

L.

TORNATA DEL 23 GIUGNO 1890

Presidenza del Presidente FARINI.

Sommario. — Approvazione di una proposta del senatore Pasolini sull'ordine del giorno — Votazione a scrutinio segreto dei progetti di legge approvati nella seduta precedente — Approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1890-91 — Discussione del disegno di legge per stanziamento di fondi per la quarta ed ultima serie dei lavori di sistemazione del Tevere — Osservazioni del senatore De Saint-Bon e risposta del ministro dei lavori pubblici — Approvazione degli articoli del progetto — 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 — Parlano i senatori Majorana-Calatabiano e Busacca, ed i ministri dei lavori pubblici e delle poste e dei telegrafi — Rinvio dell'articolo unico del progetto alla votazione segreta — Relazione di petizioni — Risultato della votazione segreta fatta in principio di seduta.

La seduta è aperta alle ore 2 e 30.

È presente il ministro della marina. Intervengono in seguito i ministri della guerra, dei lavori pubblici e delle poste e dei telegrafi.

Il senatore, segretario, CENCELLI dà lettura del processo verbale della seduta precedente che viene approvato.

Approvazione di una proposta del senatore Pasolini sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il sorteggio degli Uffici.

Senatore PASOLINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare sull'ordine del giorno il senatore Pasolini.

Senatore PASOLINI. Siccome siamo ormai alla fine della sessione, mi pare che, secondo un

uso che alcuni senatori, assai più anziani di me, mi hanno detto essersi soventi volte praticato, si potrebbe prescindere da una nuova estrazione degli Uffici e continuare a mantenerli come ora si trovano.

PRESIDENTE. Il senatore Pasolini, come il Senato ha udito, propone che in questo scorcio di sessione si prescinda dall'estrazione a sorte degli Uffici mantenendo gli attuali.

Chi approva questa proposta è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Votazione a scrutinio segreto.

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

Stati di previsione della spesa del Ministero di grazia, giustizia e dei culti; dell'en-

LEGISLATURA XVI — 4^a SESSIONE 1889-90 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1890

trata e della spesa del Fondo pel culto; dell'entrata e della spesa del Fondo speciale di beneficenza e di religione della città di Roma per l'esercizio finanziario 1890-91;

Proroga del termine indicato nell'art. 4 della legge 14 luglio 1877, n. 4727 (serie 3^a), per l'affrancamento e la commutazione delle decime ed altre prestazioni fondiari perpetue;

Convalidazione del regio decreto 8 novembre 1889, n. 6461 (serie 3^a), per la determinazione della ricchezza alcoolica naturale dei vini italiani;

Leva militare di terra sui giovani nati nell'anno 1870;

Convalidazione dei reali decreti 4 agosto 1887, n. 4813 (serie 3^a), e 8 marzo 1888, numero 5239 (serie 3^a), e provvedimenti intesi a regolare la temporanea importazione del riso e ad aumentare il dazio sull'amido.

Si procede all'appello nominale.

Il senatore, *segretario*, CENCELLI fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

Discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1890-91 » (N. 119).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1890-91 ».

Si dà lettura del disegno di legge.

Il senatore, *segretario*, CORSI L. ne dà lettura.

(V. stampato N. 119).

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

Nessuno chiedendo la parola, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione dei capitoli. Ne do lettura.

TITOLO I.

Spesa ordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE

Spese generali.

1	Ministero - Personale (Spese fisse)	680,670 »
2	Ministero - Spese d'ufficio	70,500 »
3	Consiglio superiore di marina - Comitato per i disegni delle navi	55,420 »
4	Dispacci telegrafici governativi e spese di posta (Spesa d'ordine)	25,000 »
5	Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria)	<i>per memoria</i>
6	Sussidi agli impiegati ed operai della regia marina, alle loro vedove, ai loro orfani ed alle vedove ed agli orfani di militari	70,000 »
7	Spese casuali	35,000 »
		<hr/>
		936,590 »
		<hr/>
Spese per la marina mercantile.		
8	Corpo delle capitanerie di porto (Spese fisse)	1,101,296 »
9	Conservazione dei fabbricati della marina mercantile e della sanità marittima	120,000 »
10	Fitto di locali ad uso delle capitanerie di porto (Spese fisse)	19,000 »
11	Indennità di trasferte, indennità di residenza e vacanze - Manutenzione dei galleggianti - Spese sanitarie - Spese per mobili, attrezzi, medaglie, casermaggio, periti, interpreti, operazioni di leva - Sussidi	347,720 »
12	Spese eventuali per mantenimento, alloggio, vestiario e rimpatrio di equipaggi naufraghi nazionali, giusta la legge 24 maggio 1877, n. 3919 (Spesa obbligatoria)	80,000 »
		<hr/>
<i>Da riportarsi</i>		1,668,016 »

	<i>Riporto</i>	1,668,016 »
13	Compensi di costruzione e premi di navigazione e di trasporto carbone ai piroscafi ed ai velieri mercantili nazionali stabiliti dalla legge 6 dicembre 1885 n. 3547, serie 3 ^a - Spese di visite e perizie per la esecuzione di detta legge (Spesa obbligatoria)	4,996,998 »
		6,665,014 »
	Spese per la marina militare.	
14	Navi in armamento, in riserva, 1 ^a e 2 ^a categoria, ed in allestimento	5,321,741 50
15	Stato maggiore, generale della regia marina	2,663,248 »
16	Corpo del genio navale (ufficiali ingegneri e ufficiali macchinisti)	1,018,476 »
17	Corpo di commissariato militare marittimo	1,059,897 »
18	Corpo sanitario militare marittimo	609,000 »
19	Corpo reale equipaggi - Competenze ordinarie	10,857,125 50
20	Corpo reale equipaggi - Premi e gratificazioni di rafferma, assegni alle masse individuali dei raffermati (Spesa obbligatoria)	707,500 »
	Personale civile tecnico	961,985 »
22	Personale contabile	304,423 80
23	Carabinieri reali	269,036 25
24	Servizio semaforico - Personale, spese d'ufficio e pigioni (Spese fisse)	231,000 »
25	Servizio semaforico - Materiale	190,000 »
26	Viveri	8,188,326 71
27	Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione	207,674 28
28	Giornate di cura e materiali d'ospedale	522,748 »
29	Distinzioni onorifiche	25,500 »
30	Carbon fossile per la navigazione	1,350,000 »
31	Materiali di consumo per la conservazione delle navi in armamento e in riserva	1,500,000 »
32	Personale pel servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della regia marina	307,800 »
	<i>Da riportarsi</i>	36,295,482 04

LEGISLATURA XVI — 4^a SESSIONE 1889-90 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1890

	<i>Riporto</i>	36,295,482 04
33	Istituti di marina - Competenze al personale militare e spese diverse variabili	602,785 25
34	Istituti di marina - Stipendi ai professori borghesi	149,241 60
35	Quota spesa corrispondente alla retta dovuta dagli allievi dell'accademia navale da versarsi all'erario (Spesa d'ordine)	325,000 »
36	Servizio scientifico - Personale	98,300 »
37	Servizio scientifico - Materiale	311,000 »
38	Spese di giustizia (Spesa obbligatoria).	30,500 »
39	Spese di trasferta del personale, missioni	834,410 »
40	Spese per trasporti di materiali	300,000 »
41	Materiale per la manutenzione del naviglio esistente	11,285,000 »
42	Mano d'opera per la manutenzione del naviglio esistente	7,500,000 »
43	Artiglierie, armi subaquee ed armi portatili	7,680,000 »
44	Mano d'opera per la costruzione e manutenzione del materiale d'artiglieria e torpedini per il naviglio esistente	1,550,000 »
45	Conservazione dei fabbricati militari marittimi	2,190,000 »
46	Riproduzione del naviglio	27,000,000 »
	a) In corso al 1° luglio 1890:	
	1° Allestimento della nave da guerra di 1 ^a classe - <i>Re Umberto</i> (Arsenale di Napoli).	
	2° - Costruzione ed allestimento della nave da guerra di 1 ^a classe - <i>Sicilia</i> (Arsenale di Venezia).	
	3° Costruzione ed allestimento della nave da guerra di 1 ^a classe - <i>Sardegna</i> (Arsenale di Spezia).	
	4° Costruzione della nave da guerra di 2 ^a classe - <i>Etruria</i> (Fratelli Orlando).	
	5° Costruzione della nave da guerra di 2 ^a classe - <i>Umbria</i> (Fratelli Orlando).	
	6° Costruzione della nave da guerra di 2 ^a classe - <i>Liguria</i> (G. Ansaldo e C.).	
	<i>Da riportarsi</i>	96,151,718 89

 LEGISLATURA XVI — 4ª SESSIONE 1889-90 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1890

gue
16

	<i>Riporto</i>	96,151,718 89
7°	Costruzione della nave da guerra di 2ª classe - <i>Marco Polo</i> (Cantiere di Castellammare).	
8°	Allestimento di una nave da guerra di 3ª classe - <i>A</i> (Cantiere di Castellammare).	
9°	Allestimento di una nave da guerra di 3ª classe - <i>B</i> (Cantiere di Castellammare).	
10°	Costruzione di una nave da guerra di 1ª classe - <i>C</i> (Cantiere di Castellammare).	
11°	Costruzione di una nave da guerra di 2ª classe - <i>D</i> .	
12°	Costruzione di una nave da guerra di 2ª classe - <i>E</i> .	
13°	Costruzione di una nave da guerra di 2ª classe - <i>F</i> .	
14°	Costruzione di una nave da guerra di 3ª classe - <i>I</i> .	
15°	Costruzione di una nave da guerra di 3ª classe - <i>J</i> .	
16°	Costruzione di una nave da guerra di 3ª classe - <i>K</i> .	
17°	Costruzione di una nave da guerra di 3ª classe - <i>L</i> .	
18°	Costruzione di una nave oneraria di 2ª classe - <i>G</i> .	
19°	Costruzione di una nave oneraria di 2ª classe - <i>H</i> .	
20°	Costruzione di torpediniere-avviso e di alto mare.	
21°	Costruzione di navi sussidiarie e di uso locale per servizi generali.	
22°	Costruzione di palischermi a vapore, comuni e torpedinieri.	
23°	Costruzione di galleggianti di arsenale per usi generali.	
b) Da intraprendersi dopo il 1° luglio 1890:		
24°	Costruzione di quattro navi da guerra di 3ª classe - <i>M, N, O, P</i> .	
25°	Costruzione di torpediniere di alto mare.	
26°	Costruzione di navi sussidiarie e di uso locale per servizi generali.	
27°	Costruzione di palischermi a vapore, comuni e torpedinieri	

Da riportarsi

96.151.718 89

LEGISLATURA XVI — 4^a SESSIONE 1889-90 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1890

	<i>Riporto</i>	96,151,718 89
<i>Segue</i> 46	28° Costruzione di galleggianti di arsenale per usi generali.	
	29° Costruzione di due navi da guerra di 1 ^a classe - Q e R.	
47	Spese di marina relative alla colonia di Massaua	2,168,000 »
		98,319,718 89
CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO.		
48	Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative	2,343,895 64
TITOLO II.		
Spesa straordinaria		
—		
CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.		
Spese generali.		
49	Assegni di aspettativa e disponibilità (Spese fisse)	100,000 »
Spese per la marina militare.		
50	Costruzioni navali - Quelle indicate al capitolo n. 46 - Legge 30 giugno 1887, n. 4646 (Spesa ripartita)	4,000,000 »
51	Costruzione di un arsenale marittimo a Taranto (Spesa ripartita)	1,000,000 »
52	Lavori per l'arsenale marittimo di Spezia (Spesa ripartita)	1,250,000 »
53	Lavori per l'arsenale marittimo di Venezia (Spesa ripartita)	250,000 »
54	Difesa delle coste (Spesa ripartita)	<i>per memoria</i>
55	Fortificazioni della Maddalena e loro armamento (Spesa ripartita)	1,600,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	8,100,000 »

 LEGISLATURA XVI — 4ª SESSIONE 1889-90 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1890

	<i>Riporto</i>	8,100,000 »
56	Acquisto siluri (Spesa ripartita)	1,500,000 »
57	Acquisto di cannoni a tiro rapido (Spesa ripartita)	500,000 »
		<hr/> 10,100,000 » <hr/>

CATEGORIA SECONDA. — MOVIMENTO DI CAPITALI.

Accensione di crediti.

58	Fondo di scorta per le regie navi armate	3,000,000 »
		<hr/>

RIASSUNTO PER TITOLI

TITOLO I.

Spesa ordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali	936,590 »
Spese per la marina mercantile	6,665,014 »
Spese per la marina militare.	98,319,718 89
	<hr/>
TOTALE della categoria prima	105,921,322 89
	<hr/>
CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO.	2,343,895 64
	<hr/>
TOTALE del titolo I. — Spesa ordinaria	108,265,218 53
	<hr/>

LEGISLATURA XVI — 4^a SESSIONE 1889-90 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1890

TITOLO II.	
Spesa straordinaria	
CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.	
Spese generali	100,000 »
Spese per la marina militare	10,100,000 »
TOTALE della categoria prima	10,200,000 »
CATEGORIA SECONDA. — MOVIMENTO DI CAPITALI.	
Accensione di crediti	3,000,000 »
TOTALE del titolo II. — Spesa straordinaria	13,200,000
INSIEME (Spesa ordinaria e straordinaria)	121,465,218 53
RIASSUNTO PER CATEGORIE	
Categoria I. — Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria)	116,121,322 89
Categoria II. — Movimento di capitali (Parte straordinaria)	3,000,000 »
Categoria IV. — Partite di giro (Parte ordinaria)	2,343,895 64
Totale generale	121,465,218 53

LEGISLATURA XVI — 4ª SESSIONE 1889-90 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1890

PRESIDENTE. Passiamo ora alla discussione dell'articolo. Lo rileggo.

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1890 al 30 giugno 1891, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Nessuno chiedendo la parola e trattandosi di un disegno di legge di un solo articolo si voterà domani a scrutinio segreto in principio di seduta.

Discussione del progetto di legge: « Stanziamento di fondi per la quarta ed ultima serie dei lavori di sistemazione del Tevere » (N. 98).

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

« Stanziamento di fondi per la quarta ed ultima serie dei lavori di sistemazione del Tevere ».

Prego l'onor. senatore segretario Corsi L. di dar lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, CORSI L. ne dà lettura. (V. stampato N. 98).

PRESIDENTE. Dichiarò aperta la discussione generale.

Senatore CAMBRAY-DIGNY, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor senatore Cambray-Digny, relatore della Commissione permanente di finanze.

Senatore CAMBRAY-DIGNY, *relatore*. Io debbo fare avvertire al Senato che nel progetto di legge come lo ha presentato il Governo, ci è una nota all'articolo primo che dice:

« Per il prospetto vedi stampato della Camera, N. 99 ».

Ora qui è occorso un errore di stampa perchè doveva dire: « Vedi stampato della Camera N. 99-A ».

Questo errore è stato ripetuto nella stessa forma nel progetto che va unito alla relazione della Commissione permanente di finanze.

Il prospetto di cui qui si parla e che deve intendersi approvato con l'art. 1 è quello che si legge all'allegato B della relazione della Commissione permanente di finanze, che è identico a quello che si trova nello stampato N. 99-A della Camera dei deputati.

Ho creduto bene di dare questi schiarimenti perchè non vi siano malintesi circa il prospetto che si tratta di approvare.

PRESIDENTE. Come il Senato ha udito, il prospetto che si tratta di approvare coll'art. 1 del disegno di legge in discussione è quello dello stampato 99-A della Camera dei deputati, identico all'allegato B che si trova annesso alla relazione della Commissione permanente di finanze e che sarà letto, per quanto lunghissimo, ove il Senato ritenga necessaria cotesta lettura.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole relatore della Commissione permanente di finanze ha fatto un'opportuna avvertenza.

La cosa è perfettamente chiara, in seguito a ciò che egli ha detto; ma ogni pericolo di dubbio sarà rimosso, poichè, insieme al testo della legge, sarà pubblicato quel prospetto di lavori che era annesso al N. 99-A della Camera dei deputati, e che la diligenza della Commissione permanente di finanze ha unito al progetto che ora è in discussione avanti al Senato.

Onde poteva anche omettersi qualunque citazione di numeri di richiamo ad altro atto parlamentare.

PRESIDENTE. Intende il Senato che si dia lettura di questo prospetto?

Voci: No, no.

PRESIDENTE. Allora io chiedo al Senato l'autorizzazione di non dar lettura di questo prospetto.

Chi approva che non si dia lettura di questo prospetto è pregato di alzarsi.

(Approvato).

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

Senatore DE SAINT-BON. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore DE SAINT-BON. Non intendo di fare un discorso, intendo semplicemente di chiamare l'attenzione del Senato sopra una circostanza

di dettaglio che mi pare avere una certa importanza e chiedere nel tempo medesimo qualche schiarimento in proposito all'onor. ministro dei lavori pubblici.

Sono certo che, dovendo votare una nuova spesa di 45 milioni oltre i 60 già spesi per i lavori del Tevere, molti di noi avranno sentito il desiderio di dare una scorsa sulle sponde del Tevere e rendersi conto di quello che è stato fatto.

Ora sarà avvenuto anche a parecchi di voi che passando sul ponte Garibaldi e volgendo gli occhi verso l'isola vi sarete trovati dolorosamente sorpresi nel vedere che per effetto dei lavori già eseguiti, o per altre ragioni, che saranno spiegate, il Tevere ha disertato, per così dire, la sua via antica e che l'Isola Tiberina di cui le origini e le memorie si uniscono a quelle dei primordi di Roma, è abbandonata da un lato del Tevere, per cui cessa di lambirla da tutte e due le parti.

Ora questo fatto, secondo me, ha una grande importanza sotto vario aspetto.

Non considererò l'aspetto igienico il quale pure potrebbe avere qualche importanza in questo momento.

È certo che l'acqua lasciando da una parte le sponde dell'isola, le fogne devono essere rimaste allo scoperto e in questa stagione dell'anno e colle minacce che sentiamo dall'estero sarebbe opportuno che si provvedesse, se già non è stato provveduto.

Nè anche mi fermerò sul lato archeologico.

Credo che Roma non sarebbe disposta a perdere quella sua antica isola che è tanta parte delle sue vecchie tradizioni.

Ma che l'Amministrazione non perda di vista gl'interessi dell'archeologia risulta anche dal fatto che 1,900,000 lire sono state spese per conservare un arco del Cestio alle venture generazioni.

Da questo fatto risulta che l'Amministrazione s'interessa dell'archeologia e quindi si deve ritenere che anche l'isola sarà conservata.

Chiamo per altro l'attenzione sopra di un apprezzamento che mi pare grave.

L'impressione prodotta da questo interramento inaspettato getta una specie di nebbia su tutto l'insieme dei lavori del Tevere.

Chi guarda dice: Come? Se fino dall'esordio noi abbiamo di questi risultati, cosa sarà per

avvenire quando saranno completati tutti i lavori?

Possiamo noi essere sicuri che, dopo avere spesi oltre a 100 milioni, avremo ottenuto il fine che ci proponiamo di raggiungere?

Questo dubbio è grave, e, ripeto, questo fatto di una specie di cattivo risultato, o di men buono risultato ottenuto contro le previsioni, fa nascere nella mente molte idee di questa natura.

Io per conseguenza sarei a pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler, quando lo creda, dare qualche spiegazione in proposito, e di dileguare quella nebbia che certamente non è vantaggiosa all'Amministrazione in generale.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onor. ministro dei lavori pubblici.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. L'inconveniente osservato dall'onor. senatore De Saint-Bon, che ciascuno che ne avesse la curiosità può verificare, aveva di già preoccupato il Ministero dei lavori pubblici.

È noto che sono grandi, e talvolta inaspettati gli effetti che produce nelle condizioni idrauliche di un fiume una variazione nel suo letto, nella sua sezione, nell'indirizzo del suo corso; ma che qualche cosa di simile potesse avvenire alla sinistra del Tevere, dove il fiume si biforca passando a dritta ed a sinistra dell'Isola Sacra od Isola Tiberina, era già stato visto fino da quando fu studiato il progetto di sistemazione del Tevere urbano; ed i più autorevoli fra i tecnici vedevano con quasi certezza, che il tronco sinistro del Tevere avrebbe corso pericolo di interrimento.

Perciò gl'ingegneri, meno solleciti della conservazione dei monumenti archeologici, proponevano addirittura che fosse eliminato il pericolo mediante la distruzione dell'Isola Sacra, la cui formazione, come bene ha detto l'onorevole De Saint-Bon, risale alle memorie o alle tradizioni della prima epoca di Roma.

Si può disputare sulla conservazione di altri monumenti dal punto di vista archeologico e storico; era impossibile di annuire ad un concetto di pura matematica e di pura ingegneria, vale a dire di distruggere l'Isola Tiberina.

Quello che si prevedeva purtroppo è avvenuto. Il ramo sinistro del Tevere è in gran parte interrimento; e se si va a due o tre mesi di

distanza sul luogo, si vede che l'interrimento si estende e s'innalza.

Non si ha poi soltanto una alterazione del corso delle acque del fiume; ma il fatto, come ha detto l'onor. De Saint-Bon, deve preoccupare grandemente anche dal punto di vista della igiene pubblica, perchè coll'innalzarsi del letto del fiume, le fogne non hanno più libero scarico, fino a tanto che non sia costruito e reso officioso il canale collettore; e quindi, specialmente in questa stagione, i miasmi possono produrre un grave danno alla salute pubblica.

L'interrimento è stato maggiore di quello che gl'ingegneri prevedevano, per le cause previste, ed anche per qualche circostanza nuova.

Oltre ad esservi una differenza di livello fra i due rami del fiume, si è operato un allargamento e un espurgo maggiore nel ramo destro.

Inoltre si è mutato molto il piano esecutivo di sistemazione del Tevere là dove è il ponte Cestio; e mediante il suo allungamento, che in definitiva è approvato con quel maggior dispendio che l'onor. De Saint-Bon ha notato, in omaggio all'archeologia, si è quasi triplicata in quel punto la pristina sezione del Tevere.

Basterebbe un fatto come questo a spiegare le grandi alterazioni avvenute in quel luogo nel corso delle acque del Tevere urbano.

Il Ministero si è occupato di questa condizione di cose; e ha già dato incarico speciale all'ufficio tecnico del Tevere per proporre il rimedio. L'incarico è diviso in due parti, secondo la maggiore o minore urgenza della cosa.

La parte più urgente riguarda l'igiene; vale a dire che l'ufficio del Genio civile deve proporre ciò che meglio convenga, per raccogliere gli spurghi della città in modo, che non ne soffra la salute pubblica.

La parte meno urgente, e che richiede altresì maggiori studi è, non solo di portar via l'accumulo delle materie ostruenti, che si verifica alla sinistra del Tevere, il che sarebbe molto facile, ma di rimuovere le cause dell'interrimento stesso, affinchè non si rinnovi.

I progetti per rimediare ad ambedue gl'inconvenienti si attendono dall'ufficio del Genio civile.

Ad ogni modo dalla raccomandazione fatta dall'onor. De Saint-Bon trarrò argomento per raccomandare all'ufficio del Genio civile la più

sollecita presentazione dei due progetti; ed appena presentatimi io li sottoporro al Consiglio superiore dei lavori pubblici, affinchè sia provveduta all'una e all'altra necessità.

Senatore DE SAINT-BON. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore DE SAINT-BON. Ringrazio il signor ministro delle dichiarazioni e spiegazioni che ha avuto la cortesia di darmi, e son certo che saranno apprese con piacere da tutti gli abitanti di Roma, e sono lietissimo per conseguenza di averle provocate.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti dichiaro chiusa la discussione generale, e si procederà a quella speciale degli articoli che rileggo.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a creare un titolo speciale di rendita ammortizzabile in cinquanta annualità eguali, per eseguire a norma della legge 6 luglio 1875, n. 2583, una quarta ed ultima serie di lavori coordinati alla definitiva sistemazione del Tevere, entro il limite di quarantacinque milioni, tenendo a norma il prospetto annesso alla presente legge (1).

(Approvato).

Art. 2.

Questa spesa verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici in apposito capitolo con la denominazione: « Quarta ed ultima serie dei lavori della sistemazione del Tevere », e sarà ripartita in dieci esercizi come segue:

Esercizio 1891-92.	. . .	L.	2,500,000
» 1892-93.	. . .	»	5,000,000
» 1893-94.	. . .	»	5,000,000
» 1894-95.	. . .	»	5,000,000
» 1895-96.	. . .	»	5,000,000
» 1896-97.	. . .	»	5,000,000
» 1897-98.	. . .	»	5,000,000
» 1898-99.	. . .	»	5,000,000
» 1899-1900.	. . .	»	5,000,000
» 1900-1901.	. . .	»	2,500,000

Totale L. 45,000,000

(Approvato).

(1) Per il prospetto vedi stampato della Camera n. 99.

Art. 3.

Ai lavori da farsi dallo Stato e dal Comune di Roma per la sistemazione idraulica del fiume e pei lavori stradali ed edilizi del lungo-tevere, potranno essere applicate per decreto reale, udito il Consiglio comunale di Roma e il Consiglio di Stato, tutte o parte delle disposizioni contenute negli articoli 12, 13, 15 e 17 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892.

(Approvato).

Art. 4.

In apposito capitolo del bilancio del Ministero del tesoro, verrà iscritta la somma necessaria pel servizio degli interessi e dell'ammortamento relativi al debito autorizzato dall'art. 1 della presente legge.

(Approvato).

Art. 5.

Nel bilancio dell'entrata e in apposito capitolo col titolo: « Rimborso delle spese del Tevere » verranno iscritte le somme pari alla metà di quelle di cui nel precedente articolo per le quali, a termini e colla rivalsa della legge 6 luglio 1875, il municipio e la provincia di Roma sono tenuti a concorrere in detta spesa.

(Approvato).

Art. 6.

Fino all'emanazione della legge speciale riservata dall'art. 3 della legge 6 luglio 1875, n. 2583, il contributo dei proprietari interessati nella spesa, verrà regolato coi criteri e colle norme del capo IV, titolo II della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

(Approvato).

Questo disegno di legge si voterà domani in principio di seduta a scrutinio segreto.

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. 110).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la 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 ».

Prego il senatore segretario Verga a dar lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, VERGA C. legge:

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a far continuare fino al 31 dicembre 1891 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, inserendo nel bilancio passivo del Ministero delle poste e dei telegrafi al corrispondente capitolo la somma di L. 710,416 67 per l'esercizio 1890-91 (pei mesi dal 1º agosto 1890 al 30 giugno 1891) e quella di L. 387,500 per l'esercizio 1891-92 (pei mesi dal 1º luglio al 31 dicembre 1891).

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

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. L'Ufficio centrale ha richiamato un antico ordine del giorno del Senato all'attenzione non del solo ministro delle poste e dei telegrafi, ma anche del ministro dei lavori pubblici; perchè il fatto, dirò così, meccanico, della divisione dei rami di servizio non può importare la distruzione dei loro legami naturali.

Io leggo l'ordine del giorno votato già dal Senato.

« 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 re-

lativi al Parlamento in tempo utile; avuto riguardo alle scadenze fissate con le diverse Compagnie, ultime delle quali al 31 dicembre 1891, sarà per procurare:

« 1° sia provveduto, nel modo più favorevole all'industria nazionale, nei trasporti marittimi *col sistema razionale di concorrenza, escludendo per quanto è possibile le 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 corrispondano in modo da favorire gli approdi ai porti nazionali nello scopo di utilizzare, *nei rapporti della Sicilia, le ferrovie del continente e dell'isola*, e nelle altre parti del Regno, **TUTTI QUEI PORTI** dove possono affluire i prodotti industriali ed **AGRICOLI** del paese ».

Io appoggiai allora quest'ordine del giorno nelle sue parti più importanti; ed esso fu votato il primo aprile 1889.

Torno a raccomandarlo ora; poichè nulla vi ha di compiuto fin qui che ne impedisca la piena osservanza. E vorrei indirizzarmi ai due ministri; ma mi contento rivolgermi a quell'uno che è in causa; il quale deve essere informato anche delle cose del suo collega, le quali si connettono alle cose proprie.

Però non mi astengo fin da ora di chiedere: nei tentativi di concessione dei nuovi servizi marittimi, si tene un qualche conto di cotesto benedetto ordine del giorno?

Perchè io confesso di non aver portato la mia attenzione a ciò che è avvenuto fin qui, così in ordine al lavoro della Commissione, la quale preparò i materiali per le nuove convenzioni marittime, come in ordine alle proposte del Ministero, che ha formulato i capitolati sui quali si dovrebbero presentare le offerte degli aspiranti alle concessioni.

Ma ho qualche motivo di dubitare che l'ordine del giorno sia stato tenuto in molto conto finora. Ad ogni modo, poichè convenzioni non se ne sono fatte, e tutto fa intendere che, già sulle basi dei capitolati stati preparati in vista del principio teoretico della concorrenza che volevasi promuovere, in fatto il tentativo di renderla possibile sia abortito; ne segue che il Governo deve rivedere il proprio lavoro e formulare altre condizioni.

In tale condizione di cose io raccomando vivamente al Governo di voler preoccuparsi della sostanza dei servizi; chè una tale sostanza non ista solo nella spesa dei dieci, dodici o quindici milioni; non ista nemmeno in quell'equivalente che si mira a conseguire sotto forma di servizi postali, od anche governativi; ma consiste nel dovere di non fare intristire, in causa dell'azione dello Stato in ordine a servizi marittimi, i commerci che io, forse erroneamente, ho sempre immaginato, ed immagino in questo momento, sarebbero prosperi ove lo Stato non si incaricasse affatto di alcun genere di servizi marittimi, e lasciasse che la concorrenza, oggi non esistente, anzi artificialmente distrutta, risorgesse.

Cotesta però sarebbe predica perduta; nè la presente condizione di cose è figlia del presente, o imputabile ai ministri che siedono su quei banchi; quindi inutile è il discorrere.

Ma poichè si persiste a volere spendere il denaro dello Stato, si faccia pure; aggiungo che io consentirei perfino di regalarlo, ma un punto almeno si salvi, si faccia modo cioè che la spesa non serva ulteriormente di mezzo per creare e perpetuare il monopolio, specie con l'ostacolare la vita e il progresso dei traffici tra una parte e l'altra d'Italia.

Ora, da quanto ho sentito accennare, così sulle generali, nella conclusione degli studi della Commissione (la quale certo portò in essi e il genio e il buon volere e il lavoro) e anche nelle proposte del signor ministro, che dovette accettare i voti della Commissione, non par che si prometta di raggiungere l'agognata meta di ottenere il buon mercato dei trasporti.

Eppure è ovvio che gli elevati noli non danneggiano soltanto il commercio e le industrie, ma danneggiano persino le stesse Società privilegiate; per le quali vediamo a fatti, che qualunque sovvenzione e qualunque clientela governativa non bastano ad affrancarle dalle perdite.

Questo sulle generali.

In particolare poi richiamo l'attenzione del signor ministro delle poste e del telegrafi, perchè egli a sua volta richiami su di ciò anche l'attenzione del suo collega dei lavori pubblici, specialmente sulla Sicilia, che anche era stata contemplata in quell'ordine del giorno che l'Uf-

ficio centrale del Senato, in occasione della legge che discutiamo, ora richiama.

La Sicilia, in sostanza, marittimamente non è nell'Italia; perchè, attesa la separazione artificiale dal continente, dovuta alla convenzione e agli altissimi noli consentiti alla Società concessionaria del servizio del passaggio dello stretto di Messina, è impossibile la reciproca utilizzazione delle ferrovie italiane e continentali, venendo di fatto interdetto ad ogni maniera di merci il servizio cumulativo di mare in rapporto a Messina e a Reggio.

Ci sono stati studi; tentativi di accordi; si sono promessi altri studi, altri tentativi, altre proposte si faranno: ma, quando si arriva ad una certa età, e si vedono scorrere inutilmente gli anni, si perde non che la speranza, l'illusione di vedere realizzati i più equi desideri, e si finisce per rassegnarsi a lasciare ai posteri, la cura di tornare ai piagnistei e ai vani ricordi.

Il vero è che del passaggio dello stretto di Messina, del servizio cumulativo tra le ferrovie Sicule e continentali, non se ne è fatto mai nulla: si dice che si farà; mi piace ancora di sentirlo ripetere: ma mi vedo costretto a non avere soverchia fiducia in ciò che si farà, quantunque mi si dica che si farà.

Ma c'è grave minaccia di danni maggiori per l'avvenire, ove immutati dovessero restare i disegni dei capitolati dei nuovi servizi marittimi.

Più che altri porti italiani, alcuni della Sicilia, Messina inclusa, sono stati notevolissimamente danneggiati dal fatto di avere fatto trionfare l'erroneo principio di serbare il cabotaggio agli Italiani, ed in conseguenza di sottrarre dalle convenzioni di navigazione internazionale, anche con quegli Stati coi quali esse sussistono, quella reciproca concessione di cabotaggio che sino a pochi anni era durata.

D'altra parte, si era commesso, in danno della navigazione interna, il grave errore di fare man mano sparire le compagnie italiane, le quali esercitavano largamente il cabotaggio; e, anche con i frequenti approdi nei porti italiani in rapporto alla navigazione straniera, con la concorrenza fra loro, tenevano miti i noli. Ma, naufragata qualche Società, depressa tal'altra, operatasi la fusione delle due maggiori in una sola, il danno è andato crescendo, in partico-

lare per alcuni porti della Sicilia, e particolarissimamente per quello di Catania.

Esistono bensì altre compagnie di navigazione; ma, o hanno ristrettissimi interessi e non devono o non possono occuparsi di tutto il cabotaggio, o è di fatto loro interdetto di frequentare i porti della Sicilia, anche perchè, in ogni caso, non potrebbero sostenere la concorrenza con l'unica Società sovvenzionata, la quale deve frequentarli. Sicilia dunque, Catania in ispecie, nulla hanno da sperare dalla concorrenza del naviglio nazionale; perchè quella parte di esso che esiste all'infuori della Società generale di navigazione, potrà lavorare in altri porti italiani, certo di no in quelli della Sicilia, niente del tutto poi in quello di Catania. La quale, alla sua volta, nemmeno si può avvantaggiare dalla concorrenza del naviglio straniero che, come dicemmo, in ordine a cabotaggio, è cacciato fuori.

Ora, io richiamo l'attenzione del signor ministro e quella di tutto il Governo, sopra i maggiori danni che alla Sicilia, ed in particolare a Catania, cioè ad uno dei primissimi porti d'Italia, si arrecherebbero, ove le convenzioni marittime restassero nei termini dei capitolati in progetto.

Il porto di Catania che dà tanti milioni alla finanza dello Stato; che ha provveduto e deve provvedere, con gli abbondanti e preziosi prodotti agricoli, e anche con gli zolfi, ad una parte significativa del consumo non ispregevole di tutta l'Italia: ove i capitolati fossero seguiti alla lettera, sarebbe quasi messo artificialmente al bando dal commercio marittimo. Catania pel suo porto non dimanderebbe degli approdi, ove all'Italia si lasciasse la libertà di procurarseli. Ma Catania, già notevolmente danneggiata dallo stato presente di cose, dovrà essere pur privata di taluno degli approdi che finora si è avuti? Essi devono invece essere accresciuti. Ciò si dovrebbe, per rimpiazzare in qualche modo quello che non si può attendere dalla concorrenza italiana che non più esiste, e non si può attendere dalla concorrenza straniera che esisteva nel 1877 ed è sussistita sino a pochi anni fa. Questo io chiedo; e penso debba, per indeclinabile dovere di giustizia distributiva, per supremo interesse italiano, essere accordato.

A fronte di tanto dovere che urge sia adem-

pito, ben poco valgono tutti gli espedienti per galvanizzare o far sorgere traffici destinati a deperire e che riescono d'impossibile corrispettivo agli oneri che s'impone lo Stato. Le invenzioni di una Peninsulare, la creazione o l'aumento di non so che viaggio per portare qualche milione di merci in remotissimi lidi, nulla hanno che giustifichi e spese e sollecitudine del Governo, meglio delle spese, e più che delle spese, meglio della sollecitudine del Governo, impiegate a impedire l'artificiale, il progressivo danneggiamento di una regione qual'è la Sicilia, di un porto qual è quello di Catania.

Spendere per procurare o mantenere viaggi in Grecia, in Alessandria, alle Indie, e offendere intanto i centri di notevole esportazione italiani, è cosa che non approvo.

Ma come? Regioni travagliate da una crisi, fra le cui cause non è estraneo il fatto dell'indirizzo governativo; regioni che perdono le loro esportazioni, che subiscono il danno dovuto all'indirizzo dei servizi marittimi, i quali, ripeto, tolgono ogni concorrenza nazionale e straniera, devono, esse, pur soffrire il danno di vedere che artificialmente il commercio marittimo che loro avanza, debba andare a concentrarsi in paesi da dove non c'è che esportare? Regioni cosiffatte debbono essere messe al bando dal traffico, dal commercio, nonchè internazionale, italiano perfino?

Io credo che sia stato un errore affatto involontario, e c'è il mezzo di ripararlo, quello di proporre, come si è fatto coi capitolati, il noto scarso trattamento ad alcuni porti della Sicilia, ed in particolare a Catania.

L'errore deve derivare dagli studi della Commissione, i quali, ripeto, non conosco; deve derivare dai principi, soprattutto, o preconetti, ai quali deve essersi essa ispirata nel fare le proposte che, per altro, non implicano diminuzione di spesa, non implicano diminuzione d'ingerenza, ma implicano mutamenti e creazioni di servizi, condizioni ben pure, che riescono onerose agli scambi e nazionali ed internazionali.

Ma, qualunque sia l'origine dell'accennato errore, esso è pur sempre gravissimo; ed io confido che l'onor. mio amico il ministro delle poste e dei telegrafi, negli studi che si appresta a rifare intorno alle condizioni delle concessioni dei nuovi servizi marittimi, terrà conto della condizione gravissima che si fa alla Si-

cilia, ed in ispecial modo alla città di Catania cui affluiscono tre provincie, e che è centro della Sicilia tutta.

Io credo che delle cose da me esposte debba tener conto in doppio senso: primo, in quello di non togliere alcuno di tutti quegli approdi che già ci sono stati; secondo, di vedere di estendere a Catania, e credo anche a Messina, qualcuno dei tanti che, essendo presso che sterili per i porti che si fanno toccare, certo riuscirebbero giovevoli ove si avvicinasero a centri, non soltanto di estesa consumazione, ma anche di estesissima produzione di prodotti destinati all'esportazione.

Con questa fiducia, io spero, quanto alla seconda parte del mio discorso, che l'onor. ministro delle poste e telegrafi possa darmi risposta soddisfacente. Quanto alla prima parte, nel senso cioè molto largo e generale, io vorrei che egli trovasse modo di ponderare bene gli effetti dell'indole del servizio da concedere, e in ogni modo di assicurare il basso prezzo dei noli; oltrechè non vorrei più a lungo obbliato lo stretto di Messina.

Senatore BUSACCA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BUSACCA. Mi duole non sia presente l'onorevole senatore Ferraris. Egli relatore sul progetto di legge e membro della Commissione permanente le cui opinioni sono state rammentate dall'onor. Majorana meglio di me potrebbe parlarne; io non finanziere, a quel che pare, non fo parte di quella Commissione, e rappresento soltanto l'Ufficio centrale per questa legge, perchè il solo presente dei componenti quest'Ufficio.

Del resto vi è poco da dire. La Camera approvò la proroga delle convenzioni, non perchè dell'attuale ordinamento di questo servizio fosse contenta, ma perchè le convenzioni scadendo col 1891, fare innovazioni per questo breve tempo potrebbe compromettere l'avvenire, e val meglio aspettare che col 1891 le convenzioni scadano per ordinare poi il servizio come meglio all'interesse dell'Italia conviene.

Per le stesse ragioni crede l'Ufficio centrale proporre l'approvazione della proroga. Però mi è d'uopo far rilevare che di quanto l'onorevole Majorana si è occupato, anche l'Ufficio centrale si è interessato, e tanto se n'è interessato,

che nella relazione ha rammentato e riprodotto l'ordine del giorno del 1887, che l'onor. Majorana nel suo discorso ha letto. Non posso quindi, a nome dell'Ufficio centrale, che appoggiare quanto l'onor. Majorana ha detto e credo che ad esprimere più vivamente il voto delle due Camere male non sarebbe, che, posto nuovamente ai voti quell'ordine del giorno, il Senato oggi lo riconfermasse.

LACAVALA, *ministro delle poste e telegrafi*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACAVALA, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Veramente io non credevo che in occasione di questa proroga del servizio della Società Peninsulare, si venisse a discutere della questione molto più grave, che riguarda i servizi marittimi ed il riordinamento degli stessi; ma ad ogni modo ringrazio il senatore Majorana per avermi dato occasione di dire al Senato alcune cose che credo opportuno che si sappiano.

Una Commissione, nominata fino dal 1887, si accinse a studiare il riordinamento dei servizi marittimi. Dopo accurato studio avemmo una relazione molto elaborata dell'onor. Maldini. La Commissione era presieduta dall'onor. Brioschi e composta di persone molto autorevoli e competenti, cioè senatori, deputati ed alti funzionari dello Stato.

Questa relazione fu presentata al Governo nel gennaio scorso.

Io, appoggiandomi all'autorità che veniva da una Commissione così competente e che aveva tanto bene studiati i riordinamenti dei servizi marittimi, compilai i capitoli, e tengo a dichiarare che questi furono fatti sulla base delle conclusioni di quella Commissione, specialmente per quanto riguarda le linee, gli approdi e la riserva navale, i casi di guerra e di contumacia.

Presi impegno nell'altro ramo del Parlamento di pubblicare i capitoli, e che questi sarebbero rimasti per 4 mesi a disposizione del pubblico, affinché poi alla scadenza dei 4 mesi, il Governo fosse autorizzato a concludere le convenzioni colle diverse Società, che dovrebbero esercitare i servizi marittimi.

Il 1° aprile scorso furono presentati i detti capitoli all'uno ed all'altro ramo del Parlamento; furono inviati alle prefetture del Regno, alle Camere di commercio nel Regno ed italiane

all'estero, ai principali municipi, alle diverse Società di navigazione esistenti grandi e piccole, a vari dei nostri consoli; nonché ai principali periodici e a tutti quelli che ne fecero dimanda, affinché ne fosse data la maggiore pubblicità possibile.

Siccome, ripeto, mi impegnai nell'altro ramo del Parlamento che per 4 mesi sarebbero stati esposti al pubblico, così questi 4 mesi finiranno il 31 di luglio; epoca dopo la quale il Governo è autorizzato a poter trattare con Società per i diversi servizi.

Il 31 di luglio non è peranco venuto, non si hanno ancora offerte, ed avendone non si potrebbero fino a quell'epoca prendere determinazioni; quindi tutte le asserzioni, che non sono state certo fatte in questo recinto, di monopolio e di concessioni già date non hanno fondamento, stando le cose come ho ora avuto l'onore di manifestare.

I servizi marittimi non si possono spezzare, facendoli esercitare da tante piccole Società, giacché non si raggiungerebbe lo scopo che noi ci prefiggiamo nell'interesse del commercio, della industria e della riserva navale; onde si è creduto, colla compilazione dei capitoli di provvedere alla distribuzione dei servizi in due grandi gruppi, affidandoli a due grandi Società; l'uno dei servizi insulari del Mediterraneo con le diramazioni oltre Gibilterra, l'altro dei servizi internazionali che farebbero capo da Genova e Venezia al Levante ed oltre Suez.

Oltre a queste due grandi Società, altre cinque piccole Compagnie assumerebbero i servizi interamente locali; come, ad esempio, una Società locale per l'arcipelago toscano, una pel golfo di Napoli, una per le isole Eolie, un'altra per le Egadi in Sicilia, infine un'altra Società locale per i servizi di cabotaggio dell'Adriatico. Ho voluto alquanto distendermi in questa particolarità per mostrare come il Governo intenda di non creare monopoli, ma di promuovere quella concorrenza, che è anche una delle condizioni atte ad agevolare il commercio e ad ottenere un esatto servizio.

Mi dispiace che il mio amico, l'onor. Majorana-Calatabiano, come egli stesso ha manifestato, non abbia avuto occasione o tempo di leggere la relazione della Commissione fatta dall'onor. Maldini sui servizi marittimi; non che i capitoli che, come io diceva, sono plasmati

sulle conclusioni di quella Commissione, distinguendo i servizi per gruppi come poco fa ho avuto l'onore di esporvi. Avrebbe rilevato l'onorevole Majorana che specialmente nei capitolati si è tenuto conto di tutte quelle raccomandazioni di cui ha egli parlato. Infatti si è cercato di favorire il più possibile l'industria nazionale, dappoichè è detto che, tutto il materiale deve essere costruito nel nostro paese, tranne casi eccezionali, come ad esempio quando i diversi cantieri italiani avessero tutta la loro potenzialità assorbita in lavori da non poter provvedere a tempo debito alle costruzioni che sono da consegnarsi a periodi determinati.

Come pure si è fissato che tutte le riparazioni devono essere fatte in Italia. Le tariffe sono demandate ad una Commissione, la quale ha l'obbligo, secondo i capitolati, di stabilire il 15 per cento di diminuzione come *minimum* sulla attuale tariffa, coordinandole alla percorrenza.

E per quanto riguarda la seconda parte del vostro ordine del giorno, esso è anche accettato in linea generale, poichè si è stabilito il servizio cumulativo fra le Società ferroviarie e le Società di navigazione per quanto riguarda i trasporti di terra e di mare, e si è tenuto conto del servizio dello stretto di Messina.

E secondo la Commissione questo servizio cumulativo dello stretto sarà demandato al mio egregio collega, il ministro dei lavori pubblici, poichè egli, che tiene sotto di sè l'esercizio delle ferrovie, è al caso più che altri di stabilire il servizio cumulativo dello stretto di Messina, che è di massima importanza fra la Sicilia ed il continente.

Io non mi permetterò innanzi a voi di distendermi di più nell'esame dei capitolati, poichè certamente comprenderete la posizione delicata in cui si troverebbe il Governo se dovesse discuterli ora. Posso soltanto dichiarare che essi non sono immutabili, dappoichè è espressamente stampato nelle avvertenze ad essi che il Governo si riserva la facoltà di poter modificare qualche parte dei capitolati stessi, che fosse non consona agl'interessi del paese.

Questo che finora ho detto riguarda la parte generale di cui l'onor. Majorana ha discorso.

Scendendo poi, come egli ha fatto, ad alcuni particolari, e specialmente al commercio marittimo della Sicilia, mi limiterò, giacchè l'onor. Ma-

ajorana si è fermato più specialmente ai porti di Messina e di Catania, a dire quali sono i concetti a cui il Governo si è informato per tutelare gl'interessi di quelle città.

La Commissione, di cui ho testè parlato, ha stabilito due massime che io annuncio, ma che certamente non credo ora discutere, poichè non è questa l'occasione di esaminarle: la prima è che non debbano sovvenzionarsi servizi interni esclusivamente commerciali, la seconda che non debbano sovvenzionarsi servizi paralleli a ferrovie.

Nell'applicazione di questi criteri generali, la Commissione ha dovuto sopprimere alcuni approdi nei porti del Regno ed alcune linee non sarebbero più sovvenzionate.

Io ebbi occasione, in una interpellanza fattami nell'altro ramo del Parlamento, di discorrere della condizione che verrebbe fatta ai porti di Messina e di Palermo; a questi si aggiunge ora quello di Catania, non essendosi in quella interpellanza parlato di tale scalo.

Messina si lamenta meno di Catania, in quanto che vorrebbe mantenuta la linea, diretta come è attualmente, tra Napoli-Messina, la quale sarebbe stata esclusa dalla Commissione, ritenendola non postale ma semplicemente commerciale interna.

Io feci rilevare, in occasione di quell'interpellanza, che tanto il servizio diretto che parte da Genova quindicinalmente per oltre Suez tocca i porti di Napoli e di Messina, onde un servizio diretto Napoli-Messina; quanto l'altro di Genova-Massaua (che fra breve verrà dinanzi alle vostre deliberazioni, avendo avuto l'onore di presentarlo all'altro ramo del Parlamento), viaggio, per ora quindicinale, ma che colle nuove convenzioni diverrà settimanale e toccherà pure Napoli e Messina.

Infine, il viaggio quindicinale fra Messina e Costantinopoli, collegherà pure quella città con Napoli.

La città di Messina quindi avrà ancora un servizio bisettimanale diretto con Napoli a mezzo delle linee precitate.

Messina adunque non potrebbe lamentarsi, anche perchè assicurai quegli interpellanti che avrei mantenuto a Messina l'attuale servizio di cabotaggio con Palermo, finchè non sarà compiuta la linea ferroviaria San Filippo-Cerda.

Di più soggiunsi che, lamentando Messina

che nella linea per Massauà si sarebbe soppresso l'approdo ad Alessandria d'Egitto, onde il commercio fra la Sicilia ed Alessandria d'Egitto poteva venire in qualche modo menomato, avrei fatto in modo che nella linea si approdasse anche ad Alessandria d'Egitto, e presi l'impegno di studiare la questione con ogni desiderio di contentare i voti della città di Messina.

Riguardo a Catania, di cui or ora parlava l'onor. Majorana-Calatabiano, io debbo confessare al Senato che veramente Catania non ha tutto il torto di dolersi del trattamento fattole per la mancanza degli approdi, come risulta dalle conclusioni della Commissione riprodotte nei capitoli.

Però, la ragione per cui a Catania sarebbero tolti alcuni approdi, la dovete riscontrare in quel principio della Commissione, di non sussidiare le linee parallele alle ferrovie; e siccome fra Messina e Catania corre il treno ferroviario, così, essendosi applicato il concetto sopradetto, si è dovuto proporre di togliere gli approdi nelle linee internazionali che ora toccano il porto di Catania.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

LACAVA, ministro delle poste e dei telegrafi. Diceva dunque che Catania ha ragione di lamentarsi perchè nelle tre linee verso il Levante, l'Egitto e le Indie, che ora toccano Catania, colle conclusioni della Commissione, riprodotte nei capitoli, tale approdo sarebbe omissa.

Ma l'onor. mio amico conosce già che ad una Commissione venuta da Catania e con la quale conferii a lungo, feci rilevare che trovavo attendibili le osservazioni fatte da quella Camera di commercio e da quegli industriali e commercianti, e che in verità, nel caso speciale di Catania, potrebbe temperarsi il rigore del principio, di non sovvenzionare servizi marittimi paralleli alle ferrovie; altrimenti, se questo principio fosse portato a tutte le estreme sue conseguenze, avremmo la nota massima: *summa justitia, summa injuria*.

Manifestai quindi a quella Commissione che il Governo teneva conto delle lamentele sopradette e che, quando verrà tempo di affidare a società questi gruppi di servizi si terrà conto delle condizioni di Catania. Forse anche può trovarsi modo di non vulnerare il concetto della

Commissione, poichè un'eccezione potrebbe essere pericolosa ed il precedente venire invocato da altri, non potendosi negare che fra Messina e Catania vi è una linea ferroviaria parallela.

Si potrebbe per esempio prendere il temperamento di cominciare ad accordare la sovvenzione per i servizi internazionali commerciali e postali verso le regioni anzidette, da Catania anzichè da Messina.

Ora, nella determinazione della sovvenzione dei servizi postali commerciali internazionali, la sovvenzione deve, secondo le conclusioni della Commissione, cominciare a decorrere da due dei nostri porti che chiamerei estremi, Brindisi da una parte e Messina dall'altra, donde partono le linee internazionali.

Invece quindi di far cominciare la sovvenzione da Messina si potrebbe stabilire che cominciasse da Catania.

Con ciò, da una parte si salverebbe il concetto di non sovvenzionare servizi paralleli alle ferrovie e da un'altra parte sarebbero soddisfatti i desideri della città di Catania.

Non dirò al mio amico Majorana sin dove questi desideri saranno soddisfatti, ma dichiaro sin d'ora che la città di Catania verrebbe ad essere menomata nei suoi interessi e dirò anzi nello stato di possesso delle attuali linee, se si dovessero mantenere le conclusioni della Commissione; onde se mi sarà dato di presentare innanzi a voi le convenzioni per i nuovi servizi marittimi, spero che la città di Catania avrà quella soddisfazione, che è richiesta dall'importanza del suo porto e del suo commercio.

Infine, mi permetterò di dire all'onor. relatore che non è il caso di tornare a rivoltare l'ordine del giorno del Senato, che è stato già votato altra volta e del quale io ho tenuto e terrò conto. Una seconda votazione sul medesimo verrebbe quasi a menomare l'autorità della prima.

FINALI, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINALI, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole senatore Majorana non ha di certo voluto invitare me ad uscire dalla mia provincia ministeriale, la quale finisce alle rive del mare ed ai porti.

Che se è nella mia competenza provvedere anche al servizio nello stretto di Messina, è per la sola considerazione che il servizio nello stretto

di Messina è considerato un prolungamento del servizio ferroviario della rete Mediterranea da una parte, e della rete Sicula dall'altra.

Credo avere avuto occasione di dire non solo a lui privatamente, ma anche in Senato, che io sperava anche prima del termine delle convenzioni marittime, di provvedere meglio al servizio nello stretto di Messina.

Mi erano state fatte quasi delle promesse che si sono convertite in lusinghe; come non di rado avviene quando un interesse generale s'intreccia a tanti piccoli interessi privati, i quali creano ostacoli senza fine.

È inutile parlare di queste speranze deluse; ma io riconosco che il servizio dello stretto di Messina, come ora è fatto, e pel materiale e per le tariffe, invece di essere un'agevolezza al commercio fra il continente e l'isola, è piuttosto un impedimento; e se ho questa opinione è naturale che io conformi alle idee esposte dell'onor. mio amico Majorana l'azione mia, in ciò che è di mia competenza, nello studio della riforma di questo servizio.

Ma ogni riforma disgraziatamente non può avere effetto, se non allo spirare del contratto di navigazione marittima.

E credo che l'onor. Majorana così sollecito degli interessi generali, ed in particolare dell'interesse della sua isola nativa, apprenderà da me con soddisfazione, che in previsione di questo non lontano avvenire io ho autorizzato gli studi per un materiale speciale che debba servire alla navigazione dello stretto, un materiale del genere di quello che v'è altrove e che io ho visto soltanto in un luogo, nel lago di Costanza; vale a dire di un galleggiante che permetta il trasporto dei treni interi delle merci dal continente alla Sicilia, o dalla Sicilia al continente, senza scambio o trasbordi. Si avrà però maggiore difficoltà in quello stretto, che in un lago.

Poichè abbiamo ancora un anno e mezzo davanti a noi, giacchè non mi è riuscito di abbreviare questo termine, ho cercato di utilizzare il tempo, al fine di vedere se si possa fin dal primo tempo nel quale la Mediterranea e la Sicula d'accordo piglieranno il servizio dello stretto, dare tutte le agevolezze possibili al commercio fra la Sicilia e l'Italia; non solo per rispetto alle tariffe le quali sono ora onerose in modo straordinario, ma anche rispetto

al materiale nautico, il quale possa offrire al commercio quelle agevolazioni che sono nel nostro desiderio e nell'interesse comune.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Io debbo ringraziare l'uno e l'altro ministro. Ringrazio quello dei lavori pubblici, perchè egli ha rilevato che non gli era possibile far di più e di meglio in ordine al servizio cumulativo per lo stretto di Messina, e ha soggiunto che non gli pare probabile che si faccia a minor distanza del tempo in cui scade il vigente appalto.

Si prepara almeno così la soluzione del problema, pel tempo nel quale i nuovi servizi marittimi dovranno essere messi in esecuzione.

Ho ragione di rallegrarmi del fatto che, una volta si stanziarono 100,000 lire in bilancio per istudiare il traforo dello stretto; però le 100,000 lire non furono investite; sono scorsi nove anni, e non abbiamo non che traforo, nemmeno studi. Ora invece si studia, per lo meno, il passaggio dello stretto per mezzo di galleggianti; e non pare affatto arduo che cotesti studi possano essere seguiti dal fatto. Auguriamocelo.

In proposito ricordo, che vi sono degli studi circa al modo di costruire il vapore che dovrebbe ricevere e trasmettere i treni dall'una all'altra ferrovia le quali toccano lo stretto, studi fatti da un ingegnere siciliano i quali io non mi fido di apprezzare.

Prendo atto soprattutto della coscienziosa dichiarazione del ministro Finali, che, cioè, egli è convinto che il servizio che fa fare lo Stato a traverso lo stretto di Messina con il denaro dei contribuenti, costituisce un indiscutibile ostacolo per gli scambi tra una regione italiana e tutto il resto d'Italia; ostacolo che è durato ben oltre una diecina d'anni; e durerà ancora!

Vengo ora all'onor. ministro delle poste e telegrafi, al quale risponderò in due modi, in uno che riguarda la parte generalissima, ed in un altro che riguarda la particolare.

Io riconosco che l'onor. ministro delle poste e telegrafi, arrivato da non molto al Governo di un Ministero di recente istituzione, appunto perchè si trova circondato di ostacoli che non

può assolutamente vincere, è quasi costretto ad attendere il rimedio dal tempo per eliminarli.

Ma io lo prego a rimuovere un primo ostacolo di carattere veramente morale, quello cioè di evitare che, nella sua amministrazione, si creda che le sole parole possano surrogare le cose.

Onorevole ministro, ella non può ammettere sul serio che ci possa essere concorrenza negli appalti da fare, posto che ella ha dovuto accettare le proposte della Commissione.

Il solo fatto di dividere il servizio tra due grandi compagnie, non può significare concorrenza.

Appena quel concetto avrebbe un picciol valore pratico, ove si trattasse di un grande paese dove è in fiore la navigazione privata, dell'Inghilterra per esempio.

Occorrerebbe il fatto dell'esistenza non di due soltanto, ma di molteplici compagnie che potessero offrire, l'interesse e la facilità almeno di costituirne parecchie, perchè si potesse sperare nella concorrenza.

In Italia, invece, nemmeno esistono le due grandi compagnie; nè vi è, nè vi sarà modo di metterne in piedi altre di qualche conto.

Nelle nostre condizioni, essendovi, e concordandosi o no le due compagnie; siccome l'una, secondo i capitoli stessi, non potrebbe aggiudicarsi entrambe le grandi linee; non concorrenza; ma vi sarebbe, fra le due compagnie, divisione di monopolio.

Onor. ministro, io non la voglio tribolare; riconosco che lo stato presente di cose non l'ha creato lei; ma cominci dal costringere i suoi dipendenti, se non altro, a far dare alle cose il nome che ad esse si conviene.

Le due compagnie non vi saranno; la compagnia assuntrice quindi non sarà che una.

Eppoi se fossero due le compagnie, come mai, nell'esercizio, potranno fare concorrenza l'una nella linea dell'altra?

Esse devono necessariamente andare d'accordo; quella delle due che volesse intramettersi nella linea dell'altra, sarebbe schiacciata da questa col favore che gode delle sovvenzioni. Le due compagnie pertanto al contribuente italiano daranno quella legge, che, nelle condizioni di monopolio che esercita chi per favore di governo non è che solo, crederanno di dettare.

Non concorrenza dell'offerta; non concorrenza

nel servizio, il quale di pieno accordo, è per legge di contratto, è diviso fra due, l'uno indipendente dall'altro.

Son mantenuti i massimi nei noli; l'ha detto il signor ministro: ma cotesti diventeranno i minimi per tutti i porti, ai quali non è assicurato l'approdo; e saranno i prezzi normali ordinari, per i porti favoriti dalle convenzioni.

Ora quei massimi, a guardarli in sé stessi, a guardarli soprattutto in relazione ai noli del naviglio forestiero e del nazionale che fa commercio forestiero, sono addirittura enormi.

Potranno essere ribassati: ma il commercio che cosa può sperare di avvantaggiarsi d'una società che, per natura di cose, e per fatto del Governo, è lasciata libera dispositrice del campo?

Da poi che non si deve obliare il fatto che il naviglio forestiero in vera concorrenza non è; nè si deve obliare il fatto che anche le piccole Società di navigazione italiane, per vivere, non potranno far mai concorrenza nel campo dell'una o anche delle due grandi Società sovvenzionate; e questo campo abbraccia quasi tutto il cabotaggio, tutto di sicuro il cabotaggio delle due maggiori isole.

Le piccole Compagnie non possono essere così stolte da lasciare il loro ristrettissimo ambito, nel quale sarebbero schiacciate, ove volessero aspirare a far concorrenza nei commerci e nei viaggi, caduti in monopolio della grossa o delle grosse Società di navigazione.

So quale pena attenderebbe la tracotanza; la Società potente piazzerebbe un vapore nel porto dove vuole rendere impossibile qualsiasi concorrenza, e per qualche tempo, a poco prezzo, e perfino *gratis et amore* offrirebbe trasporti di viaggiatori e di merci. La lezione nella sua sostanza, se non pure nella forma, non nuova del tutto in Italia, darebbe i suoi frutti immediati.

Io son convinto che col sistema della Commissione, adottato dal Governo, non vi sarebbe concorrenza per l'appalto, e molto meno per l'esercizio.

Si è accolta la massima, ha detto l'onorevole ministro, che una Commissione determinerà i noli, ma non potrà ribassarli meno, mi è parso di udire, del 15 %.

Ma che cosa è il 15 %, onorevole signor

ministro, quando in Italia i noli presenti, per le più abbondanti nostre merci agricole, agiscono in senso quasi proibitivo nel commercio di cabotaggio?

E se ciò non fosse, come sarebbe stato e sarebbe ancora mai possibile che al vapore, anche sovvenzionato, dalla Sicilia a Napoli, a Civitavecchia, a Genova perfino, facesse concorrenza trionfale la vela?

La vela dei grossi bastimenti? No, la barcaccia ben pure, che alla vela fa concorrenza non solo nel Tevere, dove il vapore sovvenzionato non ha accesso, ma nei porti del continente italiano!

E quantunque la vela sia costosissima, essa tuttavia provvede con minori oneri del vapore ai piccoli traffici di cabotaggio; la spesa infatti che deve affrontarsi ricorrendo al servizio della navigazione sovvenzionata, pel trasporto del vino, dell'olio, di altri prodotti agricoli tra i porti d'Italia, è tale e cotanta, che, in generale, quando scarsa è la ricerca, o bassi sono i prezzi dei nostri prodotti, non vi è convenienza per nessun porto d'Italia a imbarcarveli.

Se così non fosse, come si spiegherebbe la enorme differenza di prezzo del luogo di produzione in parità di qualità, rispetto a quello di spaccio o di consumo, del vino, dell'olio, delle arancie, delle frutta, del bestiame?

È ben vero che all'ostacolo del caro dei noli si aggiunge l'altro gravissimo del non bene ricordato servizio cumulativo di terra, e le tuttavia elevate tariffe ferroviarie. Ma bisogna cominciare una buona volta a cercare e ad attuare il riparo; è il cominciamento consisterebbe nell'adottare fondamentali modificazioni sulle condizioni di esercizio e sui noli della navigazione sovvenzionata.

Un ingente massa di commercio troverebbe largo sviluppo; esso in atto è ridotto ai minimi termini, per causa degli alti noli, ed è il commercio che riguarda i nostri prodotti agricoli e materiali, e tutti i materiali e le merci di non alto valore, avuto riguardo al loro peso o volume.

Questi non possono sopportare la spesa di alti noli, e sono ben alti quelli della navigazione sovvenzionata ancorchè scendano del 15 %.

Se si comparassero, tenuto conto della distanza, i noli che si fanno pagare alle merci italiane che si trasportano da un porto all'al-

tro dell'interno, a quelli che, anche secondo i capitoli, si fanno pagare nei trasporti fra l'Italia e l'America, e le Indie e il Giappone, si troverebbe una maggiore spesa contro il commercio interno, secondo i casi, di 10 e più volte in più.

Non parliamo dello esagerato costo dei noli pel passaggio dello stretto di Messina, su cui siamo stati d'accordo coll'onorevole ministro dei lavori pubblici.

La Commissione ha adottato il concetto di impedire le sovvenzioni alla navigazione, nelle linee parallele alle ferrovie, salvo di tenerne conto solamente pel servizio postale.

Cotesto è concetto savissimo, ed anche rispetto al servizio postale l'adotterei, però con limitazione.

Onde io non verrei mai a pregare il Governo di far concorrenza a sè stesso, scemando il movimento delle ferrovie, e dando dei compensi alle Società di navigazione, le quali, usufruendo il vantaggio naturale del loro mezzo di trasporto e quello artificiale delle sovvenzioni, riescono armatissime in danno delle ferrovie.

Ma la questione odierna non è propriamente cotesta. Quando si parla di alcuni porti e specialmente del porto di Catania, s'inciampa proprio — e non è il signor ministro cui di ciò può farsi rimprovero, l'ho detto testè — s'inciampa proprio nel più grossolano errore pratico, supponendo che da Catania si possa fare l'esportazione, per Genova, del vino, dell'olio, del sommacco, degli aranci, dello zolfo, andando prima di tutto per terra a Messina. Ma chi è che non sappia che, ove questo si facesse (ed il commercio nol fece mai), si consumerebbe gran parte del valore della merce che si vuol trasportare da Catania a qualunque parte del Continente italiano, e ancor di più se all'estero? La merce che dovesse essere gravata della spesa relativa, dal magazzino o dal mare alla ferrovia, da questa alla città dove dev'essere imbarcata, o soltanto dalla ferrovia al battello d'imbarco, e poi del nolo del vapore alla destinazione cioè ad un altro porto italiano o straniero; indi, se deve penetrare all'interno, della spesa della nuova ferrovia sino al luogo di spaccio o di consumo: la merce, dico, perderebbe tutto quanto o gran parte del suo valore, in ispesa di carico o scarico e di trasporto,

secondo il genere della merce stessa; a parte il suo deprezzamento, come per le frutta fresche, le arancie, ecc.

Se si trattasse di commercio da svolgersi direttamente a fine di mero consumo fra due piazze soltanto, tra Catania e Messina, data anche la mitezza delle tariffe ferroviarie che nemmeno vi è, s'intende che lo Stato dovrebbe evitare la concorrenza del mare alle sue ferrovie. Ma cotesta concorrenza non fa, anche coi viaggi odierni paralleli; chè è un fatto come, malgrado quei viaggi, da Messina a Catania e viceversa, traffici molteplici si svolgano per mezzo della ferrovia. Ma non si tratta di ciò. A Messina da Catania non va un solo collo di mercanzia, e soprattutto di prodotti agricoli, i quali debbono colà essere consumati. Catania, pur imbarcando i suoi prodotti in un vapore che transiti in gita o in ritorno per Messina, ad essi dà ben altra destinazione; e questa dev'essere raggiunta imbarcando a Catania le merci di Catania, di tutta la provincia e dell'è provincie di Siracusa, di Caltanissetta, in quanto almeno a coteste provincie interessi e giovi di far capo al porto di Catania.

Se così non dovesse essere, perchè mai Catania ha fatto il suo porto, e a massime spese sue? Catania che è stata incoraggiata dal Governo a imbarcarsi in un'assai ingente spesa, l'avrebbe affrontato forse, e solo, per procurarsi lo spettacolo di una delle migliori e meglio riuscite costruzioni marittime? Catania dovrebbe vedersi messa nella impossibilità di avvantaggiarsi del suo porto? Essa dovrebbe servire di strumento per procurar lavoro ad una ferrovia che è delle più produttive, e alla surrogazione della quale al mare, appunto perchè offre un assai costoso mezzo di trasporto, invano si aspirerebbe?

Laonde, ove si trattasse di far accorrere artificialmente alla ferrovia Catania-Messina delle merci da dover prendere quivi la via di mare, e che fossero d'ingente valore, si farebbe cosa ingiusta per Catania, ma pur di qualche conclusione per la ferrovia; Catania ne avrebbe un aggravio, ma non ne avrebbe distrutto il traffico, il commercio.

Si tratta invece di prodotti di pochissimo valore, avuto riguardo al loro peso e al loro volume, di prodotti ingombranti, come sono tutte quante le produzioni agricole della Sicilia, e

anche le minerarie. Ora, il tentar di caricare la spesa enorme del tragitto per ferrovia e poi del trasporto per mare, se non pure di nuovo per ferrovia, avrà per effetto, non già di far lavorare la ferrovia, bensì di distruggere il commercio.

Il vino di Catania dovrebbe andare per terra a Messina, per andare poi da Messina a Genova: e siccome nemmeno Genova è centro di consumo di tutto il vino etneo e di altri centri vinicoli che a Catania mettono capo, così a Genova dovrebbe farsi il sbarco e un nuovo carico per Milano, Udine, per qualunque altra piazza: ma tutto assorbirebbe qualunque utilità di commercio di cabotaggio. E notisi che, allo stato delle cose, il commercio delle derrate agricole, assai lontane dal centro italiano di produzione all'italiano di spaccio, non è minimamente possibile per mezzo delle ferrovie. Quindi, spedita per ferrovia la merce da Catania a Messina, non vi sarebbe veruna convenienza di farla continuare con la ferrovia per un punto lontano, molto meno per un punto estremo dell'Italia; per la ragione che non si è trovato modo di risolvere la questione di persuadere le Società ferroviarie ad assumere i trasporti a quel minimo prezzo che valga ad indennizzarle della loro spesa e a lasciare ad esse medesime un qualche utile.

No, signori; anche le ferrovie mantengono stabili i minimi unitari loro consentiti; e anch'esse perciò preferiscono di non esercitare alcun genere di trasporto delle merci ingombranti e per lunghe distanze.

In questa condizione di cose, io sottoscriverei alla teoria della Commissione che provvisoriamente aveva accettato di interdire le sovvenzioni dove ci sono linee parallele. Ma si tolgano almeno assolutamente tutte quante le linee di navigazione dove è la ferrovia; si tolgano pur dove col pretesto postale, si sogliono i viaggi mantenere quotidiani; s'ingerisca meno lo Stato, e faccia rifiorire libertà e concorrenza: il mare allora eserciterà il suo naturale privilegio sulla terra, ancorchè in questa sieno delle ferrovie.

Ma se le concessioni dei servizi marittimi volete e dovete farle per altri punti, o più lontani, od intermedi, fateci sia dell'armonia nell'artificio, e però che i viaggi tocchino o si prolunghino a quell'altro punto, dal quale veramente potete ottenere l'imbarco della merce.

In tal guisa solamente la materia del trasporto non farà difetto; così potrete anche incoraggiare le stesse Società sovvenzionate ad esercitare con utilità la navigazione, a non intristire il traffico, il commercio.

Fatte queste avvertenze, che sono propriamente di carattere generale; quanto alla loro applicazione speciale a Catania e alla Sicilia, io ringrazio l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi delle fatte dichiarazioni, delle quali prendo atto.

Vivo sicurissimo che, malgrado le sue riserve circa la quantità degli approdi e i modi di riparare al male che si sarebbe apportato a Catania nell'ipotesi che si fosse eliminato taluno degli approdi di cui parlano i capitolati, egli li manterrà tutti, non tralasciando di estendervi quelli che propriamente hanno indole internazionale; e nulla deve impedire che persino le comunicazioni di carattere coloniale con Massaua, ed i viaggi dei vapori che devono percorrere il mare di Sicilia e toccarne dei porti, si estendano pure a Catania, sia che la sovvenzione, come per taluna linea ha accennato il signor ministro, cominci da Catania, sia che essa cominci da Messina.

Il piccolo aggravio in più che l'approdo a Catania potesse apportare, troverebbe largo compenso nell'eliminazione d'inutili approdi. Aggiungo che è difficile che in tutti i porti intermedi d'Italia, escluso quello di Genova o di Palermo, se rispettivamente in partenza, la Compagnia esercente, possa trovare tornaconto più che nel porto di Catania, specie se richiederà noli miti.

Accogliendo il mio concetto, io penso che, anche la parte, dirò così, teorica, della relazione, adottata dal ministro, rispetto all'evitare la sovvenzione alle linee parallele a ferrovie, riuscirà osservata nella pratica. Così a Catania sarà fatta giustizia, e, sarà, ripeto, giustizia fatta all'economia generale italiana.

Frattanto, rinnovo i ringraziamenti all'onorevole signor ministro delle poste e telegrafi, e al suo collega dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onor. ministro delle poste e telegrafi.

LACAVA, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Non posso lasciar passare senza risposta le osservazioni dell'onor. senatore Majorana-Cala-

tab'anc, fatte specialmente nella prima parte del suo discorso, poichè sarebbe lo stesso che sottoscrivere ad esse, che non accetto, che anzi respingo.

Se l'onor. Majorana-Calatabiano avesse letto la relazione della Commissione ed i capitolati, non sarebbe venuto qui a fare certe osservazioni; anzi avrebbe fatto bene a studiare le questioni prima di venire a discutere in merito...

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Questo lo dice lei. Del resto io ho risposto a quanto ella ha detto nel suo discorso.

PRESIDENTE. Non interrompano.

Onorevole ministro, la prego di calmarsi.

LACAVA, *ministro delle poste e dei telegrafi*... Scusi, onor. presidente, io sono calmo; dico solo che l'onor. senatore Majorana-Calatabiano avrebbe fatto meglio a studiare i capitolati e la relazione della Commissione anzichè venire ad improvvisare...

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Ma questa è un'asserzione gratuita.

PRESIDENTE. Prego il signor ministro a non voler supporre che si venga in Senato a fare dei discorsi senza prima avere studiato la materia di cui si deve trattare...

LACAVA, *ministro delle poste e dei telegrafi*... Ma l'onor. Majorana l'ha egli stesso confessato in principio del suo discorso...

PRESIDENTE. Scusi, l'onor. Majorana ha studiato certamente la questione, solo l'ha intesa a modo suo...

LACAVA, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Mi permetterà almeno che io argomenti da ciò che ha detto l'onor. Majorana...

PRESIDENTE. Onor. ministro, non sollevi dei fatti personali e venga al merito.

LACAVA, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Ad ogni modo io dico che in quella relazione elaborata dalla Commissione e nei capitolati si trova il principio della concorrenza; l'onorevole Majorana ha voluto confondere due cose che io non ho punte confuse, il monopolio e la concorrenza. Io non ho detto che la concorrenza avveniva perchè vi erano due Società; ma che due grandi Società escludono il monopolio. La concorrenza, invece si trova nel modo con cui le dette Società faranno il servizio di fronte alla navigazione libera.

LEGISLATURA XVI — 4ª SESSIONE 1889-90 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1890

Per esempio, nelle conclusioni della Commissione e nei capitoli, sta scritto molto chiaramente che non si sovvenzionino linee esclusivamente commerciali, e che le linee internazionali sovvenzionate non facciano nelle percorrenze obbligatorie nell'interno, commercio di cabotaggio, ma solamente commercio di scalo, appunto per non portare concorrenza alla navigazione libera. Il Ministero, facendo sue le proposte della Commissione, ha stabilito nel commercio interno libera concorrenza.

L'onor. Majorana parlando del ribasso di tariffe del 15 per cento, ha detto: che cosa è il 15 per cento?

Onorevole Majorana, il ribasso del 15 per cento è qualche cosa di fronte alle tariffe attuali. E si badi che è il minimo; questi ribassi possono divenire maggiori e l'esame è deferito ad una Commissione, la quale deve rivedere tutte le tariffe interne, eliminando quelle anomalie e quelle discordanze che vi si riscontrassero ora, per cui spesse volte una merce che è inviata da un porto ad un altro vicino paga di più che se fosse inviata ad un altro porto più lontano.

Per le tariffe poi all'estero è riservato al Governo di approvarle, togliendo anche le anomalie esistenti nelle tariffe attuali, per cui una merce che si manda da un porto italiano ad un altro italiano paga un nolo maggiore di una merce che s'imbarca in un porto italiano per un porto estero.

Io quindi, senza dilungarmi di più, poichè, come già dissi, parmi non sia utile che io venga ora a discutere articolo per articolo i capitoli, dappoichè così si renderebbe anche più difficile al Governo di poter costituire e concedere questi servizi, posso aggiungere soltanto che nella convenzione sarà tenuto presente non solo l'ordine del giorno del Senato, ma ancora di tutte quelle condizioni che servono a garantire l'interesse nazionale e a far prosperare i commerci del nostro paese, tanto all'interno che all'estero. E replico, per quanto riguarda il commercio nostro all'interno di fronte a quello dell'estero, può esser sicuro il Senato che sarà mia cura di far sparire nelle nuove tariffe le anomalie e le differenze che possono rilevarsi oggidì nell'interesse generale del traffico nazionale.

PRESIDENTE. Nessun altro domandando la pa-

rola, chiedo all'on. senatore Busacca che propone...

Senatore BUSACCA. Ritiro la mia proposta.

PRESIDENTE. Per conseguenza dichiaro chiusa la discussione, e trattandosi di un disegno di legge di un solo articolo si voterà domani in principio di seduta a scrutinio segreto.

Relazione di petizioni.

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca: « Relazione di petizioni ». Invito il signor senatore Serafini a voler riferire intorno alle petizioni il cui elenco è già stato distribuito ai signori senatori.

Intanto prego i signori ministri presenti a voler fare le veci dei loro colleghi assenti.

Ha facoltà di parlare il senatore Serafini, relatore.

Senatore SERAFINI, *relatore*. Petizione n. 1: Il municipio di Sesto Fiorentino, unitamente all'altro di Brozzi, hanno fatto domanda essendo Sesto Fiorentino capoluogo di mandamento ed avendo una pretura, perchè nella futura circoscrizione giudiziaria detta pretura sia mantenuta. Nella relazione ci sono molti dati statistici relativi alla convenienza di mantenere quella pretura; la legge che ne riguarda la riduzione sta in esame presso il ministro di grazia e giustizia; quindi la Commissione propone che la petizione sia rinviata a quel Ministero.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. A nome del Governo dichiaro di accettare il rinvio di questa petizione al Ministero di grazia e giustizia, il quale ne terrà conto nel preparare la nuova circoscrizione giudiziaria delle preture.

PRESIDENTE. Come il Senato ha udito, la Commissione delle petizioni propone che la petizione prima, 21 settembre 1889, con la quale i Consigli comunali di Sesto Fiorentino e Brozzi domandano di ottenere che nella futura circoscrizione giudiziaria non venga soppressa la pretura di Sesto Fiorentino, venga rinviata al Ministero di grazia, giustizia e culti.

Chi approva questo rinvio, accettato dal signor ministro dei lavori pubblici, è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore della Commissione delle petizioni.

Senatore SERAFINI, *relatore*. Petizione n. 2: La Deputazione provinciale di Reggio Calabria fa voto perchè venga sollecitamente attuata una legge sull'insegnamento secondario.

Nella stessa petizione ci sono delle indicazioni bastantemente interessanti.

Questa petizione è sottoscritta da uno dei nostri colleghi, il senatore Medici.

Si propone pertanto che questa petizione si rinvii al Ministero della pubblica istruzione.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Veramente la cosa è meno semplice di quello che apparisca dalla petizione.

Non si tratta di attuare una legge perchè non è fatta. Fu votata dal Senato, ma ciò non basta perchè un progetto diventi legge.

Sta bene che la petizione sia rinviata al ministro della pubblica istruzione, ma come voto di fare la legge, piuttosto che di attuarla.

PRESIDENTE. È un linguaggio non molto proprio quell'*attuarla*; ma credo voglia dire presentare la legge.

La Commissione delle petizioni propone che la petizione n. 2, 6 gennaio 1890, colla quale la Deputazione di Reggio Calabria fa voto perchè venga sollecitamente attuata una legge sull'insegnamento secondario sia trasmessa al ministro della pubblica istruzione. Il signor ministro dei lavori pubblici accetta il rinvio. Pongo ai voti la proposta di rinvio. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Il senatore Serafini ha facoltà di parlare.

Senatore SERAFINI, *relatore*. Petizione n. 3: Il Consiglio comunale di Orta Novarese, capoluogo di mandamento, domanda che venga conservata la sede della pretura in quel comune.

È interessante la lunga motivazione che si fa sotto l'aspetto storico di quel paese, e per le stesse ragioni dette antecedentemente (petizione 1ª), la Commissione propone che sia rinviata al Ministero di grazia e giustizia.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Faccio la stessa dichiarazione che ho fatto per la petizione n. 1 pei comuni di Sesto Fiorentino e Brozzi, voglio dire che possa essere rinviata al

Ministero di grazia e giustizia, perchè ne tenga conto nel preparare la nuova circoscrizione giudiziaria.

PRESIDENTE. La Commissione dunque propone che questa petizione sia trasmessa al Ministero di grazia e giustizia.

Il signor ministro dei lavori pubblici accetta questo rinvio a nome del suo collega ministro di grazia e giustizia.

Se nessuno chiede la parola, pongo ai voti questa proposta.

Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(Approvato).

Ha facoltà di parlare il signor relatore.

Senatore SERAFINI, *relatore*. Petizione n. 4: Il Comizio agrario di Torino ed altri istituti agricoli del Piemonte fanno una lunga esposizione sul vantaggio che apportano all'agricoltura alcuni volatili ed alcuni rettili insettivori e fanno istanza per interessare il Ministero di agricoltura, industria e commercio, acciocchè le disposizioni sulla caccia, segnatamente dei volatili, contengano tali disposizioni affinchè alcuni volatili, ed in ispecie i loro nidi, non siano distrutti.

Questa petizione viene dal Comizio agrario di una regione importante quale è il Piemonte; la domanda è preceduta da una monografia interessante sopra le abitudini di alcuni volatili e di alcuni rettili di un vantaggio indiscutibile per l'agricoltura; quindi la Commissione propone che questa petizione sia rinviata al Ministero di agricoltura, industria e commercio.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. A nome del mio collega ministro dell'agricoltura, industria e commercio dichiaro di accettare il rinvio di questa petizione.

PRESIDENTE. Di questa petizione n. 4 si propone il rinvio al Ministero di agricoltura, rinvio accettato, a nome del suo collega, dal signor ministro dei lavori pubblici.

Nessuno chiedendo la parola pongo ai voti questa proposta.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Ha facoltà di parlare il senatore Serafini, relatore.

Senatore SERAFINI, *relatore*. Petizione n. 5: Il municipio di San Ferdinando di Puglia, dopo avere esposte le sue gravi condizioni economiche, segnatamente in quanto alla diminuzione della popolazione e quindi alla difficoltà di poter affittare le case che in gran numero si sono costruite in quel paese per lo sviluppo enologico avuto negli anni passati, ma che ora è cessato in seguito alla crittogama e ad altre malattie e all'impedimento del trasporto dei vini, chiede che, trovandosi i proprietari nella impossibilità di poter pagare, siano sospesi i pagamenti delle rate di alcuni bimestri passati e di quelli che verranno per tutto il corrente anno 1890 e anche per il 1891.

La vostra Commissione non ha creduto di poter appoggiare questa raccomandazione perchè in circostanze finanziarie consimili si trovano molte altre regioni; e d'altronde per attuare quanto è chiesto in questa istanza bisognerebbe venire ad una legge speciale poichè la nostra legge di contabilità non consente questa sospensione di pagamenti.

Quindi la vostra Commissione propone l'ordine del giorno puro e semplice su questa petizione.

PRESIDENTE. La Commissione delle petizioni propone che sulla petizione n. 5 fatta dal Consiglio comunale di San Ferdinando di Puglia perchè venga concessa ai contribuenti di quel comune una dilazione per il pagamento dell'imposta sui fabbricati, sia decretato dal Senato l'ordine del giorno puro e semplice.

Nessuno chiedendo la parola pongo ai voti questa proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

L'onor. relatore ha facoltà di parlare.

Senatore SERAFINI, *relatore*. Coll'ultima petizione n. 6, Corelli Ludovico di Bologna fa istanza onde ottenere un certificato che gli accordi il diritto di fregiarsi della medaglia di Roma.

Prescindendo da quanto con detta petizione si domanda, non essendo bene autenticata, la Commissione, a termini dell'art. 38, parte 1ª, ed articoli 84, 85 del regolamento, propone l'ordine del giorno puro e semplice.

PRESIDENTE. Sulla petizione n. 6 in data 21 giugno 1890 con la quale Covelli Ludovico di Bologna fa istanza onde ottenere un certificato che

gli accordi il diritto di fregiarsi della medaglia di Roma, la Commissione propone l'ordine del giorno puro e semplice.

Pongo ai voti questa proposta, chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(Approvato).

Così rimane esaurito l'ordine del giorno.

Leggo l'ordine del giorno per domani alle 2 pom.

I. votazione a scrutinio segreto dei progetti di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1890-91;

Stanziamiento di fondi per la quarta ed ultima serie dei lavori di sistemazione del Tevere;

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.

II. Discussione dei seguenti progetti di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1890-91;

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1890-91.

Risultato di votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

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

(I signori senatori segretari procedono alla enumerazione dei voti).

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

Stati di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti; dell'entrata e della spesa del Fondo pel culto; della entrata e della spesa del Fondo speciale di beneficenza e di religione della città di Roma per l'esercizio finanziario 1890-91:

Votanti	71
Favorevoli	63
Contrari	8

(Il Senato approva).

LEGISLATURA XVI — 4^a SESSIONE 1889-90 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1890

Proroga del termine indicato nell'art. 4 della legge 14 luglio 1887, n. 4727 (serie 3^a), per l'affrancamento e la commutazione delle decime ed altre prestazioni fondiari perpetue:

Votanti 70

Favorevoli 60

Contrari 10

(Il Senato approva).

Convalidazione del regio decreto 8 novembre 1889, n. 6461 (serie 3^a), per la determinazione della ricchezza alcoolica naturale dei vini italiani:

Votanti 70

Favorevoli 62

Contrari 8

(Il Senato approva).

Leva militare di terra sui giovani nati nell'anno 1870:

Votanti 70

Favorevoli 64

Contrari 6

(Il Senato approva).

Convalidazione dei reali decreti 4 agosto 1887, n. 4813 (serie 3^a), e 8 marzo 1888, n. 5239 (serie 3^a), e provvedimenti intesi a regolare la temporanea importazione del riso e ad aumentare il dazio sull'amido:

Votanti 70

Favorevoli 64

Contrari 6

(Il Senato approva).

Domani seduta pubblica all'ora e coll'ordine del giorno che ho annunziato.

La seduta è sciolta (ore 5 e 1/2).