pel servizio di pensione andranno per metà a carico dei concessionari e per metà a carico degli assicurati.

I concessionari presenteranno al ministro delle poste, entro sei mesi dall'aggiudicazione, proposte di regolamento per l'attuazione del servizio pensioni. Tali proposte dovranno riportare l'approvazione del Comitato pei servizi marittimi. Se i concessionari non presentino entro un anno proposte che riportino l'approvazione del Comitato pei servizi marittimi, questo provvederà direttamente alla redazione del regolamento.

Sorgendo controversie giudicherà un Consiglio di arbitri, composto di un rappresentante dei concessionari, di un rappresentante del personale e di un terzo nominato dal primo presidente della Corte di cassazione.

In caso di inadempimento degli obblighi da parte dei concessionari, la loro quota di concorso sarà ritenuta sulla sovvenzione o potrà essere prelevata dalla cauzione e sarà anche in facoltà del ministro delle poste di dichiarare il concessionario decaduto dalla concessione per sua colpa.

(Approvato).

Art. 85.

Nei lavori di carico e scarico nei porti, a parità di condizioni, i concessionari dovranno preferire le Società di lavoratori legalmente costituite

(Approvato).

Art. 86.

Ogni anno i concessionari dovranno prelevare dagli utili:

a) non meno del 5 per cento del prezzo di acquisto del materiale adibito ai servizi sovvenzionati per costituire il fondo di ammortamento e di rinnovazione del materiale stesso;

b) le quote stabilite dallo statuto e dal Codice di commercio pel fondo di riserva;

c) le quote stabilite dallo statuto e dal

Codice di commercio per il Consiglio di amministrazione;

d) non più del 5 per cento all'anno netto agli azionisti.

Gli utili eccedenti saranno divisi metà agli azionisti e metà allo Stato.

All'Ispettorato dei servizi marittimi è affidato l'incarico di sorvegliare l'esecuzione delle presenti disposizioni.

(Approvato).

Art. 87.

Oltre la risoluzione del contratto, nei casi contemplati dalla presente convenzione, i concessionari saranno tenuti all'emenda di tutti i danni che per questo fatto possono derivare allo Stato.

(Approvato).

Art. 88.

Tutte le clausole, riserve e facoltà stipulate a favore dello Stato e contro i concessionari avranno valore verso i concessionari e gli esercenti delle linee aggiudicate e verso tutti gli aventi causa a qualsiasi titolo da loro.

(Approvato).

Art. 89.

L'appello contro la deliberazione e decisione, che è sempre provvisoriamente eseguibile, del Comitato pei servizi marittimi, è prodotto al Collegio arbitrale di cui all'articolo seguente.

(Approvato).

Art. 90.

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

La vertenza non potrà essere sottoposta al Collegio se prima sovra essa non avrà deciso

o deliberato il Comitato pei servizi marittimi e non sarà stata tentata la conciliazione innanzi al medesimo.

(Approvato).

Art. 91.

Il presente capitolato e le convenzioni stipulate in base ad esso saranno soggette al diritto fisso di una lira per registro.

*Modificazioni al capitolato
per le linee di carattere commerciale.*

Il ministro delle poste e dei telegrafi è autorizzato nella stipulazione dei contratti per le linee commerciali di portare al capitolato, allegato A, le seguenti modificazioni, avvertendo che sono considerate linee commerciali quelle distinte dai numeri 1, 2, 3, 4, 22, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 41, 44, 45, 46 dell'elenco B:

All'art. 2 sostituire il 4° comma con il seguente:

I piroscafi non potranno approdare ad altri punti che a quelli designati dall'itinerario di cui all'articolo 1 senza l'autorizzazione del Ministero delle poste e dei telegrafi, salvo il caso di forza maggiore che dovrà essere giustificato con processo verbale a tenore di legge.

All'art. 3 sostituire il 1° comma con il seguente:

I viaggi designati dovranno essere eseguiti con la velocità normale indicata per le singole linee.

All'art. 22 sono soppressi il 3° e l'8° comma.

L'art. 23 è da sostituirsi col seguente:

I piroscafi adibiti a linee commerciali che trasportano passeggeri devono avere tutti gli arredamenti necessari per questi e soddisfare a tutte le condizioni prescritte dalle leggi vigenti pel trasporto dei passeggeri in viaggi di breve o di lunga navigazione, a seconda dei casi.

L'art. 42 è sostituito dal seguente:

I concessionari si obbligano a trasportare gratuitamente col trattamento degli ufficiali di bordo, quando ne siano richiesti dal Ministero delle poste e dei telegrafi, un ispettore dei servizi marittimi dell'Amministrazione postale, tre membri del Parlamento ed un funzionario governativo che viaggi per ragioni di servizio,

e due missionari o missionarie che si rechino all'estero.

Nel detto passaggio gratuito non sono incluse le spese di vitto che saranno rimborsate in lire sei al giorno.

L'art. 43 sarà modificato come segue:

I concessionari dovranno accordare la riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto:

a) ai delegati commerciali viaggianti;

b) ai militari di ogni grado che viaggiano a spese dello Stato;

c) ai cittadini emigrati all'estero che si rechino in Italia per presentarsi sotto le armi o che ritornino al paese estero di abituale residenza, dopo avere adempiuto agli obblighi di leva.

L'art. 58 sarà sostituito dal seguente:

Nel caso di ritardo nel viaggio complessivo di andata e ritorno non giustificato da circostanze di forza maggiore, i concessionari saranno passibili di una multa di lire 200 per ciascun giorno di ritardo, fino al terzo incluso, e di lire 300 per ogni giorno oltre il terzo.

Se non si effettuasse un intero viaggio i concessionari incorreranno nella perdita proporzionale della sovvenzione. A questa perdita sarà aggiunta la multa di lire 5000 se la causa che ha prodotto la omissione del viaggio non dipenda da motivi di forza maggiore.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

Qualora un piroscafo, senza provata causa di forza maggiore e senza averne ottenuta l'autorizzazione dal ministro delle poste, approdasse ad una località non contemplata nell'itinerario, i concessionari incorreranno in una multa di lire 500.

Il ritardo frapposto dai concessionari a riappare un piroscafo perduto o disadatto alla navigazione, oltre il termine stabilito dall'articolo 24, sarà punito con una multa di lire 50 per ogni giorno di ritardo se si tratta di linea con velocità inferiore a 12 miglia e di lire 100 se si tratta di linea con velocità di 12 miglia in su.

Se si tralascierà di toccare un porto compreso nell'itinerario, senza giustificati motivi di forza maggiore, la multa sarà di lire 500 per ogni omissione. Oltre a ciò, omettendosi

una parte del viaggio, i concessionari saranno passibili di una ritenuta proporzionale.

Nel caso d'inosservanza dell'obbligo della divisa da indossarsi in servizio dai comandanti, dagli ufficiali e dal resto dell'equipaggio, compreso il personale di servizio, sarà applicata ogni volta la penalità di lire 10 per il comandante, di lire 5 per ogni ufficiale, e di lire 2 per ogni individuo dell'equipaggio, escluso il personale di macchina, quando è in servizio.

Per la irregolare applicazione delle tariffe, non derivante da errore materiale, i conces-

sionari incorreranno in una multa nella misura del quintuplo del nolo percepito.

Nel caso d'inosservanza delle disposizioni contenute nel 4° e 5° comma dell'art. 40, i concessionari incorreranno in una multa pari al doppio della differenza fra il nolo applicato e quello che dovevano applicare.

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

(Approvato).

ALLEGATO B.

Linea da esercitarsi dall'Azienda ferroviaria dello Stato.

Lettere distintive	Itinerari delle linee	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo	
						Unitario	Com- plessivo
A	Civitavecchia-Golfo Aranci con prolungamento a Terranova e ritorno	—	giornaliera	15	3	1,500	4,500
B	Golfo Aranci-Maddalena e ritorno	—	id.	10	1	150	150
C	Napoli-Palermo e ritorno	—	id.	20	3	2,200	6,600
D	Napoli-Messina-Reggio-Riposto-Catania-Siracusa e ritorno	—	bisettimanale	18	1	2,200	2,200
					8		13,450

Segue ALLEGATO B.

Gruppo 1^o (*) — Linee Tirreno-Adriatiche (1).

Numero d'ordine	Itinerari delle linee	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Com- plessivo	
1	Genova - Palermo-Trapani - Marsala - Mazzara-Porto Palo-Sciacca-Porto Empedocle-Palma-Licata-Terranova-Scoglitti-Mazzarelli-Pozzallo Marzamemi-Siracusa-Catania Riposto-Reggio-Messina-Brindisi-Bari-Barletta-Manfredonia-Viesti-Ortona-Pescara (Castellamare Adriatico)-Ancona-Trieste (solo andata) Venezia e ritorno	C	52 viaggi all'anno	10	7	2,000	14,000	150,000
2	S. Remo-Porto Maurizio-Oneglia-Savona-Genova-Livorno-Terranova-Siniscola-Orosei-Dorgali-Tortoli-Muravera-Cagliari-Palermo-Termini-Cefalù-Messina-Riposto-Catania-Brindisi-Monopoli-Bari-Ancona-Venezia e ritorno (2)	C	26 viaggi all'anno	10	4	2,500	10,000	80,000
3	Genova-Livorno-Portovecchio-Civitavecchia-Napoli - Messina - Reggio - Riposto-Catania-Catanzaro-Cotrone-Taranto-Gallipoli-Brindisi-Bari-Molfetta-Ancona-Venezia e ritorno (2-3).	C	settimanale	10	6	2,500	15,000	140,000
4	Palermo-Trapani-Cagliari e ritorno	C	settimanale	10	1	2,000	2,000	50,000
					18		41,000	420,000

(1) I piroscafi adibiti alle linee commerciali di questo gruppo hanno obbligo soltanto di avere un locale per trasporto dei passeggeri di classe unica corrispondente alla seconda.

(2) Con facoltà di approdare a Trieste da un lato ed a Marsiglia dall'altro.

(3) Durante la sosta a Genova approderà a Savona.

(*) Questo gruppo con il 7° ed il 16° formano un solo gruppo agli effetti della aggiudicazione.

Segue ALLEGATO B.

Gruppo 2º — Linee per la Sardegna, Tunisia e Tripolitania.

Numero d'ordine	Itinerari delle linee	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Com- plessivo	
5	Genova-Livorno-Capraia-Maddalena-S. Teresa di Gallura-P. Torres e ritorno	P C	settimanale	12	1	1,200	1,200	50,000
6	Genova-Porto Torres e ritorno	P C	26 viaggi all'anno	10	1	1,200	1,200	40,000
7	Genova-Savona-Livorno-Portoferraio-Marciana Marina-Maddalena-Golfo Aranci-Terranova-Siniscola-Orosei-Dorgali-Tortoli-Muravera-Torrevecchia-Cagliari-Teulada-Sant'Antioco-Carloforte-Oristano-Bosa-Alghero-Porto Torres-Castelsardo-S. Teresa-Maddalena-Bastia-Livorno-Spezia-Genova.	P C	settimanale					
8	Genova-Spezia-Livorno-Bastia-Maddalena-S. Teresa-Castelsardo-Porto Torres-Alghero-Bosa-Oristano-Carloforte-Sant'Antioco-Teulada-Cagliari-Torrevecchia-Muravera-Tortoli-Dorgali-Orosei-Siniscola-Terranova-Golfo Aranci-Maddalena-Marciana Marina-Portoferraio-Livorno-Savona-Genova	P C	id.	10	5	1,500	7,500	280,000
9	Cagliari-Civitavecchia e ritorno (1)	P C	id.	12	1	1,500	3,000	50,000
10	Cagliari-Napoli e ritorno (1)	P C	id.	12	1	1,500		60,000
11	Carloforte-Portovesme-Calasetta-Carloforte	P C	giornaliera	10	1	100	100	10,000
12	Genova-Livorno-Cagliari-Tunisi-Susa-Monastir-Medhia-Sfax-Gabes-Gerba-Tripoli-Malta-Siracusa-Catania-Riposto-Reggio-Messina-Napoli-Livorno-Genova (2)	P C	settimanale					
13	Genova-Livorno-Portoferraio-Napoli-Messina-Reggio-Riposto-Catania-Siracusa-Malta-Tripoli-Gerba-Gabes-Sfax-Medhia-Monastir-Susa-Tunisi-Cagliari-Livorno-Genova	P C	id.	13	5	2,200	11,000	400,000
14	Oneglia-Porto Maurizio-S. Remo-Nizza-Marsiglia e ritorno	P C	id.	10	1	1,000	1,000	60,000
15	S. Remo-Porto Maurizio-Oneglia (3)-Porto Torres e ritorno	P C	id.	10				
						16	25,000	950,000

(1) Allorquando sarà aperta all'esercizio la linea direttissima Roma-Napoli la linea verrà sostituita con altra Cagliari-Gaeta-Napoli.

(2) Durante la sosta a Genova il piroscafo ha obbligo di spingersi a Savona.

(3) Con facoltà di approdare ad Allassio.

Segue ALLEGATO B.

Gruppo 3° — Linee dell'Adriatico.

Numero d'ordine	Itinerari delle linee	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Com- plessivo	
16	Venezia-Zara-Cattaro-Antivari-S. Giov. di Medua-Durazzo-Vallona-Brindisi-S. Quaranta-Corfù-Patrasso (1) e ritorno	P C	settimanale	13 (5)	3	1,000	3,000	400,000
17	Venezia-Zara-Ancona-Sebenico-Spalato-Gravosa-Cattaro-Risano-Antivari-Bari e ritorno (4)	P C	id.	10	2	1,000	2,000	280,000
18	Venezia-Fiume-Ancona-Pescara (Castellammare Adriatico)-Ortona-Tremiti-Barletta-Bari-Antivari-S. Giov. di Medua-Durazzo-Vallona-Brindisi e ritorno (4)	P C	id.	10	3	600	1,800	230,000
19	Venezia - Ancona - Barletta - Bari - Brindisi-S. Quaranta - Corfù - Saiada - Parga - Santa Maura-Prevesa-Salahora e ritorno (4)	P C	id.	10	2	600	1,200	180,000
20	S. Giov. di Medua pel fiume Boiana fino a Scutari e ritorno (2)	P C	208 viaggi annui	8,5	2	100	200	60,000
21	Bari - Molfetta - Manfredonia - Matinata - Viesti - S. Menaio - Peschici - Rodi - Tremiti e ritorno (3)	P C	bisettiman.	10	1	300	300	50,000
					13		8,500	1,200,000

(1) Con facoltà di prolungarla al Pireo (pel Canale di Corinto) ed anche a Costantinopoli Se il prolungamento è ordinato dal Governo, il concessionario avrà diritto alla sovvenzione proporzionale al maggior percorso.
 (2) Stante la difficoltà che presenta la navigazione del fiume, i viaggi non possono essere determinati a periodo regolare ed il piroscafo potrà limitare il percorso fin dove lo consentano le condizioni del fiume, ferma rimanendo la sovvenzione.
 (3) Con facoltà di prolungarla a Termoli quando le condizioni di quel porto e del tempo lo consentano.
 (4) Durante la sosta a Bari il concessionario dovrà effettuare gli approdi a Molfetta, Monopoli e Trani quando il traffico lo richieda.
 (5) Il tratto Venezia-Zara e viceversa dovrà essere eseguito con la velocità di 14 miglia.

Segue ALLEGATO **B.**

Gruppo 4°.

Numero d'ordine	Itinerari delle linee	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Com- plessivo	
	Venezia - Chioggia - Ravenna - Ancona - Metkovich - Ortona - Pescara (Castellammare Adriatico) - Rodi - Peschici - Viesti - Manfredonia - Barletta - Trani - Bisceglie - Molfetta - Bari - Mola - Monopoli - Brindisi - Otranto - Tricase - Gallipoli - Taranto e ritorno (1)	C	settimanale	10	2	400	800	85,000
					2		800	85,000

(1) Con facoltà di prolungamento a Trieste e Fiume.

Segue ALLEGATO B.

Gruppo 5^o — Linee celeri per l'Egitto.

Numero d'ordine	Itinerari delle linee	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Com- plessivo	
23	Genova-Napoli-Messina-Alessandria-Brindisi-Venezia (1-2)	P	settimanale	17	5	5,000	25,000	1,900,000
24	Venezia-Brindisi-Alessandria-Messina-Napoli-Genova (1-2)	P	id.	17				
					5		25,000	1,900,000

(1) I piroscafi di queste linee hanno facoltà di spingersi da un lato a Marsiglia e dall'altro a Trieste, e durante la sosta ad Alessandria di spingersi fino a Beirut.

(2) Dal giugno al settembre (mesi di minor traffico) facoltà di ridurre la velocità a non meno di 14 miglia.

Segue ALLEGATO B.

**Gruppo 6° — Linee dell' Adriatico per la Cirenaica, per l' Egitto,
per la Soria e pel Mar Nero.**

Numero d'ordine	Itinerari delle linee	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Com- plessivo	
25	Venezia-Ancona-Barletta-Bari-Brindisi-Canea-Alessandria-Giaffa-Beiruth-Alessandretta-Mersina-Rodi-Smirne-Costantinopoli-Salonicco-Pireo-Calamata-Brindisi-Bari-Barletta-Ancona-Venezia	C	ogni 4 settimane	10	2	2,500	5,000	200,000
26	Venezia-Ancona-Barletta-Bari-Brindisi-Malta-Tripoli-Misurata-Bengasi-Derna-Alessandria-Brindisi-Bari-Barletta-Ancona-Venezia	C	1° viaggio ogni 4 sett.	10	3	2,500	7,500	270,000
27	Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Canea-Alessandria-Derna-Bengasi-Misurata-Tripoli-Malta-Brindisi-Bari-Ancona-Venezia	C	2° viaggio ogni 4 sett.	10				
28	Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-S. Quaranta-Corfu-Patrasso-Pireo-Costantinopoli, con prolungamenti alternati ai porti del Danubio, ad Odessa a Novorossisk ed a Batum e ritorno (1)	P C	settimanale	14	5	2,500	12,500	630,000
					10		25,000	1,100,000

(1) Con facoltà di approdare a Trieste.

Segue ALLEGATO B.

**Gruppo 7° (*) — Linee del Tirreno per la Cirenaica, per l'Egitto,
per la Soria, pel Mar Nero e Tunisi.**

Numero d'ordine	Itinerari delle linee	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Com- plessivo	
29	Genova-Livorno-Napoli-Palermo-Messina-Catania-Alessandria-Giaffa-Beirouth-Tripoli-Larnaca-Rodi-Smirne-Salonicco-Pireo-Catania-Messina-Palermo-Napoli-Livorno-Genova (3)	C	un viaggio ogni 4 sett.	10	7	2,500	17,500	640,00
30	Genova-Livorno-Napoli-Messina-Catania-Canea-Pireo-Salonicco-Smirne-Rodi-Mersina-Alessandretta-Latachia-Beirouth-Alessandria-Canea-Catania-Messina-Napoli-Livorno-Genova (2-3)	C	id.					
31	Genova-Livorno-Napoli-Palermo-Messina-Catania-Siracusa-Malta-Tripoli Misurata-Bengasi-Derna-Alessandria-Siracusa-Catania-Messina-Palermo-Napoli-Civitavecchia-Livorno-Genova (3)	C	id.					
32	Genova-Livorno-Civitavecchia-Napoli-Messina-Catania-Siracusa-Canea-Alessandria-Derna-Bengasi-Misurata-Tripoli-Malta-Siracusa-Catania-Messina-Napoli-Livorno-Genova (2-3)	C	id.	15	3	3,000	9,000	600,000
33	Genova-Livorno-Napoli-Messina-Catania-Pireo-Costantinopoli e ritorno (1)	P C	settimanale					
34	Genova-Livorno-Napoli-Palermo-Messina-Catania-Pireo-Salonicco-Costantinopoli-Odessa o Braila, alternati e ritorno (2-3)	C	ogni 2 settimane					
35	Genova-Livorno-Napoli-Palermo-Messina-Catania-Pireo-Smirne-Costantinopoli-Novorossick-Batum col ritorno per gli scali dell'Anatolia (3)	C	id.	10	4	3,000	12,000	660,000
36	Napoli-Palermo-Tunisi e ritorno	P	settimanale					
							52,000	2,100,000

(1) Con facoltà di spingersi al Danubio o ad Odessa.

(2) Con obbligo di toccare Savona in andata e in ritorno, prima o dopo Genova.

(3) I piroscafi di questa linea hanno obbligo soltanto di avere un locale sopra coperta pel trasporto dei passeggeri di classe unica corrispondente alla seconda.

(*) Questo gruppo con il 1° ed il 16° formano un solo gruppo agli effetti della aggiudicazione.

LEGISLATURA XXII — 1^a SESSIONE 1904-908 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° APRILE 1908Segue ALLEGATO **B**.

Gruppo 8° — Linea di Bombay.

Numero d'ordine	Itinerari delle linee	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Com- plessivo	
37	Genova - Livorno - Napoli - Messina - Catania - Porto Said - Suez - Aden - Bombay e ritorno (*)	P C	ogni 4 settimane	14	2	6,000	12,000	1,000,000

(*) Il concessionario di questa linea ha l'obbligo di stabilire un servizio cumulativo speciale con il concessionario della linea 41 per modo, che rimanendo a suo carico le spese di trasbordo, le merci scambiate fra Calcutta ed i porti italiani del Tirreno (Genova-Livorno-Civitavecchia-Napoli) paghino lo stesso nolo di quelle provenienti o a destinazione dei porti italiani dell'Adriatico (Venezia-Ancona-Bari e Brindisi).

Segue ALLEGATO B.

Gruppo 9º — Linee pel Mar Rosso, per la Somalia e pel Zanzibar.

Numero d'ordine	Itinerari delle linee	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Com- plessivo	
38	Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Porto Said-Suez-Porto Sudan-Massaua-Assab-Aden-Gibuti-Zeila-Mogadiscio-Merka-Brava-Kisimayo-Mombasa-Zanzibar (1)	P C	ogni 8 settimane	12	5	2,500	12,500	900,000
39	Genova-Livorno-Napoli-Messina-Catania-Porto Said-Suez-Porto Sudan-Massaua-Assab-Aden-Gibuti-Zeila-Mogadiscio-Merka-Brava-Kisimayo-Mombasa-Zanzibar (2)	P C	ogni 8 settimane	12				
40	Suez-Porto Sudan-Massaua-Assab-Aden (3).	P C	ogni 2 settimane	13	1	800	800	400,000
					6		13,300	1,300,000

(1) Con facoltà di approdare ad Alessandria ed a Yedda e di spingersi dopo Venezia a Fiume ed a Trieste.

(2) Con facoltà di toccare da un lato Alessandria e dall'altro Marsiglia e con obbligo di toccare Savona durante la sosta a Genova.

(3) Uno dei piroscafi delle linee 38 e 39 costituirà la riserva di questa linea.

Segue ALLEGATO **B**.

Gruppo 10° — Linea di Calcutta.

Numero d'ordine	Itinerari delle linee	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Com- plessivo	
41	Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Messina-Catania-Porto Said-Suez-Massaua-Aden-Colombo-Calcutta e ritorno (*)	C	ogni 4 settimane	10	4	4,500	18,000	1,000,000

(*) Il concessionario di questa linea ha l'obbligo di stabilire un servizio cumulativo speciale con il concessionario della linea 37 per modo, che rimanendo a suo carico le spese di trasbordo, le merci scambiate fra Bombay ed i porti italiani dell'Adriatico (Venezia-Ancona-Bari-Brindisi) paghino lo stesso nolo di quelle provenienti o a destinazione dei porti italiani del Tirreno (Genova-Livorno-Civitavecchia-Napoli).

Segue ALLEGATO B.

Gruppo 11^o (*) — Linee per l'Estremo Oriente.

Numero d'ordine	Itinerari delle linee	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Com-plessivo	
42	Genova-Livorno-Napoli-Palermo-Messina-Catania-Porto Said-Massaua-Aden-Colombo-Singapore-Hong Kong-Shanghai-Jokoama e ritorno	P C	ogni 8 settimane	12	3	5,000	15,000	900,000
43	Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Porto Said-Suez-Massaua-Aden-Colombo-Singapore-Hong Kong-Shanghai-Yokoama e ritorno	P C	ogni 8 settimane	12	3	5,000	15,000	900,000
					6		30,000	1,800,000

(*) Il concessionario di queste linee ha l'obbligo di trasportare in ogni viaggio tanto le merci provenienti od a destinazione dei porti italiani dell'Adriatico quanto quelle provenienti o a destinazione dei porti del Tirreno, applicando lo stesso nolo e rimanendo a suo carico le spese dell'eventuale trasbordo.

Segue ALLEGATO B.

Gruppo 12^o — Linee pel Messico e per le Repubbliche dell' America Centrale.

Numero d'ordine	Itinerari delle linee	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Com- plessivo	
44	Genova-Napoli-Messina-Palermo-New Orleans-Galveston-Vera Cruz-Avana-Porto Limon-Colon-Sabanilla-Puerto Cabello-La Guayra-Trinidad-Teneriffa Palermo-Napoli-Genova (1)	C	ogni 2 mesi	12				
45	Genova-Napoli-Messina-Palermo-Teneriffa-Trinidad-La Guayra-Puerto Cabello-Sabanilla-Colon-Porto Limon-Avana-Vera Cruz-Galveston-New Orleans-Palermo-Napoli-Genova (2)	C	id.		3	5,000	15,000	550,000
					3		15,000	550,000

(1) Il piroscafo di riserva potrà essere di portata non inferiore alla metà del tonnellaggio prescritto.

(2) Con approdo facoltativo a Mobile.

Segue ALLEGATO B.

Gruppo 13° — Linea pel Sud-America e Pacifico.

Numero d'ordine	Itinerari delle linee	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Com- plessivo	
46	Genova-Buenos Ayres-Punta Arenas-Talcahuano-Valparaiso-Callao e ritorno (1) . . .	C	ogni 4 settimane	12	5	3,000	15,000	350,000

(1) Con facoltà di prolungarla a S. Francisco e toccare Bahia Blanca. Se il prolungamento è ordinato dal Governo il concessionario avrà diritto alla sovvenzione proporzionale al maggior percorso.

Segue ALLEGATO **B**.

Gruppo 14° — Linee dell' Arcipelago Toscano.

Numero d'ordine	Itinerari delle linee	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Com- plessivo	
47	Livorno-Gorgona-Capraia-Marciana-Portoferraio - Piombino - Rio Marina-Portolongone-Marina di Campo-Pianosa-Talamone-Porto-Santo Stefano e ritorno con obbligo di prolungamento settimanale a Civitavecchia	P C	bisettimanale	10	3	500	1,500	200,000
48	Portoferraio - Cavo - Piombino o Portovecchio o Baratti e ritorno (1)	P C	bigiornaliera	10	1	400	400	50,000
49	Rio Marina - Portolongone - Piombino (deviazione della linea 48)	P C	settimanale					
50	Porto Santo Stefano-Giglio e ritorno	P C	giornaliera	10	1	100	100	30,000
51	Porto Santo Stefano-Talamone e ritorno	P C	bisettimanale					
52	Servizio circolare intorno all'isola d'Elba andata e ritorno	P C	settimanale	8	1	150	150	30,000
					6		2,150	310,000

(1) Migliorate che siano le condizioni dei punti di approdo nel continente, il Ministero delle poste potrà richiedere, senza aumento di spesa, che la linea sia eseguita tre volte al giorno.

Segue ALLEGATO **B**

Gruppo 15° — Linee per le Isole Eolie.

Numero d'ordine	Itinerari delle linee	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Com- plessivo	
53	Milazzo-Lipari-S. Marina con approdo alternato a Malfa e Rinella e ritorno e con breve sosta a Canneto.	P C	giornaliera	13	1	250	250	65,000
54	Messina-Lipari-S. Marina-Rinella e Malfa-Panarea-Stromboli e ritorno con obbligo di prolungarla a Napoli ogni settimana e con facoltà di spingersi fino a Napoli nell'altra e di approdare a Pollara ed a Lingua . .	P C	bisettiman.	10	2	500	1,000	90,000
55	Messina-Lipari-Canneto-Lipari-Milazzo-Messina con approdo facoltativo ad Acquacalda	P C	settimanale					
56	Lipari-Salina-Malfa o Rinella-Filicudi Porto e Filicudi Pecorini-Alicudi e ritorno con approdi facoltativi a Pollara ed a Lingua.	P C	bisettiman.	10	1	150	150	20,000
57	Lipari-Vulcano e ritorno	P C	id.					
					4		1,400	175,000

LEGISLATURA XXII — 1^a SESSIONE 1904-908 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° APRILE 1908

Segue ALLEGATO B.

**Gruppo 16° (*) — Linee dalla Sicilia per Tunisi e per le isole minori
intorno alla Sicilia.**

Numero d'ordine	Itinerari delle linee	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Com- plessivo	
58	Palermo - Castellammare - Trapani - Marsala - Mazzara - Sciacca - Pantelleria - Tunisi e ri- torno	P C	settimanale	10	1	800	800	70,000
59	Palermo - Castellammare - Trapani - Favignana - Marsala - Mazzara - Porto Palo - Sciacca - Pan- telleria - Lampedusa - Linosa - Porto Empedo- cle e ritorno	P C	id.	12	3	800	2,400	00,000
60	Napoli - Trapani - Marsala - Tunisi e ritorno . .	P C	id.					
61	Trapani - Marsala - Pantelleria e ritorno	P C	id.	10	1	320	320	40,000
62	Trapani - Marsala - Favignana - Levanzo - Maret- tino e ritorno	P C	bisettiman.	10				
63	Porto Empedocle - Linosa - Lampedusa e ritorno	P C	id.	10	1	320	320	70,000
64	Palermo - Ustica e ritorno	P C	id.	10	1	320	320	50,000
					7		4,160	430,000

(*) Questo gruppo con il 1° ed il 7° formano un sol gruppo agli effetti della aggiudicazione.

Segue ALLEGATO B.

Gruppo 17° — Linee per le Isole del Golfo di Napoli e Pontine.

Numero d'ordine	Itinerari delle linee	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Com- plessivo	
65	Napoli scali della penisola sorrentina-Sorrento-Massa-Capri e ritorno	P C	giornaliera	12	1	500	500	15,000
66	Napoli-Capri e ritorno	P C	id.	12	1	500	500	15,000
67	Napoli-Procida-Ischia-Casamicciola-Forio e ritorno (1)	P C	547 viaggi all'anno (bigiornaliera dall'aprile alsettembre)	12	2	300	600	15,000
68	Napoli-Procida-Ischia-Casamicciola-Forio-S. Stefano-Ventotene-Ponza e ritorno (1) .	P C	3 volte la settimana	12	2	300	600	80,000
»	Prolungamento della linea ad Anzio.	—	52 volte all'anno					
69	Torregaveta-Procida-Ischia-Casamicciola e ritorno (2)	P C	3 volte al giorno	12	1	150	150	30,000
					7	2,350		155,000

(1) Con obbligo di approdare al porto d'Ischia ed a Lacco Ameno nella stagione balneare ed una volta la settimana a Sant'Angelo.

(2) Con obbligo di approdare almeno in una corsa giornaliera a Porto d'Ischia, Lacco Ameno e Forio.

Segue ALLEGATO B.

Gruppo 18°.

Numero d'ordine	Itinerari delle linee	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	N. dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						Unitario	Com- plessivo	
70	Ravenna-Fiume e ritorno	P C	settimanale	10	1	320	320	30,000
71	Ravenna-Trieste e ritorno.	P C	id.	10	1	320	320	30,000
					2		640	60,000

ALLEGATO C.

Linee di concentramento.

Lettere distintive	Itinerari delle linee	Periodicità	Minimo dei piroscafi occorrenti	Assuntori che devono concorrere all'esercizio delle linee
A	Genova-Savona-Vado-Finalmarina-Pietraligure-Loano-Albenga-Alassio-Diano Marina-Oneglia-Porto Maurizio-Taggia-S. Remo-Ventimiglia e ritorno	Almeno 52 viaggi all'anno	1	Quelli delle linee 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 23, 24, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 39, 42, 44, 45, 46.
B	Napoli-Torre Annunziata-Castellammare-Amalfi-Salerno-Pisciotta-Scario-Maratea-Praia-Scalca Diamante-Belvedere-Cetraro-Fuscaldo-Paola-Amantea-S. Eufemia-Pizzo-S. Venere-Tropea-Nicotera-Gioia Tauro-Villa S. Giovanni-Reggio-Messina e ritorno	Id.	2	Quelli delle linee 1, 2, 3, 10, 12, 13, 23, 24, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 39, 41, 42, 44, 45, 60.
C	Palermo-Termini-Cefalù-Santo Stefano-S. Agata-Capo d'Orlando-Patti-Milazzo-Messina e ritorno	Id.	1	Quelli delle linee 1, 2, 3, 4, 12, 13, 23, 24, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 39, 41, 42, 44, 45.
D	Messina-Reggio-Siderno-Roccella Ionica-Monasterace-Soverato-Catanzaro M.-Cotrone-Rossano-Trebisacce-Taranto-Gallipoli-Tricase-Otranto-Brindisi e ritorno	Id.	2	Quelli delle linee 1, 2, 3, 12, 13, 16, 18, 19, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 44, 45.
E	Brindisi-Monopoli-Mola-Bari-Molfetta-Bisceglie-Trani-Barletta e ritorno (1)	Id.	1	Quelli delle linee 1, 2, 3, 16, 18, 19, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 38, 41, 43.
F	Porto Empedocle-Palma-Licata-Terranova-Sco-glitti-Mazzarelli-Pozzallo-Marzamemi-Siracusa Augusta-Catania	Id.	1	Quelli delle linee 1, 2, 3, 12, 13, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 39, 41, 42.

(1) I concessionari saranno tenuti a toccare i porti di Manfredonia, Viesti, Peschici, San Menaio, Rodi, Ortona e Pescara (Castellammare Adriatico) sempre che vi sia carico da o per detti porti.

Riepilogo della spesa.

Gruppo 1	L.	420,000
» 2		950,000
» 3		1,200,000
» 4		85,000
» 5		1,900,000
» 6		1,100,000
» 7		2,100,000
» 8		1,000,000
» 9		1,300,000
» 10		1,000,000
» 11		1,800,000
» 12		550,000
» 13		350,000
» 14		310,000
» 15		175,000
» 16		430,000
» 17		155,000
» 18		60,000
Totale L.		14,885,000

ALLEGATO **D**.

SCHEMA DI BILANCIO

per l'esercizio delle linee di navigazione da affidarsi all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato:

Civitavecchia-Golfo Aranci-Terranova e ritorno giornaliero . . .	velocità 15 miglia
Golfo Aranci-Maddalena e ritorno giornaliero	» 10 »
Napoli-Palermo e ritorno giornaliero	» 20 »
Napoli-Messina-Reggio (1) e ritorno bisettimanale	» 15 »

SPESE DELL'AMMINISTRAZIONE CENTRALE.

Personale speciale tecnico e amministrativo	L. 40,000	
Pubblicità e stampati	» 20,000	
Agenzie	» 140,000	
Interessi sul capitale (2)	» 525,000	
Rinnovamento del naviglio (3)	» 450,000	
Riserva (4)	» 45,000	
		L. 1,220,000

SPESE DI NAVIGAZIONE E ACCESSORIE.

Paghe e competenze agli equipaggi	L. 700,000	
Combustibile (5)	» 1,940,000	
Materie di consumo	» 130,000	
Manutenzione ordinaria e straordinaria	» 600,000	
Ancoraggio e spese portuali	» 120,000	
Compensi, provvigioni, stivaggio, avarie, ecc.	» 240,000	
		» 3,730,000

Totale (Spese) L. 4,950,000

Prodotti (6)	L. 2,250,000
Sovvenzione	» 2,700,000

Totale (Introito) L. 4,950,000

(1) Con prolungamento settimanale a Siracusa e ritorno Siracusa, Catania, Riposto, Reggio-Calabria.

(2) Interesse 3.50 % sul capitale di lire 15,000,000 corrispondente a

3 piroscafi da tonnellate 2,200 con velocità 20 miglia . . .	= costo L. 8,670,000
4 » » » 1,500 » 15 » . . .	= » » 6,184,000
1 piroscafo » » 150 » 10 » . . .	= » » 146,000

(3) Ammortamento in 20 anni del costo del naviglio, diminuito del 15 % da ricavarsi dalle vendite.

(4) In ragione del 2 % del prodotto

(5) In ragione di lire 26 per tonnellata.

(6) Linea Palermo-Napoli	L. 1,650,000
Linee Civitavecchia-Golfo Aranci-Maddalena	» 280,000
Linea Napoli-Messina-Reggio-Siracusa	» 320,000

Totale L. 2,250,000

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

Per l'interpellanza del senatore Cerruti Alberto.

PRESIDENTE. Essendo presente il ministro dei lavori pubblici, gli chiedo quando intenda rispondere all'interpellanza del senatore Cerruti Alberto ed annunciata nella seduta del 5 dicembre 1907 sulla necessità di costruire una linea ferroviaria interna tra le piazze forti di Genova e Spezia.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Sarei molto lieto di aderire al desiderio del senatore Cerruti e discutere ora di questa importante questione, ma me lo vieta una consuetudine che ha le sue ragioni nella più delicata compagine del sistema parlamentare. Si tratta infatti di questione che sta per essere esaminata dalla Commissione della Camera dei deputati, eletta per riferire sul disegno di legge recentemente presentato all'altro ramo del Parlamento per nuove concessioni e costruzioni ferroviarie. E la Camera deciderà, per suo conto, sulla linea interna Genova-Spezia quando approverà quel disegno di legge. Per conseguenza devo pregare il senatore Cerruti di riservare lo svolgimento della sua interpellanza a quando il disegno di legge sulle nuove costruzioni e concessioni ferroviarie sarà discusso al Senato.

CERRUTI A. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CERRUTI A. Mi permetta l'onor. ministro di ricordare che questa interpellanza era presentata assai prima che fosse concretato il disegno di legge, e lo scopo principale di essa era di chiamare l'attenzione del Governo sopra la responsabilità che esso assume, non provvedendo in tempo a risolvere un problema che ritengo della massima importanza per la difesa nazionale.

Ora, insisterei che fosse stabilito il giorno per svolgere questa interpellanza, dando occasione al ministro dei lavori pubblici e della guerra di fare tutte le dichiarazioni che essi credono.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. È perfettamente vero che l'onorevole senatore Cerruti aveva presentata la sua interpellanza prima della presentazione del disegno di legge alla Camera; ma anche allora, se egli avesse chiesto il mio avviso sullo svolgimento dell'interpellanza, avrei dovuto dare a lui la stessa risposta che ho dato a tutti i deputati, che nell'altro ramo del Parlamento desideravano lo svolgimento di interpellanza sopra argomenti affini a quello che forma oggetto della interpellanza Cerruti, cioè che il Governo non si trovava in caso di dare risposta ad interpellanze riferentisi a nuove costruzioni ferroviarie prima che avesse fermati i suoi propositi intorno al problema ferroviario. Questa fu la dichiarazione che nel dicembre scorso dovetti fare alla Camera.

Ora io devo ringraziare il senatore Cerruti dell'occasione che vuol porgermi di discutere della linea da lui patrocinata. Ma, poichè un disegno di legge è stato presentato alla Camera dei deputati, è evidente che la questione deve essere risolta prima dalla Camera dei deputati, e poi sarà risolta dal Senato nel modo che ad esso parrà. Io sono quindi nella impossibilità d'offrire spiegazioni al senatore Cerruti e fare dichiarazioni prima che il disegno di legge sia stato votato dall'altro ramo del Parlamento.

PRESIDENTE. Lo svolgimento della interpellanza è quindi rinviato a tempo indeterminato.

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Borgnini.

BORGNINI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione per l'approvazione del piano generale regolatore e di ampliamento per la città di Torino.

PRESIDENTE. Do atto al senatore Borgnini della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Rinvio allo scrutinio segreto del progetto di legge: « **Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1907-1908** » (N. 752).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « **Maggiori**

LEGISLATURA XXII — 1^a SESSIONE 1904-908 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° APRILE 1908

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 ».

Articolo unico.

Sono approvate le maggiori assegnazioni di lire 169,700 e le diminuzioni di stanziamento

per eguale somma ai capitoli del bilancio della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1907-908 indicate nell'annessa tabella.

Tabella 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.

Maggiori assegnazioni.

Cap. n.	3. Ministero - Spese d'ufficio. L.	10,000
»	4. Ministero - Viaggi e trasferte al personale . . . »	2,000
»	7. Acquisto di libretti e di scontrini ferroviari (Spesa d'ordine). »	200
»	8. Acquisto di decorazioni. »	6,000
»	12. Spese di stampa »	10,000
»	13. Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria . »	1,000
»	18. Spese casuali »	8,000
»	19. Assegni e spese diverse di qualsiasi natura per gli addetti alle segreterie delle LL. EE. il ministro e il sottosegretario di Stato »	2,500
»	31. Missioni politiche e commerciali, incarichi speciali, congressi e conferenze internazionali »	50,000
»	34. Manutenzione di proprietà demaniali a Costantinopoli, Tangeri, Tokio, Bucarest, Madrid, Londra, Pechino, Sofia, Washington, Cettigne, Shanghai e Hankow »	10,000
»	36. Spese di posta, telegrafo e trasporti all'estero . . . »	30,000
»	37. Rimpatrii e sussidi a nazionali indigenti e spese eventuali all'estero »	30,000
»	43. Sussidi vari - Spese d'ospedale e funebri »	10,000
	Totale L.	<u>169,700</u>

Diminuzioni di stanziamento.

Cap. n.	1. Ministero - Personale di ruolo (Spese fisse) . . . L.	23,000
»	22. Stipendi al personale delle Legazioni (Spese fisse) . »	24,000
»	25. Assegni al personale delle Legazioni (Spese fisse) . »	10,000
»	26. Assegni al personale dei Consolati (Spese fisse). . »	112,700
	Totale L.	<u>169,700</u>

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

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, la discussione è chiusa; questo disegno di legge, che consta di un solo articolo, sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « 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 ». (N. 762).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: « 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 ».

Ne do lettura:

Articolo unico.

È approvato lo stanziamento di lire 78,300, in uno speciale capitolo nella parte straordinaria 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.

ALLEGATO A.

CAPITOLATO D'ONERI

per la costruzione e la fornitura di una barca automobile a scafo di legno (mouche) pel servizio della Regia Ambasciata d'Italia a Costantinopoli.

Art. 1.

La Società anonima « Fabbrica di automobili "Florentia" », con sede a Firenze, che nella continuazione di questo capitolato sarà semplicemente denominata « La Società », si obbliga di costruire nei propri stabilimenti e di fornire al Regio Ministero degli affari esteri una barca automobile a scafo di legno (*mouche*) con mo-

tore a benzina completa e pronta per prendere effettivo servizio nelle condizioni in appresso descritte.

Art. 2.

La barca sarà esattamente costrutta, allestita e dotata di tutto l'occorrente secondo quanto è detto nel seguito di questo capitolato e nelle specificazioni al medesimo allegate, colla osservanza dei disegni che formano parte integrante del capitolato stesso.

Si potranno tuttavia apportare leggieri modificazioni nella esecuzione del lavoro qualora esse siano stabilite d'accordo fra le due parti e non sieno tali da modificare il prezzo della barca o il termine fissato per la consegna.

La specie dei materiali per ciascuna delle parti sarà quella che risulta dai documenti già detti. In mancanza di esplicite dichiarazioni, essa sarà quale si addice alla natura delle parti, secondo le buone regole d'arte e sarà stabilita d'accordo con il delegato incaricato della vigilanza dei lavori.

Art. 3.

Le dimensioni principali della barca saranno le seguenti:

- Lunghezza massima in coperta metri 24;
- Larghezza massima metri 3.30;
- Immersione massima metri 1.

La velocità oraria dovrà risultare alle prove non minore di nodi 15, misurata nel modo ed alle condizioni indicate nell'articolo 8 di questo capitolato.

A tale velocità corrisponderà una potenza dell'apparato motore di circa 180 HP.

Il dislocamento in carico normale della barca sarà quello risultante dall'annesso esponente di carico.

I calcoli del dislocamento, dell'assetto e della stabilità iniziale, corrisponderanno a quelli riportati nell'annesso specchio.

I disegni ai quali è fatto richiamo negli articoli e nelle specificazioni del presente capitolato, di cui sono parte integrante, saranno i seguenti, al capitolato stesso allegati:

- Piano di costruzione;
- Sezione maestra;
- Vista esterna;
- Sezione longitudinale;
- Piano di coperta;

Piano di stiva;
Sezioni trasversali;
Disegno dell'apparato motore.

Art. 4.

La barca sarà completamente pontata e disporrà dei seguenti locali:

Deposito di poppa;
Deposito per accumulatori elettrici;
Salotto;
Water closet;
Lavabo;
Dispensa;
Locale dell'apparato motore;
Locale sott'ufficiale;
Locale equipaggio;
Latrina equipaggio;
Deposito di prora.

La disposizione e l'arredamento dei locali corrisponderà a quanto è indicato nei disegni e nelle annesse specificazioni.

Art. 5.

La barca sarà provvoluta di tutto l'impianto per l'illuminazione elettrica della coperta, del salotto, del locale di macchina e degli altri locali sotto coperta.

La corrente sarà fornita da una dinamo di convenienti dimensioni, mossa da motore indipendente a scoppio. Una batteria di accumulatori inseriti in parallelo sulla canalizzazione servirà di scorta alla dinamo.

La dinamo col relativo motore sarà sistemata nel locale dell'apparato motore nella posizione indicata dai disegni.

Art. 6.

La sistemazione dell'apparato motore, il tipo e le dimensioni del medesimo, saranno quelle risultanti dai disegni e dalle specificazioni.

Art. 7.

Lo scafo sarà dipinto in bianco con vernice a smalto.

Tutte le parti di allestimento e di completamento dello scafo e dell'apparato motore, tutti gli accessori fissi e di dotazione, i pezzi di rispetto ecc., saranno forniti in conformità alle specificazioni ed alle consuetudini marinaresche per perfetto e sicuro servizio della barca.

Art. 8.

La barca in completo carico, con la dotazione prevista di benzina, di acqua potabile e degli altri materiali di consumo, e con a bordo 10 uomini od un peso a questi equivalente, dovrà raggiungere una velocità oraria media non inferiore a 15 nodi in una corsa continua di tre ore, percorrendo in ciascuno dei due sensi, uno stesso numero di volte una base di adeguata lunghezza.

La prova ufficiale sarà fatta con calma di mare e di vento.

Prima di questa prova ufficiale, la Società avrà facoltà di eseguire una o più prove preliminari per proprio conto ed a sue spese.

Art. 9.

La barca dovrà portare in carico normale una quantità di benzina sufficiente per mantenere la velocità massima di 15 nodi per la durata di 20 ore almeno senza rifornirsi.

I serbatoi della benzina saranno collocati sotto coperta nelle parti laterali della barca come è indicato nel disegno, e tutte le precauzioni saranno adottate per evitare pericoli d'incendio.

Art. 10.

La consegna della barca, completa e pronta per prendere effettivo servizio, dovrà aver luogo in un termine di tempo non superiore a mesi sei dalla data della notificazione di approvato contratto.

Le prove di velocità di cui all'art. 8 saranno fatte da una Commissione di funzionari della Regia Amministrazione nella sede del 3° Dipartimento marittimo. Durante le prove di velocità si constaterà anche il buon funzionamento dell'apparato motore, dei macchinismi ausiliari, e di tutte le varie sistemazioni della barca, senza pregiudizio della garanzia alla quale la Società è tenuta nei modi e nelle norme di cui all'art. 14.

La consegna della barca per quanto ha riguardo con l'applicazione delle penalità per ritardo della medesima di cui all'art. 12 del presente capitolato, si intende avvenuta quando dalla Commissione di collaudo di cui sopra, sia stata rilasciata dichiarazione di accettazione della barca stessa.

La Società però s'impegnerà di eseguire a sua cura e spesa, nel minor tempo possibile, il trasporto della barca a Costantinopoli, ove sarà data in consegna al Comando del Regio Stazionario colà esistente, che riceverà la barca per conto della Regia Ambasciata, dopo avere eseguita con buon esito una prova di funzionamento in mare.

Art. 11.

Nel caso in cui la barca alle prove in completo carico, nel modo specificato dall'art. 8, non raggiungesse la velocità di nodi 15, la Società soggiacerà ad una multa di lire 500 per ogni decimo di miglio fino a nodi 14.5 e di lire 750 per ogni decimo di miglio o frazione di decimo in meno fino a miglia 14.

Qualora però la velocità risultasse inferiore a 14 miglia, la Regia Amministrazione avrà facoltà di rifiutare la barca, o di accettarla a prezzo da convenirsi.

Art. 12.

Nel caso in cui la consegna della barca venisse ritardata oltre il termine fissato dall'articolo 10, la Società sarà sottoposta ad una multa di lire settanta per ogni giorno di ritardo. Qualora però il ritardo superasse i due mesi, la Regia Amministrazione avrà facoltà di scindere il contratto.

Art. 13.

Il prezzo della barca completa resa franca a Costantinopoli è fissato in lire settantottomila trecento.

Art. 14.

Il pagamento del prezzo della barca sarà fatto in tre rate, come segue:

1^a rata, pari a quattro decimi dell'importo totale della fornitura, dopo l'ultimazione dello scafo e il montaggio a bordo dell'apparato motore;

2^a rata, eguale alla prima rata, dopo effettuata la consegna della barca al Regio Stazionario di Costantinopoli;

3^a rata, pari ai due decimi dell'importo di cui sopra dopo che saranno trascorsi due mesi dalla consegna al Regio Stazionario,

sempre quando in detto periodo non siano avvenuti guasti imputabili alla Società per difetti di costruzione od altro. In questo caso la Società sarà tenuta a riparare a proprie spese tali guasti, dopo di che dovranno trascorrere altri due mesi prima che essa possa aver diritto al pagamento dell'ultima rata come è detto sopra, e ciò perchè si possa verificare che le riparazioni siano state bene eseguite.

Dall'ultima rata saranno dedotte le multe nelle quali la Società fosse incorsa per difetti di velocità, o ritardata consegna.

Art. 15.

Durante un periodo di tempo non inferiore a due settimane, a partire dal giorno del primo effettivo servizio reso dalla barca nel Bosforo, sarà mantenuto a spese della Società sulla barca un meccanico di sua fiducia per la istruzione del personale che sarà destinato per la condotta dell'apparato motore.

Art. 16.

Durante la costruzione della barca, la Regia Amministrazione avrà facoltà di far sorvegliare i lavori della barca e del suo apparato motore, dai propri competenti funzionari, i quali avranno accesso negli stabilimenti della Società, avranno diritto di fare tutte quelle osservazioni e riserve che credessero d'interesse per l'amministrazione dello Stato e di eseguire sui materiali impiegati quelle prove che reputassero necessarie per accertarne la bontà.

Malgrado la detta sorveglianza, la Commissione di collaudo di cui all'art. 10 avrà facoltà di rifiutare la barca, qualora riscontrasse lo scafo, l'apparato motore, o le parti di essi non costruiti con buoni materiali o secondo le buone regole d'arte ed in conformità dei patti contrattuali.

In caso di controversie, giudicherà inappellabilmente la Regia Amministrazione centrale.

Art. 17.

Tutte le spese per la stipulazione [del contratto, per la registrazione degli atti, per carta da bollo, per ipoteche, ecc., inerenti alla fornitura saranno a carico della Società.

Saranno parimente a carico della Società tutte le spese per materiali di consumo e per l'equipaggiamento della barca durante le prove e fino al giorno della sua consegna al Regio stazionario di Costantinopoli.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questa disegno di legge.

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, la discussione è chiusa e poichè si tratta di un disegno di legge di un solo articolo, sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « 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 » (N. 763).

PRESIDENTE. Viene ora il progetto di legge: « Maggiore assegnazione di lire 255,000 al capitolo 29 " Indennità di primo stabilimento ad agenti diplomatici e consolari, viaggi di destinazione e traslocazione " del bilancio della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1907-908.

Ne do lettura:

Articolo unico.

È approvata la 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.

È aperta la discussione su questo progetto di legge.

VIGONI GIUSEPPE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VIGONI GIUSEPPE. Io sarò lietissimo di dare il mio voto a questo stanziamento perchè conosco quante e quali sono le difficoltà nelle quali si trovano i nostri agenti diplomatici specialmente in confronto di quelli delle altre potenze: vorrei anzi che questo stanziamento fosse maggiore. Voglio però rivolgere una modestissima preghiera al ministro degli affari esteri, su argo-

mento inerente od almeno affine, ed è che sorvegli un po' meglio (non ne faccio colpa a lui) come dagli uffici suoi si distribuiscano queste somme e come queste destinazioni dei nostri agenti consolari, qualche volta, si compiano.

Debbo portare un esempio, che insegnerà forse per altri casi. È stato già parlato parecchie volte in questo ambiente dell'importanza per noi della Cirenaica: ora se la Cirenaica è il parco della Tripolitania noi sappiamo che Derna è il giardino di questo parco e noi ne dovremmo essere immensamente gelosi, sia per lo splendore della sua ubertosità, sia perchè situata ai confini dell'Egitto, da dove l'Inghilterra esercita una grande influenza, attivissima e non certo disinteressata. Ora a Derna da parecchi anni avevamo un agente consolare esperto, attivo, intelligente funzionario: nel luglio 1906 egli è stato in certo modo destituito, avendo deliberato, con opportunissimo divisamento, il nostro Ministero degli affari esteri di istituire in quell'importante sede un viceconsolato di prima classe. Di ciò è stata data comunicazione al Governo di Costantinopoli, il quale ha gradito questa iniziativa del nostro ministro degli affari esteri. Il 12 ottobre dello stesso anno è stato anche annunziato a Costantinopoli ed al governatore locale che l'individuo nominato a coprire questo posto era il signor Guglielmo Vivaldi. Ma questi non si è mai presentato alla sua sede ed il 10 maggio del 1907 vi fu invece destinato il signor Medici di Merignano, dandone naturalmente comunicazione ufficiale alle autorità locali. Passarono peraltro parecchi mesi ancora senza che il titolare si presentasse, e nell'agosto fu invece data comunicazione ufficiale al Governo ottomano e al governatore locale che vi sarebbe stato destinato il signor Ferdinando Marzini; questi pure ha però lasciato passare parecchi mesi senza raggiungere la sua sede. Per più di un anno almeno — poichè un amico mio che ha visitato quelle regioni mi ha portato queste sue dolorosissime impressioni nel mese di novembre dell'anno scorso — si è lasciato quel povero agente consolare insediato nell'ufficio, ma nella penosa condizione di trovarsi completamente esautorato, perchè aveva ricevuto l'avviso di non aver più l'incarico ufficiale, ed il Governo turco ed il governatore locale erano

stati ufficialmente avvisati che vi si istituiva il viceconsolato, destinandovi altro funzionario.

Tre ufficiali i quali dovevano prender posto in quella sede non si sono presentati e, per più di un anno, la sede è rimasta vacante, perchè vi è sempre rimasto residente questo agente consolare che non aveva più alcuna autorità, lascio pensare con quale detrimento del nostro prestigio e con quale danno ai nostri interessi.

Si noti che l'Inghilterra, forse avendo saputo che l'Italia faceva questo, l'ha imitata, ma immediatamente ha insediato il suo ufficiale consolare di prima classe al posto dell'agente consolare, promovendo anzi questo funzionario stesso per profittare della sua conoscenza locale.

Certamente di questi dettagli non può esser censurato l'onorevole ministro, ma questo prova che nell'ingranaggio degli uffici che da lui dipendono c'è qualche cosa che vuol essere corretta. A me duole, e duole doppiamente, che questo contrattempo sia avvenuto in una località che per noi è di grandissima importanza: in un posto per noi delicato come quello di Derna.

Io non voglio credere che questa nostra condotta abbia avuto influenza sul delitto consumato pochi giorni fa in quel paese, voglio dire sul doloroso massacro di quel padre Agostino Pacini, bravissimo missionario, che mi onorai di conoscere, il quale agiva con sentimenti elevati e patriottici ed alla cui memoria mando un pensiero riconoscente, perchè vittima del proprio dovere; ma certamente sarebbe stata un ritegno per quella mano assassina una nostra condotta più ferma e corretta che avesse riflesso sul nome italiano maggior prestigio ed autorità.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. La destinazione ai posti consolari non riesce sempre facile per la scarsità del personale. Sono vacanti nel ruolo 27 posti: ora si è aperto un concorso per 18 posti, che in questi giorni è terminato, e presto se ne dovrà aprire un altro. Appena le nuove nomine saranno fatte, provvederò a parecchi posti vacanti a cui non ho potuto provvedere finora. A Derna non potè

andare il Vivaldi perchè appunto si ritenne necessario mandarlo in un altro posto, dove le necessità erano più impellenti, e non potè andare il Medici poichè adibito a lavori presso il Ministero nei quali non era possibile sostituirlo per scarsità appunto di personale. Ora abbiamo provveduto, e vi si è mandato il viceconsole Piacentini, il quale si trovava già colà nei giorni appunto in cui è avvenuto l'eccidio a cui ha accennato l'onor. Vigoni.

VIGONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VIGONI GIUSEPPE. Ringrazio l'onor. ministro delle cortesie risposte che mi ha dato, ma spero che non si avvererà un'altra volta il fatto di dare comunicazione ufficiale al governatore locale ed al Governo centrale di nomine di individui quando si sa che non possono recarsi alla loro destinazione. Ed è il fatto tanto più grave, perchè si è ripetuto per tre volte consecutive nello stesso anno, e in località alla quale l'attenzione del nostro Governo dovrebbe essere rivolta con cura speciale.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Evidentemente quando si procede alle nomine consolari o diplomatiche, si ritiene che i nominati possano occupare il posto a cui sono destinati. Però la nomina non costituisce un impegno tale che, sopravvenendo ragioni le quali consigliano di non mandare quel tale funzionario alla tal sede, lo si debba mandarlo egualmente. Tanto ciò è vero che accade anche per diplomatici e consoli nominati da altri Stati che non prendono possesso del loro ufficio, perchè, dopo notificata la nomina, e chiesto il gradimento, od *exequatur*, hanno avuto altra destinazione.

Ha ragione l'onorevole Vigoni, questa non è una cosa normale, ma evidentemente non si può far carico al Governo se avviene; io certamente porrò tutta la mia diligenza affinché ciò si verifichi nel minor numero dei casi possibili.

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

Trattandosi di progetto di legge che consta di un solo articolo, sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del progetto di legge: « Provvedimenti per i bilanci delle colonie Italiane in Africa e per il contributo dello Stato nelle spese delle colonie stesse » (N. 773).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per i bilanci delle colonie italiane di Africa e per il contributo dello Stato nelle spese delle colonie stesse ».

Prego il senatore, segretario Fabrizi di voler dare lettura del disegno di legge.

FABRIZI, segretario, legge:

(V. Stampato N. 773).

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

Ha facoltà di parlare il senatore De Martino.

DE MARTINO. Non è mia intenzione di riaprire la larga discussione che fu fatta alla Camera sulle questioni africane, nè di indurre il ministro degli affari esteri a ripetere le cose ampiamente già dette in quell'altro ramo del Parlamento.

Sulla questione di Lugh che dette argomento a quell'ampia discussione, pendendo oggi le trattative, io nulla rileverò; la questione di Lugh del resto è la conseguenza di tutto quel periodo triste della nostra storia coloniale nella quale l'Italia, dopo la prima sconfitta patita, s'abbandonò nello sgomento, nè seppe virilmente reagire, ed io debbo dar lode al ministro degli affari esteri di avere con lealtà e franchezza fatto alla Camera la storia esatta dei negoziati e degli accordi avvenuti in quel tempo.

Però crederei di tradire il mio sentimento di italiano se non cogliessi questa occasione per farmi interprete del sentimento unanime vostro e per mandare un saluto alla memoria dei gloriosi estinti, che il loro nome hanno aggiunto alla schiera dei martiri della civiltà nelle lontane terre della Somalia, ai Bòttego, ai Cecchi e ai tanti altri, voglio parlare dei capitani Molinari e Bongiovanni, eroicamente caduti a Bardele!

Ora io mi terrò nei limiti del disegno di legge che è sottoposto alla vostra approvazione. Questo disegno di legge fu presentato a suggello di tutto un programma per la difesa e lo sviluppo delle nostre colonie, svolto dal ministro in quella occasione alla Camera dei

deputati, ed io quel programma approvo. Lo approvo per due considerazioni: la prima perchè i bilanci delle due colonie vengono ad essere nettamente separati, ciascuno con propria autonomia e gestione; la seconda, perchè il ministro afferma, con piena conoscenza dei bisogni delle nostre colonie, idee maturamente studiate e feconde a parer mio di utili risultati; e lo dico francamente, è questa forse la prima volta che un ministro degli affari esteri in materia coloniale esprima finalità chiare e mezzi precisi per raggiungere quelle finalità medesime. Ma detto ciò, chiedo a voi, onorevoli colleghi, e chiedo all'onorevole ministro di concedermi che con la stessa franchezza io dica tutto l'animo mio sulle condizioni delle nostre colonie e sui provvedimenti atti a farle prosperare.

Con lealtà eguale alla sua dirò dunque che i provvedimenti proposti non mi sembrano adeguati ai fini enunziati e cioè tali da produrre gli effetti di un progresso effettivo e reale, sia agricolo, sia commerciale e sia industriale.

Infatti, nel bilancio della colonia del Benadir, per lo sviluppo appunto economico, non si provvede che con un fondo di 300 mila lire nello stato di previsione dell'esercizio finanziario 1909-910 e nel bilancio della colonia Eritrea, per lo stesso esercizio e per lo stesso scopo, non si stanziava che una somma di 100 mila lire le quali, aggiunte alle altre lire 200 mila attualmente iscritte in bilancio, non darebbero in complesso che 300 mila lire per l'incremento e lo sviluppo economico di ciascuna delle due colonie.

Basta la semplice enunciazione di queste cifre per dimostrare che il programma buono in se stesso e largo di promesse non trova nei provvedimenti proposti i mezzi necessari di attuazione.

E qui concedetemi, onorevoli colleghi, di dire alcune cose sulla colonia dell'Eritrea e su quella del Benadir.

Già tre anni or sono, in quest'Aula, proposi un ordine del giorno per il consolidamento del bilancio della colonia Eritrea e l'onor. ministro chiese ed io annuii che l'ordine del giorno fosse convertito in una raccomandazione che egli accettò. Però da quel tempo fu prelevata dal bilancio della colonia Eritrea, dapprima una somma di 600 mila lire, che avrebbe dovuto in-

tegrare il bilancio stesso appena esaurito il compito cui era destinato, e, cioè il pagamento all'imperatore Menelick delle indennità dovute; e, poi, altre somme che pure avrebbero dovuto spettare al bilancio stesso; in modo che dal bilancio eritreo in complesso fu tolto quasi un milione, il quale veniva ad aggiungersi alle altre ingenti somme precedentemente prelevate da altri ministri; somme che erano state il risultato delle economie fatte sulle spese militari.

Era appunto per questa considerazione che presentai quell'ordine del giorno, acciocchè, consolidando il bilancio della colonia Eritrea, risultasse un bilancio vero e reale che lasciasse un margine sufficiente per le opere di pubblica utilità necessarie al suo sviluppo economico. Un bilancio, infatti, che a quelle finalità non potesse provvedere, non si potrebbe chiamare nè vero nè reale, poichè, a meno di lasciare le colonie, come morta gora, sterili per se stesse e passive per la madre-patria si sarebbe poi dovuto sempre ricorrere a proventi impreveduti e straordinari.

Avendo ora il ministro degli affari esteri con il disegno di legge che ci è proposto, separato il bilancio della colonia Eritrea da quello del Benadir, è venuto così a sanare quel difetto, direi originale, nel senso che non si potrà più rinnovare il fatto che un bilancio serva a rinsanguarne un altro, tenendo dubbia ed incerta la potenzialità dell'uno e dell'altro.

Ma, se questo è vero, non è meno evidente che le somme stanziare oggi in bilancio a favore della colonia Eritrea sono assolutamente insufficienti per lo sviluppo di quel programma d'indole economica che pure il ministro riconosce indispensabile.

Quale è infatti la situazione oggi del bilancio della colonia Eritrea? Ne farò la dimostrazione esatta con gli elementi che mi furono forniti dallo stesso governatore della colonia, marchese Salvago-Raggi, e che perciò hanno carattere di provata autenticità.

Il bilancio della colonia Eritrea è oggi distribuito con la percentuale seguente:

Difesa, 40 per cento della spesa totale; amministrazione, 17 per cento; locali, 6 per cento; spese sanitarie, 1 per cento; beneficenza, pensioni, ecc., 3 per cento; spese politiche, sussidi ai capi, 22 per cento; studi, esperimenti agricoli e commerciali, 5 per cento; lavori

nuovi, compresi gli studi per i lavori idraulici, 4 per cento. Ed anche più determinatamente: 100,000 lire per spese politiche, gli assegni ai capi, ecc.; 240,000 per lire per studi ed esperimenti agricoli; 200,000 lire per sviluppo delle opere pubbliche; e queste 200,000 lire sono appunto quelle alle quali, coi provvedimenti che abbiamo sott'occhio, si aggiungeranno 100,000 lire portando la somma complessiva a 300,000!

Ora, se nel bilancio generale, per lo sviluppo effettivo della colonia, e cioè per la sua messa in valore, non figura in bilancio che l'11 per cento della somma totale, io credo di non aver a fare altra dimostrazione per farvi toccar con mano come quel bilancio che, sopperisce con quasi tutto il suo effettivo alle spese di amministrazione e alle spese militari, non ha margine nè disponibilità per lo sviluppo delle opere pubbliche.

Nè si dica che in virtù della legge di riordinamento della colonia Eritrea, si possano contrarre dei debiti sulle entrate ordinarie, perchè questa potenzialità è già esaurita dal prestito di 17 milioni di lire contratto per la costruzione della ferrovia che da Ghinda deve andare all'Asmara.

E qui sorge la questione vera: quali opere pubbliche sono necessarie nella colonia Eritrea? Si dice: alla ferrovia, da Ghinda all'Asmara, si provvederà col prestito dei 17 milioni, che nella maggior parte si verranno così ad aggiungere ai 10 milioni della ferrovia da Massaua a Ghinda, spendendo in complesso una somma che potrà raggiungere i 24 o 25 milioni per congiungere l'altipiano al mare; ma non c'illudiamo: se questa spesa si dovesse fare solo per la costruzione di una ferrovia che conduca all'Asmara, e se a ciò si dovesse limitare, sarebbe la spesa più pazza che mai un paese avrebbe dovuto sopportare, imperocchè l'Asmara non ha per se stessa importanza tale da giustificare una ferrovia che costi tanti milioni quanti ce ne vorranno per ascendere dal Mar Rosso fino all'altipiano.

Se però l'Asmara non è centro nè commerciale, nè agricolo, nè industriale, esso ha una speciale importanza, costituendo il punto necessario per la direttiva che dovrà avere il prolungamento della ferrovia, ed è lo studio di questa prosecuzione, — alla quale accennerò ora

di volo soltanto, mentre dovrà essere occasione di ulteriori studi da parte dei competenti, — che riassume in sé il più vitale problema per la messa in valore di quella colonia. Il problema s'impone di fatti in questi termini: la ferrovia dall'Asmara deve esser diretta verso i confini dell'Abissinia e prolungarsi oltre quei confini per esercitare effettivamente la nostra influenza nella zona cui il trattato del 1906 ci dà speciali diritti? Ovvero dall'Asmara è più utile e più opportuno di far discendere la ferrovia verso le larghe zone cotoniere, cioè verso Keren e Agordat, e quindi farla proseguire in tempo più lontano verso i confini nord-occidentali dell'Abissinia? È questo di fatti il più grande e il più urgente quesito che si affaccia alla mente di chi abbia a cuore uno sviluppo qualunque della colonia Eritrea. Mio pensiero è che sia più utile e opportuno andare francamente nei centri dove si possa sviluppare una attività agricola attuale e quindi ottenere, in compenso della spesa che s'incontra per la costruzione della ferrovia, utili immediati, lasciando a un tempo più lontano, direi quasi come una lontana speranza, un proseguimento qualunque verso le terre dell'avvenire, in quell'Abissinia misteriosa, dove le rivalità e la potenza capitalista, assai maggiore della nostra, delle altre nazioni si vanno affermando in modo pericoloso.

Ma anche questo programma più ristretto, secondo lo studio che ne ha fatto una persona intelligentissima e competentissima quale è l'ingegnere Schupfer, ingegnere della colonia Eritrea e figlio di un carissimo nostro collega, richiede una spesa dai 23 a 25 milioni, necessaria per raggiungere le zone cotoniere del Gash e del Barca, senza parlare di ciò che potrà poi costare il proseguimento ulteriore verso l'Abissinia. Queste zone cotoniere, checchè se ne sia detto da persone che le colonie non hanno viste né studiate, sono larghe di speranze, perchè attigue alle zone cotoniere della provincia di Kasala, che fruttano all'Inghilterra benefici ingenti e sono fra le terre più ricche e produttive del Sudan, come lo stesso lord Cromer ebbe ad affermare.

L'Inghilterra però ha utilizzato i corsi d'acqua, e noi non abbiamo fatto ancora altro che studi! Se adunque, le opere idrauliche saranno com-

piute, e sarà fatta una ferrovia che dall'Asmara si diriga verso Agordat, congiungendo al mare quella parte della regione tropicale dell'Eritrea dove si potrebbero dare larghe concessioni di cotone, il fabbisogno della spesa non potrà essere di molto inferiore ai trenta milioni. Ora per ottenere l'intento due sistemi si presentano chiari alla mente: o reintegrare il bilancio della colonia Eritrea di quel tale milione che, come ho detto, gli è stato tolto per rinsanguare il bilancio del Benadir, e poi fare un prestito, adoperando appunto quella somma per il pagamento degli interessi e dell'ammortamento; — o, svolgendo un programma diverso che, a parer mio, è degno di ogni considerazione, — studiare caso per caso i bisogni reali come essi si presentano e caso per caso risolverli. Questo, se io non erro, è il programma accennato e svolto dall'onorevole ministro degli esteri in risposta allo splendido discorso fatto dall'onorevole Ferdinando Martini, il quale faceva più o meno le osservazioni che faccio in questo momento, chiedendo al programma del ministro mezzi adeguati per attuarlo. Il ministro, difatti, rispose allora che assumeva l'impegno di presentare, caso per caso, proposte concrete e atte a risolvere i problemi che egli stesso poneva dinanzi alla Camera come necessari ed urgenti per lo sviluppo delle nostre colonie. Ora io spero che il ministro vorrà fare dichiarazioni anche più esplicite, e dichiarare, in questo che sarebbe appunto il primo dei casi cui ha alluso, — la prosecuzione cioè della ferrovia dall'Asmara verso le regioni cotoniere insieme con il compimento delle opere idrauliche, — in quale modo egli intenda di provvedere, sia facendo assumere le opere direttamente dallo Stato, o sia affidandone l'esecuzione alla stessa Società concessionaria, che lo Stato, sotto forma di garanzia d'un minimo d'introito, verrebbe poi a mettere in grado di assumere l'onere gravoso. Io spero che le dichiarazioni che il ministro vorrà farci, non si presenteranno come la lontana aspirazione d'un desiderio, ma come un fatto relativamente vicino, e, se così sarà, non avrò che a ringraziarlo, ritenendo che i provvedimenti attualmente proposti per la colonia Eritrea con l'aumento nel suo bilancio di queste poche migliaia di lire, non abbiano altro scopo che quello di dare un definitivo assetto all'amministrazione ed alla difesa militare, mentre provvedimenti oppor-

tuni dovranno esser poi proposti per la sua messa in valore effettiva.

Fino a questo momento nulla è stato fatto per mettere in valore la colonia Eritrea; poiché non si può nemmeno dire che un programma economico abbia avuto un principio di esecuzione.

Onorevole signor ministro, voi avete mandato a reggere la nostra colonia uno dei diplomatici più accorti e una delle menti più acute che abbia il nostro corpo diplomatico, e non posso che darvi lode della scelta fatta, ma badate di non porre questo valoroso funzionario nel dilemma difficile, o di rassegnarsi allo stato attuale delle cose, vivacchiando alla meglio, senza far nulla che valga a far risorgere la Colonia e così lentamente suicidarsi politicamente, o abbandonare la Colonia e l'ufficio che copre, e non troverete certo l'uomo di valore che in quella condizione ne vorrà accettare la triste eredità.

Concedetemi ora, onorevoli colleghi, di dire brevi cose intorno alla legislazione della colonia Eritrea. Credo che sarebbe stato miglior partito di non fare una legislazione speciale, e contentarsi di applicare le nostre leggi agli italiani e gli usi e le consuetudini agli indigeni, costituendo però una forte autonomia della Colonia stessa, secondo l'esempio che ci fornisce la colonizzazione inglese. Questa via non si è voluta seguire; si è seguito invece, l'indirizzo prevalentemente latino, di legiferare ed accentrare, ed il Parlamento ha votato la legge, mi pare del 1903, che stabilisce l'obbligo di una codificazione speciale per la colonia Eritrea. Ora si è detto da coloro che al solito giudicano con grande superficialità delle cose, che il Consiglio coloniale, di cui mi onoro di far parte, abbia trascurato il dover suo prolungando indefinitamente i suoi studi. Nulla è meno esatto di ciò; di fatti, per più di due anni non fu presentato alcun codice all'esame del Consiglio coloniale, e ciò per una ragione ovvia, e cioè che il governatore della Colonia aveva voluto, com'era suo diritto, procedere ad uno studio accurato dell'argomento, affidando la preparazione dei codici a speciali Commissioni. Quando poi i codici furono presentati al Consiglio coloniale, questo assiduamente attese al dover suo, e basta a testimoniarlo ricordare come uomini di alta e riconosciuta competenza sieno

stati associati al lavoro del Consiglio stesso, e tra questi citerò a titolo di onore i nomi illustri dello Scialoja, del Garofalo, del Mortara e del Vivante.

Ma non s'improvvisano i codici; essi richiedono studio accurato e profondo e il tempo necessario. Oggi, però, è non solo compiuto lo studio del Codice penale, dell'ordinamento giudiziario e dell'ordinamento fondiario, ma essi sono stati presentati al ministro che li deve promulgare in Colonia. Degli altri codici la preparazione è avanzata e non c'è da porre in dubbio che al termine stabilito nella proroga concessa dal Parlamento anche questi potranno essere promulgati.

Però, parlando dell'ordinamento fondiario, devo fare una viva raccomandazione all'onorevole ministro. L'ordinamento fondiario fu lungamente e largamente discusso nel Consiglio coloniale, ma sopra due punti non vi fu unanimità di opinioni.

In primo luogo, per ciò che riflette gli indigeni ed il rispetto dei loro diritti; e in secondo luogo, in ciò che si attiene alle concessioni di carattere agricolo o industriale sull'altipiano.

Nel Consiglio coloniale ho ritenuto che fosse gravissimo errore politico di far nascere il sospetto negli indigeni che noi potessimo attentare ai loro diritti e che ciò fosse anzi pericoloso, non solo per la colonia ma anche oltre il Mareb. Su questo argomento non mi dilungherò più oltre, limitandomi a richiamare sul fatto la più seria attenzione del ministro.

Quanto alle concessioni da darsi sull'altipiano, non escludo che si possa fare l'esperimento di un colonizzamento di italiani in limiti ristretti, ma non credo che la colonia Eritrea possa diventare quello che si dice una vera ed estesa colonia di popolamento. Sarebbe larga la discussione su questo argomento e mi devo limitare per il momento all'affermazione della mia opinione; ma nell'ordinamento fondiario si preclude dall'altipiano l'adito ai capitalisti, e cioè all'organizzazione di società di colonizzamento o di sfruttamento, le quali invece penso, che si dovrebbero secondare e che, se mai un colonizzamento sarà possibile nella colonia Eritrea, esso non si potrà fare per altra via, a meno che, il Governo non voglia adottare il sistema, che

crederei dannosissimo, di un colonizzamento salariato.

Qualora egli ciò non voglia fare, è solo formando delle società, le quali abbiano capitali sufficienti per compiere le opere di comune interesse ed aiutare l'iniziativa dei coloni, anticipando semi, creando case coloniche, ecc., che una colonizzazione potrà essere tentata.

Non mi pare adunque opportuno di alzare una barriera contro il capitale come si vorrebbe fare ora nell'ordinamento fondiario, ove si propone, che l'altipiano dell'Eritrea sia riservato solo al piccolo e frazionato colonizzamento di agricoltori, abbandonati ai propri mezzi limitati.

Queste osservazioni ho creduto dover fare; il ministro ne terrà il conto che crederà.

Sopra un punto non potrei, però, abbastanza insistere ed è che nella colonia Eritrea si debba tenere calcolo più che non si sia fatto nel passato della popolazione indigena, cercando di migliorarne le condizioni e soprattutto la coltura agraria. Con la formazione di scuole agrarie per gli indigeni si avrebbe un mezzo efficace e diretto per perfezionare il regime delle terre.

Ricorderò una frase dettami, in occasione di un viaggio che feci nelle Indie, da lord Kitchener, il conquistatore del Sudan. Egli mi disse che, traversando la colonia Eritrea, gl'indigeni gli gridavano: « Gl'italiani ci tolgono le terre; ma perchè non ci tolgono anche la luce del sole e l'aria che respiriamo? » In questa osservazione di lord Kitchener, bonariamente arguta, si nasconde il fondo di un problema che va attentamente studiato per le nostre colonie.

E vengo al Benadir. Io non dirò della fertilità di quelle terre nè delle speranze che giustamente si possono nutrire. Coloro i quali sono stati nella colonia del Benadir, quelli che hanno visto o studiato la regione e sono persone di provata competenza, hanno unanimemente riconosciuto che il Benadir offre larghissimo avvenire per il suo sviluppo agricolo; ma, potete immaginare uno sviluppo agricolo quando mancano al momento presente tutte le opere pubbliche più necessarie?

Lo sviluppo della colonia si presenta sotto due aspetti: agricolo e commerciale, come ben disse l'onorevole ministro, rispondendo non so a quale delle interpellanze che gli furono mosse

alla Camera dei deputati. Sotto l'aspetto agricolo c'è forse meno urgenza a provvedere; le terre sono lì e potranno sempre essere utilizzate; se non sarà oggi sarà domani, ma poichè esse sono evidentemente fertili, troveranno sempre chi se ne vorrà giovare; ma, sotto l'aspetto commerciale, non l'avvenire, ma il presente richiede l'opera sollecita del Governo, perchè se le terre dell'alto Giuba e tutta la regione esplorata dal Bòttego e dai suoi compagni, ricchissima e piena di speranze, possono aprir le vie a estesi e promettenti commerci, oggi però esse sono grandemente insidiate dall'azione pertinace e potente di altra nazione. Mentre noi consultiamo, col detto antico, Saggunto sarà presa.

L'ultima statistica, lo ha detto lo stesso ministro, prova come quei commerci con la nostra colonia sono andati crescendo di giorno in giorno, e quasi duplicati, ed io vi dirò: stabilite in quei paesi la pace, assicurate le vie carovaniere, create i mezzi di trasporto, e vedrete quale sviluppo esse avranno; ma effettivamente, che cosa si è fatto fino ad oggi? e che cosa si farà?

Non è serio immaginare che le 300 mila lire stanziare in bilancio possano assicurare uno svolgimento economico della colonia, nè d'altra parte le dogane potrebbero in virtù della legge essere utilizzate per un prestito, poichè esse non offrono che un margine a questo scopo di circa altre 300 mila lire.

Ora non è da pensare di compiere un programma di opere pubbliche con 300 mila lire stanziare in bilancio e con il capitale ricavabile dalle entrate doganali di altre 300 lire...

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. È cresciuto.

DI MARTINO. No, onorevole ministro; in virtù della legge di ordinamento della Colonia testè votata dal Parlamento non è la totalità attuale del reddito, effettivamente cresciuto, della dogana, ma sono i due terzi della media dell'ultimo quinquennio quelli sui quali si può fare assegnamento; e quindi non possono essere utilizzate per ora le somme che sono cresciute dopo il quinquennio. Ora tutto ciò non basta; lo stesso onor. ministro ha fatto un programma ampio di opere pubbliche. Per ciò che riguarda il commercio, egli ha dimostrato la necessità di linee di navigazione sul Giuba, di

agenzie commerciali da diramarsi in tutta l'alta regione dell'*hinterland* e dell'interno e di comunicazioni regolari ed economiche con l'Italia e l'Europa.

E difatti il cotone appunto, che tutto fa sperare che sarà ottimo per qualità e per abbondanza, non ha valore sul luogo; deve essere trasportato con mezzi facili e mediante noli che non gravino troppo sul prezzo di produzione.

Occorre, dunque che si provveda alle linee di navigazione tra il Benadir e l'Europa.

Il ministro risponderà che con la legge testè votata delle convenzioni marittime si è assicurato questo servizio; ma la legge non avrà la sua applicazione che nel 1910.

Or io gli domando, se non creda utile che quella parte delle convenzioni marittime che provveda ai servizi del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano, sia stralciata presentando analogo progetto di legge per la sua pronta applicazione? Se degli Italiani, e dobbiamo rallegrarci che ciò avvenga, vanno oggi a tentare la fortuna lungo il Giuba, e la tenteranno domani lungo il Webi-Scebeli, quando la sicurezza vi sarà garantita; se questi audaci porteranno nella Somalia i loro capitali e vi stabiliranno aziende agricole, è giusto, è utile, è opportuno che il prodotto della terra messa da loro in valore sia facilmente trasportato. Ma trasportato dove? In quali centri di consumo? Nella madre-patria? Voi avete una legislazione la quale esclude quei prodotti ponendo una barriera insormontabile tra le Colonie e la madre patria stessa. Le Colonie che devono ricevere i prodotti liberamente dall'Italia senza che sieno imposti loro dei dazi, sono, viceversa, obbligate a pagare il dazio sui prodotti che esse mandano nella madre-patria, e questo anche per quei prodotti che non hanno similari in Italia, come sarebbero appunto i cotoni.

Non vi pare ciò assurdo, onorevoli colleghi? Ci pensi il ministro, poichè io credo che l'opposizione sia di carattere puramente burocratico e non regge al più elementare senso comune. (Approvazioni).

Ora nel discorso del ministro fatto alla Camera, oltre queste linee di piroscafi necessarie allo sviluppo commerciale, egli ha parlato di un porto possibile a costruire a Brava, di vie ordinarie, di una ferrovia tra Brava e Berbera da prolungarsi in un tempo più lon-

tano fino a Lugh. Ed egli ha altresì parlato di opere idrauliche tanto più necessarie in quanto i corsi di acque si prestano splendidamente alla irrigazione, purchè convenientemente regolati.

Ma a un sì fatto programma come intende il ministro di provvedere? Quali affidamenti, quali promesse sicure egli ci dà, perchè l'iniziativa degli italiani in quelle terre lontane sia efficacemente protetta ed agevolata, come si usa da ogni Stato moderno e civile? Ce lo insegna l'Inghilterra. Le opere pubbliche non possono essere che opere di Stato, non di privati, e quelle devono precedere queste e renderle possibili e lucrose.

Or, dunque, chiedo anche qui se « il caso per caso » avrà una soluzione vicina o dev'essere una vaga e lontana promessa. Quale è in proposito il pensiero del ministro?

Riassumo le cose che volevo dire sulla colonia del Benadir. Approvo il programma del ministro e lo lodo di aver avuto il coraggio di parlar chiaro al Parlamento, e di dir chiaro quale debba essere l'avvenire delle nostre colonie; ma ritengo che alla soluzione di questo programma, per scendere dalla teoria alla realtà, occorre che non si ponga indugio nel fare proposte concrete, sia pure seguendo il pensiero del ministro, di presentare, cioè, dei singoli provvedimenti a seconda delle circostanze e dei bisogni.

Vorrei insomma che il ministro desse affidamenti che valgano a rassicurare ed incoraggiare l'iniziativa svoltasi così lodevolmente e così inaspettatamente del capitale italiano verso la colonia del Benadir. E ora dirò poche parole sulla difesa della colonia del Benadir.

Qui bisogna esser giusti: nella bella ed accurata relazione che precedette il disegno di legge dell'onor. Guicciardini sull'ordinamento del Benadir, relazione fatta in base alle proposte del comandante Cerrina, si dimostrava la necessità per la difesa della Colonia, di aumentare il corpo degli ascari in una misura assai superiore di quella esistente allora, doppia o tripla, e si riteneva, come risulta dagli allegati, che si dovessero portare gli stanziamenti di bilancio a circa 3,000,000. Però nel disegno di legge, che accompagnava quella relazione, non si assegnavano che circa 400,000 lire in aumento del bilancio stesso.

Ora io do lode al ministro di aver fatto per la difesa della Colonia proposte, le quali mettono in grado il Governo locale di reclutare quel corpo di 3500 e più ascari, che nella relazione dell'onor. Guicciardini si dichiarava indispensabile, ma pel quale però, non voglio dire per quale opposizione, non si chiedevano nello stesso tempo i mezzi sufficienti.

Con i provvedimenti proposti ora si inizia quella lenta e graduale occupazione della zona che si estende tra l'Oceano e il Webi-Scebeli, assoggettando man mano le terre delle tribù più ribelli dei Bimali, occupazione che varrà a mettere la Colonia nella condizione di sicurezza e di difesa necessarie. Questo è però lo stato presente delle cose rispetto ai pericoli più vicini: quanto a quelli più lontani, che il ministro non dissimula e non nasconde, e che dipendono dall'attitudine del Mullah, non credo di dover fare previsioni. Si tratta di responsabilità di Governo: esso solo ha l'obbligo di prevenire e di provvedere; e mi affida il senno del ministro degli affari esteri. Egli non si farà trovare certamente indifeso e impreparato. Di una cosa solo lo posso assicurare, e cioè che se il Governo venisse a chiedere a questo ramo del Parlamento i sacrifici necessari per la difesa della Colonia, il Senato del Regno non glieli rifiuterebbe.

E qui, onorevoli colleghi, chiudo queste brevi osservazioni. Un mutamento profondo nell'opinione pubblica si è prodotto dal giorno nel quale l'Italia, sgomenta per le disfatte di Africa e invasa da un malsano scetticismo, malediceva ad ogni opera coloniale. Di questo mutamento è prova l'alta e memorabile discussione avvenuta recentemente nella Camera dei deputati, che c'induce a sperare che si dileguino per sempre i ricordi di quel passato. Oggi l'opinione pubblica consente in due cose. Consente nella necessità che l'Italia non rimanga separata dalle altre nazioni nell'espansione, fuori dei suoi confini, economica e pacifica: in questo sentimento sono oggi concordi quasi tutti, e la concordia deriva indubbiamente dal fatto che, grazie a Dio, le forze economiche del nostro paese sono tanto progredite che le cresciute attività cercano di aprire nuove vie ai nostri commerci e alle nostre esportazioni. Ma vi è un altro punto nel quale l'opinione pubblica comincia anche ad essere concorde, — e non dis-

sente in ciò una grande parte dello stesso partito socialista, — e cioè che quelle Colonie che noi abbiamo e possediamo, e per le quali noi abbiamo fatto gravi sacrifici di danaro e di sangue, quelle Colonie dobbiamo mettere in valore e far prosperare. E questo è un grande progresso dell'opinione pubblica.

Ora io invito il ministro, al quale esprimo (ed il discorso che ho fatto mostra la sincerità di questa mia dichiarazione) la mia sincera fiducia nell'indirizzo della sua politica coloniale, ad avere il coraggio di andare in fondo del suo stesso programma ed a non aver titubanze o incertezze, imperocchè, ne sia persuaso, il Paese lo seguirà con eguale fiducia, quando, alle promesse, seguano i fatti, e sarà lieto se l'Italia, oltre all'espansione pacifica e naturale dei suoi commerci, abbia colonie le quali escano finalmente dal letargo nel quale giacciono oggi e diventino veramente prospere e fruttifere per la madre-patria. Non ho altro da dire. (*Approvazioni*).

SONNINO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SONNINO. Veramente io non volevo parlare e non sono affatto preparato per fare un discorso: la mia intenzione è unicamente di chiedere un chiarimento. Ieri diedi lode all'onorevole ministro per le buone intenzioni che aveva dimostrato con la presentazione della legge per i bilanci delle Colonie, nella quale apparivano due aumenti abbastanza vistosi: l'uno di lire 600,000 per l'anno 1908-909 e l'altro di 550,000 per l'anno 1909-910.

Però, facendo un confronto fra la legge ed il prospetto o tabella delle cifre allegato, non mi raccapezzo più: speravo di trovare qualche schiarimento maggiore nella relazione della Commissione del bilancio, ma invece non ho trovato nulla. Si dice nella relazione che lo scopo prefisso dal ministro è quello di rendere semplice, sincera, evidente la gestione amministrativa delle due Colonie: ma questo non risulterebbe veramente dall'indicazione qui riportata, perchè, mentre si dice che nel primo anno, secondo la tabella, vi sarà un aumento di 600,000 lire, nella prima specificazione delle spese, riportate nella relazione, si desume che saranno invece 772,000 lire...

TITTONI, ministro degli affari esteri. L'ar-

articolo 3 della legge dà la spiegazione; è lì che troverà la differenza tra le due cifre.

SONNINO. Venivo anche a questo. Qui però sommando queste due cifre si viene ad una somma maggiore...

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Vi sono comprese 172,000 lire che passano a carico del bilancio degli esteri.

SONNINO. Vorrei sapere dove sono iscritte.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Sono iscritte nel bilancio coloniale e passano dal bilancio coloniale a quello degli esteri; costituiscono una maggiore disponibilità nel bilancio coloniale.

SONNINO. Nel progetto si dice che vi è un aumento per le spese dell'Eritrea, un altro per la Somalia ed una diminuzione di 172,000 lire nello stato di previsione del Ministero degli esteri, stanziamento per far fronte alle spese varie nell'interesse generale della Colonia. Ora queste figurano in meno qui; come poi servono nel prospetto specifico a portare la cifra a lire 772,160? Ora lei mi dice che nell'articolo terzo è indicata questa maggiore cifra, e sta bene, ma ciò non spiega il mistero del prospetto o tabella a cui alludo, dove figurano tolti, in meno cioè sugli aumenti totali lire 172,100.

Se non figurano più qui, in qualche altro posto dovranno figurare, perchè sono spese che riguardano le Legazioni di Addis-Abeba ed il Consolato di Hodeida...

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Figura a carico del bilancio degli esteri; fra i capitoli 2 e 3 troverà il totale che risulta dalle due tabelle dei due esercizi. Ora non voglio interromperla, ma in seguito le spiegherò la cosa.

SONNINO. Forse non avrò ben compreso, ma è certo che qui non risulta chiaro. Il fatto è questo, che mentre nel bilancio delle Colonie si vuol lasciare una disponibilità maggiore, si sopprime qui una spesa, ma l'identica assegnazione dovrà riportarsi nel bilancio degli esteri, e la tabella di cui ha parlato nulla spiega, anzi genera confusione perchè somma e sottrae cifre che non hanno nulla di comune fra di loro.

Un'altra osservazione vorrei fare ed è che l'aumento non è effettivamente quello che apparisce, perchè nel primo anno la colonia del Benadir, alla quale io ora mi riferisco,

dovrà provvedere alla residenza di Obbia e di Hafun.

Ora questa spesa sarebbe naturalmente compresa nel bilancio degli esteri; ma oltre a questa uscita dovrà anche provvedere alla rata di ammortamento del debito per il proprio riscatto; e queste spese ammontano a lire 521,415 e l'aumento si riduce così a ben poca cosa...

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Non è così.

SONNINO. Non avrò compreso; però risulta che l'art. 4 pone il riscatto a debito del bilancio delle Colonie, mentre ora non faceva carico al bilancio coloniale ma a quello degli esteri. Spero che il ministro possa spiegarmi meglio questa partita, che non dubito starà bene per ciò che riguarda le cifre, ma che non risponde a quella chiarezza che sarebbe desiderabile e fa dubitare di artifici contabili.

VIGONI GIUSEPPE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VIGONI GIUSEPPE. Io sarò brevissimo, perchè impreparato e perchè non voglio abusare della pazienza del Senato stante l'ora tarda.

Ho domandato la parola per associarmi in gran parte a quanto ha detto il collega De Martino e per aggiungere una vivissima raccomandazione, o meglio preghiera, all'onorevole ministro.

È inutile recriminare sul passato, però è bene di prendere il passato come esempio per il futuro; e la raccomandazione vivissima che io voglio fare all'onorevole ministro è questa: noi abbiamo visto stampato e abbiamo sentito parlare di provvedimenti militari, utilissimi date le condizioni del momento; abbiamo sentito parlare di opere pubbliche, di ferrovie, di forti, di dighe per porti, tutte opere necessarie per poter usare, per poter fruire di una colonia; ma quello che conferisce la ricchezza ad una colonia non sono le ferrovie che si fanno o il forte che si costruisce, ma, oltre che la produzione agricola costiera, l'affluenza di tutti quei prodotti che vengono dall'interno, e lo scambio delle materie prime e delle produzioni industriali richieste dagli abitanti. È quindi necessario, per rendere una colonia produttiva, coltivare in certo modo l'interno, non limitarsi a coltivare il cotone od altri prodotti nella zona costiera effettivamente posseduta, ma coltivare l'interno a centinaia e centinaia di chilometri

dalla costa, coltivare l'influenza italiana, l'influenza del paese che è possessore della costa, coll'acquistare autorità e simpatie, col favorire i mercati e le vie carovaniere, con quelle arti che qui sarebbe lungo passare in rassegna, affinché il commercio dell'interno sia a detta costa assicurato; ed è questo che l'Italia non ha mai fatto, e non avendolo mai fatto è riuscita ad avere due colonie, mi dispiace il dirlo, quasi totalmente atrofizzate, e ci vorrà un lavoro decuplo di quello che ci sarebbe voluto da principio, per disfare il mal fatto e per fare quello che in passato non si è fatto e che si doveva fare.

Ho visto con molto piacere le buone intenzioni dimostrate dal ministro Tittoni, il quale in qualche modo accenna anche a questo con lo studio della navigazione del Giuba e coll'invviare alcuni missionari commerciali, dirò così, all'interno. Io faccio sinceramente plauso a questa idea dell'onor. Tittoni, e se ho domandato la parola è stato per raccomandargli di non perder tempo e di largheggiare in questi studi ed in questo lavoro che è quello che deve rendere produttive le nostre colonie. Non avendo fatto ciò noi abbiamo ottenuto questo risultato, che nella Eritrea mentre il paese prima era attraversato dalle grandi carovane che dal Goggiam, dal Kaffa e da tutti gli altri paesi dell'interno attraverso la provincia dell'Amhara discendevano per il Tigrè e facevano capo a Massaua, oggi con molta astuzia (e giustamente secondo il loro interesse), l'Inghilterra le ha attrirate verso Kassala e Suakim o Port-Sudan, e la Francia per la valle del Harvasch verso Harrar, onde approfittare in un avvenire non lontano del tratto di ferrovie che sta costruendo. A noi è stato così riservato il triangolo montuoso privo di vie carovaniere e anche privo di acqua, perchè l'Inghilterra, tra le altre cose, con opportune convenzioni si è riservato quasi completamente l'uso delle acque di quella immensa regione.

La stessa condizione si è avverata al Benadir. Mentre noi abbiamo fatto grandi sacrifici, quali quelli delle preziose esistenze del povero Ruspoli, del povero Bòttego e del povero Sacchi, e abbiamo dedicato centinaia di migliaia di lire a penetrare nell'interno, che realmente ci illudevamo potesse essere un giorno nostro, l'Inghilterra (non glie ne faccio una colpa, anzi dico

che ha fatto assai bene provvedendo così ai suoi interessi) a monte dell'Ogaden ha attrirato le sue vie carovaniere verso il golfo di Aden, e dall'altra parte ha attrirato il commercio carovaniere verso la bassa valle del Giuba a tutto profitto del suo porto di Kismayo, deviando così il commercio dalla colonia italiana. E nel dubbio che Lugh possa diventare italiana, ha cercato di soppiantare il mercato di Lugh dando maggior vitalità a quello di Dolo a monte di Lugh, e, immaginando forse che Dolo fosse troppo vicino a Lugh e potesse un giorno cadere sotto la nostra influenza, sta stabilendo un altro mercato a Mal-Kare, per indurre le carovane che provengono dall'interno di quelle regioni così fertili e ricche ad avviarsi al porto di Kismayo senza toccare la colonia nostra. Questo almeno mi risulta da notizie lette e da informazioni particolari pervenutemi da quelle regioni.

Ora noi del Giuba ci siamo completamente disinteressati, e dopo tanti anni non sappiamo neppure se è o meno navigabile, e abbiamo completamente trascurato il lavoro nell'interno. A tutte queste deficienze spero che l'onorevole ministro voglia rimediare.

Io ripeto che non ho domandato la parola per fare delle recriminazioni sul passato: oramai quello che è stato è stato. Ho domandato la parola per incoraggiare (se mi è permesso esprimermi così) il ministro degli esteri nelle sue buone intenzioni, per incoraggiarlo ad agire celermente e virilmente, a sollecitare queste esplorazioni sulla navigabilità del Giuba e l'invio di questi emissari commerciali nell'interno del paese, per assicurarci quel che ci resta delle terre che ci eravamo illusi potessero un giorno essere nostre per farne affluire le ricchezze alla nostra colonia. (*Approvazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Ringrazio tutti gli oratori per le parole benevole che hanno avuto per me e per l'importante contributo che hanno portato a questa discussione.

Prima di tutto, debbo alcune spiegazioni all'onor. Sonnino, spiegazioni che gli dimostreanno all'evidenza come i conti di questo disegno di legge sono perfettamente esatti.

Quale è infatti la maggiore spesa che si pro-

pone con questo disegno di legge per le Colonie? Nella tabella trascritta nella relazione, per l'esercizio finanziario 1908-909, si accenna ad aumenti che sommano a lire 772,160 e per l'esercizio 1909-10 ad aumenti che sommano a lire 550,000 e cioè un totale di lire 1,322,160.

Da dove si è tolta questa somma? Per lire 1,150,000 dall'art. 2 dove si dice che il contributo dello Stato nelle spese della Colonia è aumentato di lire 600,000 per l'esercizio 1908-909 e di lire 550,000 per l'esercizio 1909-910. Il resto della somma è tolto, per lire 172,160, dall'art. 3 il quale stabilisce che la spesa per la Legazione di Adis-Ababa, che finora era a carico del bilancio coloniale, passi a carico del bilancio degli affari esteri, e quindi il bilancio coloniale si trova in condizioni di poter disporre di questa somma.

L'onor. Sonnino faccia quindi le somme e vedrà che con le diverse disposizioni di questo disegno di legge si mettono insieme 1,322,160 lire comprese nelle tabelle della legge.

All'onor. Sonnino è sembrato che una diminuzione e quindi un aggravio al bilancio coloniale venga dall'articolo 4 che stabilisce l'annualità di 371,000 lire per rimborso al Tesoro dello Stato della somma anticipata per il riscatto del Benadir. Ciò non è, perchè si tratta di una variante all'art. 7 della legge del 1905. Questa somma era iscritta in un capitolo del bilancio degli esteri. Però mentre allora era diminuito, di una corrispondente somma, il contributo complessivo coloniale, ora questa diminuzione non c'è più. Effettivamente non è che una partita di giro che non varia in nulla le risultanze del bilancio coloniale. Io sono certo che queste spiegazioni appagheranno il senatore Sonnino perchè sono molto semplici e molto chiare.

Il senatore Vigoni si è limitato ad alcune dichiarazioni che io accetto di buon grado. Alcune delle sue osservazioni, giustissime d'altronde, non possono avere conseguenze pratiche importanti ed immediate. Egli ha notato che i commerci dell'Eritrea sono stati grandemente danneggiati dalle correnti commerciali del Sudan verso Suakim, e dell'Etiopia verso Gibuti. Questo doveva fatalmente accadere per la posizione topografica della Colonia e indipendentemente da qualsiasi provvedimento.

Certo qualche cosa potremo e dovremo fare

per migliorare i commerci delle colonie, ma non potremo pretendere che il commercio dell'Etiopia centrale non vada a Gibuti e quello del Sudan non vada a Suakim. Quanto poi alla questione delle acque in Eritrea non è esatto che noi non ne possiamo disporre. I nostri impegni con l'Inghilterra pel Gasc e pel Selie non vanno al di là di quelli che sono conseguenza delle relazioni di buon vicinato fra una regione che sta a monte (Eritrea) e una regione che sta a valle (Sudan) lungo il percorso di quei due fiumi.

Tanto vero che noi potremo fare, senza alcuna possibile obiezione da parte inglese, quei lavori che sono compresi negli studi dell'ingegnere Coletta pel Gasc e che il Senato conosce essendo stati distribuiti al Parlamento.

Quanto alla questione della concorrenza commerciale tra la riva destra del Giuba, alla quale l'Inghilterra vorrebbe trarre le correnti commerciali etiopiche a Kisimaio, e la riva sinistra alla quale vorremmo trarle noi verso Brava e Mogadiscio, posso dire che noi abbiamo già fatto molto a nostro vantaggio, non solo con la istituzione di un'agenzia commerciale mobile negli Arussi, ma anche ora nelle trattative con l'imperatore Menelick per i confini.

Essendomi appunto trovato a dover risolvere una volta per sempre la questione di frontiera mi sono preoccupato della questione della concorrenza che ci potrebbe esser fatta da Dolo. Le trattative con l'imperatore Menelick sono ancora pendenti, ma prossime a conclusione. Vi sono poi altre questioni da risolvere riguardanti una tribù la quale verrebbe a trovarsi in parte entro i confini nostri e in parte in territorio abissino.

Vi è poi la questione dell'indennità da corrisponderci all'Imperatore che non è ancora stata definita.

Ma ve n'è una già definita, lo apprenderà con soddisfazione il senatore Vigoni, ed è quella che nel determinare il confine non ci limiteremo a Lugh, ma abbiamo ottenuto che il confine parta precisamente da Dolo per poter assicurare e proteggere nel territorio nostro le carovane dai Boran e dagli Arussi. Questo credo che sia stato un risultato notevole e importante.

Quanto alla navigazione del Giuba, ciò che sappiamo è che esso è navigabile fino alle ca-

teratte di Von der Lecken poco a monte di Budera. Vi è una Società inglese che esercita questa navigazione con scarso successo con piccoli vapori che atti a portar passeggeri e non merci, solcano il fiume. Ora fino a questo momento non è notevole il numero dei *touristes* che si recano in quelle regioni per viaggi di diporto. Del resto, la Società inglese non è aliena dal costituirsi in Società Anglo-Italiana; e sono in corso trattative che io incoraggio ed appoggio e che spero condurranno a favorevole risultato.

Al senatore De Martino sono parsi non proporzionati al programma da me svolto gli stanziamenti compresi in questo disegno di legge. Ma credo che egli non insisterà nella sua obiezione, quando considererà questo, che io non ho preveduto che agli stanziamenti necessari per il prossimo biennio, e nulla vieta che dopo il biennio, se sono necessari maggiori stanziamenti, essi siano proposti al Parlamento. Ora, è evidente che, in questo biennio, anche stanziando maggiori somme, non avrebbero potuto essere, specialmente nel Benadir, dove è inutile pensare ai lavori pubblici, se non abbiamo prima la sicurezza, alla quale provvediamo con l'aumento degli ascari, e con le decise occupazioni al fiume Uebi-Scebèli che entro l'anno saranno un fatto compiuto. Intanto, passerà una gran parte dell'esercizio 1908-909 nel quale saranno meno opportune le spese per i lavori pubblici ed agricoli, dovendo prima rendere definitivo e sicuro il nostro dominio.

Era naturale anche che un limite vi fosse nelle domande, poichè è evidente che non ho potuto chiedere ed ottenere dal Ministero del tesoro tutto quello che avrei potuto desiderare, senza tener conto dei desideri legittimi degli altri ministri. Ciascun ministro espone i desideri suoi, ed è naturale che nel formularli si metta da un punto di vista unilaterale; poi discutendone insieme, si sostituisce un punto di vista generale che fa considerare le domande di ciascuno rispetto alla potenzialità del bilancio. Tutti i servizi pubblici meritano la considerazione del Parlamento, ma merita considerazione anche il pareggio del bilancio, sul quale riposa il credito dello Stato, e senza il quale sarebbe vano pensare ad espansioni economiche e commerciali, poichè verrebbe a mancare la base, sarebbe inaridita la sorgente della espansione stessa.

L'on. De Martino ha parlato della questione ferroviaria. Certamente, le ferrovie richiedono non pochi milioni, ma non era affatto il caso di preoccuparsene in questo disegno di legge. Per ciò che riguarda l'Eritrea, alla ferrovia per l'Asmara si è provveduto col prestito contratto e per il cui ammortamento abbiamo i fondi di bilancio. Giunta la ferrovia ad Asmara, non rimarrà lì poichè, se così avvenisse, i danari sarebbero male impiegati poichè la ferrovia non avrebbe scopo. Questo ha detto il senatore De Martino.

Consento che prima di pensare al prolungamento verso il Mareb, si deve pensare al Barca ma tale questione è complessa, poichè la ferrovia del Barca potrà avere utilità e scopi anche indipendentemente dal riacciamento con Kassala, essendo collegata con la coltivazione cotoniera della regione percorsa dalla ferrovia.

La costruzione in questo caso non si presenta più come opera di Stato, ma come opera connessa alle concessioni delle terre coltivabili a cotone. Se questa coltivazione è remuneratrice, sarà giusto che lo Stato, invece di chiedere un canone elevato per le terre, le conceda magari gratuitamente per un lungo periodo di anni, ma esiga dai concessionari una contribuzione alle opere idrauliche necessarie per renderle fertili, e alla costruzione della ferrovia necessaria al trasporto dei prodotti. È tutta una combinazione che il governatore della colonia ha avuto l'incarico di studiare, e sulle cui conclusioni io prenderò una decisione. Per tale questione che forma il programma dell'avvenire, era inutile fare stanziamenti, poichè questi non l'avrebbe fatta avanzare di un passo.

La questione della coltivazione del cotone si presenta in forme assolutamente diverse nel Benadir e nell'Eritrea. A questo proposito, dirò all'onor. Sonnino che ritengo lo Stato non debba fare i lavori idraulici nel Benadir, poichè i due corsi d'acqua dell'Uebi-Scebèli e del Giuba, che devono servire all'irrigazione per la coltura del cotone, scorrono generalmente quasi alla superficie del suolo, e quindi senza necessità di grandi opere da parte dello Stato; gli stessi privati che hanno in concessioni i terreni, potranno, a loro spese, direttamente tracciare dei canali irrigatori. Invece, nell'Eritrea il problema è diverso, non essendo possibile irrigare alcuni terreni senza opere grandi, costose di sbarra-

mento a somiglianza di quelle che gl' Inglesi hanno fatto in Egitto, nè essendo possibile metterne in valore alcuni altri in cui la coltivazione è possibile con le piogge normali, senza una linea ferroviaria.

Queste dunque le basi: concessioni di terreni gratuiti per lungo tempo, opere idrauliche e ferroviarie in quella misura che si reputerà conveniente, e spese in parte a carico dei concessionari dei terreni stessi.

Quanto alla codificazione, sono giuste le cose dette dal senatore De Martino per spiegarne il ritardo. Il quale non dipende da malavoglia di alcuno, ma da difficoltà di fatto insormontabili, e da difficoltà di ordinamento. Dell'ordinamento giudiziario non ne debbo parlare; esso è stato proposto dal governatore ed esaminato dal Consiglio coloniale, ma ancora non è stato esaminato dal Consiglio dei ministri.

Per l'ordinamento fondiario, convengo che si deve rispetto ai diritti degli indigeni.

L'onor. De Martino ha ripetuto una frase di Lord Cromer. Al riguardo vi sono due tendenze, una che non vorrebbe tenere in alcun conto i diritti degli indigeni, un'altra che li vorrebbe rispettati. Dichiaro risolutamente che io adotto la seconda tendenza. (*Benissimo! — Approvazioni*).

Quando, in qualunque modo, sotto qualunque forma, sia pure in apparenza, si spogliassero gli indigeni dei loro terreni, noi avremmo la rivoluzione nella Colonia, rivoluzione che dovremmo domare con la forza.

Sarebbe imprudente e impolitico venire ad un simile risultato.

Non sono intieramente d'accordo con l'onorevole De Martino quando egli, che pure giustamente ha osservato non prestarsi l'Eritrea a divenire colonia di popolamento, ha detto ritenere che ciò possa esser possibile mediante costituzione di grandi Società che ripartiscano il terreno fra coloni, facciano costruire case coloniche, diano anticipazioni e facilitazioni, ecc., per la coltivazione del terreno. A questo non credo assolutamente. Come sono convinto che il Benadir, quando noi vi avremo stabilito la sicurezza, oltre ad essere adatto per le grandi colture, come quella del cotone, a base di lavoro indigeno, possa divenire colonia di popolamento italiano, in guisa da studiare se sia il caso di avviare colà una corrente di immigra-

zione, così sono convinto che nell'Eritrea questo non sia possibile. La condizione dei terreni ed il clima non rendono possibile la piccola coltura. Tutti gli esperimenti fatti sono falliti. Se ne è attribuita la colpa a diverse cause, ma la vera causa è che mancano gli elementi essenziali per una colonizzazione bianca. Se esperimenti successivi dimostreranno che la mia opinione è troppo recisa, troppo assoluta, sarò io il primo ad esserne lieto, ma se nel momento dicessi il contrario, esprimerei un'opinione contraria al mio profondo convincimento.

Ho detto già quanto occorreva riguardo al Benadir rispondendo al senatore Vigoni.

Quanto alla questione della difesa, in caso di un conflitto col Mullah, ebbi occasione di parlarne ieri rispondendo al senatore Pierantoni e non credo opportuno di aggiungere altro oggi.

Una sola cosa dirò circa le linee di navigazione. Certamente se noi dovessimo attendere ancora parecchi anni per attivare queste linee di navigazione, il commercio del Benadir potrebbe avere un colpo fatale poichè non basta che le carovane vengano alla costa, se poi le merci vi giacciono depositate e ammucchiate e non trovano vapori per trasportarle. Di qui l'assoluta necessità di stabilire il più presto possibile linee di navigazione.

Di questo mi sono preoccupato e sto trattando con il collega delle poste e dei telegrafi per ottenere che l'attuazione di queste linee sia anticipata. Credo di aver risposto alle osservazioni principali degli oratori. Non credo di aggiungere altro poichè anche nell'altro ramo del Parlamento ho esposto largamente le mie idee.

Il presente progetto di legge può appagare tutti, anche quelli che vogliono cose maggiori, poichè queste non si potranno ottenere se non s'incomincia con quelle indicate. S'incominci dal consentirmi i fondi che domando, e le cose maggiori verranno poi.

Io credo che con questi intendimenti il Senato vorrà dare il suo voto favorevole. (*Vive e prolungate approvazioni*).

DE MARTINO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DE MARTINO. Ringrazio l'onor. ministro delle risposte che ha voluto darmi. Non ho mai messo in dubbio che dovessimo approvare

questo disegno di legge perchè esso provvede, e l'ho dichiarato, alla necessaria difesa della colonia del Benadir, e provvede ad una parte delle necessità dell'ordinamento amministrativo della colonia Eritrea.

Quanto al programma per lo sviluppo economico delle due Colonie sono lieto che l'onorevole ministro abbia riconosciuto che quelle zone cotoniere, le quali potranno essere occasione alla formazione di una grande Società per il loro sfruttamento, potranno altresì render necessaria, mediante opportuni negoziati tra la Società e il Governo, la costruzione di una ferrovia la quale scenda dall'Asmara fino alle basse regioni tropicali. Soltanto, l'onor. ministro mi consenta, io dubito che sul semplice prodotto di quelle zone cotoniere, sul soprappiù cioè degli utili della coltivazione, si possano trovare gli elementi sufficienti per la costruzione di una ferrovia che costerà dai 23 ai 25 milioni.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Ho detto in parte.

DE MARTINO. E, precisando meglio il mio pensiero, credo che l'onor. ministro abbia voluto dire questo: che quando si sia formata una Società per lo sfruttamento delle zone cotoniere di quella regione, la Società potrà farsi anche appaltatrice dei lavori ferroviari, sempre sulla base però di un concorso dello Stato. Quindi sono lieto di ringraziare anche in ciò il ministro, avendo egli riconosciuto implicitamente che un programma per lo sviluppo economico della colonia Eritrea che si può fare, o con l'aumento del suo bilancio, o con altre forme di concorso dello Stato, non può però avere una pratica attuazione nella condizione e con i mezzi attuali.

Riconosco che per il Benadir bisogna andare gradatamente, e che questo progetto di legge, il quale provvede alla difesa contro gli attacchi delle tribù dei Bimal, varrà ad assicurare una condizione pacifica nella regione più adatta allo sviluppo agricolo.

Lasciamo l'avvenire in grembo a Dio! Al momento opportuno il ministro, se sarà necessario, chiederà al Parlamento i mezzi necessari; ma la difesa non può essere che parte di un programma. Occorre provvedere alle opere pubbliche del Benadir, e nel programma del ministro stesso è riconosciuta la necessità di una ferrovia che da Brava vada a Lugh e di un

porto a Brava e poi, non la costruzione di semplici canali d'irrigazione, nei quali defluiscono le acque dei due fiumi principali, ma delle opere occorrenti per riattivare il canale del Gofca acciocchè sieno smaltite le acque del Webi-Scebeli. In una parola c'è tutto un programma di opere pubbliche che dev'essere il necessario complemento di questo disegno di legge.

Intendo che non si possa fare tutto nè provvedere a tutto nel primo momento; ma mi auguro che il ministro presenti al Parlamento, in un giorno non troppo lontano, progetti chiari e richiesta di fondi sufficienti, acciocchè le opere pubbliche, necessarie allo sviluppo economico del Benadir, abbiano un principio. Non si tratta di improvvisare, ma di cominciare a fare più e meglio di quanto si è fatto sinora.

Per la questione, da me sollevata, intorno agli indigeni dell'Eritrea, ringrazio il ministro delle sue dichiarazioni ispirate ad un alto senso politico, nè tale questione poteva certo sfuggire al suo illuminato acume; ma egli va al di là di quello che vada io stesso, parlando del colonizzamento dell'altipiano. Credo che in una certa misura quelle terre si prestino ad una colonizzazione, se non molto ampia, limitata; soltanto la questione che io muoveva era un'altra. Il colonizzamento si farà o no, ma ciò che si appalesa dannoso nel progetto di ordinamento fondiario è il voler precludere l'adito al capitale sull'altipiano: le concessioni di sfruttamento sono consentite nella zona tropicale, ma nell'altipiano è vietato al capitale di venire a fare opere di colonizzamento o sfruttamento, le terre demaniali essendo riservate esclusivamente alla loro suddivisione in piccoli lotti da attribuirsi direttamente a coloni italiani. Se da parte sua l'onorevole ministro ritiene che un colonizzamento sia impossibile e da un'altra parte, per effetto delle prescrizioni legislative, il capitale non potrà fare opera di sfruttamento industriale o di colonizzamento in base a larghe concessioni, la conseguenza sarà una sola: l'altipiano resterà senza alcuna attività e senza possibilità di essere messo in valore.

Io l'ho detto, e lo ripeto, son lieto di aver provocato le presenti dichiarazioni dell'onorevole ministro, come sono stato lieto di aver sentito nell'altro ramo del Parlamento quelle anche più ampie che ha fatto sopra un programma

coloniale; quindi, nel ringraziarlo, ho fede che, egli abbia a trovare, tra le varie richieste e i vari desideri dei suoi colleghi del Gabinetto, quella tale compensazione cui egli ha alluso, la quale, senza turbare la economia generale del bilancio dello Stato, possa procurargli però i mezzi di attuare praticamente un programma che lodo ed approvo.

BLASERNA, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BLASERNA, *relatore*. Signori senatori. Dopo le parole così chiare e lucide pronunziate dall'onor. ministro degli esteri, mi rimane ben poco a dire. Parlerò a nome della Commissione di finanze, la quale mi ha incaricato di sostenere il presente disegno di legge.

Se si trattasse di fare un programma dell'avvenire, certamente le osservazioni dei nostri colleghi De Martino e Vigoni avrebbero una vera e grande ragione di essere.

Essi si sono occupati da tanto tempo con intelletto d'amore del problema coloniale, lo conoscono bene, ed hanno il sincero desiderio, che noi tutti dobbiamo dividere, di vedere che, finalmente, la questione entri in un campo più pratico di quello che fin qui non sia stato. Ma il disegno di legge, che noi abbiamo qui davanti a noi, è molto più semplice, ed in fondo non si tratta che di accogliere tre provvedimenti, che l'onor. ministro ha concretato in questo disegno di legge.

Il primo è quello di rendere i bilanci d'ora in poi molto più chiari e più espliciti, separandoli fra loro in modo che non si confondano le risorse e le spese dell'uno con quelle dell'altro, e si possano vedere bene i provvedimenti da prendersi per ciascuna delle due colonie. Questo mi pare un concetto così chiaro e lucido che non vale la pena di spenderci sopra ulteriori parole.

Il secondo provvedimento, che è il più urgente, è quello di pensare alla sicurezza di queste Colonie, e qui sono delle proposte concrete presentate dall'onor. ministro per sopperire a tale intento, come pure ad alcuni dei più urgenti lavori che potranno occorrere.

Finalmente il terzo provvedimento è quello di assicurare i pagamenti a grande distanza, per cui, naturalmente, le norme ordinarie stabilite colla legge di contabilità non possono essere applicate; e anche questo mi pare un

provvedimento utile e necessario e non vi è bisogno di spendere altre parole per dimostrarne l'importanza e la necessità.

L'onor. Sonnino ha sollevato, dirò così, una questione contabile; ma il ministro ha risposto con tale lucidità che non mi pare vi sia nulla da aggiungere. La questione è chiara, la posizione netta; e poi per tutte le questioni sollevate è l'avvenire che deciderà: sarebbe prematuro stabilire fin d'ora cosa si dovrà fare o non fare.

Cominciamo dal provvedere alla sicurezza di quelle Colonie, perchè senza di ciò non sarà mai possibile di trovare un colono che vada a lavorare o una Società che vada ad impiegare dei capitali in quei terreni: si tratta di provvedimenti per due anni: durante questo breve tempo si vedrà come la questione si svolge; e quando sarà venuto il momento, si potrà giudicare con miglior conoscenza di causa di quel che occorrerà.

Ecco le poche osservazioni che avevo a fare e del resto non posso aggiungere altro che approvo interamente le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro degli affari esteri, le quali mi affidano che un giorno, quando che sia, entreremo proprio in uno svolgimento più pratico della questione coloniale di quel che fin qui non sia stato fatto. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, la discussione generale è chiusa. Si passa alla discussione degli articoli, che rileggo:

Art. 1.

Ogni anno saranno presentati al Parlamento due separati bilanci per le entrate e per le spese delle colonie Eritrea e Somalia italiana. (*Approvato*).

Art. 2.

Il « Contributo dello Stato nelle spese civili e militari delle colonie italiane d'Africa », attualmente di lire 7,230,800, è aumentato di lire 600,000 per l'esercizio 1908-909 e di altre lire 550,000 a partire dall'esercizio 1909-910, ed è ripartito ed assegnato in conformità alla tabella annessa alla presente legge.

(*Approvato*).

Art. 3.

Le somme annue di lire 150,000 e lire 22,160, attualmente a carico del « Contributo dello Stato nelle spese civili e militari delle colonie d'Africa », rispettivamente per le spese della Regia Legazione in Addis-Abeba e del Regio Consolato generale in Hodeida, saranno iscritte, a partire dall'esercizio 1908-909, nello « Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri » tra le spese di rappresentanza all'estero fermo restando per le colonie italiane d'Africa il contributo di cui all'articolo precedente.

(Approvato).

Art. 4.

A deroga della disposizione di cui al secondo comma dell'art. 7 della legge 2 luglio 1905, n. 319, a partire dall'esercizio 1908-909, sarà iscritta in uno speciale articolo del bilancio della Somalia italiana l'annualità di lire 371,415.29 fissata dalla legge 30 giugno 1907, n. 499, per la restituzione alla Cassa depositi e prestiti del mutuo contratto per il riscatto del Benadir.

(Approvato).

Art. 5.

I contributi dello Stato assegnati dalla presente legge per le spese della colonia Eritrea e Somalia italiana saranno messi a disposizione dei rispettivi Governi mediante apertura di due distinti conti correnti di tesoreria, ai quali verranno versati i relativi mandati di pagamento emessi dal Ministero degli affari esteri.

(Approvato).

Art. 6.

Sui conti correnti di cui all'articolo precedente, il Ministero del tesoro è autorizzato a fare anticipazioni, oltre le dotazioni dei conti correnti medesimi, ed entro il limite massimo di lire 600,000, a ciascuno dei Governi delle due Colonie, per metterli in grado di provvedere alle prime spese dell'esercizio successivo.

In nessun caso le somme anticipate potranno essere erogate dalle Colonie in spese proprie dell'esercizio nel quale ha luogo l'anticipazione.

(Approvato).

LEGISLATURA XXII — 1^a SESSIONE 1904-908 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° APRILE 1908

(Annesso)

Ripartizione ed assegnazione del contributo dello Stato nelle spese civili e militari delle Colonie italiane d'Africa.

	Stanziamanti attuali	Aumenti o diminuzioni	Stanziamanti per l'esercizio 1908-909
Per l'esercizio finanziario 1908-909:			
<i>Al bilancio della Colonia Eritrea:</i>			
Contributo nelle spese civili e militari della Colonia . . .	5,400,800 »	+ 222,160 »	5,622,960 »
<i>Al bilancio della Colonia della Somalia italiana:</i>			
Contributo delle spese civili e militari della Colonia . . .	1,385,000 »	+ 550,000 »	1,935,000 »
<i>Allo stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri:</i>			
Stanziamanto per far fronte alle spese varie nell'interesse generale delle Colonie della Eritrea e della Somalia italiana.	445,000 »	- 172,160 »	272,840 »
Totali . . .	7,230,800 »	+ 600,000 »	7,830,800 »

	Stanziamanti per l'esercizio 1908-909	Aumenti o diminuzioni	Stanziamanti a partire dall'esercizio 1909-910
A partire dall'esercizio 1909-910:			
<i>Al bilancio della Colonia Eritrea:</i>			
Contributo nelle spese civili e militari della Colonia . . .	5,622,960 »	+ 225,000 »	5,847,960 »
<i>Al bilancio della Colonia della Somalia italiana:</i>			
Contributo nelle spese civili e militari della Colonia . . .	1,935,000 »	+ 325,000 »	2,260,000 »
<i>Allo stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri:</i>			
Stanziamanto per far fronte alle spese varie nell'interesse generale delle colonie della Eritrea e della Somalia italiana	272,840 »	»	272,840 »
Totali . . .	7,830,800 »	+ 550,000 »	8,380,800 »

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella seduta di domani.

Annunzio di interpellanza.

PRESIDENTE. L'onor. senatore Levi chiede d'interpellare l'onor. ministro di agricoltura, industria e commercio « intorno all'andamento dei lavori per la costruzione del palazzo per uso del suddetto Ministero, in rapporto alle previsioni finanziarie ».

Non essendo presente il ministro di agricoltura, industria e commercio, prego il ministro degli esteri di volergli partecipare la presentazione di questa interpellanza.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Non mancherò di farlo.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: « Ordinamento della Somalia italiana »:

Senatori votanti	79
Favorevoli	69
Contrari	10

(Il Senato approva).

Presentazione di relazioni.

CALDESI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CALDESI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione della Commissione di finanze sul disegno di legge: « Maggiori assegnazioni su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa pel Ministero delle poste e telegrafi per l'esercizio finanziario 1907-908 », e l'altra sul disegno di legge: « Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione per la spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1907-1908 ».

PRESIDENTE. Do atto al senatore Caldesi della presentazione di queste relazioni, che saranno stampate e distribuite.

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

I. Votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

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

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 in 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 in Africa e per contributo dello Stato nelle spese delle Colonie stesse (N. 773);

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

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);

Autorizzazione di spese per opere pubbliche, ripartizione di stanziamento e trasporti di fondi negli stati di previsione del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari 1907-908 e 1908-909 (N. 769);

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

Separazione del comune di Ateleta dal mandamento di Pescocostanzo e sua aggregazione a quello di Castel di Sangro (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);

Modificazioni ed aggiunte alla legge 11 luglio 1907, n. 502, portante provvedimenti per la città di Roma (N. 753-urgenza).

La seduta è sciolta (ore 18.30).

Licenziato per la stampa il 7 aprile 1908 (ore 20)

AVV. EDOARDO GALLINA

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