

XII.

TORNATA DEL 1° APRILE 1889

Presidenza del Presidente FARINI.

Sommario. — Congedo — Annunzio della morte e commemorazione del senatore conte Carlo Torre di Caprara — Parole del ministro dei lavori pubblici e del senatore Di Sambuy — Inversione dell'ordine del giorno — Discussione del progetto di legge: Costituzione di consorzi tra più provincie per la costruzione, sistemazione e conservazione delle strade provinciali — Approvazione dei 4 articoli del progetto dopo breve discussione sugli articoli 2 e 3 — Discussione del progetto di legge: Proroga della convenzione colla Società Peninsulare ed Orientale per un regolare servizio quindicinale di navigazione a vapore fra Venezia ed Alessandria d'Egitto, toccando Ancona e Brindisi, in coincidenza a Brindisi col servizio inglese oltre Suez — Osservazioni del senatore Ferraris, relatore, cui rispondono i ministri delle poste e dei telegrafi, e dei lavori pubblici — Rinvio dell'articolo unico del progetto alla votazione segreta — Discussione del progetto: Conversione in legge dei due regi decreti che approvano le convenzioni stipulate colla Società Generale di Navigazione Italiana, addizionali a quelle del 4 febbraio 1887, approvate colla legge del 15 giugno successivo, n. 3880 (serie 2^a), per un servizio fra Brindisi e Patrasso, e fra Genova e Batavia — Considerazioni dei senatori Rossi e Majorana-Calatabiano, e risposte del senatore Ferraris, relatore, e del ministro delle poste e dei telegrafi — Approvazione di un ordine del giorno proposto dall'Ufficio centrale e degli articoli del progetto — Annunzio di domanda d'interpellanza del senatore Cannizzaro al ministro della istruzione pubblica intorno all'Istituto superiore d'igiene in Roma — Annunzio e svolgimento di altra domanda di interpellanza dei senatori Serafini, Ferraris, Alfieri e Di Sambuy al presidente del Consiglio, ministro dell'interno, riguardo a taluni fatti d'intolleranza verificatisi nei giorni scorsi in Roma — Parlano i senatori Serafini, Alfieri, Ferraris, e Di Sambuy — Risposte del presidente del Consiglio — Svolgimento di una interrogazione del senatore Basile al ministro dei lavori pubblici intorno all'apertura all'esercizio del tronco ferroviario Messina-San Filippo, ed ai lavori degli altri tronchi già appaltati della ferrovia Messina-Palermo per la marina, e risposta del ministro.

La seduta è aperta alle ore 2 1/2 pom.

Sono presenti i ministri dei lavori pubblici, delle poste e dei telegrafi e il sottosegretario di Stato dell'interno, commissario regio. Più tardi intervengono il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, ed i ministri della guerra, dell'istruzione pubblica e di agricoltura, industria e commercio.

Il senatore, segretario, CORSI L. dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale viene approvato.

Congedo.

PRESIDENTE. Il signor senatore Tolomei chiede un congedo di otto giorni per ragioni d'ufficio.

Non essendovi opposizioni questo congedo viene accordato.

**Commemorazione
del senatore conte Carlo Torre di Caprara.**

PRESIDENTE. Signori senatori!

Ieri mi giunse notizia essere passato di vita, sino da venerdì scorso, in Benevento il senatore conte Carlo Torre di Caprara che ivi era nato il 19 agosto 1812.

Il senatore Carlo Torre, che sino dal 1841 era nella città natale agente del contenzioso amministrativo, ne fu destituito per cagione politica nel 1852. Liberale profondamente convinto; per opinioni, per sentimenti, per domestici affetti, per vincoli di sangue andò annoverato fra coloro che primeggiarono nello apparecchiare i nuovi tempi. Nel rivolgimento del 1860 governatore della sua e di altre città, poi, instaurato il regno d'Italia, fu prefetto.

Resse con tale ufficio provincie importanti; importantissime, tra l'altre, quelle di Torino e di Milano.

Amministratore sagace, dovunque indirizzò l'amministrazione a quell'ordine, a quell'esattezza, a quella solerzia dalla quale non dovrebbe mai dipartirsi; moderatore politico avveduto, tenne alto e rispettato dovunque il prestigio, la dignità del Governo.

E fu mercè sua, in grazia del suo fare prudente e previdente, del suo tatto squisito che, lui prefetto di Torino, in un momento difficile della vita pubblica italiana, potè aver luogo il trasferimento della capitale senza che troppo se ne sentissero gli effetti dalla nobile città, costretta, con nuovo indirizzo, nuova attività, e nuovissima energia a supplire ai benefizi che le venivano meno.

Nel quale tempo, quasi a guiderdone della delicata missione, venne chiamato all'onore di sedere in quest'alto consesso.

Fu il senatore Carlo Torre uomo di non ordinaria coltura. Fanno di ciò testimonianza il nome acquistato di ottimo amministratore, e, fra i molti scritti suoi, un corso di scienza politica e di diritto costituzionale, dato alla luce nel 1860.

D'indole affabile, di maniere signorilmente cortesi ebbe in vita l'affetto di quanti intimamente lo conobbero; lo prosegue in morte il

compianto vivissimo dei concittadini che più di tutti ne conobbero il cuore, l'animo, le azioni.

Al quale compianto unendoci oggi noi con quella vivezza che viene dalla lunga consuetudine e dalla molta stima, concedetemi, o signori, che esprimendo senza esitanza questo sentimento intero a tutta là famiglia, io mandi da questo posto una melanconica parola di affetto all'egregio fratello suo Federico, che in mezzo a noi è segnacolo di patriottismo antico, operoso, virile. (*Approvazioni*).

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Il Governo si associa alle giuste parole di lode pronunziate dall'onorevolissimo presidente nel commemorare il collega che abbiamo perduto.

Carlo Torre nelle varie vicissitudini politiche, alle quali andò soggetta la sua città e provincia nativa, territorio pontificio in mezzo al Reame di Napoli, mostrò sempre un calmo liberalismo, il quale non fu giammai smentito.

Dopo il 1860 egli, come ha ricordato l'onorevole presidente, servì nobilmente il Regno d'Italia nel governo di cospicue provincie.

Noi tutti che lo amavamo e rispettavamo, ci associamo altresì a quel sentimento di compianto che l'onorevole presidente ha proposto di esprimere alla famiglia, ed in ispecie al fratello Federico Torre, il quale, come egli ha ben detto, è in Roma ed in Italia insigne esempio di provato e antico patriottismo.

Senatore DI SAMBUY. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore DI SAMBUY. Permetta il Senato che alla inattesa notizia della morte del senatore Carlo Torre io esprima il rammarico che provo per tanta perdita, facendo eco alle nobili parole dell'onorevolissimo nostro presidente.

Io ebbi la fortuna di conoscere in Torino quel provetto amministratore, e fui in caso di apprezzare le sue grandi qualità.

Tutti ricordano nella provincia di Torino la somma equità di giudizio, l'onestà di propositi, la pratica amministrativa, l'incomparabile cortesia, i numerosi pregi insomma, che rendevano beneviso ed amato il compianto prefetto Torre.

Era giusto che io ricordassi in questo giorno

l'affetto che la città di Torino nutrive pel degnissimo suo amministratore, e la mia parola valga solo a dimostrare quanto nella setten-trionale mia provincia sarà unanime il cordoglio per la annunziata perdita di un così illustre cittadino delle provincie meridionali.

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca:

Votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge:

Proroga per sei mesi del trattato di commercio e di navigazione italo-nicaraguense del 6 marzo 1868;

Aggregazione del comune di Molocchio in provincia di Reggio Calabria al mandamento di Radicena.

Io proporrei al Senato di discutere prima i progetti di legge che sono all'ordine del giorno. Possibilmente si procederà poi alla votazione di tutti insieme nella seduta di oggi.

Se non vi sono opposizioni, la proposta s'intende approvata.

Discussione del progetto di legge: « Costituzione di consorzi tra più provincie per la costruzione, sistemazione e conservazione di strade provinciali » (N. 1).

PRESIDENTE. Ora passeremo alla discussione del progetto di legge: « Costituzione di consorzi tra più provincie per la costruzione, sistemazione e conservazione di strade provinciali ».

Chiedo al signor ministro dei lavori pubblici se accetta che la discussione si apra sul disegno di legge quale fu modificato dall'Ufficio centrale.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Il Governo acconsente che si apra la discussione sul progetto dell'Ufficio centrale; il quale, come avverte la sua relazione, contiene modificazioni che sono più di forma che di sostanza, poichè consistono principalmente nell'aver riportato nel disegno di legge alcune disposizioni della legge del 1865, alle quali il progetto ministeriale faceva semplicemente richiamo.

E dichiarando di accettare che si apra la discussione sul progetto modificato dall'Ufficio

centrale, mi riservo di proporre una modificazione di non grave momento all'art. 2.

PRESIDENTE. Si dà adunque lettura del disegno di legge quale è stato proposto dall'Ufficio centrale.

Il senatore, *segretario*, CORSI L. legge il progetto di legge.

(Vedi stampato n. 1-A).

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

Nessuno chiedendo la parola e non essendovi oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale. Si procede alla discussione degli articoli.

Art. 1.

La formazione del Consorzio di che nell'articolo 37 della legge 20 marzo 1865, all. F, per la costruzione, la sistemazione e la conservazione di una strada provinciale o delle opere relative che interessano più provincie, è promossa da quella provincia che crederà di aver ragione di chiamarne altre a concorrere nella spesa.

Essa dovrà dimostrare la convenienza dell'opera e l'opportunità del Consorzio, proponendo le basi e le quote del concorso.

(Approvato).

Art. 2.

Il progetto di Consorzio coi relativi documenti deve essere presentato dalla provincia che lo promuove, in altrettante copie quante sono le provincie interessate, al Ministero dei lavori pubblici, il quale ne comunicherà contemporaneamente, una per ciascuna, alle provincie medesime, prefiggendo loro un termine per deliberare se intendono di aderirvi ed a quali condizioni.

Trascorso questo termine, il Ministero, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, statuirà sulla domanda di costituzione del Consorzio, decidendo sulle osservazioni e sulle opposizioni delle provincie, e ritenendo aderenti quelle che nel termine fissato non ne avessero fatta alcuna.

È aperta la discussione su questo art. 2. Il senatore Guarini ha facoltà di parlare.

Senatore GUARINI. Ho domandato di parlare per pregare l'Ufficio centrale di accettare un emendamento che io proporrei al primo comma di questo articolo.

In questo primo comma si prefigge alle provincie un termine per deliberare se intendono di aderire al consorzio *ed a quali condizioni*.

Ora io temo che all'atto pratico il lasciare alle provincie la facoltà di statuire delle condizioni alla propria adesione non ad altro approdi se non a creare degli impacci e degli ostacoli alla costituzione del consorzio, riuscendo così a contraddire quello che è il precipuo intento della legge, cioè di ottenere che quando due o più provincie siano interessate a costituirsi in consorzio per la costruzione di una strada, esso si possa attuare, senza che si trascini troppo a lungo, sia per modificazioni che siano chieste al tracciato, sia per altre condizioni che siano imposte, e che, se non ne impediscano, ne indugino la costituzione.

Io quindi proporrei che alla facoltà data alle provincie di determinare quali siano le condizioni di loro adesione si sostituisca quella di poter presentare le loro osservazioni ed opposizioni; e mi induco a questa proposta tanto più volentieri, anche per la considerazione che il secondo comma dice che il Ministero deciderà sulle *osservazioni ed opposizioni* delle provincie; e non accenna menomamente alle condizioni che esse impongono.

Mi si potrà forse obiettare che le adesioni condizionate possono ritenersi comprese nella parola generica *osservazioni*, ma, se ciò pur sia, egli è certo altresì che vi sarebbe maggior rispondenza fra il primo ed il secondo comma, se si accettasse l'emendamento che io propongo, pel quale nell'uno e nell'altro comma si usano le identiche parole.

Senatore DI SAMBUY. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore DI SAMBUY. Alle giuste ed assennate parole del senatore Guarini mi sia lecito aggiungere ancora un'osservazione.

È verissimo che, come diceva l'onor. preopinante, conviene mettere invece della parola « condizioni », che ha una portata assai diversa a mio modo di vedere, le parole: « osservazioni e controproposte »; ma questo non mi basta ancora. Perciò domando all'Ufficio centrale se non è il caso di stabilire un termine

nella legge stessa, per le risposte delle provincie interessate, invece di lasciare facoltà al Ministero di stabilirlo volta per volta.

Se non erro, nella discussione degli Uffici se ne è fatto parola; e mi pare anzi che si fosse raccomandato di fissare un termine di due mesi, come quello che potrebbe applicarsi sempre. Difatti è abbastanza lungo per dar agio alle provincie di fare qualsiasi osservazione sopra una proposta di consorzio, mentre per altra parte non lascia un tempo troppo lungo ed indefinito, che talvolta potrebbe essere nocivo alla impresa proposta.

Senatore COSTA, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Senatore COSTA, *relatore*. Io per verità non partecipo alla preoccupazione del collega senatore Guarini. Io credo che con la parola « condizioni » non siasi voluto e non si possa intendere fatto riferimento se non a quelle osservazioni od opposizioni di cui è fatto cenno nel secondo capoverso di questo articolo; essendo fuori di dubbio che o si chiamino « condizioni » o si chiamino « opposizioni » od « osservazioni », la conclusione sarà sempre la stessa; giacchè chi ha il potere di statuire è unicamente il ministro.

Ad ogni modo, per togliere il dubbio d'interpretazione sollevato dall'onorevole collega, io non ho difficoltà di consentire che sia tolta la parola « condizioni » e sieno sostituite queste altre: « prefiggendo loro un termine per deliberare se intendono aderirvi e per presentare le loro osservazioni od opposizioni ».

Quanto al desiderio espresso dal nostro collega Di Sambuy, io per verità lo pregherei di non insistere. Egli vorrebbe che la legge stessa prefiggesse il termine, entro il quale le provincie debbono deliberare.

La costituzione di questi consorzi può riferirsi a materia di così varia importanza, talvolta minima, talvolta così vasta, che un termine, suppongasì di tre mesi, potrebbe essere eccessivo in alcuni casi e insufficiente in altri.

D'altronde vi è anche da osservare che, se il termine viene prefisso nella legge, dovrebbe ritenersi improrogabile; mentre io credo che convenga lasciare facoltà al Governo, quando egli lo creda necessario, di poterlo, in casi eccezionali e giustificati, prorogare:

Per ciò le prego l'onor. Di Sambuy di non insistere nel suo emendamento.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. È di minore importanza l'emendamento che io preghe- rei l'Ufficio centrale di volere accettare; credo anzi non vi sia vera diversità di concetto, e che si tratti solo d'una imperfezione di locu- zione.

Nel progetto ministeriale era detto che il progetto di consorzio doveva essere presentato dalla provincia proponente al Ministero, per- chè interrogasse le altre provincie interessate. Nella proposta che fa l'Ufficio centrale si dice: il progetto di consorzio coi relativi documenti deve essere presentato dalla provincia che lo promuove, in altrettante copie quante sono le provincie interessate, al Ministero dei lavori pubblici, il quale ne comunicherà contempo- raneamente, una per ciascuna, alle provincie medesime, prefiggendo loro un termine per de- liberare se intendono di aderire, ed a quali condizioni.

È evidente, che non si può volere che que- sta comunicazione sia fatta anche alla provin- cia proponente; sibbene alle altre provincie in- teressate, meno cioè quella del cui assenso non si può dubitare.

Credo che questo sia stato il concetto del- l'Ufficio centrale, e per spiegarlo meglio ba- sterà una semplicissima modificazione al suo progetto; che consisterebbe nel dire che la pro- vincia proponente debba presentare il progetto di consorzio, in tante copie, quante sono le al- tre provincie interessate, affinché a queste sole ne sia data comunicazione, per averne le os- servazioni e i richiami, appunto com'era nel progetto ministeriale.

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

Senatore COSTA, *relatore*. Io non ho nessuna difficoltà di accettare la lieve modificazione di forma proposta dal ministro, che in realtà rende più esattamente il concetto che l'Ufficio cen- trale ha inteso di esprimere in questo articolo.

PRESIDENTE. La parola spetta al ministro dei lavori pubblici.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Ringra- zio l'Ufficio centrale di aver accettato questo

mio emendamento che chiarisce meglio il con- cetto dell'articolo secondo; e in quanto alla proposta dell'onor. Guarini, alla quale, modi- ficata alquanto la forma, consente l'Ufficio cen- trale, dichiaro che non ne dissente il Governo.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SARACCO. Vorrei pregare l'onore- vole Guarini a ritirare la sua proposta dac- chè nel capoverso dell'art. 2 è detto che il Mi- nistero statuisce e decide sulle osservazioni e sulle opposizioni delle provincie. È chiaro che le provincie hanno il diritto di far osserva- zioni ed opposizioni.

Dunque non vedo il perchè si voglia per legge statuire che le provincie hanno questo diritto. Se il Ministero ha da decidere, vuol dire che gli altri hanno facoltà di presentare le loro osservazioni.

Senatore GUARINI. Prego l'onor. Saracco di considerare che io veramente non ho inteso di negare alla provincia la facoltà di fare osser- vazioni ed anche opposizioni, come appunto dice l'articolo.

Anzi l'emendamento che io ho proposto suona appunto questo, che le provincie possano pre- sentare ossevazioni ed opposizioni. Solamente ho espresso il dubbio che praticamente possa tornare men buono lo accordare alle provincie la facoltà di statuire delle condizioni alla loro adesione. Ed era incoraggiato a questo emendamento anche da ciò, che l'aggiungere alla fine del primo comma le parole « per pre- sentare le loro osservazioni ed opposizioni » sostituendole a quelle per cui si consentireb- bero le adesioni condizionate, rende i due comma più consoni l'uno all'altro.

PRESIDENTE. Mantiene il suo emendamento?

Senatore GUARINI. Sì, anche perchè mi con- forta l'essere esso già accettato dall'onor. mi- nistro e dall'onor. relatore.

PRESIDENTE. L'onor. relatore ha la parola.

Senatore COSTA, *relatore*. Non ho nessuna difficoltà ad accettare l'emendamento; è que- stione di forma.

PRESIDENTE. Allora pongo ai voti i due emen- damenti a quest'art. 2: uno è un'aggiunta; dove dice « quante sono le provincie interes- sate », il signor ministro desidera che si dica: « quante sono le altre provincie interessate »;

nella qual aggiunta consente anche l'Ufficio centrale.

- Chi approva quest'aggiunta è pregato di alzarsi.

(Approvato).

L'altra proposta consiste nel sopprimere alla fine del primo comma le parole: « ed alle quali condizioni », sostituendo le seguenti: « e per presentare le loro osservazioni ed opposizioni ».

Chi approva questa sostituzione è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Ora pongo ai voti tutto l'art. 2 così emendato. Chi lo approva è pregato di sorgere.

(Approvato).

Art. 3.

La decisione del Consiglio di Stato sul ricorso contro il decreto ministeriale, di che nell'articolo precedente, deve essere preceduta dal voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici in adunanza generale.

Senatore PARENZO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore PARENZO. Mi pare che l'art. 3 debba subire qualche modificazione di forma. Si capisce il perchè l'Ufficio centrale ha variato il testo del progetto ministeriale; lo spiega chiaramente nella relazione. Nella nuova legge del Consiglio di Stato sono fissati i casi e i termini dei ricorsi al Consiglio stesso in materia di strade; ma colla nuova forma datagli, l'articolo 3 si riferisce all'articolo secondo che effettivamente non parla nè di decisioni di Consiglio di Stato, nè di ricorso, nè di decreti ministeriali. L'articolo infatti dice: « La decisione del Consiglio di Stato sul ricorso contro il decreto ministeriale di che nell'articolo precedente, ecc. ».

E l'articolo precedente non parla di nessuna di queste tre cose. È, del resto, una semplice questione di forma, e mi pare sarebbe più chiaro se si dicesse: « In caso di ricorso contro la decisione ministeriale di cui all'articolo precedente prima della decisione del Consiglio di Stato dovrà esser sentito il Consiglio superiore dei

lavori pubblici in adunanza generale ». Il concetto è lo stesso, ma la forma è più chiara.

Senatore COSTA, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Do facoltà di parlare al relatore dell'Ufficio centrale.

Senatore COSTA, *relatore*. Per chi ha sott'occhio il testo della legge sul Consiglio di Stato, votato sabato e, credo, sancito ieri, la difficoltà di forma sollevata dall'onorevole Parenzo non ci dovrebbe essere, perchè in quella legge è precisamente preveduto il ricorso contro i provvedimenti ministeriali relativi ai consorzi per le strade che interessano più provincie. Nemmeno credo possa dubitarsi che, parlandosi in questo articolo di decreto ministeriale, non si intenda richiamata la decisione del ministro sulla costituzione dei consorzi, che, come è noto, non potrebbe farsi che in forma di decreto. Ad ogni modo, è questione di pura e semplice forma e l'Ufficio centrale non tiene menomamente alla propria.

PRESIDENTE. Domando all'onor. ministro dei lavori pubblici se accetta l'emendamento del senatore Parenzo.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. In seguito alle considerazioni svolte dall'onorevole relatore dell'Ufficio centrale non ho difficoltà di accettare anch'io la nuova formola.

PRESIDENTE. Come il Senato ha inteso, il signor senatore Parenzo propone di sostituire all'art. 3 un articolo concepito nei seguenti termini: « In caso di ricorso contro decisioni ministeriali di cui all'articolo precedente, prima della decisione del Consiglio di Stato dovrà essere sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici in adunanza generale ».

Chi approva questa nuova formula da sostituirsi all'art. 3 testè letto dell'Ufficio centrale è pregato di sorgere.

(Approvato).

Art. 4.

Ordinato e reso esecutivo il Consorzio, l'assemblea generale, costituita dai delegati delle provincie interessate, provvede all'eseguimento delle opere col mezzo di una Deputazione o Consiglio di amministrazione.

Le rispettive attribuzioni e deliberazioni dell'Assemblea generale e del Consiglio d'ammi-

nistrazione del Consorzio sono regolate e rese esecutorie nei modi e con le formalità prescritte per i Consigli e le Deputazioni provinciali.

(Approvato).

Discussione del progetto di legge: « Proroga della convenzione colla Società Peninsulare ed Orientale per un regolare servizio quindicinale di navigazione a vapore fra Venezia ed Alessandria d'Egitto, toccando Ancona e Brindisi, in coincidenza a Brindisi col servizio inglese oltre Suez » (N. 11).

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca la: « Proroga della convenzione colla Società Peninsulare ed Orientale per un regolare servizio quindicinale di navigazione a vapore fra Venezia ed Alessandria d'Egitto, toccando Ancona e Brindisi, in coincidenza a Brindisi col servizio inglese oltre Suez ».

Prego l'onorevole senatore, segretario Corsi Luigi di dar lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, CORSI L. dà lettura del progetto di legge.

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a far continuare fino al 31 luglio 1890 il servizio affidato alla Società Peninsulare ed Orientale colla convenzione del 31 gennaio 1888, approvata per legge del 30 giugno successivo, n. 5487, serie 3ª, inscrivendo nel bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici al corrispondente capitolo la somma di L. 775,000 per l'esercizio 1889-90 e quella di L. 64,583 33 per l'esercizio 1890-91 (quota del mese di luglio 1890).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione su questo progetto di legge.

Senatore FERRARIS, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FERRARIS, *relatore*. Sebbene l'Ufficio centrale non dubiti che le osservazioni contenute nella sua relazione siano state esaminate dal ministro proponente, tuttavolta mi permetto, per incarico dei miei colleghi, di richiamarvi l'attenzione del signor ministro anche in pub-

blica tornata, affinché egli abbia occasione di fornirci un'adeguata risposta.

I punti sui quali dovrò intrattenere il Senato sono brevissimi e semplici, massime perchè la questione principale, che è toccata in questa relazione, dovrà essere trattata nella discussione dell'altra legge sull'approvazione dei decreti 6 e 18 agosto 1888, che si discuterà nella stessa tornata d'oggi.

Due sono i punti indicati nella relazione.

In primo luogo, crede il Governo che effettivamente sia necessaria l'approvazione del Parlamento per dare la disdetta alla Società di navigazione quale è prevista nell'art. 37 della convenzione, approvata colla legge del 30 giugno 1888?

L'Ufficio centrale nella relazione ha indicate le ragioni per le quali, forse, non era necessaria questa autorizzazione. Comunque, l'Ufficio centrale ha dichiarato che sarebbe mal venuta per parte sua l'intenzione di voler respingere quando il Governo vuol ricorrere alla sanzione del Parlamento per qualsiasi disposizione.

Tuttavia, siccome in altri casi potrebbe invocarsi il precedente, si è creduto utile far notare due circostanze.

La prima, che quando una disdetta è contemplata in una convenzione approvata dal Parlamento, rientra nelle attribuzioni e sta specialmente nei criteri del Governo il vedere se e quando si debba dar questa disdetta.

La seconda è di fatto, e speciale a questa convenzione. Non si è data una prima disdetta e quindi la convenzione continua fino a tutto luglio del 1890.

Ma nell'art. 37 è prevista ancora la facoltà e la possibilità di una proroga fino al 31 dicembre 1891. Ora, arrivati alla fine della proroga che si suppone autorizzata coll'approvazione di questa legge, si verificherebbe di nuovo la necessità di ricorrere al Parlamento, necessità indipendente dalle ragioni intrinseche accennate e che farebbero dubitare della necessità di questa autorizzazione ed imporrebbero poi le stesse procedure parlamentari che ha dovuto subire la prima proroga.

Il Governo adunque si spiegherà come crede essere sua intenzione, tanto sulla questione di massima, come sulla questione speciale.

Un altro punto accennato nella relazione riguarda il porto di Bari. Quando venne in di-

discussione nell'altro ramo del Parlamento la legge che fu poi del 30 giugno 1888, la Commissione parlamentare si era fatto carico del desiderio già manifestato anticipatamente in ordine alla possibilità di un approdo al porto di Bari; e quando si trattò della proroga la Commissione parlamentare credette di farne speciale istanza ed oggetto di particolare comunicazione al Ministero dei lavori pubblici, il quale in una nota ministeriale, che venne inserita nella relazione, dichiarava le ragioni per le quali non credeva fosse possibile, in quel momento, di parlare di approdo al porto di Bari.

Le ragioni consistevano nel dire che la condizione di quel porto non presentava facilità, anzi non possibilità di approdo per i grossi piroscafi della Società; ma che tuttavia si stavano facendo gli studi necessari onde provvedere a ridurre il porto in modo da offrire sicuro approdo ai piroscafi.

L'Ufficio centrale ha creduto di farsene carico in omaggio alle deliberazioni dell'altro ramo del Parlamento e per dimostrare sempre più la sollecitudine che il Senato ha per tutti gli interessi locali.

Non si è dissimulato tuttavia, e non si dissimula l'Ufficio centrale che gli studi porterebbero una spesa. In verità, non è il Senato che in questo momento vorrebbe così facilmente dare adito a nuove spese.

Ma se una spesa fosse necessaria, spetterebbe al Governo di farne la domanda ed al Parlamento di discuterla.

Fatte queste dichiarazioni, ed in attesa della risposta che sarà per fare l'onorevole ministro, l'Ufficio centrale ripete la sua dichiarazione, che egli propone l'approvazione della legge, solo desidera che su questi due punti abbia il Senato gli opportuni schiarimenti.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LACAVA, *ministro delle poste e dei telegrafi*.
Alle due osservazioni fatte dall'onorevole Ferraris, relatore di questo progetto di legge, io risponderò brevissimamente.

Riguardo alla prima, circa la costituzionalità della domanda fatta al Parlamento per convalidare la proroga della convenzione colla Società Peninsulare, devo rilevare che veramente questa è una questione la quale oramai potrebbe

dirsi senza utilità pratica, dappoichè venuta dinanzi al Parlamento, è stata dal medesimo accettata. Senonchè a me pare che la questione vada guardata sotto il seguente aspetto.

È vero che il potere esecutivo aveva il diritto di fronte alla Società di prorogare e non disdire la convenzione fino al 31 gennaio 1889; ma pel modo come erano redatti gli articoli 2.º e 3.º restava il dubbio se il Governo avesse questa facoltà, senza l'autorizzazione del Parlamento.

Ora, nel dubbio, l'onorevole Ferraris, me lo insegna, è meglio che il potere esecutivo ricorra al potere legislativo, e faccia omaggio alle buone e corrette norme parlamentari, anzichè prendere una facoltà che forse il potere legislativo non accetterebbe. Ed è per ciò che io credo che il mio onorevole antecessore, l'illustre senatore Saracco, ben fece a rivolgersi al Parlamento per la proroga di questa convenzione.

Rispetto alla seconda questione, poichè il ministro dei lavori pubblici d'allora, promise che avrebbe fatto fare degli studi sul porto di Bari affinchè potesse ricevere gli approdi dei grandi legni della navigazione, e specialmente quelli della Peninsulare, io credo che la promessa sarà mantenuta.

Senatore FERRARIS, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FERRARIS, *relatore*. Se il Senato si appagherà delle risposte del Governo, tanto più se ne appagherà l'Ufficio centrale. L'Ufficio centrale non ha elevato una questione di costituzionalità, anzi ha dichiarato come nel dubbio non sarebbe mai il Parlamento che potrebbe far questione sulla opportunità che gli si presentassero gli atti del Governo per essere approvati.

Ma era sulla necessità, e per una considerazione pratica, alla quale forse l'onorevole ministro non ha creduto di rispondere, che a nome dell'Ufficio centrale avevo preso la parola. Quando saremo arrivati al termine della prima proroga vi sarà forse l'opportunità di una seconda, perchè col 30 dicembre 1891, epoca prefissa per la seconda disdetta, viene a scadere la convenzione colla Società Generale del 15 giugno 1877 e di questa questione si dovrà tenere discorso anche a proposito dell'altro progetto che è all'ordine del giorno.

Nessun dubbio che il Senato, come la Camera

sieno perfettamente pronti a discutere le proposte in merito che saranno fatte dal Governo, ma ci teniamo a che non si moltiplichino le procedure parlamentari quando non vi sia una assoluta necessità.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LACAVA, *ministro delle poste e telegrafi*. Chiedo scusa all'onor. Ferraris se non ho completato la mia risposta in quell'altra parte che egli chiama pratica.

Io non posso che rispondergli questo, che se avverrà la necessità di un'altra proroga, il potere esecutivo nuovamente ricorrerà al Parlamento.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Il mio onorevole collega delle poste e dei telegrafi ha risposto ad una domanda contenuta alla fine della relazione dell'Ufficio centrale. Io posso aggiungere che il riordinamento dei porti continua ad essere oggetto di studio nel Ministero dei lavori pubblici; e che di certo non può essere trascurato il porto di Bari, sul quale l'Ufficio centrale ha richiamato l'attenzione e la sollecitudine del Governo.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, trattandosi di articolo unico si voterà secondo il regolamento a scrutinio segreto.

Si passerà al numero successivo dell'ordine del giorno:

« Conversione in legge dei due regi decreti che approvano le convenzioni stipulate colla Società di Navigazione Generale Italiana, addizionali a quelle del 4 febbraio 1887, approvate colla legge del 15 giugno successivo, n. 3880 (serie 2^a), per un servizio fra Brindisi e Patrasso e fra Genova e Batavia ».

Preghò il signor segretario Corsi L. di dar lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, CORSI L. legge:

(V. stampato N. 12).

PRESIDENTE. Preghò il signor senatore Corsi L. di dar lettura dell'ordine del giorno che propone l'Ufficio centrale.

Il senatore, *segretario*, CORSI L. legge:

« Il Senato confida che il Governo del Re, nello studio che sarà per intraprendere circa l'ordinamento dei servizi marittimi, commerciali e postali, e nel presentare i progetti relativi al Parlamento, in tempo utile, avuto riguardo alle scadenze fissate colle diverse Compagnie, ultima delle quali al 31 dicembre 1891, sarà per procurare:

« 1° Sia provveduto nel modo più favorevole all'industria nazionale dei trasporti marittimi, col sistema razionale di concorrenza; escludendo, per quanto possibile, tariffe elevate; non vincolandosi nè per altre concessioni, nè per sovvenzioni, tranne nel limite della più manifesta necessità;

« 2° Sia provveduto tanto pei trasporti marittimi, quanto per quelli ferroviari, che vi corrispondono, in modo di favorire gli approdi ai porti nazionali nello scopo di utilizzare pei rapporti colla Sicilia le ferrovie del continente e dell'isola, ed in ogni altra parte del Regno per tutti quei porti dove possono affluire i prodotti industriali ed agrari del paese ».

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onor. senatore Rossi Alessandro che si è fatto inscrivere.

Senatore ROSSI A. Le due relazioni che precedono il progetto di legge or ora votato è quella che precede questa che stiamo per discutere; composto, l'Ufficio centrale meno uno, degli stessi commissari, mi lascia il dubbio, se proclamandosi in entrambe le relazioni la libera concorrenza sul mercato dei noli, intenda esso di riferirsi alla concorrenza interna oppure alla concorrenza estera.

Io aspettavo che il voto espresso dall'onorevole relatore nella precedente relazione, e del quale dò lettura: « Dal vostro Ufficio centrale si aggiungerebbe il voto che l'ordinamento riesca non solo a sussidio della marina mercantile italiana, ma con iscopo di concorrenza la più larga, come il più sicuro modo di migliorare il servizio, di diminuire, se non di far cessare le sovvenzioni » avesse avuto qualche esito. Non si capisce se il sussidio sia ammesso o no; il voto non venne nemmeno in discussione.

Se non che da quel concetto non chiaro ha origine, mi pare, l'ordine del giorno che è stato

proposto dall'Ufficio centrale in aggiunta alla presente legge.

Se si tratta di concorrenza nazionale, io sono pienamente d'accordo con l'Ufficio centrale; se si tratta di concorrenza estera, non solo noi si andrebbe contro a cose di fatto già esistenti, ma si andrebbe contro l'impossibile, inquantochè tutte le marine degli Stati sono sovvenzionate. Perfino l'Inghilterra, che di sovvenzioni dirette non ne ha, fa così larghi sussidi ai servizi postali che, aggiuntovi il bassissimo costo del naviglio, che in Inghilterra si può calcolare almeno di un terzo inferiore che altrove per le sue condizioni particolari, ogni concorrenza d'altra marina a pari condizione rimarrebbe esclusa.

Ora si può discutere quanto vogliamo le convenzioni nostre con Florio-Rubattino del 4 febbraio 1877 che stanno per scadere, ma come si possa dall'Ufficio centrale portare innanzi al Senato a questo momento il ritorno ai principî che hanno regolato gli atti di navigazione dell'anno 1862 insieme coi trattati di commercio, dappoichè la stessa Francia, col suo secondo rifiuto del 1886, ha respinto il trattato di navigazione, e che soprattutto è dopo di allora che si è sviluppato e si va sempre più sviluppando la navigazione italiana, in verità io non saprei come questo voto potesse andare niente più in là di un desiderio teorico.

Ho detto che si può affermare che da allora ha cominciato a respirare la marina italiana, e voi non avete che a confrontare Genova di adesso da quello che era prima del 1886. Ogni Genovese vi dirà quanto la marina italiana si è avvantaggiata dal non avere continuato il sistema terminato col 1886.

Le calate di quel porto sono adesso ribocanti di merci, e siccome la natura fu troppo avara di posto perchè il polmone di Genova si allarghi, attendesi impazientemente l'apertura della succursale dei Giovi per poter...

Senatore SARACCO. Già è aperta.

Senatore ROSSI. Lo sento con piacere, ... per poter dar sfogo alle merci che vi affluiscono, come lo prova la frequente mancanza di vagoni, cosicchè anche da Sampierdarena a Savona il movimento è in continua crescita. E a Genova si sono già verificati degli aumenti di popolazione dal 1886 in qua, come risulta dalle 300,000 lire di più che ogni anno contribuisce

di aumento il dazio consumo; anzi, nel mese di gennaio prossimo passato furono 70,000 lire più del gennaio dell'anno scorso.

Non conviene dimenticare che la marina, in tutti gli Stati, è un istrumento della pubblica economia; anche fuori della considerazione che la navigazione è per sè una grande industria, i trasporti ed i loro prezzi vanno curati come si curano le tariffe doganali. Lasciamo stare le questioni di principî; il fatto è che oggi, nei costi della merce, il nolo costituisce spesso uno dei principali fattori; la concorrenza nei prodotti agricoli, ad esempio, viene di là; molte volte le tariffe ferroviarie distruggono affatto le tariffe doganali.

Lasciamo dunque i dottrinarismi inutili in pratica; facciamo sorgere un'onesta concorrenza tra nazionali, e gli esteri paghino la differenza.

Se così sarà chiarita la prima parte dell'ordine del giorno dell'Ufficio centrale, lo voterò. E lo voterò perchè la concorrenza all'interno la ritengo anch'io utile e necessaria, mentre la concorrenza coll'estero sarebbe la stessa cosa che istituire la concorrenza fra due pentole, una delle quali fosse in ferro e l'altra di terra cotta.

Per la seconda parte dell'ordine del giorno più avanti farò pure qualche riserva.

Devono piacere al Senato come piacciono a me le espansioni del commercio internazionale portate dal progetto in discussione, quantunque io vorrei prima che nulla rimanesse da dire sull'interno servizio di cabotaggio, tanto per la frequenza degli approdi come per le tariffe dei noli che, per la scarsezza forse dei trasporti, sono eccessivamente alti, trovandomi in ciò d'accordo coi giudizi dell'Ufficio centrale.

Per parte mia poi, senza riserve, approvo anche la cessione della linea per Batavia alla Compagnia Olandese, la quale cessione io ritengo sia stata fatta senza compensi — non solo per patriottismo, ma anche perchè, a mio parere, alla Navigazione Generale Italiana quei viaggi sarebbero stati passivi.

Così noi avremo 52 vapori all'anno, cioè, 26 in andata e 26 in venuta, i quali servono una linea che è molto attiva, perchè è il tramite naturale degli Olandesi.

Del beneficio che alla esportazione italiana ne verrà, anche a Genova, nè fa prova il forte

lamento che ne fanno i Marsigliesi, da dove gli Olandesi si staccano per venire a Genova.

Qui mi viene il destro di domandare agli onorevoli ministri dei lavori pubblici e poste e telegrafi, se sono contenti del servizio della Navigazione generale italiana, perchè io vedo nella stampa essere frequenti le accuse tanto sul servizio come sul monopolio.

È vero che non dobbiamo meravigliarcene, perchè quando si tratta di cose nostre pur troppo è diffuso il vezzo di dirne male, specialmente se sono istituzioni che si levano fuori del comune.

Ma qui si fanno dei confronti; si fanno dei confronti fra compagnie sovvenzionate e compagnie non sovvenzionate; e si dice: la Navigazione generale italiana ha otto milioni e mezzo di sovvenzioni, ha incassato otto milioni per i trasporti africani ed ha distribuito agli azionisti il 5 e mezzo per cento; mentre un'altra Società, la quale non ha che sette vapori, ed è uscita ormai dalle difficoltà primordiali dell'impianto, che sono comuni a tutte le grandi industrie, in quest'anno ha distribuito il 14 per cento.

Dicono che questa Società è giovane, fresca, che ha tutto il materiale nuovo, quindi fa un servizio rapido e completo, e che l'altra essendo la coagulazione di cinque, non di due, Società, si dubita possa avere trascinato con sé delle vecchie carcasse, che così si trovano sovvenzionate dal Governo.

Se così fosse, sarebbe umiliante per il Governo. Non c'è industria come la marina, la quale sia, di triennio in triennio per dir poco, soggetta a dei grandi miglioramenti tecnici ed economici e soprattutto nella capacità; c'informino le costruzioni della Clyde a Londra.

Ancora pochi cenni per seguire l'Ufficio centrale nelle sue osservazioni di indole generale. Poichè in quanto spetta alle sovvenzioni alla marina mercantile, non solo io le ho votate, ma del mio meglio, ve lo ricordate, onorevoli colleghi, difese in Senato.

Io sono tuttora dello stesso parere perchè vedo che tutti gli Stati fanno lo stesso, come ho già detto, e in Italia per giunta è d'uopo incoraggiare in tale industria il capitale che è scarso, e dopo specialmente che si è reso povero per la decadenza della marina a vela, dove l'Italia che era la seconda, per non dire la

prima, nella costruzione dei bastimenti a vela, ha dovuto abbandonarla quasi del tutto, e non è ancora in grado di poter imprendere la costruzione delle navi a vapore.

Io vorrei che tutti i servizi italiani si facessero con bandiera italiana e non vedo perchè non vorrebbe meco desiderarlo l'Ufficio centrale e il Senato; ma vorrei nello stesso tempo che si avesse a fare con navi e con compagnie possibilmente forti perchè si tenessero a livello del progresso.

Io non vorrei che, ad esempio, succedessero anomalie come avviene per la linea tra Genova e l'Argentina repubblica, sulla quale linea una Compagnia che per altri servizi è sovvenzionata può fare concorrenza ad un'altra Compagnia non sovvenzionata ma offerente migliore servizio.

Fra due anni scadono le convenzioni. Il ministro dei lavori pubblici ha già nominata una Commissione di studi preparatori e corre voce che questa Commissione già si sia pronunciata contro il monopolio in genere. Ma, monopolio o duopolio, io son persuaso di questo, che una nazione come l'Italia, antica marinara, non possa fare a meno di avere una grande marina mercantile, sia pel suo commercio, sia come vicina alla sua marina militare.

Io non sono fautore a questo riguardo delle piccole Compagnie disunite, le quali poi riescono sempre o quasi sempre ad intendersi fra di loro.

Guardate le Assicurazioni marittime.

Fino a tantochè a Genova sorgevano delle piccole Compagnie di assicurazione contro i disastri marittimi, una dietro l'altra sono andate tutte in malora; ma, poichè si è fondata una grande Associazione con vasti capitali, condotta da brava gente, ed irradiata per tutti i mari, è divenuta una delle più reputate Compagnie d'assicurazione di Europa, ed è nostra, è italiana, per cui non vanno all'estero ma restano in Italia i denari dei premi di assicurazione.

Ora, venendo a esaminare con animo imparziale lo stato delle cose, bisogna tenersi così lontani dallo spirito di demolizione nascosto sotto veste democratica, come da tendenze eccessive ai privilegi.

Abbiamo quindi a rilevare in questi due anni il bene ed il male dai contratti del 1877.

Quattordici anni, anche nelle industrie ma-

rittime, sono come un secolo in altri tempi; e bisogna riuscire a combinare le cose in modo che, senza discendere all'esclusivo, all'assoluto, alla nazione ed allo Stato si abbia a comporre una buona marina mercantile.

Corre l'epoca oggidì delle colonizzazioni africane: tutta l'Europa, come d'istinto, corre là. Forse è quella una necessità di nuovi sfoghi; comunque, lo spirito dell'epoca è quello: noi veniamo appena tra gli ultimi.

Nessuno, ch'io mi sappia, allo stato di fatto delle cose, ha ancora detto: Si venga via dal mar Rosso, si lasci tutto. Ebbene, finchè si è a Massaua dura sempre il bisogno del corredo di una grande Compagnia, non potreste trattare colle piccole Compagnie dei trasporti a un naviglio alla volta.

Detto questo in tesi generale, vengo a parlare di un fatto, piccolo se volete, ma che pure per me ha un certo significato.

La Navigazione Generale Italiana tempo fa aveva attivato un servizio suo pei trasbordi delle navi alle ferrovie e viceversa. Tale servizio pareva essere la cosa più naturale di questo mondo: marittime e terrestri, sono Compagnie dello stesso paese che si allacciano per fare il servizio del commercio; eppure tale servizio ha destato nella stampa delle accuse di ogni genere. Succedevano forse delle irregolarità? io non lo posso credere e il commercio non può che desiderare la continuità e quindi la economia nei trasporti. Allorquando si tratta di fare dei servizi cumulativi fra le ferrovie, servizi anche internazionali, ci affrettiamo ad agevolarli, perchè il commercio se ne avvantaggi con minore spesa di tempo e di denaro. Non si capisce come fra Compagnie italiane, ferrovie e navigazioni, si rendesse necessaria la intromissione del servizio degli intermediari estranei.

E questi intermediari sono appunto gli speditori, cioè una classe la quale non ha più ragione di esistere, dappoichè si hanno quasi 4000 stazioni ferroviarie che portano le merci in casa quasi dappertutto.

Or bene, la Società di navigazione ha dovuto capitolare con un gruppo di speditori e d'allora in poi, come per incanto, le accuse terminano, i giornali tacciono.

Io ho parlato già altra volta in Senato degli speditori, che a me sembrano gente parassita

che si mette tra il produttore ed il consumatore per pigliare un po' dall'uno ed un po' dall'altro per servizi che più non sono necessari.

Sono obbligati a vivere alle spalle delle dogane e delle ferrovie, e diventano naturalmente agenti del cosiddetto contrabbando legale.

Quanto alle dogane, essi possono sopportare certe spese generali che un semplice privato non potrebbe; e quanto alle ferrovie, si valgono dei contratti a quantità di trasporti obbligati, e taluno anche degli abusi sui pesi, dei quali si ommette la verifica, onde praticare dei ribassi di noli e di dazi ai commercianti; sicchè il loro metodo è questo: danno in casa la merce franca di nolo e di dazio a un dato prezzo, in modo che nessuno può indagare quanto sia il nolo e quanto il dazio.

Ora poi la cosa si aggrava a danno delle dogane per il regime eccezionale dei dazi differenziali con uno Stato vicino, correndo voce che in uno Stato intermedio si sieno costituiti dei Comitati per eludere le tariffe differenziali, ai quali risponderebbero altri Comitati all'interno, i quali riposano su questo genere d'intermediari che ho descritto.

È una cosa in genere che va segnalata al ministro delle finanze che non è presente. Ma tornando al servizio abbandonato dalla Navigazione Generale Italiana, io prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di approfondire le sue informazioni in proposito e vedere perchè questo servizio è stato cessato.

Questo fatto mi porta al secondo numero dell'ordine del giorno dell'Ufficio centrale. Il relatore spiega benissimo il suo concetto. Egli dice che il servizio di cabottaggio lascia a desiderare tanto per gli approdi quanto per i prezzi dei noli.

Effettivamente i prezzi dei noli, ho potuto consultare la tariffa offertami dall'Ufficio centrale, sono alti. Se non che l'ordine del giorno dell'Ufficio centrale suona così:

« 2° Sia provveduto tanto pei trasporti marittimi, quanto per quelli ferroviari, che vi corrispondono, in modo di favorire gli approdi ai porti nazionali nello scopo di utilizzare pei rapporti colla Sicilia le ferrovie del continente e dell'isola, ed in ogni altra parte del regno per tutti quei porti dove possono affluire i prodotti industriali ed agrari del paese ».

Esso lascia credere che si devono favorire i

porti nazionali qual siasi la loro ubicazione per questo solo che siano più comodi alle produzioni.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. No, no.

Senatore ROSSI A. Sono felicissimo dell'assicurazione dell'onor. Majorana, perchè non si può contorcere la posizione geografica dei nostri porti, l'indole, le abitudini, le tradizioni dei loro abitanti.

Voi dovete pensare che Genova, nel fatto, va a diventare, pei vini, la Bordeaux, la Cete dell'Italia. A Genova avete tutte le attitudini della popolazione, avete le scuole marinare, avete capitani e personale; dell'emigrazione ligure, si può dire che il genovese ha un piede a Genova e l'altro a Buenos-Ayres, o a Montevideo o anche sulle coste del Pacifico.

Per l'istessa esportazione a Londra, Genova è il porto più noto, più adatto per essere realmente un grande porto, il quale possa competere con la vicina Marsiglia. E quindi se noi facessimo delle distrazioni da un porto all'altro, dove molte delle annunciate prerogative mancano, non si farebbe opera buona. Convengo però che occorre tenere, al più basso possibile, magari al prezzo di costo (e qui si capisce il perchè delle sovvenzioni), i servizi di cabotaggio che hanno luogo fra altri porti in relazione al porto di Genova.

Dunque, per votare gli ordini del giorno, io attendo le spiegazioni dell'Ufficio centrale; avvertendo che del primo ordine del giorno mi piacerebbe che fossero sopresse le parole: « escludendo per quanto possibile tariffe elevate », perchè mi pare che sieno parole che dicono o troppo o nulla.

Quali sono le tariffe elevate? Chi si piacerà di dar la firma a convenzioni che portino tariffe elevate?

Un'ultima osservazione: risulta dagli atti dell'Ufficio centrale come a quest'ora la Navigazione Generale Italiana non abbia ancora dato al Governo i dati statistici del 1887-88 e di qui a tre mesi siamo alla fine dell'anno 1888-89. Come è possibile che questo avvenga?

Sono già distribuiti i bilanci della Compagnia agli azionisti, i quali bilanci sono poi basati sui dati statistici, dati che mancano al Governo sovventore. Certo non sarebbe un rimprovero di questo genere che si potrebbe fare alla Banca nazionale.

I consoli americani stabiliti in Europa mandano al primo giorno del mese al loro Governo a Washington i rapporti dei dati statistici delle città dove risiedono, chiusi colla mezzanotte del giorno precedente.

Io non ammetto che la Navigazione Generale Italiana non tenga in evidenza i suoi registri, ma non è una questione di pura formalità co-testa, e spero che il Governo non la lascerà correre.

Non ho altro da aggiungere.

Io voterò la legge, come ho detto fin da principio, fidando che l'esperienza che abbiamo avuto di un quindicennio, e specialmente in questi ultimi anni, possa condurre il Governo ad istruirsi e ad illuminarsi in modo da poter presentare al Parlamento una combinazione la quale, senza accordare privilegi odiosi, possa riuscire di vantaggio al commercio e all'industria nazionale.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO (*dell'Ufficio centrale*). Lasciando al relatore dell'Ufficio centrale le risposte all'onor. Rossi, io farò brevissime considerazioni.

Nella tornata dello scorso giovedì ebbi occasione di fare degli accenni alle condizioni di fatto della economia del paese, e alle condizioni di fatto dell'indirizzo della economia dello Stato, perchè in Italia si è guadagnato questo: che lo Stato, oltre della sua economia, dirige quella degli altri.

Accennando a tutto ciò, io mi mostrai poco meno che pessimista; e conclusi pregando vivamente il Governo, affinchè trovasse modo di assottigliare quella somma di mansioni delle quali si vuol incaricare, e che io reputo non essere dell'indole delle funzioni e del diritto e dovere dello Stato; e temperasse alquanto l'errato indirizzo, tentando di rimetterlo a quella normalità negativa dove negativa deve essere, a quell'altra positiva dove è indispensabile che qualche cosa esso faccia, se non come oggetto proprio, almeno come condizione di utile esercizio delle sue indiscutibili competenze.

Ora si presenta una piccola applicazione del sistema, cioè una legge che fa intervenire lo Stato, sempre a spese del contribuente, nelle

faccende economiche. Occorre una maggiore spesa per creare un viaggio periodico marittimo che deve essere sovvenuto dallo Stato. L'Ufficio centrale, non avendo avuto mandato di respingere la legge, si è interdetto perfino di discutere la tesi. Come si vede, anzi, ha proposta l'accettazione di convenzioni che sono già in esecuzione; che, pur portando un onere alle finanze dello Stato, sono state accettate dall'altro ramo del Parlamento, e si subiscono dalla Camera vitalizia.

Ma cotesto fatto richiama a gravissime considerazioni.

Con identica, anzi con molto minor somma (poichè la economia dello Stato tuttavia deve attingere alle esauste tasche dei contribuenti), non si sarebbe potuto avere servizio di molto maggiore, anche nell'ordine delle ingerenze alle quali si riferiscono le convenzioni da approvare?

Io personalmente ero costretto a rispondere di sì; e mi sovveniva che avrei potuto accennare, fra molti, un caso, che è veramente grave, e che deve riuscire incredibile a tutti coloro i quali non vi abbiano finora portata l'attenzione.

Abbiamo speso dei miliardi per dotare il paese di ferrovie. Queste, fatalmente, sono separate per breve tratto di mare dalla massima delle nostre isole.

In questa, le ferrovie sono condannate a muoversi intorno al proprio asse, senza sperare che le merci portate nei loro treni trovino alcun addentellato che ad esse renda possibile la continuazione del cammino sulle ferrovie del continente.

Superate l'ostacolo, si risponderebbe, di questa distanza, e le merci le avrete nel continente, dove troverete le ferrovie.

È certo che, se si fosse lasciata alla libera iniziativa cittadina la scelta e l'uso del modo di vincere l'ostacolo, si sarebbe questo superato; perchè non sarebbe mancato il tornaconto al naviglio paesano, o a quello straniero, di occuparsi del servizio dello stretto per trasporto dei vagoni carichi di merci dall'una all'altra rete di ferrovie, come in altre contrade avviene.

In tal guisa, senza bisogno d'alcuna spesa e di perdita di tempo per trasbordare le merci, queste non sarebbero gravate per toccare il con-

tinente o l'isola che della sola maggiore percorrenza di trenta o trentadue chilometri, quanto è la distanza che separa Messina da Reggio: più tardi, con l'apertura della linea di Eboli, la distanza marittima sarà ridotta a meno della metà.

Eppure, nossignori: questo ostacolo potentissimo, creato dalla natura alle comunicazioni ferroviarie tra il continente e la Sicilia, i cittadini italiani non lo possono superare, nemmeno a cura, spese e responsabilità proprie. Interviene lo Stato, e, per avvantaggiar quelli, concede il servizio dei vapori pel passaggio dello stretto, e lo remunera, per ottenere che merci ed uomini, in coincidenza, una corsa coi treni omnibus, un'altra coi treni diretti, fossero rilevate.

Ma che cosa accade?

Le merci, per il tragitto di questi sei o sette chilometri lineari del mare, che poi diventano trenta o trentadue, oltrechè non trovano le opportune preparazioni nei battelli destinati al trasporto per ricevervi i vagoni carichi, devono pagare due lire, non già per tonnellata, ma soltanto per quintale, sebbene, secondo le diverse categorie, le merci discendano gradualmente fino ad una lira.

Ma noi abbiamo sott'occhio una convenzione per la quale per 45 lire si trasporterà da Genova a Batavia una tonnellata di merci. Ebbene, lo Stato provvido offre ai cittadini dell'una e dell'altra sponda del mare di Sicilia, il mezzo di superare sette chilometri di distanza colla spesa di sole 20 lire!

Ma perchè, si potrà obiettare, sembrando costoso il mezzo di trasporto dal Governo procurato colla convenzione marittima, l'industria privata non si sveglia per cercarne ed attuarne altre a buon mercato?

Perchè al naviglio straniero è interdetto di ciò fare; e se si fosse sognato di farlo il paesano, avrebbe trovato ostacoli per fare le costruzioni necessarie di approdo alle banchine di Messina e di Reggio, oltrechè la Società sovvenzionata avrebbe potuto offrire perfino il trasporto gratuito alle merci ed ai viaggiatori, finchè l'industria libera e privata non avesse abbandonato il pensiero di muoverle concorrenza.

E per documentare lo stato deplorabile di cose cui ho accennato, l'Ufficio centrale aveva

richiesto al ministro delle poste e dei telegrafi, per sapere se mai una sola tonnellata di merci fosse stata trasportata da un capo all'altro della Sicilia e della Calabria, perchè, lasciando una rete delle ferrovie, avesse raggiunta l'altra; ma non si ebbe alcuna risposta.

E io affermo che mai una tonnellata di merce, per quel mezzo di trasporto, si è valsa dell'una o dell'altra rete di ferrovie.

Di qui deriva il gran danno dello Stato, specie in questo momento di crisi, per la resa minima delle ferrovie dell'isola, e per la resa non minima, ma nulla, di più centinaia di chilometri delle ferrovie delle Calabrie. E ciò avviene dopo che lo Stato ha speso il suo miliardo, a dir poco, nella parte di linee calabresi e siciliane, artificialmente separate nei reciproci cumulativi traffici.

Nulla prende lo Stato per tassa di movimento; minima la sua quota del prezzo di esercizio, nemmeno rispondente a quelle maggiori spese poste anche in futuro a carico dello Stato; i commerci languiscono, la crisi sull'economia del paese, ed in specie sull'agricola, si aggrava. E che cosa accade? Prenda il mio amico, il ministro di agricoltura, industria e commercio, il bollettino settimanale che esce dal suo Ministero si accontenti di vedere l'ultimo che abbiamo, e che abbraccia i giorni del 4 al 10 marzo, e vedrà uno spettacolo, incredibile davvero: in Calabria vi sono tutte le crisi, meno quella del vino, perchè, ciò è evidente, in quella parte delle Calabrie che è più vicina alla Sicilia, la vite non vi è molto estesa, e produce meno delle esigenze del consumo locale.

Orbene, che cosa accade colà?

Mentre a Catania fino ad un mese fa, non è stato possibile che il vino trovasse compratori a cinque e a sei lire, il Ministero di agricoltura nota, con mia grande soddisfazione, che, attese le maggiori ricerche dal 4 al 10 marzo, il vino è salito ad undici lire l'ettolitro se di prima qualità, ad otto lire se di seconda; ma a Reggio di Calabria il vino ha avuto il prezzo di quarantadue lire la prima qualità, e di venti lire la seconda.

Gli olii a Catania si vendono a 72 e a 69 lire il quintale secondo le qualità; a Cuneo, dove è difficile che si spacci olio affatto puro di olive, si vendono a 117 e a 177 lire; ed a Bergamo a

210 e a 130; e altre gravi differenze di prezzi, anche per altre derrate, sono registrate tra una provincia e un'altra.

Ora, domando io, le convenzioni ferroviarie misero a carico dello Stato il ribasso delle tariffe; ma di certo ciò fu consentito pei commerci che esistono.

Ove nelle reti delle ferrovie, o in qualcuna di esse verificandosi dei trasporti i quali riescano remuneratori come 10, si volesse apportare un ribasso di tariffa il quale opererebbe la riduzione del prodotto al 5, egli è certo che, finchè la maggiore quantità del traffico non avesse, col suo sviluppo, equilibrato il 5 col 10, deve darsi alla compagnia l'indennizzo del perduto utile. Ma ove non esistono affatto traffici di sorta tra una linea e un'altra, per talune merci almeno, naturalmente si dovrà indenizzare la spesa, e, secondo gli utili medi derivanti dal sistema generale dei trasporti e delle tariffe, si dovrà proporzionalmente attribuire un'indennità.

Però, per le grandi percorrenze, incontrandosi nei rapporti con la Sicilia che, fra tutte le regioni è quella che più copia e più svariate specie di produzioni agrarie può fornire al continente, l'ostacolo dello stretto, ancorchè i rettori della rete dell'isola s'intendessero con quelli delle reti del continente, ancorchè i rappresentanti di tutte e tre fossero dispostissimi, anche per beninteso loro interesse, a fare grandi concessioni, non si arriverebbe mai, senza rimuovere l'ostacolo dello stretto, ad utilizzare sufficientemente le ferrovie che pur sono una grande forza, comechè assai costosa all'economia e dello Stato e del paese.

Per conseguenza (e godo di veder presente l'onor. presidente del Consiglio) io fo voti, affinchè il ministro dei lavori pubblici, il ministro delle poste e telegrafi, il ministro di agricoltura e commercio, anche senza l'intervento di quello delle finanze (poichè dal sistema che urge mutare son prime le finanze a essere danneggiate) abbiano il senso di patriottismo, nonchè di carità, di chiamare *brevi manu*, senza attendere il 1891, la Società di navigazione, e pregarla perchè nel termine il più ristretto fornisca due vapori i quali dalla ferrovia di Messina a quella di Reggio, e viceversa, prendano i treni, sicchè, e senza alcun trasbordo, le merci possano correre per tutte le reti ferroviarie dell'isola e del continente italiano.

Credesi ciò difficile nei banchi ministeriali?

Io dirò all'onor. mio amico, il ministro dei lavori pubblici, due cose. La prima, che nel suo Ministero esistono dei progetti in proposito intorno alle condizioni, alle utilità, al costo di vapori che soddisfino alle accennate esigenze. La seconda (ed è cosa non antichissima), che, nello stato attuale, i vapori che partono da Messina e arrivano a Reggio, e viceversa, toccano la terra, e nulla impedisce che vi prendano e lascino i vagoni carichi o vuoti.

Però, ad evitare ulteriori studi e gravi dispendi, perchè si raggiunga il necessario, non si tratterebbe di altro che di trovar modo, affinché, anco su vapori di antica costruzione, in parte si costruisca un qualche addentellato, sia anche mobile che dalla banchina di partenza riceva e trasmetta, non un intero treno, ma alcuni vagoni distaccati, soltanto dal treno, e li restituisca all'altra riva per venire ricongiunti all'altro treno: è generalmente ammesso che codesta riuscirebbe la cosa più facile del mondo e di minimo costo; posta, ben inteso, l'azione ferma del Governo e il buon volere della Società.

Ma, se alla Società facesse difetto codesto buon volere, il Governo potrebbe, e secondo me dovrebbe, trattare con altri, e in due o tre mesi sciolto il contratto mediante l'indennizzo di legge, dovrebbe provvedere.

L'indennità, per la cessazione del contratto esistente, non farebbe fallire di certo le finanze dello Stato: essa anzi, in ogni caso, sarebbe pur sempre bene impiegata, anche nell'interesse delle finanze, se si tien conto del grande beneficio del nuovo contratto.

Fin da ora, pertanto, in vista del prossimo nuovo patto e dello scioglimento dell'antico, si dovrebbe adoperare il Governo a far prendere degli accordi alle Società ferroviarie del continente e dell'isola, per raggiungere il grande scopo del facile, pronto e poco costoso trasporto delle merci da un punto all'altro.

Quale e quanta sarebbe l'utilità immediata pel paese e per la finanza, io non mi fiderei di asserire; ma certo codesta utilità sarebbe intensa.

Il ministro di agricoltura e commercio, soprattutto in vista del fatto che le derrate alimentari e le merci di poco valore e di molto peso, tra una provincia e un'altra, d'Italia, su-

biscono un'enorme differenza di prezzo, cosicchè havvi dove esse riescono quasi inutili, dove costosissime, dove non arrivano mai: si dovrebbe persuadere, più d'ogni altro de' suoi colleghi, della necessità del provvedimento. Questo non recherebbe utile soltanto alle provincie produttrici, ma a tutte le provincie italiane; molto più che una parte delle produzioni che si ottengono da alcune provincie, servono di materie gregge (e basta citar l'uva) ad altre contrade dove i vini si manipolano meglio: a parte che lo svolgimento degli scambi all'interno, renderebbe facile e meno oneroso il movimento degli uomini, ed il lavoro troverebbe più giovevole collocamento, secondo le diverse esigenze della industria e del commercio.

Questo è il significato pratico di quella parte dell'ordine del giorno in cui è ricordata la Sicilia.

E poichè mi è venuto vicino il collega Rossi, gli dirò, che l'Ufficio centrale era le mille miglia lontano dal pretendere che, per azione dello Stato, si spostassero i naturali commerci da un porto ad un altro. Qui, come ognuno vede, non si tratta che di tentare di utilizzare quelle forze create con tanto dispendio della finanza e dell'economia del paese.

Genova sarà il porto omnibus?!

Io non l'auguro all'Italia!

Genova stessa ne sarebbe danneggiata. La posizione geografica, l'importanza acquistata, i capitali che vi accorrono, sono fattori più che sufficienti per lasciare il più grande primato al porto di Genova: ma sarebbe curioso che per essere spedito il vino, quello della Sicilia, delle Puglie, di tutta l'Italia meridionale, della Toscana perfino, a Batavia, dovesse subire 5, 6 e non so quante altre lire di spesa, per ettolitro, prima di arrivare a Genova, eppoi, imbarcato a Genova il vino di Siracusa, di Catania, di Messina, di Reggio, rifacesse la via, indirizzandolo a Batavia; e tutto ciò si dovesse fare, perchè Genova è il grande porto!

Ho accennato a quell'esempio, perchè me lo forniscono le convenzioni che discutiamo: sarebbe davvero strano il pretendere che Livorno, Napoli, Messina, Catania, Palermo dovessero pel loro commercio far capo a Genova!

Chiederei d'altra parte: perchè lo Stato, e non solamente lo Stato, ma anche i comuni e le provincie, si sono tanto dispendiati nel creare o

migliorare i porti, quando essi non dovevano servire che per caricare le merci in piccole quantità, prendendole dal porto del loro arrivo o ad esso indirizzandole, per la spedizione all'estero?

Del resto, nell'ordine delle mie considerazioni, il punto principale consiste nell'interesse, nel bisogno dell'utilizzazione delle ferrovie, principalmente pel mercato interno; e per tutto ciò ogni porto, come ogni linea, ha la sua importanza, e nulla dev'essere fatto per deprimerla.

Le ferrovie certo non si utilizzerebbero per andare al porto di Genova, dopo di aver lasciato quello di Catania; si utilizzerebbero per trasportare le merci di qualche importanza a Napoli, ma più spesso a Roma, Firenze, Bologna, Milano, e anche alle contrade in montagna della Venezia, appunto perchè, tra una di tali piazze e l'altra, i prezzi delle più importanti derrate alimentari, sono enormemente differenti.

Ma si dice: voi volete si affronti un migliaio e anche due e più di chilometri di strade ferrate, per avvicinare le merci da un punto all'altro dell'Italia continentale, anche nelle relazioni colla Sicilia, mentre che avreste il vapore di mare che si presume serva a miglior mercato.

Ma che cosa è la spesa del trasporto per 2000 chilometri, quando si tratta di merci collocate in vagoni pieni? Col calcolo delle tariffe miti a tonnellata-chilometro, se la merce che ha il valore di 10, 20, 30 lire al quintale, viene gravata di due, tre, quattro lire e anche di più, lascia margine più che bastevole, perchè sia diffusa dove maggiore è il bisogno, di molto più elevato ne è il prezzo.

Il carbone che, pur aggravato dal costo dei più lunghi trasporti, non arriva ad avere un prezzo maggiore di quaranta o cinquanta lire la tonnellata, come soffre la spesa di tanto trasporto, che spesso richiede il servizio cumulativo di terra e di mare?

La pozzolana, il marmo ed altri materiali di molto minor valore come si avventurano a tragitti talvolta di più mila chilometri?

Perchè rinunciare alla ricchezza artificiale delle ferrovie, che è costata e costerà molto sangue al paese?

Perchè, non trovar modo di far muovere,

attuando il basso prezzo, i convogli abbastanza pieni?

D'altra parte, voi, diceva il senatore Rossi, dovete guardarvi dal fare delle convenzioni marittime che possano mantenere le alte tariffe. Non si avvede però che, così, ei viene in aiuto dell'assunto dell'Ufficio centrale. Se non che, in pratica, non so come sarà possibile di ottenere il suo intento, allorquando egli stesso, il senatore Rossi, sostiene che si abbiano a dare delle sovvenzioni. Finchè si tratta di pagare dei servizi (ed è dovere che si paghino, perchè nessun ente, e nessun individuo, possono essere ragionevolmente costretti a servire a spese proprie), va bene: ma quando parlate di sovvenzioni, che cosa significa ciò se non che creare a spese del contribuente una forza la quale naturalmente si ha da svolgere in danno di tutte le altre forze?

E non è egli stesso che accenna alla *Veloce*, come alla Società che guadagna molto, pur non avendo sovvenzioni?

Io non sono molto lieto delle cause che producono il reddito di quella Società libera. Vorrei che cessasse cotesto reddito, non per sè stesso, ma perchè la merce che si chiama uomo non fosse quella, come fatalmente è, a fornire mercè il suo trasporto da un punto all'altro del mondo, il reddito al naviglio. Ma, a parte ciò, sarà mai possibile che quella od altra Società surroggi nei porti italiani il trasporto delle merci, senza la sicurezza di essere schiacciata da quell'ente che riceve la vita, il nutrimento, e dovrà aver lo sviluppo, a mezzo del contribuente?

Altra volta dissi: *porro unum est necessarium*. La concorrenza nel più largo significato non la volete; io soggiungo: non la volete non solo, ma non la potete volere, tanto è pregiudicata la posizione di fatto. Ma volete bandire definitivamente il naviglio straniero dai numerosi porti italiani?

Io consento, poichè siamo ridotti a tale che non lo chiamate con assoluta libertà; ma badate che, quanto più lo bandite, danneggiate d'altrettanto, ed anche più, il naviglio nazionale, che di certo non sarà ammesso in tutti quei porti, lo Stato, cui appartengono, si vede allontanato dai porti nostri. E se non volete la concorrenza straniera, nemmeno in quel modo mitissimo e di reciprocità a cui approderebbero i trattati che io auguro possano farsi, ma non

dovete organizzare largamente e veramente la nazionale concorrenza? E come l'organerete mai col sistema delle sovvenzioni?

Queste avvertenze io credevo doveroso di fare, nel doppio fine: primo, di spiegare il mio voto adesivo alla legge; secondo, di tentare che, anche prima, molto prima che sia arrivato il termine delle convenzioni, si risolva qualche cosa, se non in una scala larga che possa aver applicazione per tutte le contrade d'Italia, almeno nella ristretta misura che possa riguardare lo stretto di Messina; e l'utilizzazione delle ferrovie dell'una e dell'altra rete.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onor. relatore dell'Ufficio centrale.

Senatore FERRARIS, *relatore*. Le osservazioni fatte dall'onorevole senatore Majorana rendono molto più facile e più breve l'ufficio del relatore.

Tuttavia vi sono certe considerazioni che debbono essere principalmente e direttamente dal relatore spiegate, per indicare quali siano stati i concetti, quali i criteri dell'Ufficio centrale.

Noi avevamo davanti due regi decreti con cui, ai servizi marittimi stabiliti nella legge 15 giugno 1877, due se n'erano aggiunti. Prima di entrare nel merito delle convenzioni, non era possibile al vostro Ufficio centrale di dimenticare che nella legge testè discussa la Camera elettiva aveva con un ordine del giorno invitato il Governo a far sì, che nell'organizzazione interna dei servizi marittimi volesse avere riguardo soprattutto alle industrie marinesche nazionali.

L'Ufficio centrale divideva questo concetto, ma lo estendeva nel senso di non escludere, siccome spiegava testè l'onor. senatore Majorana, che anche la navigazione esercitata dalle nazioni estere potesse anche migliorare e favorire la produzione nazionale. Si trattava di favorire le industrie nazionali, senza creare difficoltà e spese alle produzioni nazionali in generale, massime quelle dell'agricoltura.

Se adunque il favore per la marina nazionale potesse in qualche modo trovarsi in collisione coi bisogni delle produzioni nazionali, è avviso dell'Ufficio centrale che lo studio ulteriore che si dovesse fare non escludesse la concorrenza delle marine estere.

Abbiamo creduto ciò esprimere colla dichiarazione generica che precede ambedue le parti

in cui si divide l'ordine del giorno, dicendo cioè che si confidava che il Governo, nello studiare il modo con cui si dovesse provvedere ai servizi marittimi, avrebbe tenuto conto di quei criteri.

L'on. senatore Rossi accettando questo primo punto vuole qualche spiegazione e fa delle riserve.

La spiegazione è sulle parole « tariffe elevate » colle quali sembra si sia detto in apparenza un assurdo. Difatti non è credibile che un Governo che intenda stabilire dei servizi marittimi voglia, senza necessità, adottare delle tariffe elevate.

Ma noi con ciò abbiamo voluto indicare, e lo dice lo stesso onorevole senatore Rossi, che siccome le tariffe che attualmente si trovano approvate sembrano a molti, che s'intendono di queste materie, abbastanza elevate, nello studio di queste ulteriori combinazioni marittime dovesse tenersi per base che minori prezzi si dovessero imporre, avuto riguardo a tutte le circostanze; più esattamente parlando, si facessero circa le tariffe delle combinazioni, dedotte e fondate sulla quantità del peso, sulla qualità delle merci, o derrate, infine in ragione della distanza.

L'onor. senatore Rossi desidera inoltre una spiegazione sulle basi della concorrenza, a cui noi invitavamo il Governo.

Non ripeterò le cose dette dall'on. Majorana; solo mi preme di fare notare che noi abbiamo detto e ci siamo serviti non senza studiato disegno delle parole « sistema razionale di concorrenza » imperocchè abbiamo nella relazione medesima spiegato come in molte circostanze l'azione del Governo può essere utile o per diminuire o per allontanare i maneggi che si possono verificare in ordine ai trasporti tanto marittimi che terrestri.

Infatti lo stesso onor. senatore Rossi ebbe ad indicare come un gruppo di speditori si fosse imposto anche alle Società ferroviarie nazionali in modo da rendere più gravose le tariffe per causa degli aggravii che gli speditori medesimi imponevano.

Della seconda parte parlerò anche più brevemente perchè le parole che non piacciono all'onor. senatore Rossi e che si riferiscono alla Sicilia furono già ampiamente spiegati in modo da escludere i pericoli da esso accennati.

Mi occorre però di insistere nuovamente sull'ultima parte, appunto perchè spiega la generalità del nostro concetto.

Noi ci preoccupiamo e ci siamo preoccupati dei trasporti dalla Sicilia perchè non potrebbero approdare e valersi delle più prossime ferrovie del continente tranne che varcando lo stretto di Messina. Si dovesse provvedere non tanto per il minor nolo per il trapasso dello stretto, ma anche perchè le merci e le derrate provenienti dalla Sicilia, per procedere ulteriormente, potessero avere delle facilitazioni.

E crediamo che questo concetto sia assolutamente giusto e necessario, perchè, dato pure che in Genova si debba costituire il principale porto della nostra marina ed anche del commercio italiano, non era possibile disconoscere che se da tutte le parti d'Italia dovessero correre ed affluire le derrate di un gran peso pel porto di Genova, fosse necessario di favorirle o per mezzo del cabotaggio o per mezzo delle ferrovie affinchè potessero giungere fino a Genova.

Noi abbiamo ciò indicato perchè ci parve di leggere nella relazione che precede uno dei decreti, precisamente quello del 6 agosto 1888 che si accennava alla facilità dell'affluenza dei vini della Sicilia e di tutte le altre parti d'Italia a Genova.

Non abbiamo potuto fare a meno di riconoscere e credo che non siamo caduti in errore, che se questi vini dovevano giungere dai luoghi di produzione a Genova, dovevano avere il mezzo di affluire o per mare o per le ferrovie; ambedue mezzi di trasporto che non potevano essere senza un aggravio.

Credo di dover aggiungere una parola non tanto a sussidio delle proposte dell'Ufficio centrale, quanto per spiegare una frase che forse non avrete notato, ma che io ho avvertito a studiato disegno nella relazione.

Noi abbiamo letto nel decreto 6 agosto 1888 in cui si presentava al Re la proposta di approvare intanto la convenzione con decreto da convertirsi in legge per mezzo del Parlamento, come fra le ragioni che si adducevano del disagio di alcune delle nostre provincie si adduceva e principalmente, quella dell'eccedenza della produzione.

Non parve a noi che la parola possesse rispon-

dere economicamente al concetto di chi faceva la proposta.

Non è possibile mai vi sia un'eccedenza di produzione; o almeno se l'eccedenza di produzione può influire, e influisce naturalmente sul prezzo della derrata e del prodotto, non è cosa di cui si possa far lagnanza. Non può venire qualificata d'esuberante nè di eccedente perchè non farà che rendere più facile, più esteso, più diffuso l'uso del prodotto medesimo e quindi il godimento interno, senza che ne venga per nessuna guisa impedita o turbata quella utilità che si può avere col mandare lo stesso prodotto all'estero.

Eccedenza adunque di produzione non si può mai verificare: vi potrà essere abbondanza, e questa sempre utile; anzi è da augurarsi che tutti i mali del nostro paese si potessero ridurre e qualificare in questo modo.

LACAVA, ministro delle poste e dei telegrafi. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LACAVA, ministro delle poste e dei telegrafi. I tre discorsi che abbiamo testè uditi, quello dell'onorevole Rossi, quello dell'onorevole mio amico, Majorana-Calatabiano, e quello dell'onorevole relatore, hanno una parte, direi, comune, quella cioè che con essi si sostiene e si accetta il progetto di legge in esame; ond'è che gli onorevoli preopinanti dispensano me dal sostenerlo, dappoichè la loro parola è così autorevole, che il progetto di legge non correrà certamente alcun pericolo.

Ma, ad ogni modo, io mi permetto di richiamare l'attenzione del Senato sul fatto che tutta l'Europa guarda all'Oriente ed alle comunicazioni con esso. Annodare quindi queste relazioni in tempo, è opera d'antiveggenza e di saviezza politica, e l'Italia non poteva restare al di fuori.

E perciò con questi due decreti che formano un progetto solo di legge, istituendosi le due nuove linee da Genova a Batavia, e da Brindisi a Patrasso, si viene ad affermare in tempo quel posto che l'Italia deve avere nelle comunicazioni orientali. Imperciocchè non è da farsi illusioni che se un giorno la linea da Salonico a Porto-Said sarà attuata, noi ci troveremo a disagio senza un servizio celere e continuo tra Brindisi, Patrasso e Porto Said.

Venendo poi alle osservazioni singole fatte

dai tre oratori in occasione di questo progetto di legge, io potrei dir loro che, fino dal 30 gennaio 1887, fu nominata una Commissione, la quale studia appunto il vasto problema del riordinamento di tutti i servizi marittimi, postali e commerciali, per favorire l'espansione dei nostri commerci. Nel tempo stesso è suo compito di esaminare e proporre quali modificazioni si debbono apportare alle attuali convenzioni postali e commerciali.

Detta Commissione suggerirà le basi dei nuovi contratti, ne indicherà la durata e le tariffe; e porgerà inoltre al Governo le più estese notizie sulla navigazione interna ed internazionale, sia postale, sia commerciale.

Questi studi, per quanto mi consta, sono prossimi al loro termine, e sono sicuro che il presidente della Commissione, l'onor. senatore Brioschi, li affretterà acciocchè il Governo possa, alla sua volta, esaminarli, e così apparecchiare quei capitoli e quelle future convenzioni, che sono nel desiderio di tutti. Sarà in quella occasione che si terranno in considerazione tutte le osservazioni testè fatte dagli egregi senatori, fra le quali quella sulla concorrenza interna, la quale va distinta dalla concorrenza estera. Dichiaro che accetto la prima, ma non la seconda. E poichè quasi tutti i Governi sovvenzionano le Società postali e commerciali internazionali, certo non sarà l'Italia quella che si allontanerà, nelle odierne contingenze, da questo concetto.

Nella circostanza stessa si discuterà pure sui monopoli e privilegi, che io per il primo ritengo tanto nocivi al commercio italiano, e si terrà per base il principio che le nostre tariffe per l'estero siano uguali a quelle degli altri Stati.

Rispetto poi al confronto fatto dall'onor. Rossi tra la Società di Navigazione Generale Italiana e un'altra Società, credo la Veloce, ha risposto in parte incisivamente l'onor. senatore Majorana. Se la Società La Veloce dà un dividendo maggiore della Società di Navigazione Italiana, la ragione è che essa esercita esclusivamente il servizio coll'America del Sud, alimentato fortemente dall'emigrazione; mentre la Società di Navigazione Italiana esegue non solo viaggi verso il Plata ma eziandio verso il Pacifico, ed oltre Singapore, per cui i maggiori utili ricavati dalle linee del Plata servono a compensare le

perdite che si verificano sulle predette linee libere.

Ma vi è un'altra ragione.

La Società di Navigazione Generale Italiana, per quanto mi consta, è più preveggente, guarda l'avvenire, essa vuol trovarsi al termine del 1891, quando saranno per rinnovarsi le convenzioni, il materiale libero; epperò ammortizza un capitale maggiore, mentre così non fa l'altra Società.

L'onor. Rossi ha manifestato ancora che la Società della Navigazione Italiana non ha fornito i dati statistici richiesti dal Senato sul servizio cumulativo dello stretto di Messina.

È vero. Io ho pregato il mio collega dei lavori pubblici affinchè avesse procurato questi dati; e mi si assicura che sono già in corso di pubblicazione, onde credo non tarderanno ad essere presentati.

L'onor. senatore Rossi ha accennato ancora a dei reclami molteplici contro la Navigazione Generale Italiana.

Io non sono qui nè per difenderla, nè per accusarla, soltanto manifesto che consta al mio Ministero che i piroscafi della Navigazione Generale sono stati quasi tutti visitati, cioè 45 su 65, e si son trovati in buonissimo stato, gli altri saranno visitati presto. I registri di bordo non portano reclami o pochissimi ed insignificanti.

Ad ogni modo fu ordinato dal mio antecessore onor. Saracco una inchiesta, ed appena sarà compiuta, sarò in grado di esaminare se i voluti reclami siano o no giustificati, e prometto che il Ministero prenderà nel caso quei provvedimenti che i risultati dell'inchiesta consiglieranno.

Vengo ora alla questione dello stretto di Messina che riguarda poi l'altra generale dei servizi cumulativi.

Io posso assicurare l'onor. Majorana che questa per il Ministero dei lavori pubblici ed ora del Ministero delle poste e telegrafi si può dire una *vexata* questione.

Non è che il Governo non si sia occupato delle condizioni di monopolio alle quali egli ha accennato, onde i moltissimi ostacoli nel commercio della Sicilia pel continente e viceversa, dovuti appunto all'elevatezza dei noli di passaggio dello stretto di Messina.

Il Governo, dicevo, si è occupato moltissimo

per far cessare quella convenzione, direi quasi privilegiata del servizio cumulativo; ma le pretese dell'accollatario di questo servizio furono tali che il Governo non ha creduto di poter venire ad uno scioglimento di contratto con un'equa indennità.

Le pretese sono tali e tante, ripeto, che è da preferirsi che si aspetti il 1891, anche perchè il tempo necessario per sciogliere il contratto, per liquidare le indennità e per istituire il nuovo servizio, sarebbe tale da avvicinarci al 1891.

Faccio osservare poi che riguardo al servizio postale non si paga che una sovvenzione di 24,000 lire per il passaggio dello stretto; per cui questo servizio, qualunque sia per essere la decisione che sarà adottata, non viene ad avere nocumento.

Il nocumento è soltanto nel servizio commerciale ed io conto di studiare la questione, e se sarà possibile di trovare un modo per eliminare gli ostacoli accennati, lo farò volentieri.

Certamente però alla scadenza delle attuali convenzioni marittime il servizio del passaggio dello stretto sarà dato ad una delle due Società ferroviarie, stabilendo fra loro un servizio cumulativo, e così saranno eliminati tutti quegli ostacoli che pur troppo vi sono pel commercio dalla Sicilia al continente e viceversa.

Si è fatto ancora un'altra osservazione. Si è detto: Ammesso che il servizio da Genova per Batavia sia stato specialmente attuato pel trasporto dei vini, è egli possibile che i produttori ed industriali di questa produzione abbiano il loro tornaconto a farlo trasportare dal Mezzogiorno d'Italia e da altre regioni vinifere a Genova, per quindi spedirlo a Batavia? Non era meglio far toccare un porto del Mezzogiorno?

L'osservazione non è priva di fondamento; ma è da osservare che la Società Neerlandese è una Società che è vincolata al proprio Governo pel servizio postale, e per i suoi contratti non può toccare che un solo porto italiano.

Se questa Società avesse potuto toccare più porti, certamente non sarebbe stato il solo porto di Genova quello che avrebbe raccolto i vini delle provincie del Mezzogiorno e di altre provincie che sono produttrici di vino. È questa la ragione per cui si è dovuto accettare la condizione di toccare il solo porto di Genova.

Però la linea di navigazione da Genova a Batavia non fu iniziata soltanto nell'interesse

dello smercio dei prodotti vinicoli, come è accennato nella relazione; vi fu un'altra ragione: quella di riannodare con viaggi diretti le nostre relazioni, i nostri commerci coll'Estremo Oriente, relazioni a cui tutta Europa tende e alle quali l'Italia non poteva rimanere estranea.

La ragione di favorire il commercio dei nostri prodotti agrari è d'indole speciale, mentre è d'indole generale quella di riannodare le nostre relazioni colle regioni oltre Suez.

Dirò ora qualche parola sui due ordini del giorno presentati dall'Ufficio centrale.

Il Governo non ha alcuna difficoltà ad accettarli nei limiti in cui furono proposti e nei limiti loro assegnati dalla discussione.

Il Governo ne terrà conto quando avrà il rapporto della Commissione di cui io testè facevo cenno, e quando saranno studiate le diverse convenzioni che scadono nel 1891 e che devono essere rinnovate.

Senatore ROSSI A. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ROSSI A. Io ringrazio l'onor. senatore Majorana delle spiegazioni che mi ha fornito e convengo con lui che la Sicilia merita dei riguardi particolari, appunto per lo stato geografico nel quale si trova; ma non bisogna però scendere, come ha ben detto l'onor. ministro, da un criterio troppo assoluto, per venire a concludere che il nolo da porto a porto all'interno escluda la possibilità alla Sicilia di profittare della linea di Batavia per far capo a Genova.

Vi sono in commercio dei criteri molto più generali, se voi pensate che Londra è il grande emporio nel mondo delle lane, onde spesse volte gli Americani stessi vanno a quel mercato a comprare la lana. Così dicasi degli endachi. Qual centro in Europa regola il mercato dei cotone se non Liverpool? Chi regola principalmente il mercato delle sete se non Lione? Se tutto il commercio avente interesse a quei centri facesse il conto che vi sono due lire qua e due là di meno o di più nel trasporto, ma dove si finirebbe? Il commercio va preso sotto viste più ampie e più generali. Del resto non saprei mai convincermi che la panacea consista nell'uccidere la marina nazionale. Non credo si avvantaggerebbe molto la Sicilia ritornando al sistema inaugurato nel 1862 e terminato al 1886 poichè l'abbiamo già provato. Bensì quando

l'onor. Majorana mette sull'avvertenza il Governo per quando si rinnoveranno le convenzioni marittime, sono perfettamente con lui. Egli poi osserva: abbiamo speso tanti denari per creare dei porti, ma io non credò che quei denari si sieno spesi per creare ad ogni porto speciale un commercio generale. Ogni singolo porto ha la sua specialità, la sua espansione, il suo raggio; ma ciò non toglie che Genova presenti tutti i caratteri per formare propriamente l'abbordo principale dei prodotti del Regno, e così anche pei vini.

Sono stato due mesi fa a Genova ed ho visto con piacere il movimento dei barili siciliani andare e venire nel porto. Non bisogna dimenticare che per lo più i vini da taglio si compongono nei porti. Il famoso *Claret* di Londra si fa sotto le tettoie di Cette.

Quanto alle sovvenzioni, il voto che si torni come prima del 1877, è un voto sterile; non dipende da noi, l'onor. ministro l'ha detto, e quando tutti sovvenzionano le loro marine, prima la stessa Inghilterra che ha due terzi del naviglio mondiale.

Quanto alle « tariffe elevate », metto il loro significato a pari coll'altra espressione dell'onorevole Ferraris: « il sistema razionale », sono parole che a me non dicono niente. Come volete che il Governo sia avvisato di non firmare convenzioni dove ci siano delle tariffe elevate? Ma questo s'intende, e non occorre dirlo in un ordine del giorno, non è certo un attestato di stima che si fa al Governo.

Ringrazio l'onor. ministro delle risposte cortesie. Forse non era in grado di riferirmi perchè sia rimasto sospeso il servizio commerciale della Navigazione Generale Italiana tra le sue navi e le ferrovie e perchè sia stato ceduto a gente estranea.

Quanto alla detta Compagnia non ho inteso nè di biasimare, nè di lodare. Il ministro ha detto che sono pochissimi i reclami di bordo, tanto meglio; io ho inteso parlare di reclami della stampa.

Anzi ho premesso che pur troppo in Italia si prova quasi piacere a parlar male delle cose nostre. Ho detto anche di più; ho detto che il nostro Stato non può fare a meno di una grande marina mercantile, e che, se non l'avesse, dovrebbe crearla.

Il mio giudizio adunque fu benevolo. Valgano

soltanto i riferiti appunti a norma del Governo e per mettere in sull'avviso la Commissione che studia l'argomento.

Ho finito. Quei due ordini del giorno li credo innocui; perchè mostrano dei desideri contrari alle cose di fatto asserite già dallo stesso onor. ministro delle poste e telegrafi.

Io non li posso però votare, ma voterò la legge.

LACAVA, *ministro delle poste e telegrafi*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LACAVA, *ministro delle poste e telegrafi*. Io posso rispondere all'onor. senatore Rossi che appunto nelle brevi mie parole ho detto che i servizi cumulativi saranno oggetto di studio speciale del Governo.

E il mio egregio amico, il ministro dei lavori pubblici, mi aiuterà in questa impresa, affinché vi sia accordo fra le diverse Società circa il servizio cumulativo, e non avvengano quegli inconvenienti che ora lamentiamo, come quelli del passaggio dello stretto di Messina.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti dichiaro chiusa la discussione generale, e pongo ai voti l'ordine del giorno proposto dall'Ufficio centrale, che il Governo ha dichiarato di accettare.

Chi approva quest'ordine del giorno già stato letto è pregato di alzarsi.

È approvato.

Ora verremo agli articoli della legge.

Art. 1.

È data forza di legge al regio decreto del 6 agosto 1888, n. 5705 (serie 3^a), che approva la convenzione del 17 luglio di detto anno, addizionale a quella del 4 febbraio 1877, approvata colla legge del 15 giugno successivo, n. 3880 (serie 2^a), convenzione stipulata fra il ministro dei lavori pubblici, quelli degli affari esteri, di agricoltura, industria e commercio e delle finanze, *interim* del Tesoro, col commendatore Giovanni Laganà a nome della Navigazione Generale Italiana, da esso rappresentata, per un servizio regolare di navigazione settimanale a vapore fra Brindisi e Patrasso, toccando Corfù, e pel prolungamento, purè setti-

manale, a Patrasso, dell'attuale linea Brindisi-Corfu.

(Approvato).

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato ad iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici al capitolo: *Servizio postale e commerciale marittimo*, la somma annua di L. 281,736 per l'esercizio 1889-90 e per quelli successivi fino al termine della convenzione.

(Approvato).

Art. 3.

È data forza di legge al regio decreto de 18 agosto 1888, n. 5706 (serie 3^a), col quale fu approvata la convenzione per un servizio ogni due settimane fra Genova e Batavia, stipulata l'11 detto fra i ministri dei lavori pubblici, degli affari esteri, di agricoltura, industria e commercio e delle finanze col commendatore Giovanni Laganà, addizionale a quella del 4 febbraio 1877, approvata per legge del 15 giugno successivo, n. 3880 (serie 2^a).

(Approvato).

Art. 4.

Per l'adempimento di tale convenzione è autorizzata la maggiore spesa di lire trecentomila (300,000) all'anno al capitolo: *Servizio postale e commerciale marittimo*, dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1889-90 e successivi fino al termine della convenzione.

(Approvato).

Art. 5.

Sono autorizzate la iscrizione nel bilancio 1888-89 della spesa di L. 260,064 per gli effetti, riferentisi a questo esercizio, del regio decreto 6 agosto 1888, n. 5705 (serie 3^a) e la iscrizione nello stesso bilancio di L. 225,000 per gli effetti, riferentisi all'esercizio 1888-89, del regio decreto 18 agosto 1888, n. 5706 (serie 2^a).

(Approvato).

PRESIDENTE. Il progetto di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Domande d'interpellanze.

PRESIDENTE. Essendo presente il signor ministro della pubblica istruzione, leggo una domanda d'interrogazione a lui rivolta:

« Il sottoscritto chiede interpellare il signor ministro della pubblica istruzione intorno alla scuola di perfezionamento dell'igiene pubblica istituita in Roma.

« CANNIZZARO ».

BOSELLI, ministro della pubblica istruzione.

Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BOSELLI, ministro della pubblica istruzione.

Se piace al Senato e all'onorevole interpellante, io proporrei di discutere l'interpellanza nella seduta di giovedì.

PRESIDENTE. La proposta del signor ministro è che l'interpellanza si svolga giovedì: chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Do lettura di una domanda d'interpellanza al signor ministro dell'interno:

« Chiediamo d'interrogare il signor ministro dell'interno riguardo ad alcuni fatti d'intolleranza verificatisi negli scorsi giorni in Roma.

« SERAFINI, FERRARIS, ALFIERI DI SOSTEGNO, DI SAMBUY. »

CRISPI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor ministro dell'interno.

CRISPI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Sono pronto a rispondere all'interpellanza.

PRESIDENTE. Per conseguenza se il Senato lo consente io do facoltà al signor senatore Serafini di svolgere la sua interrogazione.

Ha facoltà di parlare l'onor. Serafini.

Senatore SERAFINI. Signori senatori, due mesi fa circa, io ed il mio amico e collega senatore Ferraris, avemmo occasione di fare un'interrogazione al signor ministro dell'interno in proposito di alcuni fatti che portarono disturbi nell'interno di Roma.

Per circostanze ben note l'interrogazione non potè aver luogo. Veramente non credeva che così presto avessi dovuto di nuovo interrogare lo stesso ministro dell'interno per altri disordini che pure si verificano e sempre con un *crescit eundo* nell'interno di Roma. Io ho avuto l'onore, non certamente piacevole, di svolgere questa interrogazione, benchè fra i sottoscrittori vi siano altri di me più competenti; e ciò fu poichè ieri fui presente al brutto fatto avvenuto in San Carlo al Corso, ed anche in riguardo alla persona presa di mira con atti di intolleranza; persona che è bene subito indicare, giacchè si tratta di un frate, di padre Agostino da Montefeltro; egli è mio comprovinciale e quindi a me più che ad altri conviene il sostenerlo, giacchè, o frate o non frate, è nella opinione mia e dei sottoscrittori dell'interrogazione, come di tutti gli onorevoli senatori e naturalmente anche del Governo, che ognuno nell'esercizio della propria professione sia libero di dire e di fare quello che crede.

Se noi in questa circostanza, e nella precedente di due mesi or sono, abbiamo rivolto un'interrogazione all'onorevole ministro dell'interno, non è stato certamente nel senso di attaccare il Governo, ma per dargli modo di esprimere al riguardo della sicurezza pubblica in genere, ed in ispecie intorno ai fatti lamentati, il suo modo di vedere, giacchè noi siamo persuasi che fatti simili debbano impensierire le popolazioni italiane e quelle di altri paesi.

Certamente chi ama l'Italia, e ve ne sono molti anche oltre Alpi, vede con dispiacere che in Roma, ove tutto dovrebbe esser tranquillo, di quando in quando avvengano fatti inconsueti in altri tempi.

Io sarò brevissimo nello esporre i fatti d'intolleranza che costituiscono la base della interrogazione.

Il 19 marzo padre Agostino da Montefeltro mentre si recava, per l'esercizio della sua professione di predicatore, alla chiesa di San Carlo al Corso, fu assalito nella sua carrozza e fu brutalmente lordato con materie fetenti. Altro simile fatto era avvenuto pochi giorni prima ad un altro frate che forse per equivoco fu preso per padre Agostino.

Il giorno 29, mentre a San Carlo aveva luogo la predica, circa 200 giovani s'erano riuniti nel piazzale di fronte al tempio, disposti ad insultare

il predicatore mentre sarebbe uscito per ritornare al suo alloggio. Però la polizia evitò questo insulto disponendo in modo che il frate ritornasse al convento per una via diversa da quella che egli abitualmente percorreva.

Ora io credo che questo ripiego non sia stato buono.

La questura a mio giudizio avrebbe dovuto fare in modo che il predicatore passasse per la solita strada e far quindi procedere all'arresto di chi con maniere villane ed insolenti avesse voluto impedirlo; ed allora la polizia avrebbe avuto in mano i motori di questi disordini, di queste intolleranze, e così probabilmente non avrebbe avuto luogo il brutto fatto di ieri in San Carlo al Corso.

Ieri, verso le ore 11 1/2 antimeridiane, mi recai a San Carlo ritenendo che non doveva esserci molta gente, in vista che altro spettacolo richiamava altrove la popolazione romana. Ma giunto sulla soglia della chiesa non potei avanzarmi di più perchè il vasto tempio era pienissimo.

Non erano trascorsi due minuti da che io mi trovavo in quel luogo, quando sentii una forte detonazione, che a me parve provenisse dal fondo della chiesa. Alte grida susseguirono e tutti istintivamente cercarono la porta d'uscita, ed io che mi trovavo sulla soglia della chiesa, come ho già detto, fui spinto fuori del recinto.

Ma poi molti di quelli che erano rimasti entro e coloro che si trovavano all'esterno si posero a raccomandare la calma, perchè si temeva che nella ressa della fuga accadesse l'ostruzione e sovrapposizione di persone e quindi quelle terribili catastrofi che in altre simili circostanze si ebbero a lamentare.

Ma sia perchè il padre Agostino stette fermo e tranquillo al suo posto, sia perchè molte persone rimasero calme, dimostrando così di avere coraggio civile, il fatto sta che le persone prese da panico, segnatamente le donne ed i ragazzi, si rassicurarono e stettero a posto, e credo che inconvenienti seri non vi siano stati. Ma su ciò io aspetto la parola del ministro dell'interno, il quale ne deve essere certamente meglio di me informato.

Debbo dire che la polizia aveva preso molte utili precauzioni, giacchè non tardarono due minuti che io vidi apparire circa trenta cara-

binieri e sei o sette minuti dopo giunse pure una compagnia di fanteria.

Sotto questo aspetto convengo che la polizia si era ben premunita; ad ogni modo, quello che interessa è che fatti eguali o simili non si ripetano.

Domando quindi all'on. ministro dell'interno se egli al par di noi, come spero, stigmatizzi questi fatti che non possono essere che detestati da tutte le persone amanti dell'ordine e della libertà; quali disposizioni ha dato perchè effettivamente non se ne verifichino altri simili. In ultimo; se la polizia è sulle tracce degli autori dei fatti deplorati.

CRISPI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CRISPI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Il senatore Serafini disse di essere stato presente al fatto di ieri; ma siccome pare che sia subito partito, e sia arrivato anche l'ultimo, può non conoscere molte cose che è bene il Senato sappia.

Verso le 11 e mezzo antimeridiane, si sentì una detonazione nella chiesa di San Carlo, dalla parte dell'altar maggiore; una parte isolata dove non va nessuno.

Accorsi sul luogo, gli agenti di pubblica sicurezza, si trovò che tra le panche, e propriamente nel cancello chiuso dietro l'altar maggiore, era scoppiata una castagnola (come qui la chiamano) di carta. Vi fu, come suol succedere sempre, nei casi di detonazioni improvvise e non attese, un po' di panico; ma la tranquillità fu subito ristabilita, e nulla si ebbe a deplorare.

Or bene, sin dal 19 di marzo si è fatto tutto il possibile per tutelare la libertà di parola a padre Agostino da Montefeltro, perchè egli possa tranquillamente continuare le sue prediche, e gli spettatori possano star tranquilli al loro posto.

Il padre Agostino all'andata e al ritorno ha guardie nella sua vettura, e una vettura con altre guardie lo segue. Quindi procede con tali garanzie che nulla ha da temere e nulla ha temuto.

Nella chiesa, ogni mattina, alle 9, entrano 36 guardie e 16 carabinieri, e sono collocati ad ogni colonna, ad ogni altare, ad ogni confessionale; e poi tra la folla ve n'è un'altra

gran quantità, che non si vede, ma che ci sta nondimeno. Che cosa doveva e poteva fare il Governo più di questo, per mantenere l'ordine, e per tutelare in padre Agostino l'esercizio del suo ministero?

I giornali anzi hanno accusato il Governo di tener San Carlo in una specie di stato d'assedio, per le troppe forze.

Fuori poi, erano le truppe perchè nessun disordine scoppiasse, ed ove avvenisse, lo avessero a reprimere.

Chi fu il colpevole?

La piccola bomba, ripeto, fu posta in un luogo dove non va alcuno.

È per ciò tanto più il caso di domandarselo, di fronte alla quantità ingente di forza pubblica che interviene alle nove del mattino e che, tra guardie, carabinieri ed ausiliari, ammonta ad un'ottantina.

Che avrebbe fatto l'onor. senatore Serafini di più di questo?

Per conto mio osservo che, se la forza pubblica entra alle nove, la chiesa si apre varie ore prima; ed in queste ore sono i preti che avrebbero dovuto sorvegliare la chiesa.

Si dice: Queste cose non avvenivano in altri tempi. È possibile! Ma qui in Roma, sotto il papa, la questione era tutta diversa; non c'era libertà alcuna, e nelle chiese non si entrava come si entra ora.

Che colpa ha il Governo in ciò?

Quando avvenne l'assassinio dell'arcivescovo di Parigi, in piena chiesa, ha forse inteso l'onorevole Serafini che la colpa ne sia stata data al Governo?

Parigi, è città altamente civile, eppure un prete vi diede una coltellata all'arcivescovo, e lo stese morto.

Sono cose incivili queste, e peggio; avvengono in Francia o avvengono in Italia?

Maggiori reati di quelli da noi lamentati avvengono dappertutto, onorevole Serafini.

E ripeto a lei quello che dissi l'altro giorno alla Camera. Nessuno più di me desidererebbe che reati non avvenissero, e volesse Iddio che potessimo abolire il Codice penale. Ma è realizzabile questa speranza?

La popolazione non si è, del resto, in questo caso, per niente disturbata; nè all'estero, per queste miserie, abbiamo perduto la nostra riputazione.

Non bisogna esagerare certe cose. Bisogna unicamente vedere quali sono i doveri del Governo, e se il Governo li ha adempiuti.

Saprebbe dirmi l'onorevole Serafini se in quel luogo discosto, isolato, dove non va nessuno, dove naturalmente la polizia non ha ragione di intervenire, qualche avversario del padre Agostino, qualche rivale suo, per fargli dispetto, non abbia potuto mettere la bomba? Mi può assicurare che ciò non è?

E perchè di prima ora i sagrestani, i preti, non guardano dappertutto, non osservano quello che nella chiesa vi può essere? Noi, più di quanto facciamo non possiamo fare, lo dissi un momento fa.

Sedici carabinieri in uniforme, trentasei guardie anch'esse in uniforme, e quaranta, cinquanta ed anche più altri agenti di polizia, sono una bella massa, che accresce l'uditorio al padre Agostino da Montefeltro.

Quindi si tranquillizzi, noi abbiamo fatto il nostro dovere e continuiamo a farlo. Il padre Agostino non avrà nulla a temere, poichè è guardato più che non sarebbe guardato un re.

Non ho altro da dire, altro da fare.

Senatore SERAFINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SERAFINI. Il signor ministro dell'interno mi ha risposto in modo come se io fossi stato aggressivo verso di lui.

No, non lo fui!

Egli mi domanda che cosa avrebbe dovuto fare il Governo.

Io l'ho detto, anzi ho accennato alcuni particolari per i quali ho lodato la condotta del Governo, perchè ho visto che effettivamente vi era truppa abbastanza e pronta a disposizione della polizia in caso di bisogno.

Mi sono astenuto dal formulare accuse; ho domandato quali erano le disposizioni prese dalla polizia per garantire la sicurezza ed evitare la ripetizione delle intolleranze verificatesi in questi ultimi giorni.

Il signor ministro ha indicato varie delle disposizioni date e c'è da sperare che valgano ad impedire il rinnovarsi dei disordini. E di queste indicazioni io lo ringrazio, come pure lo ringrazio della, quantunque alquanto vaga, risposta data alla terza domanda, cioè se la polizia è sulle tracce degli autori dei fatti deploreati. Ripeto che non ebbi l'intenzione di

accusare il signor ministro dell'interno, nel quale anzi ripongo fiducia, perchè so che se egli vuole, è capace di far reprimere i disordini e gli autori di essi.

In complesso ritengo soddisfacenti le risposte del ministro.

Del resto la polizia e l'autorità giudiziaria s'incaricheranno di scoprire gli autori dei disordini a qualunque partito essi appartengano.

Conchiudo col dire che avrei desiderato che il ministro dell'interno fosse stato con me meno aggressivo.

CRISPI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CRISPI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Mi guarderei bene dall'essere aggressivo, non solo coll'onor. Serafini, ma con qualunque altro.

Ella aveva imputato, quasi quasi, la buona fama del paese.

Era necessario, nell'interesse del paese stesso e della sua fama, di mettere le cose nei giusti termini, e ricordare come fatti simili e anche assai più gravi in altri paesi avvegnano, senza che per questo se ne muovano loro accuse disonorevoli.

Non è un privilegio dell'Italia quello di vedere avvenire qualche disordine in una chiesa, e ho potuto ricordare un fatto ben più terribile, quello di cui fu vittima monsignor Sibour, in Francia, avvenuto in una chiesa appunto.

Quello che giova sapere, quello che bisogna chiedere, l'ha chiesto l'onor. Serafini, ed è questo: il Governo ha preso le misure che doveva?

Sì, e le prende ogni giorno.

È doloroso quello che avviene; ma come prevenirlo, mentre la chiesa di S. Carlo al Corso è posta quasi in istato d'assedio, e vi è distribuita tanta forza da poter reprimere qualunque attentato?

Da noi non si può pretendere di più.

È bene però che anche i preti ci pensino e sorvegliino anch'essi.

Prima che la forza arrivi, chi può sapere chi entra in chiesa?

Poi, bisogna considerare il fatto in sè stesso: quella tal bomba di carta era posta in un punto isolato, dove non va nessuno, dove le stesse guardie di pubblica sicurezza non hanno ragione di andare.

A me dunque pare che colui che l'ha deposta in quel luogo deve averlo fatto prima che la predica avesse principio, e prima che le guardie arrivassero. Ora, noi non possiamo tenere la polizia a disposizione, dall'apertura della chiesa fino alla predica.

Eppoi, può dire l'onor. Serafini che quanto accadde ieri sia l'opera d'intolleranza, e non sia invece l'opera dell'invidia e della gelosia? Per me, non lo so. Ma io posso dirle qualche cosa di più serio, onor. Serafini, ed è che, quando i pellegrini vennero in Roma, molti clericali intolleranti lavoravano a portare il disordine, appunto per dare a credere che col Governo italiano non era abbastanza tutelata la libertà; la polizia li scoprì, e procedette a qualche arresto.

Non ho da aggiungere altre parole.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onor. Alfieri.

Senatore ALFIERI. Quando mi sono associato all'interrogazione degli onorevoli colleghi senatori Serafini, Ferraris e Di Sambuy, non ho inteso davvero che fosse il caso di riferirsi alle precauzioni, che direi di ordine materiale, colle quali si poteva fino ad un certo punto sperare di prevenire o di far cessare il disturbo all'ordine pubblico od atti d'intolleranza come quelli che da più tempo ed in varia forma si sono avuti a deplorare. Particolarmente non vedevo dubbio che simili precauzioni fossero state prese anche nella giornata di ieri. Nè davvero sarei io la persona adatta a fare appunti od a muovere critica e censura sui metodi ed i modi di regolare il servizio della polizia od a dare in proposito dei suggerimenti. Mi sono associato invece all'interrogazione dei miei onorevoli colleghi, inquantochè stimo che il Governo non abbia soltanto, in casi della natura di quelli che disgraziatamente deploriamo, il dovere di tutelare l'ordine materiale. Dovere questo che l'onorevole signor ministro ha narrato in quali modi egli ha creduto di adempierlo; cose del resto già note e sulle quali non vedo opportunità di discutere oggi in Senato.

Credo che questo sia il pensiero dei miei onorevoli colleghi interpellanti; certo il mio era rivolto ad un ordine più alto di idee ed assai più largo di fatti. Poichè da assai tempo non solo in Roma, ma in più luoghi e provincie del Regno, fatti più o meno gravi, manifestazioni

più o meno clamorose e riprovevoli, segni più o meno espliciti di intenzioni delittuose si sono verificati con un carattere comune e bene spiccati di intolleranza e di turbamento dell'ordine, della pace e del rispetto cui hanno diritto i cittadini osservanti delle leggi e della libertà altrui.

Dunque, anzichè una narrazione che è già in tutti i giornali, e di una giustificazione che l'onorevole collega Serafini non si era affatto sognato di chiedere, stimavo che la nostra interrogazione avrebbe dato occasione, più che accetta, desiderata dal Governo per adempiere un altro ufficio suo, di un valore morale assai superiore a quello di ordinare la polizia materiale, di disporre un numero maggiore o minore di carabinieri, e di guardie, e di agenti, di collocarli piuttosto in un modo che nell'altro nei luoghi dove si avesse sospetto di disordini.

L'impressione provata, da me non tanto dal fatto di ieri, quanto da tutta la serie deplorabile dei casi cui ho testè accennato e nota a tutti, l'ho riscontrata pienamente conforme a quella di molti colleghi e di moltissimi Italiani ed esteri.

Ma, per l'opposto, è assai diversa da quella che apparisce dalle espressioni or ora usate dall'onorevole signor ministro nel rispondere al senatore Serafini e dalla intenzione, se posso dire così, di tutto il suo discorso.

L'onor. ministro ha parlato quasi esclusivamente dello spiacevolissimo incidente di ieri. Acconsento a qualificarlo solo di spiacevolissimo, anch'io, unicamente perchè non ha avuto le conseguenze fatali che il panico poteva produrre, come aveva spiegato molto bene l'onorevole senatore Serafini; ammetto che in sé lo scoppio della castagnola sia cosa senza grande importanza. Ma quando esso apparisce collegato a tutte le altre manifestazioni d'uno spirito facinoroso d'intolleranza, o di disordine, allora stimo che anche lo spiacevolissimo incidente di ieri prende significazione molto grave. e giustifica quella impressione assai diversa da quella manifestata or ora nelle parole, condite d'ironia, dell'onorevole presidente del Consiglio.

Poichè quella impressione, a senso mio, non si potrebbe giustamente qualificare altrimenti che di sdegno!

Signori, non si sa chi abbia messo la castagnola, nè sarà forse agevole lo scoprire il di-

sgraziato colpevole. Ma ciò che cosa importa? Quello che è grave, lo ripeto, è la serie ormai lunga di fatti congeneri; è il diffondersi dello spirito d'intolleranza e di disordine; è la baldanza cresciuta nei facinorosi di molestare, di perturbare, di offendere gli onesti e gli educati nel pacifico esercizio dei loro diritti, nelle più legittime manifestazioni delle loro opinioni e dei loro sentimenti.

Confidavo che l'espressione rigorosa di siffatti pensieri sarebbe pur venuta da parte del Governo.

La mia aspettativa è stata delusa dal modo in cui l'onor. signor presidente del Consiglio ha risposto all'interrogazione del senatore Serafini.

Ma non posso dubitare che il Senato sarà invece meco concorde nel partecipare allo sdegno di tutti gli onesti e gli educati pel succedersi vieppiù frequente di atti incivili e colpevoli.

Se non abbiamo avuto consenziente il Governo, avremo certo consenziente il Senato nel deplorare la soverchia mitezza nell'applicare la legge a punizione dei facinorosi e nel qualificare oggi severamente coloro, chiunque essi siano, i quali commettono tali fatti contro l'ordine pubblico e contro la libertà dei cittadini.

Ho detto!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Ferraris.

Senatore FERRARIS. Io non ho che poche parole da dire per una dichiarazione.

Io mi sono unito agli egregi colleghi perchè desiderava di conoscere se il Governo avesse preso ed intendesse prendere le misure necessarie; se intanto deplorasse l'incidente, comunque di non grande rilievo, accaduto ieri; e soprattutto si rallegrasse che, a malgrado del fatto deplorabile, o per le misure prese, o per fortuna, non siano accaduti ieri incidenti così gravi come avemmo recentemente a deplorare in Napoli.

Io per conseguenza, deplorando che vi possano essere cittadini così dimentichi della tolleranza anzi e meglio del rispetto di tutte le opinioni, soprattutto delle persone rispettabili come quelle a cui si riferisce l'insulto, non posso a meno di riconoscere che il Governo non solo ha deplorato, e deplorò il fatto avvenuto, ma, che, in genere, non ha mancato e non man-

cherà di provvedere a tutto quello che dipendeva da lui per tutelare la pubblica tranquillità ed anche le persone che potessero essere state oggetto di questi insulti. Ora, se anche esso, il Governo si unisce agli interpellanti nel rallegrarsi che fatti più dolorosi non sieno intervenuti, noi dobbiamo, sotto questo punto di vista, dichiararci soddisfatti; confidando che tutta quella sollecitudine di cui l'onorevole ministro ha dato prova non sia per venire mai meno.

Senatore DI SAMBUY. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore DI SAMBUY. Poichè gli altri firmatari dell'interrogazione hanno svolte le ragioni che li avevano indotti a firmarla, mi conceda il Senato di esporre i motivi che mi fecero accettare l'invito dell'onor. senatore Serafini.

Dico il vero, non ho dato grande importanza al fatto in sè stesso accaduto ieri, perchè volli supporre fosse una monellata. Però è indubitato che a quanto è accaduto danno somma gravità le gravissime conseguenze che potevano avverarsi.

Il panico che in consimili circostanze di affollate riunioni, avviene talvolta per cause anche minori, può dar luogo a fatti gravissimi e spaventosi. Per queste ragioni io desiderava anzitutto che il Governo avesse occasione di vivamente deplorare l'accaduto.

Il ministro invece ha risposto che il Governo aveva fatto anche di più di quanto occorreva per assicurare l'intera libertà, nell'esercizio delle sue funzioni, al predicatore di cui si è fatto parola.

Ebbene, io che non gli chiedeva quella giustificazione, dirò ora che, a mio modo di vedere, ha fatto troppo e troppo poco.

Ha fatto troppo nel mandare tanta forza in uniforme ad invadere la chiesa. Disse il ministro delle trentasei guardie e di sedici carabinieri che fanno atto di presenza ed aggiunse che a queste 52 uniformi bisognava aggiugnere tutto il personale di un altro servizio che non si vedeva, ma che all'occorrenza si sarebbe fatto sentire.

Di quest'ultimo servizio io gli do lode poichè dimostra la sua previdenza, ma come mai, chiedo io, con un tale apparato di forza possono accadere i lamentati disordini?

Io non solleverò mai una strana teoria che disapprovo altamente, ma vi ha chi nella troppo

apparente dimostrazione di forza trova quasi una provocazione. Ho detto che speravo lo scoppio della castagnola fosse solo l'azione riprovevole di un monello; ma, in questo caso, tutti sanno che i ragazzi male educati si eccitano dalla maggior difficoltà di compiere certe prodezze.

Ripeto adunque che io avrei preferito vi fossero in San Carlo meno uniformi lasciando al servizio travestito di fare quanto occorreva per invigilare i malintenzionati ed agire all'occorrenza.

Ma l'onorevole ministro ha poi aggiunto: alla fine dei conti non siamo noi che dobbiamo invigilare sopra gli anditi reconditi delle chiese; i preti e i sagrestani facciano la parte loro. Questa parte della risposta dell'onorevole ministro mi è sembrata molto debole. Quando i sagrestani ed i preti vedono tanto apparato militare e la chiesa in apparente stato d'assedio è abbastanza naturale che di qualsiasi sorveglianza si lavino le mani! (*Rumori*).

Nel porre la mia firma alla domanda d'interrogazione, io desiderava che il fatto di ieri, succeduto ad altri fatti consimili i quali potevano produrre in Italia e fuori cattiva impressione, fosse stato severamente stigmatizzato dal ministro dell'interno.

Sino ad un certo punto l'onorevole Crispi ha raggiunto il mio scopo ricordando fatti assai più gravi successi altrove; ma, mi duole il dirlo, non ha energicamente deplorata la vigliaccheria delle stupide scene che sono oggetto della nostra interrogazione.

E mentre io lodo altamente la stampa romana, perchè non ho visto un sol giornale a qualsiasi partito appartenesse che non parlasse con termini risentiti del selvaggio attentato, non ho disgraziatamente udito parole di uguale rigore dal rappresentante del Governo.

Poichè i miei confirmatari si sono dichiarati più o meno soddisfatti, dovrò esserlo anch'io quando l'onor. presidente del Consiglio e ministro dell'interno aggiunga una severa parola, quella cioè del risentimento ch'egli deve provare e sentire nel ripetersi di certi fatti, e la promessa solenne che mediante le sue cure gli autori dei disordini non rimarranno impuniti.

Senatore ALFIERI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore ALFIERI. L'onor. senatore Di Sambuy

terminando le sue parole, alle quali mi associo, ha detto che gli oratori che lo hanno preceduto si sono dichiarati più o meno soddisfatti.

Nessuna delle mie parole, me lo perdoni l'onorevole mio amico, significa che sia stato soddisfatto di quanto è stato risposto in nome del Governo all'onor. senatore Serafini. Poichè, già lo dissi, non ho udito quanto mi aspettavo di udire. Nel resto concordo pienamente col l'onor. Di Sambuy.

CRISPI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CRISPI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Io sono stato disgraziato nell'esprimermi o per lo meno i vari oratori non sono stati abbastanza attenti quando io parlavo.

Io ho già deplorato il fatto di ieri; poi, rispondendo al senatore Serafini, diedi al fatto medesimo quella proporzione e quella importanza che meritava. Simili fatti non possono piacere ad alcuno, nè si può mai presumere che il Governo non senta per essi tutto il disgusto che essi ispirano agli animi onesti.

Io ho pur soggiunto:

Chi è l'autore di questi fatti?

E quando queste cose avvengono nel segreto e con forme che eludono la vigilanza della polizia, si può incolparne qualcheduno più precisamente?

All'onor. Di Sambuy dispiace la pubblicità delle guardie; vuole che si aumentino le non apparenti?

Senatore DI SAMBUY. Forse.

CRISPI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Una richiesta simile avvenne nel 1878: quando morì Pio IX, e se ne fecero i funerali, monsignor Theodoli chiese delle guardie e le volle apparenti; volle però anche che stessero col cappello in mano.

Ma poi egli stesso dovette permettere che se lo mettessero in testa, perchè non potevano manovrare. Volle soldati, e gli si mandarono, e l'ordine pubblico fu mantenuto; fu mantenuto perchè i soldati entrarono, quando la chiesa era ancora chiusa ai visitatori.

Qui le guardie vanno alle nove, e la chiesa si apre prima; ancora una volta, le guardie vanno per tutelare padre Agostino e alcune di esse l'accompagnano.

Che cosa poteva fare la polizia più di quello che ha fatto? Nulla.

Quando fra il popolo c'è una massa di agenti che lo tutela, quando nei vari punti della chiesa e nelle parti più accessibili di essa vi sono guardie che stanno a vigilare, che altro c'è da fare?

L'atto deplorabile fu effetto d'intolleranza?

Lo crederei più facilmente se vi fossero state grida nella chiesa per parte di individui i quali avessero più o meno censurato il predicatore; ma il predicatore è rimasto tranquillo, il silenzio si è conservato, la predica non è stata turbata.

E ieri stesso, quando avvenne il fatto deplorabile, chi impedì che disgrazie avvenissero?

Le nostre guardie, imperocchè, nel momento del panico, che naturalmente sarebbe surto, e non poteva non sorgere, furono esse che imposero la calma, e alla detonazione che l'aveva turbata successe l'applauso, tantochè il padre Agostino riprese e finì tranquillamente la sua predica.

Dunque veda che atti di aperta intolleranza non ce ne furono, che il mantenimento dell'ordine fu completo, che i diritti del padre Agostino non furono violati nè turbati. Noi non meno degli altri, abbiamo interesse a che la libertà sia tutelata, che la religione non sia offesa, che siano rispettate le coscienze, come è nostro dovere di farle rispettare.

Spero che questo basti a calmare gli oratori, ma se non sono soddisfatti, consiglino essi il modo con cui credono che il Governo debba condursi, se gli atti suoi si ritengono non sufficienti alla tutela dell'ordine pubblico.

Mi si fa carico di non aver punito i colpevoli; ma, lo ripeto, quella piccola bomba di carta, che facilmente si può attribuire ad una monellata, come disse benissimo il conte Di Sambuy, era stata posta in una parte isolata della chiesa dove, non c'era popolo.

Io avrei capito, se si fosse trovata nella folla, in mezzo agli uditori, che si potesse credere che qualcuno di essi volesse realmente eccitare tumulti; ma questo non fu.

Quindi, stando le cose in questo modo, la polizia ha fatto il dovere suo. Che se rimane qualche cosa da fare, l'autorità giudiziaria provvederà.

PRESIDENTE. È così esaurita l'interrogazione dell'onor. Serafini ed altri.

Presentazione di quattro progetti di legge.

CRISPI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CRISPI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti quattro progetti di legge già approvati dalla Camera dei deputati:

Sussidi ai danneggiati dalle inondazioni nell'autunno del 1888 nelle provincie di Sondrio, Teramo e Chieti;

Autorizzazione ai comuni di Bussi, Scopito ed altri di vincolare centesimi addizionali in eccedenza alla media triennale 1884-85-86 od al limite legale in favore della Cassa depositi e prestiti per l'ammortamento di mutui contratti o da contrarre;

Autorizzazione alle provincie di Ancona, Aquila, Bologna ed altre per eccedere colla sovrimposta 1889 la media del 1884-85-86;

Autorizzazione ai comuni di Tonengo, Odalengo Piccolo ed altri di eccedere colla sovrimposta 1889 la media del triennio 1884-85-86.

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro dell'interno, presidente del Consiglio, della presentazione di questi quattro progetti di legge, i quali saranno stampati e distribuiti.

Annunzio di una domanda d'interpellanza.

PRESIDENTE. Si è presentata una domanda d'interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, così concepita:

« I sottoscritti desiderano d'interrogare il signor ministro dei lavori pubblici, quando sarà aperto all'esercizio il tronco ferroviario Messina-San Filippo, e quando saranno ripresi i lavori già appaltati degli altri tronchi della ferrovia Messina-Palermo.

« LONGO, BASILE, TODARO, DURANTE ».

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Se il Senato acconsente, io posso anche risponder subito a questa interrogazione.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, do fa-

coltà di parlare all'onor. Basile per svolgere la sua interrogazione.

Senatore BASILE. Il Consiglio provinciale di Messina, preoccupato delle difficoltà specialissime che in quella provincia, non molto agiata, produsse la crisi attuale, ha rivolto al signor ministro dei lavori pubblici un'istanza, affinché voglia affrettare i lavori dei tronchi già appaltati della ferrovia per dare lavoro ai contadini che languono nella miseria.

Io non ho altro a dire; e confido che il signor ministro dei lavori pubblici vorrà darmi una risposta soddisfacente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor ministro dei lavori pubblici.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. L'interrogazione rivolta dall'onor. Basile ha due oggetti diversi: l'uno è l'apertura del tronco ferroviario Messina-San Filippo; l'altro la prosecuzione dei lavori da San Filippo per la marina nella ferrovia per Palermo, che deve congiungere direttamente Messina alla maggiore città dell'isola.

Ora, per quanto riguarda l'apertura del tronco Messina-San Filippo, l'onor. Basile ed i suoi colleghi sanno le difficoltà geologiche che si sono incontrate nella costruzione della così detta galleria Peloritana.

Si sperava di poter prima d'oggi fare l'apertura di questo tronco, quando si è verificato dentro quella galleria uno strano fenomeno geologico, che chiamano torrente di fango; ma si è potuto riparare: e credo poter con sicurezza dichiarare che tra breve potranno essere finalmente adempiute le ripetute promesse.

È stato chiamato in Roma il direttore dei lavori, il quale riferì che, visto lo stato delle cose, v'è ragione fondata da ritenere, cosicché egli quasi se ne rendeva garante, che dentro il mese di maggio il tronco possa essere aperto allo esercizio.

Quanto al proseguimento degli altri tronchi, posso assicurare l'onor. Basile e i suoi colleghi che non si intermette alcuna diligenza da parte del Governo affinché i lavori siano intrapresi, e quindi condotti con ogni maggiore sollecitudine.

Rispetto poi al primo tronco San Filippo-Zapulla, che più interessa, e che si congiunge col tronco Messina-San Filippo, l'appalto è già stato fatto; e se non si è materialmente messo

mano ai lavori, dipende dalla necessità di impianto dei cantieri e di preparazione di materiali. Vi si provvede con sollecitudine, e si eseguono già le espropriazioni; ond'io spero che in breve tempo si comincerà l'esecuzione dei lavori.

Ritengo con ciò di avere risposto adeguatamente all'onorevole interrogante.

Senatore BASILE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BASILE. In nome mio e dei sottoscrittori dell'interrogazione, ringrazio il signor ministro delle spiegazioni date, e mi dichiaro con essi soddisfatto.

PRESIDENTE. Così è esaurita l'interrogazione. Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani.

Al tocco e mezzo. — Riunione degli Uffici per l'esame del seguente progetto di legge:

Sussidi ai danneggiati dalle inondazioni nell'autunno nelle provincie di Sondrio, Teramo e Chieti.

Alle due pom. — Seduta pubblica.

I. Votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge:

Proroga per sei mesi del trattato di commercio e di navigazione italo-nicaraguese del 6 marzo 1868;

Aggregazione del comune di Malocchio in provincia di Reggio Calabria al mandamento di Radicena;

Costituzione di consorzi tra più provincie per la costruzione, sistemazione e conservazione delle strade provinciali;

Proroga della convenzione colla Società Peninsulare ed Orientale per un regolare servizio quindicinale di navigazione a vapore fra Venezia ed Alessandria d'Egitto, toccando Ancona e Brindisi col servizio inglese oltre Suez;

Conversione in legge di due regi decreti che approvano le convenzioni stipulate colla Società di Navigazione Generale Italiana addizionali a quelle del 4 febbraio 1887, approvate colla legge del 15 giugno successivo n. 3880 (serie 2^a) per un servizio fra Brindisi e Patrasso e fra Genova e Batavia.

II. Discussione del progetto di legge sullo stato degli impiegati civili.

La seduta è sciolta (ore 6).