

XC.

TORNATA DEL 13 GIUGNO 1910

Presidenza del Presidente MANFREDI.

Sommario. — *Messaggio del Presidente della Camera dei deputati (pag. 2577) — Ringraziamenti (pag. 2577) — Annuncio di una proposta di legge (pag. 2578) — Presentazione di un disegno di legge e di relazioni (pag. 2578-2603) — votazione a scrutinio segreto (pag. 2578) — È aperta la discussione generale sul disegno di legge: « Convenzioni provvisorie e definitive per i servizi postali commerciali marittimi ed altri provvedimenti a favore delle industrie marittime » (N. 258) — Parlano i senatori Fiore (pag. 2579), Gualterio (pag. 2585) ed Astengo il quale presenta un ordine del giorno (pag. 2584) — Il Presidente annuncia un ordine del giorno presentato dai senatori Parpaglia, Chironi ed altri (pag. 2585) — Discorsi del Presidente del Consiglio (pag. 2587) e del relatore senatore Canevaro (pag. 2594) — Il senatore Astengo ritira il suo ordine del giorno (pag. 2593) — Il senatore Parpaglia svolge l'ordine del giorno presentato da lui e da altri senatori (pag. 2596), il quale è accettato dal ministro dei lavori pubblici (pag. 2596) e approvato (pag. 2597) — Chiusa la discussione generale, sono approvati, senza osservazioni, gli articoli 1 a 12, 14, 16, 17, 18 — Gli articoli 13 e 15 sono approvati dopo osservazioni del relatore senatore Canevaro (pagina 2600) e del Presidente del Consiglio (pag. 2600-2601) — Il progetto è rinviato alla votazione segreta (pag. 2601) — Chiusura (pag. 2593) e risultato di votazione (pag. 2601) — Nuova votazione a scrutinio segreto — Chiusura e risultato di votazione (pag. 2603).*

La seduta è aperta alle ore 15,10.

Sono presenti: il Presidente del Consiglio, ministro dell'interno, ed i ministri della guerra, della marina, del tesoro, dei lavori pubblici.

ARRIVABENE, segretario. Dà lettura del processo verbale della seduta precedente il quale è approvato.

Messaggio del Presidente della Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Il Presidente della Camera dei deputati con suo messaggio in data odierna trasmette al Senato il disegno di legge: « Frangimento del comune di Ali, in Ali Superiore

e Ali Marina » d'iniziativa della Camera dei deputati e già approvato dalla Camera stessa nella seduta dell'11 corrente.

Do atto al Presidente della Camera di questa comunicazione. Il disegno di legge sarà trasmesso agli Uffici.

Ringraziamenti.

PRESIDENTE. La famiglia del compianto sotto-segretario di Stato, Prudente, ringrazia vivamente il Senato per le espressioni di compianto inviatele.

Anche la vedova del senatore Compagna ringrazia per le onoranze rese a suo marito.

Annuncio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Avverto che i senatori Cadolini, Baya, Pedotti, Cerruti, Tarditi, Mazza, Canavaro e Ponzio-Vaglia hanno presentato alla Presidenza una proposta di legge di loro iniziativa.

A norma del regolamento, essa sarà rinviata agli Uffici perchè ne autorizzino la lettura.

Presentazione di un disegno di legge.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ho l'onore di presentare al Senato il disegno di legge, già approvato dalla Camera dei deputati: « Pensione alla famiglia del delegato di P. S., Gentilini Augusto, morto in servizio ».

PRESIDENTE. Do atto all'on. Presidente del Consiglio e ministro dell'interno, della presentazione di questo disegno di legge, che seguirà il corso stabilito dal regolamento.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione per la nomina di tre membri del Consiglio superiore delle acque e foreste, e la votazione a scrutinio segreto di vari disegni di legge, discussi nella tornata di sabato.

Avverto, anzi, che se non si fanno opposizioni, in applicazione dell'art. 67 del regolamento, alcuni disegni di legge riguardanti crediti supplementari, sui quali non è stata fatta nessuna discussione, saranno messi in votazione in una sola coppia d'urne.

Non essendovi opposizione, così si intende stabilito.

Prego il senatore, segretario, Fabrizi di voler procedere all'appello nominale per queste votazioni.

FABRIZI, segretario, fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

Nomina di scrutatori.

PRESIDENTE. Estraggo a sorte i nomi dei signori senatori scrutatori per la votazione per la nomina di tre commissari al Consiglio superiore delle acque e foreste.

Sono estratti a sorte i nomi dei signori senatori: Cadolini, Mazzolani e Volterra.

Presentazione di relazioni

BLASERNA, *vice-presidente della Commissione di finanze*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BLASERNA, *vice-presidente della Commissione di finanze*. A nome della Commissione di finanze, ho l'onore di presentare al Senato le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Nuova assegnazione di lire 20,000 per i lavori della Commissione d'inchiesta sui servizi dipendenti dal Ministero della guerra;

Stanziamiento di lire 65,000 in uno speciale capitolo della parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1910-911 con la denominazione: « Spese per missioni straordinarie all'estero di funzionari civili e militari »;

Maggiori e nuove assegnazioni per lire 7,861,200 e diminuzioni di stanziamento per lire 7,261,200 in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1909-910;

Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 9,906.91 verificatesi nelle assegnazioni di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1908-909 concernenti spese facoltative;

Approvazione di maggiori assegnazioni per lire 7,789,49 per provvedere al saldo di spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1908-909.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Blaserna della presentazione di queste relazioni, che verranno stampate e distribuite.

Discussione del disegno di legge: « Convenzioni provvisorie e definitive per i servizi postali, commerciali e marittimi ed altri provvedimenti a favore delle industrie marittime » (N. 258).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Convenzioni provvisorie e definitive per i servizi postali e commerciali marittimi ed altri provvedimenti a favore delle industrie marittime ».

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

ARRIVABENE, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 258).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Ha facoltà di parlare il senatore Fiore.

FIORE. Onorevoli senatori. La nostra Commissione ha stimato opportuno che non si apra una discussione sul progetto di legge presentato dal Governo, considerando che urge votarlo senza ritardo per i grandi interessi che sarebbero complicati se ne fosse differita la sua approvazione.

Attenendomi al suggerimento della Commissione; non entro conseguentemente nella discussione in merito, ma non posso fare a meno di rilevare ciò che la Commissione medesima ha notato, che perdura il sistema di presentare le più importanti leggi, che concernono la vita politica ed economica dello Stato, in tempo non sufficiente per prenderne conoscenza e discuterle. Questa volta veramente non si può fare alcun addebito al Governo, anzi lodi vanno attribuite al medesimo per aver saputo in poco tempo organizzare un ente che provveda alle urgenti necessità, e gli dia il tempo di studiare accuratamente la soluzione del grave e complicato problema dei servizi marittimi. Rilevo il fatto solamente per reclamare il rispetto dei diritti statutari che al Senato appartengono, e perchè sia prevenuto l'inconveniente in avvenire.

Secondo lo Statuto, il Senato è chiamato a contribuire alla formazione delle leggi, e non può far questo se egli non ha tempo di esaminarle, discuterle ed emendarle, quando non le trovi conformi alle sue convinzioni giuridiche. Ora a me sembra che equivalga lo stesso che sopprimere la più intangibile funzione legislativa della nostra Assemblea, se si continuasse in avvenire a perpetuare il sistema che si è adottato fino al presente che, in parte con l'interpretazione dell'art. 10 e in parte col non presentarsi le leggi in tempo opportuno per discuterle a fondo ed emendarle; si viene a sopprimere l'esercizio della funzione legislativa, che non può consistere, come non consiste, nel votare la legge, ma invece si afferma nella sua formazione.

Ora, la Commissione dice che gli Uffici hanno

riconosciuto che il progetto ha dei difetti, e ci propone di votarlo nonostante i difetti che ha; con che la nostra funzione legislativa, che è il più intangibile diritto che ci appartiene, viene ad essere sacrificata. Confido pienamente che la Commissione, che con tanta competenza ci prepara le riforme occorrenti per il migliore esercizio delle nostre funzioni, terrà pur conto di questa necessità, la quale non richiede il mutamento dello Statuto, ma l'osservanza del medesimo, mettendoci in grado di cooperare alla formazione delle leggi senza l'incubo di approvarle nonostante i loro difetti, sotto l'impressione dei gravi inconvenienti che potrebbero avvenire pel ritardo della loro approvazione.

La Commissione, on. colleghi, ha fatto un'altra dichiarazione. Essa, riassumendo l'opinione manifestata negli Uffici, senza voler aprire una discussione sulle linee direttive del progetto definitivo, ha espresso così il suo voto:

« che non si debba escludere il regime delle sovvenzioni, ma che si debba intendere limitato soltanto a quelle linee che hanno carattere postale e politico e che pel rimanente si cerchi, per quanto è possibile, di essere larghi nell'accordare aiuti alla marina libera, a quella marina libera, che non può lasciarsi abbandonata a se stessa, di fronte alle vigorose concorrenze di altri paesi; ma che deve con opportune provvidenze, e con facilitazioni finanziarie di vario genere, essere messa in condizioni di lottare, senza rimanere in quello stato di inferiorità che oggi da ogni parte si lamenta, e conclude; ed in ciò siamo sicuri di aver consenzienti voi ed il Governo ».

Ora, è su questa dichiarazione della Commissione che io mi prendo la libertà di esprimere modestamente il mio voto al Governo.

Io, o signori, non sono nè un ufficiale di marina, nè un uomo tecnico per interloquire in questa materia. Sono un modesto cultore della scienza del Diritto internazionale, e forse non può ritenersi neanche utile che io manifesti le mie opinioni in proposito, una volta che noi abbiamo al Governo persone eminenti, come quelle che debbono preparare il progetto definitivo delle Convenzioni marittime.

Mi è sembrato nonpertanto di sottomettere modestamente le mie opinioni al Governo, solamente per esprimere in qualche maniera, a mio

modo di vedere, si possa affrontare con successo la lotta pacifica sul mare.

Riconosco che quello che potrò dire a tal proposito non potrà esercitare una grande influenza, una volta che abbiamo a capo del Governo un uomo eminente come il Luzzatti, che possiede al più alto grado un complesso di energie intellettive in materia di finanza (e lo prova l'aver saputo, in pochi giorni, dar vita ad un grande organismo finanziario); e che possiede altresì eminenti energie per risolvere ogni complesso problema che riflette la scienza economica, e la scienza sociale.

Egli non è soltanto un finanziere, un economista, un sociologo, è anche un grande statista, e sono certo che se egli metterà in opera tutte le sue energie, emancipandosi da tutte le influenze, siano influenze di Compagnie interessate, siano influenze di carattere politico, siano influenze di interessi regionali, per risolvere questo grande problema che affetta la vita politica e la vita economica dello Stato, presterà così un altro degli importanti servizi che ha reso alla patria, mettendo la marina italiana in grado di affrontare con successo la lotta pacifica sul mare e rendendo grande e rispettata la bandiera italiana.

Mi limito a fare alcune considerazioni generali.

È certo, onorevoli colleghi, che per combattere con successo bisogna innanzitutto munirsi delle armi per lottare. Nella guerra a mano armata si preparano durante la pace le armi, si agguerriscono gli eserciti, si agguerrisce la flotta.

Capisco che poi spetta al condottiero di sapersene servire per vincere, ma se egli non le trovasse bene preparate, non potrebbe adoperarle con successo nella lotta.

Noi ci proponiamo d'intraprendere questa vigorosa lotta sul mare. Noi ci proponiamo di vincere la concorrenza da parte delle marine straniere. Che cosa ci occorre principalmente per lanciarci nell'agone? Occorre premunirci degli strumenti per combattere, degli strumenti necessari per lottare con successo. Ora gli strumenti per combattere sono i piroscafi costruiti con metodi perfezionati, capaci di correre i mari e conquistare i mercati stranieri.

Mi sembra quindi che il Governo dovrebbe rivolgere principalmente le sue cure ad inco-

raggiare le industrie costruttrici, tenendo ben distinte l'industria costruttrice e quella marinaresca dei trasporti e dei traffici.

Per preparare una grande marina mercantile bisogna che siano incoraggiate le costruzioni, e questa deve essere una meta ben distinta da quella che concerne i trasporti ed i traffici. E, ritenendo che a tale fine deve concentrare le sue forze il Governo, a me pare che una parte considerevole dei mezzi finanziari, di cui può disporre, debba essere destinata a promuovere lo sviluppo dell'industria costruttrice.

Quando l'Italia avrà una marina mercantile perfezionata, che metterà gli armatori in condizioni di trovare a buon prezzo nel nostro paese gli strumenti per lanciarsi con successo nella lotta, allora non resteremo inferiori rispetto alle bandiere straniere.

Non mi parrebbe utile quindi di seguire il sistema protezionista per lo sviluppo della nostra marina, e non è il caso di svolgere ora questo concetto. Quello dell'assistenza, dei sussidi e dei premi di costruzione parmi che debba essere il sistema migliore.

Il genio italiano, debitamente sussidiato ed incoraggiato, troverà in se stesso l'energia e la forza per intraprendere le ammirabili costruzioni. Una prova ne sia, onorevoli colleghi, l'aver saputo lanciare sul mare quel geniale piroscafo eseguito nei nostri cantieri, la *Principessa Mafalda*, costruzione perfezionata sotto ogni aspetto e che ha destato l'ammirazione delle marine straniere, compresa l'inglese e la tedesca, che hanno riconosciute geniali ed ardite le linee generali di questa nave, bellissima sotto ogni rapporto.

Ora, se il genio non manca al costruttore italiano, che cosa incombe al Governo? Di apprestare ad esso i mezzi opportuni affinché possa funzionare con tutte le sue energie e costruire piroscafi sempre più perfezionati, che corrispondano alle esigenze commerciali ed ai desideri degli armatori e che non costino molto più di quelli costruiti nei cantieri stranieri.

A tal fine a me sembra che uno degli istituti che deve riuscire opportuno, e al quale certamente con successo l'onor. Luzzatti potrà mettere l'opera sua, è quello di organizzare bene il credito navale, secondo l'impegno già

preso colla Camera. Il segreto dello sviluppo della marina germanica non crediate, onorevoli colleghi, che stia nelle sovvenzioni: sono molto poche e limitate le sovvenzioni, che ha la principale delle Compagnie tedesche e minori di quelle che ha la « Navigazione Generale Italiana ». Nonostante ciò le due grandi compagnie la « Norddeutscher Lloyd » e « L'Amburgen American Line » che hanno entrambi capitali limitati, hanno potuto lanciare sul mare dei materiali di grande valore: la prima un materiale del valore di 400 milioni e l'altra un materiale del valore di 200 milioni. E a che si deve questo grande sviluppo di costruzione? Al credito. Noi abbiamo potuto in Italia istituire il credito fondiario, abbiamo potuto incoraggiare ed aiutare la costruzione edilizia e lo sviluppo dei prodotti agricoli: se il Governo volgerà le sue cure ad istituire su solide basi il credito navale in Italia, questo darà ai costruttori la facilità di procurarsi i capitali occorrenti per le costruzioni.

A tal fine conviene garantire bene il credito e prevenire le sorprese; ed una probabile sorpresa potrebbe essere quella dei prestiti a cambio marittimo, che stabiliscono un credito privilegiato per coloro che provvedono ai bisogni della navigazione. Bisogna quindi contemporaneamente col credito navale istituire in Italia l'ipoteca navale. Mediante questa, si potrebbe provvedere a tutelare il capitalista, che dà il capitale per la costruzione inscrivendo l'ipoteca regolarmente nel compartimento marittimo ove la nave trovasi iscritta, e trascrivendo sull'atto di nazionalità l'onere di cui è gravata la nave rispetto a colui, che le ha dato i capitali per la costruzione. In questa maniera i costruttori italiani potranno fornirsi senza molto aggravio di capitali per costruire i grandi navigli, come hanno fatto le grandi Compagnie germaniche, ed i capitalisti loro lo presteranno senza difficoltà, se convenientemente garantito.

Un'altra forma di sussidio potrà dare il Governo alla costruzione e consiste nel liberare le materie, richieste per la medesima, da molti aggravii fiscali. La perdita del fisco potrebbe essere coperta con le economie che si faranno sulle somme destinate alle sovvenzioni, che potranno essere molto ridotte, come dirò or ora.

Oltre a questo, per incoraggiare la costruzione dovrebbe il Governo istituire considere-

voli premi per la costruzione stessa, non in proporzione del tonnellaggio, ma in proporzione del sistema perfezionato di costruzione, secondo la classificazione della nave costruita.

Ciò che ho detto finora per provvedere agli strumenti del traffico, gioverebbe alla marina sovvenzionata ed alla marina libera, ed ammettendosi che potesse esser ridotta la somma destinata alle sovvenzioni e che quella che avanzerebbe, potesse essere destinata a sussidiare ed a promuovere l'industria delle costruzioni, riesce chiaro che se ne avvantaggerebbe la marina libera, potendo acquistare in Italia piroscafi perfezionati e di minor costo.

Passo a dire come si potrebbero limitare le sovvenzioni: lo che tenderebbe a stabilire come si possa soddisfare il voto della Commissione, la quale vorrebbe aiutare la marina libera.

In massima, onor. colleghi, lo Stato non deve intervenire nello sviluppo dell'industria o dei trasporti, se non col proposito di favorire il libero sviluppo delle energie; e sarebbe un grande sbaglio se esso volesse proporsi di favorire la posizione privilegiata di questa o di quella associazione. La politica marinara non deve quindi reputarsi basata sul sistema delle sovvenzioni come mezzo a sè, ma dovrebbe bensì ritenersi ispirata a provvedere allo sviluppo del commercio marittimo, e per ciò occorre favorire lo sviluppo delle energie private e quello delle iniziative private.

A me sembra conseguentemente che la sovvenzione non possa essere giustificata quando assuma una forma di protezionismo, essendo che allora essa crea il monopolio. Lo esperimento che già si è fatto ha dato poco soddisfacenti risultati. Oramai il sentimento generale si è affermato sul concetto che il protezionismo attivato con la forma delle sovvenzioni non ha contribuito a promuovere lo sviluppo del nostro commercio internazionale e il diminuito nostro commercio internazionale ha influito sul diminuito sviluppo della nostra marina.

Bisogna quindi cambiar sistema e mi sembra che il Governo non debba rimanere indifferente dinanzi ad una rimostranza tanto generale.

È un fatto che dagli Atti della Commissione Reale risulta che il sistema delle sovvenzioni, come forma di protezionismo e di privilegio, incontrò una grande opposizione. È un fatto

che le Camere di commercio non si sono mostrate favorevoli al mantenimento di tale sistema. È un fatto che i vari Istituti hanno manifestato la loro opinione circa la necessità di modificare tale regime. È un fatto che questa opinione si è affermata solennemente nell'altro ramo del Parlamento e che oggi viene per bocca della Commissione, anche dinanzi a voi, onor. colleghi del Senato.

Dunque dev'essere un grande monito al Governo questo grido generale che si eleva da tutta la nazione, che si muti sistema. Può il Governo restare indifferente dinanzi a questo reclamo che ha assunto la forma d'un inno generale in tutto il nostro paese? Vuole camminare in opposizione con la manifestazione dei sentimenti nazionali?

Riconosco in massima, che non si possa fare a meno delle sovvenzioni, ma bisogna determinarne la finalità e limitarle in ordine ad essa. Ora, il caso in cui le sovvenzioni possono essere giustificate si è quando esse siano dirette a retribuire un servizio marittimo, reclamato dallo Stato per un grande interesse di carattere politico o di carattere morale. Allora la sovvenzione non assume la forma di protezionismo, ma assume bensì quella di retribuzione del servizio reso, ed allora può essere giustificata e può rispondere alle finalità per le quali dovrebbe essere istituita e mantenuta. Quali possono essere queste alte finalità politiche, questi alti interessi di Stato?

Certamente non si può dubitare che sia un'alta ragione di Stato quella di mantenere rapide e frequenti le comunicazioni tra il continente e le isole e tra i nostri possedimenti coloniali tra loro e colla madre-patria. Laonde non si può negare per tale motivo la sovvenzione alle Compagnie che sono chiamate ad adempiere tale servizio nell'interesse dello Stato.

Non si può neanche contraddire che evvi un altro grande interesse che diventa interesse pubblico e di Stato, quello cioè di mantenere la preminenza di certi commerci, quali sono quelli del Mediterraneo, e di aprire nuovi sbocchi per i nostri prodotti, effettuando l'espansione nostra in nuovi mercati stranieri. È indubitato che tale interesse di Stato giustifica altresì la sovvenzione per le Compagnie che intraprendono tali commerci e che trafficando

per tali linee corrono l'alea di non essere compensate delle spese che devono subire.

Ecco i casi nei quali può essere giustificata la sovvenzione, come forma di retribuzione dei servizi marittimi domandati dallo Stato.

Ma, fuori di questi casi, a me non sembra che ve ne possano essere altri, nei quali si possa giustificare la sovvenzione, perchè questa mette le navi mercantili della marina libera nella posizione di sostenere non soltanto la concorrenza delle bandiere straniere, ma anche quella della bandiera italiana sovvenzionata.

Ora questo antagonismo nella nostra marina tra le navi sovvenzionate e quelle non sovvenzionate, dovrebbe essere eliminato, se non si vuol mantenere un privilegio.

Dirò anzi, per essere sempre logico, che anche la forma di sovvenzione alle Compagnie eccitate dal Governo ad aprire nuovi sbocchi e iniziare nuovi commerci sulle nuove linee, non dovrebbe che essere limitata al compenso per l'alea che esse corrono. Quando il commercio fosse già bene avviato, perchè dare la sovvenzione? La sovvenzione infatti si giustifica soltanto per l'alea che corre il traffico sulla nuova linea, ma quando l'intrapresa è già ben retribuita, essa non ha bisogno di essere sovvenzionata, poichè trova in se stessa le forze per essere alimentata, e dovrebbe quindi, allora, cessare la sovvenzione.

Non mi resta ora che dire una sola parola per determinare in qual modo potrebbe essere aiutata la nostra marina libera.

Rispetto alla marina libera, il primo aiuto è quello di metterla in condizioni di parità con la marina sovvenzionata. E, qualora mediante lo sviluppo delle industrie costruttrici, la marina libera potesse avere con minori difficoltà e con minore spesa i mezzi idonei ad intraprendere la lotta sul mare, questo sarebbe già un gran vantaggio reso alla medesima. Ma, stabilita la concorrenza, un certo ausilio potrebbe essere dato alla marina libera; e qui è la grande difficoltà di trovare il modo per dare alla medesima una conveniente forma di aiuto per promuovere lo sviluppo dei traffici e dei trasporti.

Va notata la grande difficoltà che vi è per risolvere questa parte del problema. Dico grande difficoltà, dovendosi evitare che qualunque vantaggio dato alla marina nazionale possa essere

reclamato dalla marina straniera in forza dei trattati esistenti. Convien quindi eliminare questo pericolo.

Dubito grandemente che dando alla marina un sussidio con la forma di contributo di nolo, tale forma di sussidio non possa ingenerare da parte della marina mercantile straniera, che abbia diritto in forza di trattati ad essere messa alla pari con la marina italiana, la pretesa di reclamare lo stesso vantaggio ed ottenere il medesimo sussidio di navigazione.

Potendo forse nascere una grande difficoltà per l'attuazione di tale forma di aiuto, potrebbe essere prudente di non affrontarla. Del resto, la grande intelligenza dell'onor. Presidente del Consiglio, potrà trovare il modo di eliminare ogni inconveniente.

Mi permetto solo di proporre all'ammiraglio Cattolica, ministro della marina, ed all'illustre ed eminente statista ed economista, onor. Luigi Luzzatti, di esaminare se il sussidio alla marina mercantile possa essere dato non al vettore, ma come sussidio ai caricatori italiani, i quali si servissero della bandiera italiana per la esportazione della merce o per la importazione. Il sussidio in tale forma sarebbe dato al cittadino e gioverebbe direttamente alla marina, perchè dovendo il caricatore italiano, che volesse ottenerlo, avvalersi della bandiera italiana per la esportazione e per la importazione, ciò metterebbe la nostra bandiera nella condizione di allargare le sue intraprese di traffico e di commercio.

Il sussidio gioverebbe inoltre indirettamente al produttore che profitterebbe dello sgravio concesso a colui, che assumesse l'impresa del trasporto dei suoi prodotti sui mercati stranieri. Essendo poi un beneficio accordato al cittadino non potrebbe essere reclamato di certo dalle navi straniere. Ma, se non potesse essere questa la maniera di sussidiare (non è il caso adesso di dare suggerimenti, non potrei avere tanta pretesa). Bisognerebbe escogitare una quale si fosse forma di ausilio per promuovere lo sviluppo dell'industria dei trasporti e dei traffici da parte della marina libera.

Un'altra forma di aiuto per promuovere lo sviluppo dei traffici ed avvantaggiare la marina libera potrebbe essere data dai consoli italiani. Bisognerebbe che il ministro degli esteri autorizzasse innanzi tutto la corrispondenza di-

retta tra essi e le Camere di commercio, e che eccitasse l'attività dei nostri consoli a cooperare all'espansione del nostro commercio interoceanico. I nostri consoli dovrebbero studiare accuratamente i bisogni dei mercati stranieri ed informarne le Camere di commercio con relazioni dettagliate, che riuscirebbero più utili di quelle da essi trasmesse qualche volta al Ministero. Breve: non dico che i consolati dovessero divenire effettivamente, come i consolati germanici, delle agenzie commerciali, ma, spettando ad essi la funzione di assistenza sotto ogni forma, dovrebbero contribuire effettivamente ad aiutare lo sviluppo della produzione e dei traffici, facendo noti alle Camere di commercio i bisogni dei mercati stranieri, e corrispondendo con esse direttamente senza gl'inevitabili intralci burocratici.

Il ministro della marina ed il Presidente del Consiglio, che dovranno elaborare la legge, sapranno del resto trovare i mezzi più opportuni per soddisfare i voti della nostra Commissione, la quale ha manifestato il desiderio, che interpreta il sentimento di molti colleghi, che cioè la marina libera sia messa in condizioni di poter intraprendere con successo questa lotta sul mare. Così ho terminato le mie osservazioni e concludo col seguente voto, che modestamente sottopongo alla considerazione del Governo.

L'avvenire d'Italia è sul mare: confido che il Governo vorrà provocare il risveglio delle energie marinesche che hanno formato la gloria della nostra marina, mantenendo distinte e separate l'industria costruttrice e quella dei trasporti e dei traffici, e che vorrà promuovere lo sviluppo dell'industria costruttrice, mediante la promessa istituzione del credito navale completato coll'ipoteca navale: mediante la costituzione dei premi navali, degli sgravi fiscali, e dei premi d'incoraggiamento per la costruzione dei tipi più perfezionati: che vorrà eccitare lo sviluppo delle energie private, mettendo la marina libera in condizione di resistere alla concorrenza della marina nazionale sovvenzionata e della marina straniera. A tal fine limiterà le sovvenzioni fisse in guisa da togliere ad esse il carattere protezionista, ritenendole, come esse debbono essere, quale corrispettivo dei servizi marittimi richiesti e prestati per alti e gravi interessi di Stato.

Con ciò non ho avuto altra intenzione che di sviluppare quello che la Commissione ha detto nella sua relazione, ritenendo, come la Commissione stessa ha avvertito, che il merito delle osservazioni non può essere discusso in questa sede; sarà il caso di parlarne quando il Governo presenterà il suo progetto definitivo.

Se l'onor. Luzzatti concentrerà le sue potenti energie intellettive e tutta la sua riconosciuta genialità per risolvere il complicato problema dei servizi marittimi, al quale sono collegati vitali interessi della vita economica e della vita politica dello Stato, aggiungerà un altro servizio a quelli veramente importanti che egli ha reso alla Patria e diventerà il rivendicatore della grandezza della marina italiana e della prosperità dei commerci italiani, assicurando la gloria della bandiera nazionale nella conquista dei mercati stranieri.

ASTENGO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ASTENGO. L'onorevole senatore Fiore, in sostanza, ha detto, se ho bene inteso, che il Governo deve aiutare lo sviluppo delle iniziative private, ed è in questo senso che io pure ho domandato la parola.

Dirò anzitutto che mi associo con tutto il cuore alla splendida relazione del relatore, e voterò la legge, ma la voterò per necessità, per le stesse ragioni dette dalla nostra Commissione; la voterò in attesa di un disegno di legge migliore. Ma intanto io vorrei proporre un ordine del giorno, e della ragione del mio ordine del giorno do la spiegazione.

L'art. 6 della legge n. 461-A, testè votata dalla Camera dei deputati, dispone che « per le navi a vapore in ferro ed in acciaio, dichiarate ed impostate dai cantieri nazionali, dal 1° luglio 1910 in poi, i costruttori avranno facoltà di scelta, per l'applicazione a loro favore, dei provvedimenti stabiliti dagli articoli 6 e 9 della legge 16 maggio 1901, n. 176, o di quelli che per la costruzione di navi in ferro od in acciaio venissero stabiliti con nuove disposizioni di legge ».

Con questa disposizione si è voluto offrire ai cantieri la possibilità di fruire dei maggiori vantaggi che venissero stabiliti dai futuri provvedimenti, o, quando ciò non fosse per ve-

rificarsi, di potersi giovare delle vigenti disposizioni, che, con l'art. 5 della legge testè votata, sono state prorogate fino al 31 dicembre 1911.

È però da osservare che le disposizioni vigenti, prorogate col detto art. 5 della nuova legge, accordano il compenso di costruzione soltanto alle navi che siano varate entro il 31 dicembre 1911. Questa disposizione certo, secondo me, per una svista del compilatore della legge, si trova in qualche modo in disaccordo con lo spirito dell'art. 6 della legge medesima, secondo il quale spetta al costruttore, a sua scelta, o il premio stabilito dalla legge vigente, o quello che verrà in seguito stabilito per le navi dichiarate ed impostate dal 1° luglio 1910 in poi, senza limitazione di tempo circa il varo delle navi stesse.

Ed è giusto che sia così. Infatti una nave di grande tonnellaggio, impostata dopo quattro o cinque mesi dalla data del 1° luglio 1910, come potrebbe essere varata entro il 31 dicembre 1911? Non sarebbe possibile; ed allora, interpretando alla lettera le disposizioni dell'art. 5 della nuova legge, si potrebbe contestare al costruttore il diritto al compenso stabilito dalla legge vigente, e ciò perchè, come ho detto, tale compenso è accordato soltanto alle navi che siano varate entro il 31 dicembre 1911. La facoltà di scelta, accordata al costruttore dall'art. 6 della nuova legge, non avrebbe pertanto nessun effetto.

Ma c'è di più. Se per avventura i nuovi provvedimenti a favore dei cantieri non venissero adottati, o, se adottati, stabilissero un termine insufficiente per il varo di tutti i vapori impostati dopo il 1° luglio 1910, il costruttore verrebbe privato di qualsiasi compenso.

Ad eliminare la palese contraddizione tra gli articoli 5 e 6 della nuova legge, occorrerebbe che la data del 31 dicembre 1911 fosse sostituita con l'altra del 31 dicembre 1912.

Occorre poi aver presente le eventualità che le nuove disposizioni legislative possano concedere speciali provvidenze in favore dell'industria dell'armamento, e cioè premi di armamento, di velocità ecc. In tale ipotesi non sarebbe giusto che le navi impostate dopo il 1° luglio 1910, dovessero essere escluse dal trattamento che sarà accordato dalla nuova

legge; la qual cosa metterebbe in evidente stato di inferiorità quegli armatori che volessero costruire oggi, di fronte a quelli che costruiranno quando andrà in vigore la legge definitiva.

Ad evitare ciò, sarebbe necessario aggiungere il seguente inciso dopo il primo comma dell'articolo 6: « così pure per le stesse navi gli armatori avranno diritto ai provvedimenti che, con nuove disposizioni legislative, fossero stabiliti a favore dell'industria dell'armamento, per le navi di nuova costruzione ».

Ecco quindi l'ordine del giorno che presento:

« Il Senato confida che nel disegno di legge per l'ordinamento definitivo dei servizi postali e commerciali marittimi, e per i provvedimenti a favore delle industrie marittime, sarà inserita una disposizione la quale assicuri che, nella concessione dei provvedimenti accennati nell'articolo 5 del disegno di legge in discussione, non vi sia soluzione di continuità; che i costruttori di navi a vapore in ferro od in acciaio, dichiarate ed impostate dal 1° luglio in poi, e non varate alla scadenza della legge provvisoria, avranno la facoltà di opzione tra i provvedimenti dall'articolo 5 suindicato, e quelli che verranno stabiliti nella legge definitiva; e che per le navi impostate dopo il 1° luglio 1910 gli armatori avranno diritto ai provvedimenti che, con nuove disposizioni legislative, fossero stabiliti a favore dell'industria dell'armamento delle navi di nuova costruzione ».

Spero che l'onorevole Presidente del Consiglio vorrà far buon viso a questo ordine del giorno, e spero pure che la Commissione vorrà accettarlo. Lo raccomando poi alla benevolenza del Senato.

PRÉSIDENTE. Domando al Senato se l'ordine del giorno del senatore Astengo è appoggiato.

Chi lo appoggia è pregato di alzarsi.

(È appoggiato).

GUALTERIO. Domando la parola.

PRÉSIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GUALTERIO. Io non avrei presa la parola sopra un argomento che è stato tanto discusso alla Camera, e sul quale la relazione dell'Ufficio centrale ha dimostrato la necessità di una pronta soluzione se gli oratori che mi hanno

preceduto non avessero con le loro raccomandazioni accentuato l'inconveniente delle molte disposizioni che accompagnano le Convenzioni e che più che il valore di esse, sono il maggior difetto della legge per il pregiudizio che possono portare alla revisione che il Governo si è impegnato a fare di essa per la fine di quest'anno. I due oratori che hanno parlato su questo disegno di legge hanno detto anche che bisogna pensare alle industrie navali e ad assicurare l'avvenire di esse, o per meglio dire, assicurare a queste industrie i vantaggi forse ancor maggiori che potrebbe portare la nuova legge.

Queste preoccupazioni pregiudicano l'avvenire, poichè il problema della navigazione, e soprattutto della navigazione libera, consiste in questo, che la nave costi poco. Adesso invece, con tutti questi sistemi di protezione industriali adottati, la nave viene per forza a costare molto.

Sarebbe inutile dilungarci su questa questione, perchè essa dovrà venire quando si presenteranno i provvedimenti definitivi a vantaggio della marina mercantile.

È per queste considerazioni, a mio avviso, che la legge attuale avrebbe dovuto limitarsi al semplice prolungamento delle Convenzioni, o per meglio dire, alla semplice assicurazione dei servizi, perchè queste Convenzioni che scadono in questo mese, lascerebbero i traffici in sospenso; e ad essi sarebbe difficile di provvedere in altro modo.

All'infuori di tale obbiettivo, tutte le altre disposizioni che vi sono nella legge, pregiudicano l'avvenire. Faccio anche rilevare che è illusoria la convinzione che solo tre anni debbano durare queste Convenzioni, e che poi si possano rifare, mentre il solo cambio degli assuntori potrà avvenire, ma non varierà il carattere delle Convenzioni stesse nè varieranno i sussidi. Perchè per una di queste, ossia per il capitolato A) la durata è fissata in 15 anni; per il capitolato B) a 10 anni; ed in questi capitolati sono previsti gli itinerari ed il costo dei sussidi. Quindi da qui a 3 anni, od anche prima, potrà cambiare l'assuntore, ma non cambierà l'onere, ed il carattere del capitolato continuerà con tutti i concetti di monopolio i quali hanno ispirato tutti i capitolati precedenti.

Io sarei tentato quasi quasi a supporre che

tanto quelli prima presentati (ad eccezione di quello del ministro Bettolo) quanto questo siano opera del medesimo autore, perchè in tutti si riproducono gli stessi concetti, e il tenore di molte disposizioni può far credere che non derivino da persona tecnica nell'arte del navigare. Io appoggiai già la legge del passaggio dei servizi marittimi al Ministero della marina con il pensiero e con l'aspirazione, e lo dissi in quest'Aula, che le nuove Convenzioni fossero ispirate ai veri bisogni della marina, mentre i progetti anteriori erano stati ispirati ad altri concetti che non ai veri bisogni della marina mercantile.

Io ritrovo in questa Convenzione gli stessi criteri che erano nei progetti precedenti: vi è perfino un Ispettorato dei servizi marittimi il quale non esiste al Ministero della marina e in questo non avrebbe la sua ragione di essere. Il Ministero della marina è per se stesso ambiente marittimo che non ha bisogno di uno speciale ispettorato dei servizi marittimi. Questo ispettorato era al Ministero delle poste e telegrafi e l'ispettore dei servizi marittimi che dovrà avere la massima ingerenza nel servizio relativo alle convenzioni deve essere quello del Ministero delle poste e telegrafi, perchè nel bilancio della marina io invano ho cercato un ispettore dei servizi marittimi. Ispettore di tutto il servizio marittimo al Ministero della marina, è il ministro. Io avrei compreso che con la concentrazione dei servizi marittimi si fosse creato un ispettore della marina mercantile, ma una Commissione come quella preveduta dall'art. 11 della legge non la comprendo poichè nella sua composizione questa Commissione non risponde al carattere dell'ambiente in cui deve funzionare. Non mi voglio dilungare adesso in critiche inutili e che esorbitano dall'argomento: quello che mi auguro è, che quando il Governo presenterà, secondo l'art. 18, non più tardi del 1° dicembre 1910, questo ordinamento definitivo, i capitolati, se non nei loro particolari, almeno nel loro insieme possano essere riveduti dal Ministero della marina. I presenti capitolati se fossero stati preparati al Ministero della marina, sarebbero ispirati ad altri criteri ed il Comitato dei disegni delle navi potrebbe rivederli per la parte tecnica del materiale.

Ho trovato una disposizione, per la quale il capitano dovrà far mettere in ordine il came-

rino per l'agente postale! Come dettaglio mi sembra superfluo. In altra si dice che quando la nave dà fondo in rada si dovrà mandare una lancia per la posta.

Questo si fa e si è sempre fatto, non solo quando la nave dà fondo in rada, ma anche in porto, perchè evidentemente la posta deve essere mandata a sua destinazione. Vi sono degli articoli che riguardano le prove di stabilità e che necessiterebbero maggiore chiarezza e precisione. È evidente che senza alterarne l'essenza questi capitolati dovrebbero essere riveduti. Tralasciando ogni questione di dettaglio in questo momento superflua, è doloroso che si sia potuto credere che alla fine di questo anno od anche alla fine dei tre anni le cose nella loro essenza per le riserve contenute nella legge potranno migliorare.

Le cose rimarranno le stesse di quelle che sono adesso, perchè non cambieranno i concetti e non varieranno i sussidi. Quello che mi auguro, e su questo richiamo l'attenzione del ministro della marina, si è che nel preparare gli studi per lo svolgimento della marina libera si parta dal concetto che la vita di questa debba nascere dallo sgravio delle fiscalità che l'opprimono e non da improvvidi sussidi. Nel progetto di legge che era stato presentato dal ministro Bettolo egli si preoccupava soverchiamente della questione industriale allo scopo di compensare l'industria del danno che le verrebbe dagli acquisti delle navi all'estero: per parte degli armatori. Ora tutto quello che noi faremo come protezione non raggiungerà il fine di rendere la nave costruita in Italia e con materiale nazionale a buon mercato mentre i provvedimenti dovrebbero essere intesi a che i costruttori possano, se vogliono, costruire le navi della nostra marina mercantile senza timore della concorrenza estera.

La prima legge che fu fatta sulla protezione dei servizi marittimi, e che credo sia stata fatta dall'onor. Sella, era ispirata al concetto dello sgravare i materiali di costruzione dai dazi d'importazione. Questo è uno dei mezzi, per i quali la nave può venire a costar molto meno.

Per la marina libera i provvedimenti devono essere intesi a scaricare quest'industria (che è industria di Stato, come hanno già detto

molti ed anche dal Governo è stato ripetuto) dai pesi che la paralizzano.

In questa legge vi sono bensì alcune disposizioni che parlano di qualche sgravio, ma si toglie con una mano quello che si concede con l'altra, e non si fanno degli sgravi completi, in modo che le spese amministrative rimangono le stesse, mentre se questi sgravi si facessero completi ne rimarrebbe avvantaggiato il navigatore ed anche lo Stato il quale vedrebbe diminuire le spese di amministrazione.

Sopra questi concetti credo che debba essere istradata la marina libera, perchè se la marina libera dovesse essere una marina sovvenzionata in altra maniera, allora tanto varrebbe lasciare le cose come sono, poichè i risultati non varrebbero.

Queste mie opinioni ho voluto manifestare sul disegno di legge, perchè non mi sento nella coscienza di poter dare voto favorevole (per quanto riconosca che in questo momento sia di somma necessità poter assicurare la continuità dei servizi marittimi) a queste Convenzioni che non sono un provvedimento provvisorio e che persistono a mantenere uno stato di cose dannoso per l'avvenire della nostra industria navale, del commercio e dello sviluppo della marina mercantile.

PRESIDENTE. È stato deposto al banco della Presidenza il seguente ordine del giorno, firmato dagli onorevoli senatori Parpaglia, Chironi, Solinas-Apostoli e Giordano-Apostoli:

« Il Senato, confida che il Governo vorrà con sollecitudine provvedere ai lavori e alle opere necessarie onde i moli di approdo di Golfo Aranci e Civitavecchia rispondano alle esigenze del nuovo servizio dei piroscafi postali su quelle linee ».

PARPAGLIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PARPAGLIA. Mi permetto di rivolgere preghiera al Senato perchè voglia consentire che lo svolgimento dell'ordine del giorno, presentato da me e da alcuni miei colleghi, e del quale l'onorevole Presidente ha dato testè lettura, abbia luogo dopo la discussione generale del presente disegno di legge e prima del passaggio alla discussione degli articoli.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha già accolto questa mia preghiera.

PRESIDENTE. Come il Senato ha udito, l'onorevole senatore Parpaglia, d'accordo con l'onorevole ministro dei lavori pubblici, propone che lo svolgimento dell'ordine del giorno, presentato da lui e da altri onorevoli senatori, abbia luogo dopo la discussione generale e prima del passaggio alla discussione degli articoli del presente disegno di legge.

Se non si fanno osservazioni in contrario, così s'intenderà stabilito.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Io chiedo venia al Senato se parlerò breve e fiacco, perchè sono ancora indisposto. Compierò a ogni modo il dover mio!

Primieramente devo alcune risposte alla Commissione, che me le ha chieste e da me le attende.

La Commissione desidera che ripeta al Senato l'affidamento di presentare non più tardi del 1° dicembre il nuovo disegno di legge contenente la soluzione definitiva per i servizi marittimi.

Già un articolo di questa legge me ne fa obbligo preciso. E lo accolsi, perchè non saprei immaginare, qual si sia la soluzione che noi daremo a questo formidabile problema, che si continui in condizioni precarie, un servizio pubblico così essenziale alla vita economica del paese.

Dissi nell'altro ramo del Parlamento le gravi malagevolezze per questa soluzione definitiva, la quale non è nella volontà degli uomini, ma nell'intrinseca difficoltà della materia. Infatti, onorevoli senatori (bisogna pur dirlo e riconoscerlo qui) ognuno, parlando di questo arduo problema, ha soluzioni particolarmente proprie. Quando si dice: restringere le sovvenzioni, ognuno le intende per il mare degli altri, facendo delle condizioni e larghe eccezioni speciali per il mare suo. (*Si ride*). Ma per una ragione o per l'altra, tutti consentono che nell'Adriatico il regime delle sovvenzioni sia indispensabile anche quando si deliberasse quello della marina libera, e si riconosce che il regime delle sovvenzioni è indispensabile per le linee che conducono ad alcune nostre isole. È inutile qui dirne le ragioni.

Nella lunga discussione intorno a questa

delicata materia, a cui ho assistito in Parlamento da più di trenta anni, ho sempre veduto gli oratori essere eroici nell'affermare il principio della marina libera quando si trattava di mari degli altri e di mostrare per contro, con grande accanimento, le ragioni militanti a favore delle sovvenzioni per le linee che toccavano i porti che a loro più interessavano.

Rispetto alla marina libera, la fortuna delle parole è ancora più notevole; vi è la marina libera di coloro che domandano, e sono gli armatori di tutta l'Italia, la sovvenzione universale; il che vuol dire che non vi sarebbe più *marina libera*.

La marina libera, secondo il valore intrinseco della parola, dovrebbe consistere in una marina liberata dai vincoli, dagli impacci e dai carichi fiscali soverchi, idonea a lanciarsi nella concorrenza sotto il pungolo della libertà economica. Ma qui in Italia s'intende per marina libera (il che si dichiarò in tutti i congressi che hanno esplicitato questo concetto) una sovvenzione universale per tutte le navi a vapore e a vela, qualsiasi fosse la loro dimensione, la età e il loro tratto di navigazione. Nel quale caso dobbiamo parlare, lo ripeto ad arte, di sussidio universale.

Vi sono poi varie specie di marine libere. Una è quella messa innanzi da un uomo di gran valore e ingegno, l'ammiraglio Bettolo, e consiste nel contributo di nolo.

Intorno a questi contributi di nolo un senatore autorevole nella scienza del diritto internazionale, l'onorevole Fiore, ha alluso oggi e vi si è indugiato alquanto.

Ora, io non ho mai negato il valore ingegnoso di questa formula che collega con l'importazione e con l'esportazione intensificate dalle merci crescenti il premio dato alla marina mercantile; ma ho sempre fortemente dubitato, e il mio dubbio ha il suo fondamento non solo nell'esperienza di tanti anni di negoziati, ma anche in concrete ragioni, che dato il sistema attuale di convenzioni commerciali e marittime, si possa affermare siffatto principio non nell'idea, ma nella pratica della nostra vita marittima. Già quando l'eminente ammiraglio che inventò questo sistema ne fece pubblica difesa, all'estero si sostenne che non era d'accordo con lo spirito e con la lettera dei

nostri patti commerciali e di navigazione, ma, ciò che è più notevole, si annunziarono dei diritti di ritorsione.

Ora, molte delle legislazioni doganali estere, che non appaiono una idea, ma una triste realtà, si congegnano in modo di conferire ai Governi, senza uopo del Parlamento, la facoltà, con fulminea mosca, di *repellere vim vi* e quando esse sieno persuase che un atto di paese estero si possa tradurre in una specie di premio palese o mascherato all'esportazione, hanno la facoltà, per diritto di compensazione, di stabilire che all'approdo delle navi si elidano i benefici che si suppongono concessi. Così da una parte vi sarebbe il danno pecuniario del nostro Governo, dall'altra non vi sarebbe il beneficio del trasporto a buon mercato, perchè esso troverebbe la pena al luogo di approdo.

Lo stesso eminente ammiraglio che ideò questo sistema, quando gli esposi il mio dubbio mi affermò che avrebbe escluso il contributo di nolo per alcuni paesi, muniti della pena di compensazione o di ritorsione. Ma nel nostro sistema di legislazione doganale queste diversità di trattamento non sono possibili.

Il principio della nazione più favorita, che si esplica nel commercio e nella navigazione, impedisce di fare alcune cose verso alcuni paesi che non si possono o non si devono compiere verso altri. E questa necessaria solidarietà nel bene e nel male vincola e restringe, nelle condizioni attuali, le facoltà del Governo e del Parlamento. Altra cosa è se noi fossimo liberi dai trattati di commercio e di navigazione; il che, come esposi in altro recinto, potrebbe avvenire nel 1917, breve spazio per la vita di una nazione. Non dipende da noi di rinnovare i trattati di commercio; e quando non lo potremmo fare, per virtù del regime della doppia tariffa, invalsa in America e in Francia, e che ora va, per maligna virtù dell'esempio, covando anche in altri paesi, penso che non converrebbero all'Italia i trattati di navigazione, perchè finora abbiamo sempre considerato i trattati di navigazione quali concessioni risarcite nei trattati di commercio. È evidente, pare almeno a me, che i trattati di navigazione da soli rappresenterebbero una perdita per la nostra economia nazionale. Da ciò l'idea che enunciai nell'altra Camera e rinnovo al Senato, che, quali si siano, le nuove soluzioni per i servizi ma-

rittimi dovrebbero essere congegnate in modo da potere scadere nel periodo, nel quale si rinnovano i nostri trattati di commercio, nella ipotesi che potrebbero anche non rinnovarsi, ovvero dovrebbero contenere una clausola cedente la facoltà di denunciare queste convenzioni marittime, ove non si riuscissero a stipulare i nuovi trattati di commercio. È evidente che l'effetto per la marina nazionale, ove non vi fossero trattati di navigazione, nel trasporto degli emigranti, nella navigazione diretta, di cabottaggio, per la mancanza di concorrenza delle flotte mercantili estere, sarebbero tali da poter risparmiare molte sovvenzioni che oggi si fanno come un correttivo di tutta questa concorrenza della marina estera. Siffatte dichiarazioni espresse alla Camera rinnovo al Senato, e questo prova non solo la mia buona fede, che il Senato non ha mai messo in dubbio, ma la necessità assoluta di provvedere nel dicembre di quest'anno alla soluzione definitiva, per quanto la parola definitiva convenga a un tale tentativo.

Non posso e non debbo ora adombrare quali saranno queste soluzioni definitive, perchè se si tratta di marina libera col *minimum* di sovvenzione (le sovvenzioni nessuno le esclude per certi servizi indispensabilmente collegati col sistema delle convenzioni) allora, piccole o grandi che siano, non essendo monologhi ma colloqui, determinando la necessità di sperimentare l'animo di quelli coi quali dobbiamo contrattare, qualunque parola imprigionante il Governo in un sistema prestabilito, lo comprometterebbe nei futuri negoziati.

Quindi reclamiamo per il Governo quella libertà che corrisponde alla delicatezza di contrattazioni, nelle quali dovrà esser coinvolto. Del resto, da oggi al dicembre il tempo è breve, più breve di quello che non possa occorrere alla gravità della materia, e non è con balanza, ma conscio della gravità dell'argomento che ho assunto tanta responsabilità. È inutile illudersi, questa questione pesa come un incubo sulla vita nazionale: già due crisi si sono avvicinate per cagione della impossibilità tecnica e politica di risolvere i problemi marittimi: ora io non sono così presuntuoso da escludere la possibilità di una terza crisi, e nell'aver assunto quest'obbligo che, secondo l'esperienza passata, vuol dire: *momento mori*. (Commenti).

Tuttavia non siamo qui per vivere, ma per fare il nostro dovere. (*Approvazioni*).

E lo farò cercando di utilizzare l'esperienza dei miei predecessori, certo che, venendo dopo così illustri morti, cagionate dalle convenzioni marittime, ho anche delle esperienze e degli ammonimenti, dei quali i miei colleghi e io profitteremo. (*Si ride*).

Però il rispetto dovuto al Senato, il giusto lamento, fieramente espresso, contenuto nella relazione della Commissione, di cui è interprete illustre l'onor. ammiraglio Canevaro, mi obbligano a indugiarmi alquanto, non per scagionare la nostra responsabilità, nella quale siamo involti con parole attenuate, delle quali anzi ringrazio il relatore, ma per dimostrare che le presenti convenzioni rispettano profondamente i diritti futuri del Senato, desideroso di una discussione profonda e fruttuosa su questa tema gravissimo. Infatti le nuove Convenzioni sono congegnate in modo che il triennio permette le denunce di anno in anno, lasciando alla Camera e al Senato tutto il tempo che occorre per un profondo esame, e tutto il tempo che non occorre se si arrivasse a quel felice momento, in cui la soluzione opportuna fosse trovata e riconosciuta dai due rami del Parlamento.

Quindi il congegno di queste Convenzioni provvisorie è fatto in modo da rispettare, come deve, la profonda libertà di esame che l'uno e l'altro ramo del Parlamento debbono dedicare alla soluzione di un così grave problema.

E qui si affaccia l'altra questione sollevata oggi in Senato, relativa alle costruzioni navali.

Uno degli oratori, il primo, l'onorevole Fiore, dichiara che la marina ha un grande problema da risolvere, quello delle costruzioni. Secondo la tesi sostenuta dall'onorevole Fiore al problema delle costruzioni dovrebbe dedicarsi tutta una serie di provvedimenti e di congegni, intesi a risolverlo nel modo più poderoso; tutto il resto verrebbe da sé.

Il senatore Astengo, preoccupato da alcune condizioni speciali di queste costruzioni di navigli mercantili, propone un ordine del giorno che le prende in considerazione.

E infine l'onorevole senatore Gualterio dice che non dobbiamo occuparci del problema delle costruzioni; che l'aver assottigliato troppo il nostro ingegno, i nostri provvedimenti di Stato, sul problema delle costruzioni fu e sarà

l'errore di siffatte misure a favore della marina mercantile. L'Italia deve pensare ad aver la nave che costi il meno possibile, per lanciarsi liberamente nelle concorrenze dei mari nostri e dei mari stranieri.

Pertanto i temi, come si mettono qui innanzi al Senato, sono svolti così che due oratori autorevoli vedono il problema in modo assolutamente opposto; il che mostra la gravità e la delicatezza della materia.

Intorno a questa questione dei cantieri nazionali, bisogna intendersi: la mia opinione personale è, onorevole Fiore, che noi non troppo pochi, ma ne abbiamo troppi. Infatti, quale è la preoccupazione di tutti coloro che in questi ultimi anni si succedettero al Governo? È di trovare artificialmente del lavoro per dei cantieri che esuberano le necessità e le domande economiche.

E anche quello stesso piroscafo, che forse aveva in mente l'onor. Astengo, quando faceva la sua proposta, certamente meritevole del maggiore riguardo, rappresenta qualcuna di quelle costruzioni, che i Governi precedenti, mossi da un sentimento lodevole, procurarono che si mettessero nei nostri cantieri per trovar lavoro agli operai.

Noi in parecchie forme di produzione (il che dipende in parte dalla protezione e in parte dal poco avvedimento) abbiamo oltrepassato con l'offerta la domanda; e così è scoppiata questa, che io chiamai *la malattia dei dop-pioni economici* nel nostro paese. Nelle fabbriche di materiale ferroviario, nei cantieri per le costruzioni navali c'è di troppo. Ci siamo illusi, abbiamo creduto di poter essere fornitori di navi, specialmente da guerra a tutto il mondo; un periodo fortunato ci volse a moltiplicare queste forme di attività economica; alcuni avvenimenti gravi, tra cui l'inchiesta sulla marina da guerra, generarono qui e fuori di qui giudizi perturbatori che furono particolarmente sfruttati dai nostri concorrenti, per dimostrare che non eravamo dei principali costruttori come si credeva. E oggi la situazione è questa: che noi abbiamo troppi cantieri per le navi da costruire. E se vi è un merito nella presente soluzione, della quale non sono orgoglioso, la soluzione, cioè, della necessità dei provvedimenti provvisori, è di non avere fermato, anche nel periodo delle

Convenzioni provvisorie, l'attività dei nostri cantieri e di aver trovato il modo di costruire, oltre alle 24,000 tonnellate alle quali si è obbligata la Compagnia principale, alcune altre migliaia di tonnellate per i servizi minori. La mia grande preoccupazione era che non si potessero concordare queste due soluzioni temporanee e ugualmente difficili: rinnovare i servizi provvisori e non sospendere l'attività dei nostri cantieri. Invece abbiamo la fortuna di ottenere l'uno e l'altro di questi vantaggi. Ma è evidente che tutto questo è anche provvisorio; perchè 24,000 tonnellate di costruzione di piroscafi commerciali, altre 10,000 tonnellate che potrebbero essere rappresentate dagli obblighi di tutte le Compagnie minori, se si dividano tra i cantieri attualmente senza lavoro rappresentano il minimo per arrivare a quel periodo in cui si affaccerà la risoluzione definitiva.

E allora dovremmo pur pensare anche ai cantieri, e son certo che se l'onor. ammiraglio Gualterio fosse allora ministro della marina si ritrarrebbe dalla rigidità delle dottrine espresse perchè dovrebbe, come uomo politico, pensare che quando i cantieri ci sono, le migliaia di operai ci sono, bisogna anche fare alcune eccezioni ai principi assoluti e cercare il modo di concordare la prosperità della marina navigante con le necessità delle costruzioni navali. Come questo problema possa essere risoluto, in qual modo la siderurgia (che si è pure svolta in paese in misura eccedente) possa essere curata senza nuocere alle costruzioni navali, è un problema delicato e grave che ora non posso affrontare. Ma ne ho parlato per mostrare come non si faccia un passo in questa materia senza trovare difficoltà gravissime che ci attendono e troveremo moltiplicate quando si dovrà risolvere il problema non più temporaneamente, ma definitivamente.

Io pregherei l'on. Astengo di non insistere nel suo ordine del giorno e di accontentarsi delle dichiarazioni nette ed esplicite che gli farò.

Il presente disegno di legge muove, rispetto alle costruzioni navali, da questo proposito: che, prorogando i servizi marittimi si dovevano anche prorogare le leggi che riguardano le costruzioni navali.

Questi due termini non si potevano disgiun-

gere gli uni dagli altri senza arrestare l'attività dei cantieri.

Ma tutti i costruttori navali sperano che le leggi future saranno per diversi motivi (perchè neppure essi sono concordi) più favorevoli, che non lo sia la legge presente, la quale ora proponiamo. Infatti erano più favorevoli i provvedimenti di quelle convenzioni che non poterono essere approvate. E allora vennero i costruttori e chiesero che si concedesse a loro una speranza, concretata in legge, che se le future disposizioni più favorevoli delle attuali, i legni messi in cantiere con le leggi attuali ottenessero la facoltà fin d'ora di godere i benefici delle future. E noi questo abbiamo concesso perchè ci parve atto di equità. Ma l'on. Astengo ha dichiarato che vi sono costruzioni, le quali sono fuori della possibilità dei termini del 31 dicembre 1911, perchè anche messe in cantiere oggi, pigliano un periodo più lungo, e ha dichiarato che sarebbe persino in ipotesi possibile che, scaduta questa legge, non se ne facesse un'altra. Allora quale sarà la condizione di questi costruttori che sull'affidamento di provvedimenti benefici per il futuro si fossero avventurati a lavorare nel presente? Io credo che qualsiasi ministro rappresentante la responsabilità del Governo non potrà non rispondere come rispondo io, cioè, che è impossibile pensare a provvedimenti definitivi sulla sistemazione dei servizi marittimi economici, senza provvedere anche alle costruzioni e alle eventualità ora messe dinanzi al Senato. Quindi non ho alcuna difficoltà di prendere impegno che in questa sistemazione definitiva vi saranno i provvedimenti ai quali l'on. Astengo allude. Di questa dichiarazione potrebbe tenersi pago e non costringere il Senato a una votazione così precisa che richiederebbe un esame minuto e ci farebbe perdere del tempo, del quale purtroppo non disponiamo.

E qui non viene il mio fatto personale, perchè non ne ho assolutamente. Io non sono che pieno di riconoscenza per la Commissione che con tanta sollecitudine e chiarezza tecnica ha messo innanzi il problema: ma poichè, pieni di peccati e verso la Camera e verso il Senato, i presidenti del Consiglio rappresentano l'antico capro espiatorio che assommava tutte le colpe del popolo d'Israele (*si ride*), io dunque che me li assumo tutti questi falli, sento proprio

questo di non averlo; e l'equità della Commissione e del Senato lo devono riconoscere. Noi siamo giunti al Governo dopo due crisi fatte sulle convenzioni marittime. Non è che siano state respinte, ma il fine intuito degli uomini politici che dirigevano i due precedenti Governetti fece comprendere che essi non coltivavano la speranza che nè le convenzioni Schanzer della prima maniera, nè quelle della seconda, nè le convenzioni Bettolo avessero potuto trovare una maggioranza nell'Assemblea. Non ebbi la presunzione di poter in poco tempo stipulare una convenzione definitiva nuova, che fosse diversa sostanzialmente dall'altre due. Mi trovavo dinanzi il termine irrevocabile del 30 giugno, nel quale tutti i servizi marittimi principali scadevano, tutti i traffici che hanno l'abitudine di questi servizi marittimi si sarebbero disturbati, le nostre ciurme si sarebbero licenziate, i cantieri chiusi, e una specie di rivoluzione marittima, diciamo la parola, si sarebbe prodotta. Io so che vi sono degli economisti in Italia i quali dicono: e qual male vi sarebbe stato? È la tesi che fu sostenuta nella stampa e nella Camera, e che diede occasione a bellissimi discorsi. Non ebbi mai l'opportunità di rispondere a questa ipotesi, perchè fui anche io stretto dall'urgenza dei termini; ma nell'ordine economico siamo perfettamente d'accordo che tutto quanto si sistema, che tutto quanto si risolve nel campo della libertà. La legge dell'offerta e della domanda ha azione infallibile; però attraverso quali danni e quali catastrofi! Ora anche qui io credo che se al 30 giugno non vi fossero più navigli sovvenzionati che facessero i traffici, se non vi fossero più commissioni date ai nostri cantieri, dopo un periodo di sofferenza acuta, di disturbi notevoli, di guai più o meno grandi, secondo la forza di riparazione che possiede il popolo italiano nel mare, si finirebbe per trovar la via dell'uscita.

Anche quando abbiamo rotto i trattati di commercio se ne fece a meno, ma attraverso a quali acute sofferenze che si sarebbero potute risparmiare! Io non ebbi il coraggio, io non ebbi l'intrepidità di aggiungere questo grande elemento di perturbazione economica ai tanti altri che già affliggono il nostro paese. E poi gli economisti hanno sempre ragione perchè gli economisti sillogizzano su dati astratti, o astraggono dagli attriti, che rappresentano

la realtà della vita. Gli economisti non discutono nè con le Compagnie di navigazione, nè coi porti senza lavoro, nè coi commercianti senza modo di trasportare le loro merci e quindi i loro ragionamenti tornano sempre perchè sono ragionamenti teorici. Purtroppo gli uomini di Stato devono cimentarsi ogni giorno con la dura realtà delle cose. Questa la grande differenza tra l'opinione dei critici che rappresentano l'impotenza degli impotenti e sono irresponsabili perchè la scienza astratta è irresponsabile, e l'opinione di coloro che debbono provvedere. (*Approvazioni*).

Mi posi alla ricerca di una soluzione temporanea. La prima idea, nonostante l'antipatia non giusta che avrebbe sollevato, era quella di domandare a coloro i cui servizi stavano per scadere se avessero voluto assumere la responsabilità della proroga. Ma il ministro della marina ha già detto nell'altro ramo del Parlamento, che la Navigazione Generale aveva dichiarato esplicitamente di non voler assumere la proroga nè a breve nè a lunga scadenza di questi servizi e che in ogni modo non l'avrebbe potuta assumere ai prezzi attuali.

Quindi bisognava cercare una nuova Società. L'idea di metterla insieme mi ha spaventato perchè non si trattava di offrire ai capitali quei benefici che derivano dalle speculazioni a lungo termine. Quando una Società si assume l'incarico di un servizio a lungo termine ha la contingenza degli anni buoni e degli anni cattivi; e quindi in questa probabilità può fare una larga distribuzione in più anni delle spese generali per effetto delle quali spera di trarre dal suo capitale un reddito determinato. Ma qui, dove necessariamente il capitale si raccoglieva per un esercizio a breve termine, non vi era la facoltà di poter compensare i rischi cattivi con le contingenze buone. Questo era il problema!

Aggiungasi, onorevoli senatori, che le statistiche della Navigazione Generale dell'ultimo anno, avevano messo in chiaro questo risultato che i servizi sovvenzionati avevano reso soltanto di beneficio 31,000 lire. Ma in esse erano comprese le 800,000 lire che all'incirca fruttano come utile netto i servizi della Sicilia con Napoli e con la Sardegna. Ora noi dovevamo prorogare qui i servizi attuali senza i servizi che passavano allo Stato. Non so se si sia fatto bene o male

facendo passare allo Stato questi servizi. La mia opinione è che costeranno di più, ma è irrevocabile, tanto sul mare che sulla terra, un tal fatto. Io non conosco ancora un popolo che abbia accolto i servizi di Stato e poi abbia confessato il coraggio del pubblico pentimento. Lo vedo adesso per quel che riguarda le ferrovie; quello che avviene in Austria! L'ultima discussione avvenuta in Austria è arrivata alla conclusione che si stava meglio quando si stava peggio, ma chi ha il coraggio di dire: torniamo al periodo in cui si stava meno male? (*Approvazioni*).

È irrevocabile, onorevoli senatori, è nessun Governo che si fosse presentato col programma di dare all'esercizio privato quella navigazione riservata alla marina di Stato avrebbe avuto la fortuna di vincere. Quindi gli assuntori che avevano i conti sott'occhio sapevano che dettratti gli utili per il servizio con la Sicilia e con la Sardegna, ora affidato allo Stato, le linee sovvenzionate erano in perdita. Da ciò la necessità di compensarli per l'esercizio provvisorio, perchè non si possono trovare contraenti che abbiano uno spirito filantropico spinto fino al punto di perdere, che allora il Senato del Regno sarebbe il primo a rimproverarne il Governo la filantropia e gli affari avveduti non procedendo di accordo. Questa è la ragione principale dell'aumento del 10 per cento.

Io stetti un mese intero a negoziare, e con grande difficoltà, perchè bisognava anche raggiungere l'intento di non dare ad alcun gruppo una prevalenza politica in queste convenzioni. Voi sapete che l'Italia oramai è divenuta sospettosissima in questa materia e vede in alcuni gruppi la prevalenza di alcune influenze, in altri la prevalenza di altre; bisognava sfuggire a tutte queste influenze inglobate nelle convenzioni per poter evitare i sospetti.

Noi siamo riusciti in un mese a questo intento. Allora si convocò subito la Camera e il 29 aprile, mi pare, presentammo le convenzioni, ne chiedemmo l'urgenza; la Camera ci assecondò, la Commissione della Camera esaminò rapidamente e profondamente come esige la gravità del tema, queste convenzioni, e appena approvate dalla Camera le portai al Senato, con la coscienza che il Senato aveva tutto il diritto di lagnarsi che si fosse creata una condizione di cose per effetto della quale il suo esame do-

vesse consistere nell'approvare o nel respingere. Approvare voleva dire passare sopra agli errori che si sarebbero potuti correggere; respingere voleva dire assumere la responsabilità dei grandissimi guai che potevano nascere. Ma non è colpa mia se la crisi si è svolta in quel modo e se il 30 giugno era la data inesorabile oltre la quale cominciava l'anarchia per la marina del nostro paese.

Ecco perchè, prendendomi tutte le colpe, io credo che il Senato possa assolvermi.

DE CESARE RAFFAELE. Sì! sì!

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ringrazio il mio amico senatore Raffaele De Cesare, che mi accorda l'assoluzione. (*ilarità*).

Mi consenta però ancora il Senato un'ultima e breve osservazione. Il senatore Gualterio ha appuntato alcune disposizioni di queste convenzioni. Egli dice: vi sono di quelle che hanno 15 anni, di quelle che hanno 10 anni, e poi vi sono delle disposizioni che non sono tecniche e che gli uomini tecnici non avrebbero scritto. Il Senato deve permettermi degli schiarimenti che mi paiono esaurienti intorno a queste obiezioni.

Noi per le convenzioni così dette minori, che riguardano le comunicazioni delle isole col continente o i servizi di cabotaggio e di traghetto della Puglia, non abbiamo fatto altro che, introducendovi alcuni miglioramenti, riprodurre tali e quali le convenzioni stipulate, prima dall'onor. Schanzer e poi dall'onor. Bettolo, e che erano passate inalterate attraverso la critica di un così lungo esame. Il che doveva lasciarci persuasi che esse non contenessero nulla di offensivo per l'interesse nazionale!

E quei provvedimenti che paiono ispirati a poca cognizione delle cose nautiche, uscirono proprio da uomini che di cose nautiche s'intendono molto, come l'ammiraglio Bettolo (facio il suo nome a titolo di onore), il quale aveva messo non solo il suo nome, ma il suo ingegno nell'esame di queste convenzioni minori. Esse sono quali le abbiamo trovate con alcuni miglioramenti circa la capacità delle navi, la velocità ed alcuni altri punti; nè meritiamo alcuna lode perchè coloro che vengono tardi hanno la possibilità di introdurre alcuni lievi miglioramenti senza troppa difficoltà.

Ma queste convenzioni vanno esaminate non nelle convenzioni minori ma nelle maggiori. Ora la Puglia nelle convenzioni stipulate dall'onor. Bettolo aveva ottenuto anche l'esercizio di quella linea principale dell'Adriatico che da Venezia toccava rapidamente i porti della Dalmazia e poi s'infilteva verso l'Oriente, linea di grande importanza per la concorrenza dei traffici nazionali nell'Adriatico.

Il Governo, pur rinnovando le convenzioni con la Puglia, tolse quella linea, perchè voleva lasciare illeso il problema della navigazione nell'Adriatico e non voleva comprometterle affidandolo alla Puglia quasi di straforo; il che avrebbe diminuito la libertà dei Governi futuri intesi a risolvere il grave problema.

Quindi, anche nel riprodurre le convenzioni di carattere minore, il Governo ha avuto cura di rispettare il principio che quanto si atteneva alla sistemazione della grande navigazione, da cui dipendono l'avvenire e la fortuna marittima d'Italia nella concorrenza con gli altri paesi, dovesse rimanere impregiudicato.

Perciò ho la coscienza che nulla è compromesso nell'avvenire, ed è con questa coscienza che non si compromette l'avvenire, pur provvedendo alle necessità del presente, che io prego il Senato di dare il suffragio favorevole al disegno di legge. (*Approvazioni vivissime, applausi*).

ASTENGO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ASTENGO. Dopo le precise, categoriche dichiarazioni del Presidente del Consiglio e dopo i suoi affidamenti, io non ho motivo di dubitare della sua parola, e quindi consento che il mio ordine del giorno non sia posto in votazione.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Prego i signori senatori, segretari, di numerare i voti ed i signori scrutatori di procedere allo spoglio delle schede per la nomina di tre membri del Consiglio superiore delle acque e foreste.

(I senatori segretari procedono alla numerazione dei voti, ed i senatori scrutatori si ritirano dall'Aula per procedere allo spoglio delle schede).

Ripresa della discussione del disegno di legge: « **Convenzioni provvisorie e definitive per i servizi postali e commerciali marittimi ed altri provvedimenti a favore delle industrie marittime (N. 258).** »

PRESIDENTE. Riprenderemo la discussione delle convenzioni marittime.

CANEVARO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CANEVARO, *relatore*. Ringrazio sentitamente il Presidente del Consiglio di aver risposto ai diversi oratori che mossero obiezioni o fecero raccomandazioni o presentarono ordini del giorno, sicchè a me, *relatore*, non spetta più di entrare in questa materia, essi sono stati saldati dalla parola del ministro.

Io risponderò poche cose al Presidente del Consiglio.

Egli ha letto così bene la relazione, che io ho fatto in nome dell'Ufficio centrale, ed ha risposto tanto diligentemente ai punti principali di essa, che non è il caso neanche di intavolare una discussione a questo riguardo.

Noi prendiamo nota della promessa formale del Presidente del Consiglio, il quale, quasi facendone una questione di onore per sé, una questione di vita o di morte...

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Di morte specialmente. (*Si ride*).

CANEVARO, *relatore*. ... ha assicurato che al primo dicembre sarà presentato il progetto definitivo, e quindi raccomandiamo al Senato di votare il presente disegno di legge, quantunque non sia il progetto del nostro cuore.

Al Presidente del Consiglio devo dire che noi gli accordiamo tutta quella libertà che egli chiede: noi abbiamo solo espresso qualche parere, poichè realmente vorremmo che si avesse il *minimum* delle sovvenzioni. Egli con molta abilità e con scherzo efficace parla di minimo e di massimo e di massimo e di minimo fra marina sovvenzionata e marina libera: noi non vogliamo alcuna prescrizione che possa intralciare i suoi studi; le decisioni che egli prenderà sotto la sua responsabilità le esamineremo a dicembre. Ma raccomandiamo che, il più possibile, sia favorita la marina libera, e che il meno possibile sia favorita la marina sovvenzionata.

E qui io devo, non come *relatore*, ma come

presidente dell'Ufficio centrale, ringraziare il Presidente del Consiglio per le parole gentili che ci ha diretto, e lo ringrazio poi sentitamente per quelle dirette alla mia persona.

Io dichiaro che, personalmente, sono molto lieto di vedere a capo del Governo del nostro paese l'on. Luzzatti: egli mi è carissimo ed antico collega, è una delle grandi illustrazioni del nostro paese, un uomo che ha reso grandissimi servizi e nel quale io spero moltissimo, e sono pur lieto di vederlo circondato da uomini preclari. Confido nelle buone intenzioni di tutti, confido nella loro parola e spero che riusciranno a dare a questo intricato progetto, tanto importante per la economia e l'avvenire del nostro paese, una risoluzione degna ed opportuna. E se questo faranno, renderanno un grande servizio al paese, ed io sarò il primo ad applaudirli.

Ma l'onor. Luzzatti si è un po' adombrato perchè noi abbiamo parlato di responsabilità.

Se me lo permettono, io risponderò esprimendo l'opinione mia personale in questa materia. Io non attribuisco responsabilità alcuna all'onor. Luzzatti ed ai ministri attuali che hanno fatte queste convenzioni, oggi sottoposte al nostro esame. Essi sono stati messi quasi nell'identica condizione in cui si trova il Senato, stretto dal tempo, ed obbligato a prendere un partito, per salvare dei grandissimi interessi nazionali e privati. Quindi, per me, ella, onor. Luzzatti, ha l'assoluzione.

Ma non posso dire (e credo che tutti i senatori la pensino ugualmente) che in altri e nella matassa svoltasi per tre anni non vi sia responsabilità; perchè siamo arrivati ad una condizione di cose veramente deplorabile!

Noi abbiamo veduto parecchi progetti, i quali si dicevano studiati a fondo, e lo credo; questi progetti, presentati al Parlamento, dopo lunghe discussioni, sono stati abbandonati, nel momento in cui si riteneva che si sarebbe più insistito per la loro sanzione, abbandonati senza affrontare voti, creando crisi governative che nessuno è riuscito a capire; crisi e molteplicità di progetti che costituiscono qualche cosa di poco edificante per il nostro Paese, e che hanno suscitato quelle discussioni, quelle gelosie, quelle rivalità fra città e città marittime, fra regione e regione, che meglio sarebbe stato se non si fossero verificate...

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Purtroppo è così.

CANEVARO, *relatore*... e che non si può fare a meno di deplorare.

Io non voglio far paragoni fra convenzione e convenzione, dico soltanto che in un dato momento, le prime convenzioni, le quali seriamente e lungamente erano state studiate, si è creduto che potessero essere accolte dal Parlamento. Il Parlamento era padrone di respingerle, ma avremmo dovuto vederle respinte con un voto. Intanto quelle convenzioni erano state stipulate con un nostro collega, col senatore Piaggio, il quale è certamente capace di sostenere alte responsabilità; è veramente un uomo che può dar grandi garanzie in questa materia di imprese e convenzioni marittime; un uomo che è riconosciuto come una illustrazione nel mondo marittimo italiano, nel finanziario, nell'industriale. Egli è stato largo di concessioni, e pareva che tali concessioni avrebbero troncato la testa al toro; padrone il Parlamento di respingerle, se non piacevano; tuttavia credo doveroso di dire una parola di encomio per il modo leale e generoso con cui questo nostro collega si è condotto per finire, per troncane quelle discussioni, non sempre piacevoli al nostro paese.

Ora, colleghi, permettetemi per un istante (e sarò brevissimo) che io mi ricordi di essere un vecchio marinaio e vi dica non delle grandi frasi, ma alcune cose che ho veduto, che ho potuto studiare e vi esponga alcuni miei convincimenti profondi.

Io dico che l'Italia deve una marina mercantile alle regioni che l'hanno formata; io sostengo che l'Italia deve una marina mercantile a se stessa.

Se ricordiamo l'epoca in che fu iniziato il nostro risorgimento, noi vediamo che tutte le regioni d'Italia (salvo quella che era sotto un dominio forestale, a cui non conveniva il ritorno ad antiche tradizioni marinare), tutte le altre regioni avevano marine mercantili poderose, e di cabotaggio e di lungo corso; e la bandiera di queste regioni si vedeva spesso lottare con vantaggio, con quelle estere, in tutte le parti del Mediterraneo, del mar Nero e spesso anche attraverso gli oceani. Perché, oltre alla tradizionale abilità marinaresca delle nostre popolazioni del litorale, i marinari erano

sobri, ed anche questo era un vantaggio sugli altri.

Ebbene, che cosa è successo? è avvenuto il nostro riscatto, e il riscatto nostro ha avuto la combinazione di coincidere coll'epoca in cui in tutte le parti del mondo la marina a vela faceva posto alla marina a vapore. Si doveva proprio allora, in quell'epoca, fare il grande passaggio. Allora che cosa è successo? È successo che gli altri paesi i quali erano organizzati, che avevano sistemi bancari perfetti, capitali, credito, ed erano governati con solidità e avevano fiducia nel presente e nell'avvenire loro, hanno potuto fare questo passaggio e vi sono riusciti felicemente.

Che cosa invece accadde in Italia?

Noi abbiamo fatto l'Italia, ma per diversi anni siamo rimasti impotenti, inutilizzati, senza finanze, col credito depresso. Vi fu un'epoca che la nostra rendita, che è ora al 103 e 104, al 3 e mezzo per cento, allora che era al 5 per cento si quotava solo al 38! e il Presidente del Consiglio lo deve ricordare. Si era senza fiducia all'interno. Malgrado i sacrifici fatti di sangue e di danaro, noi non eravamo sicuri della nostra unità: vi erano pericoli gravissimi e difficoltà immense da affrontare, non vi era fiducia reciproca nelle diverse regioni, non fiducia di tutti nell'avvenire, e malgrado la pertinacia e la fede dei patrioti, il capitale era timoroso e nascosto.

E in questo stato di cose, che cosa ha dovuto fare la marina mercantile a vela? Ha dovuto piegare le vele e venderse, alienando le navi per pochi soldi, o chiuderle nei porti, o demolirle per farne legna da bruciare. Ma ci è stato di peggio; un po' per disgrazia nostra, ma un po' per colpa del Governo e del Parlamento, noi abbiamo costruito in quell'epoca la massima parte delle nostre ferrovie lungo il litorale. Ciò era più facile per ragioni topografiche, ciò era meno costoso; ma non si è pensato che, così facendo, si annientava la marina di cabotaggio!

Non si è pensato che si distruggeva quel vivaio di uomini, di marinari abili, forti ed intraprendenti, difficile a ricostituirsi e che fanno la base solida delle marine mercantili e da guerra! Noi abbiamo fatto benissimo a fare le ferrovie: con le ferrovie abbiamo arricchito l'Italia, con le ferrovie abbiamo cementato,

riunito, gli estremi del nostro paese in un affratellamento che non avrebbe avuto luogo senza di esse. Ma se noi non avessimo costruito alcune ferrovie che ancora adesso non rendono niente e che non renderanno mai, e delle quali si potrebbe fare a meno, noi avremmo fatto minor danno al cabotaggio; ed ora che il danno è fatto, io dico che dobbiamo compensarlo. Non ci siamo regolati come dovevamo verso la marina mercantile, gloria del passato e che tanti illustri uomini aveva dato al nostro riscatto; se avessimo speso nella marina quello che inutilmente abbiamo buttato via in ferrovie, da un pezzo avremmo assicurata all'Italia una posizione degna sul mare! Oggi è nostro dovere provvedere tanto più seriamente e largamente, perchè non sarà danaro sciupato; le spese che faremo si muteranno in ricchezza ed in forza pel nostro paese.

Detto questo, io ho finito il mio mandato e non ho più nulla a dire per la mia parte. Spero che perdonerete se ho parlato troppo.

Voci. No, no.

CANEVARO. ...laddove è urgente votare. Ma capirete che l'ho fatto non per vanità di discorso, ma unicamente per la coscienza che mi dice che l'Italia non sarà davvero una grande potenza fintantochè non avrà una grande marina. (*Approvazioni vivissime*).

PARPAGLIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PARPAGLIA. Ho presentato un ordine del giorno che svolgerò brevissimamente. Fin dal 1903 in cui per legge veniva stabilito il servizio di Stato per le linee Palermo-Napoli e Civitavecchia-Golfo Aranci, lo Stato aveva assunto l'obbligo di costruire appositi piroscafi di determinato tonnello e velocità, ed attese le condizioni degli approdi ai capi-linea Civitavecchia-Golfo Aranci, di provvedere ai moli di approdo per lo sbarco ed imbarco dei passeggeri e merci, onde i piroscafi potessero attraccare ai moli. A Civitavecchia fu costruito un apposito molo, ma se si riteneva poco adatto prima, ora colla portata dei nuovi piroscafi è insufficiente. A Golfo Aranci il pontile era insufficiente prima e frequentemente inutile per l'attraccamento, secondo il soffiare dei venti; ora poi può dirsi assolutamente inadatto. Occorre pertanto che in Civitavecchia si facciano le opere necessarie per allargare il molo, o au-

mentare il fondale verso terra. A Golfo Aranci è necessario prolungare il molo di oltre quaranta metri, e far sì che il piroscafo possa attraccare ai due lati; in questo modo si assicura l'imbarco e lo sbarco senza sentire l'ostacolo del tempo e del vento: attraccato al lato est se i venti soffiano dall'ovest o viceversa. A tale oggetto nella legge per i lavori portuari si era stabilito la somma necessaria e si erano fatti gli studi di massima, ma non se ne fece nulla, anzi si peggiorarono le condizioni di quello scalo.

Siamo ora arrivati alla vigilia dell'attuazione del servizio di Stato, al 1° luglio, e tuttora nulla si è fatto e forse neppure compilati i progetti definitivi. Avverrà che spesso il piroscafo non potrà attraccare e si dovrà ricorrere allo sbarco ed imbarco con lance e così con disagio e qualche volta con pericolo.

Ho notizia che l'onorevole ministro dei lavori pubblici si è preoccupato di questo stato di cose, ma è necessario che le opere ed i lavori necessari siano iniziati e portati a termine colla massima sollecitudine, quale si impone dalle esigenze del servizio. Visto ciò, d'accordo coi miei colleghi dell'Isola, ho presentato un ordine del giorno che spero sarà accolto dal Governo. Persuasi e convinti che questa modesta preghiera che rivolgiamo all'onorevole ministro (siamo sempre modesti nelle nostre richieste) sarà da lui accolta, gliene anticipiamo i nostri più vivi ringraziamenti.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Il Governo non ha alcuna difficoltà ad accogliere l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Parpaglia e da alcuni altri senatori.

L'on. Presidente del Consiglio ha ora notato come non vi sia più possibilità di ritornare all'esercizio privato per questi servizi, ma il Senato sa che vi fu un periodo per la presentazione delle ultime convenzioni, prima della recente crisi, in cui si riteneva possibile il ritorno all'esercizio privato.

Questo periodo di incertezza e di oscillanza ha influito anche sulle opere, alle quali si riferisce l'ordine del giorno presentato dall'onorevole senatore Parpaglia.

Ad ogni modo io assicuro il Senato che, ap-

punto in vista delle urgenti necessità che sono state adottate, ho creduto indispensabile lo stralcio immediato di alcune opere, per ottenere il prolungamento del pontile di approdo al Golfo Aranci, intanto che si studiano i progetti esecutivi di ulteriori lavori. Non mancherò di sollecitare a che si prosegua in tali lavori, tanto più che è stato ritenuto che con un lieve prolungamento il pontile attuale possa diventare sufficiente alle esigenze dei nuovi servizi.

Presso a poco lo stesso accade per il porto di Civitavecchia. Anche qui il pontile attuale è stato ritenuto sufficiente per l'attracco dei nuovi piroscafi. Vi sarà soltanto un inconveniente per non esservi il binario di raccordo con la linea ferroviaria, ma questo per breve tempo. Ho ordinato un immediato apprestamento di lavori per il prolungamento del binario ferroviario, perchè è assolutamente necessario che anche questo molo sia messo in grado di corrispondere alle esigenze dei nuovi servizi.

Quindi il Senato può essere sicuro che, per quanto dipende dalla possibilità attuale, io farò di tutto perchè l'esecuzione delle opere di cui trattasi sia sollecitata. Accolgo perciò l'ordine del giorno presentato dall'on. senatore Parpaglia e da altri onorevoli suoi colleghi. (*Approvazioni*).

PARPAGLIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PARPAGLIA. Anche a nome degli altri miei colleghi sottoscrittori dell'ordine del giorno da noi presentato, ringrazio l'on. ministro di averlo accolto e mi dichiaro lieto delle dichiarazioni che egli ha voluto fare al Senato.

PRESIDENTE. Nessuno altro chiedendo di parlare, pongo ai voti l'ordine del giorno presentato dall'on. Parpaglia e da alcuni altri senatori, del quale si è dato lettura in principio della presente discussione.

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

(Approvato).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Procederemo ora alla discussione degli articoli del disegno di legge che rileggo:

Art. 1.

Sono approvati:

Il capitolato A, qui unito, che deve servire di norma per l'esercizio dei servizi postali marittimi delle isole minori;

il capitolato B, qui unito, che deve servire di norma per l'esercizio delle linee di concentramento.

I capitolati suddetti fanno parte integrante della presente legge (1).

(Approvato).

Art. 2.

Sono approvate le convenzioni:

a) in data 27 aprile 1910 stipulata con i rappresentanti di una costituenda Società anonima nazionale di servizi marittimi, col capitale di almeno 15 milioni di lire per la esecuzione dei servizi della Sardegna, della Sicilia, della Tunisia, Tripolitania, Cirenaica, Egitto, Levante, Mar Rosso, Zanzibar, India e Cina;

b) in data 23 aprile 1910 stipulata con la Società Veneziana di navigazione per servizio fra Venezia e Calcutta;

c) in data 23 aprile 1910 stipulata con la Società italiana di navigazione *La Veloce* per servizio fra Genova ed il Centro America;

d) in data 27 aprile 1910 stipulata con la Società di navigazione *Puglia* per i servizi dell'Adriatico e di alcune linee di concentramento;

e) in data 23 aprile 1910 stipulata con il signor cav. Carlo Aliodi per i servizi dell'Arcipelago Toscano;

f) in data 23 aprile 1910 stipulata con la Società Siciliana di navigazione per i servizi delle Isole Eolie e di alcune linee di concentramento;

g) in data 23 aprile 1910, stipulata coi rappresentanti di una costituenda Società di navigazione, per il servizio delle isole Partenopce e Pontine;

h) in data 23 aprile 1910, stipulata con la Società Siciliana per il servizio delle isole Egadi e Pelagie;

i) in data 23 aprile 1910, stipulata con il Banco di Roma per il servizio fra Tripoli ed Alessandria d'Egitto;

(1) Per i capitolati, vedi stampato del Senato N. 253.

l) in data 23 aprile 1910, stipulata con la Società di navigazione *Nederland* per una comunicazione periodica fra Genova e Batavia.

Le convenzioni stesse qui allegate fanno parte integrante della presente legge.

(Approvato).

Art. 3.

Il Governo del Re è autorizzato a provvedere d'accordo con gli aggiudicatari dei servizi marittimi fra Ravenna e Trieste e Fiume perchè, ferma rimanendo la relativa spesa, già impegnata nel bilancio per l'esercizio 1910-1911 e seguenti, il quaderno d'oneri relativo sia armonizzato con le disposizioni contenute nel capitolato A di cui all'art. 1.

(Approvato).

Art. 4.

Per l'esecuzione dei servizi contemplati nelle convenzioni di cui all'art. 2 il Governo del Re è autorizzato ad inscrivere nella parte ordinaria del bilancio passivo del Ministero della marina per l'esercizio 1910-11 la somma di lire 13,625,000 e per gli esercizi 1911-1912 e 1912-13 la somma di lire 13,605,000.

(Approvato).

Art. 5.

I provvedimenti a favore della marina mercantile, già prerogati con la legge del 28 giugno 1906, n. 260, fino al 30 giugno 1908, e successivamente con legge 16 giugno 1907, n. 355 fino al 30 giugno 1910, sono nuovamente prorogati fino al 31 dicembre 1911.

La data 30 giugno 1908 indicata negli articoli 2, 3 e 4 della legge 28 giugno 1906, n. 260, è sostituita dalla data 31 dicembre 1911; restano inalterate tutte le altre date nonchè tutte le disposizioni contenute negli articoli medesimi, salvo l'ultimo comma del citato articolo 3 che viene sostituito dal seguente:

« Le rimanenze degli stanziamenti stabiliti dalle leggi indicate nel presente articolo e dalla proroga concessa col medesimo, debitamente accertate al 31 dicembre 1911, saranno - previa deduzione della somma occorrente a liquidare gli impegni derivanti dalle leggi e dalla proroga suddette - devolute a favore delle Casse degli invalidi della marina mercantile e

del Fondo invalidi di Venezia. - Negli impegni ora detti non sono compresi i premi di navigazione dovuti a senso dell'articolo IV della legge 16 maggio 1901, n. 176, per viaggi eseguiti posteriormente al 1° gennaio 1912 ».

Il totale generale degli stanziamenti per gli impegni passati e futuri non potrà superare per l'esercizio finanziario 1910-11 la somma di lire otto milioni e per i primi sei mesi dell'esercizio 1911-12 la somma di quattro milioni.

(Approvato).

Art. 6.

Per le navi a vapore, in ferro ed in acciaio, dichiarate ed impostate dai cantieri nazionali dal 1° luglio 1910 in poi i costruttori avranno facoltà di scelta, per l'applicazione a loro favore, dei provvedimenti stabiliti dagli articoli VI e IX della legge 16 maggio 1901, n. 176, o di quelli che per la costruzione di navi a vapore in ferro ed in acciaio venissero stabiliti con nuove disposizioni legislative.

I costruttori potranno valersi di tale facoltà anche nel caso che le navi, delle quali al precedente comma, fossero all'epoca della promulgazione delle dette nuove disposizioni legislative già varate, allestite e poste in esercizio.

La facoltà di scelta di cui sopra non si estende alla costruzione di navi a vapore per conto di stranieri.

(Approvato).

Art. 7.

Sono soppressi i diritti stabiliti ai paragrafi 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 51, e 53 della tariffa consolare approvata con Regio decreto 10 agosto 1890, n. 7087 (serie terza).

Nella parte ordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri sarà iscritta una somma sufficiente ad indennizzare gli ufficiali diplomatici e gli uffici consolari di I^a e II^a categoria delle perdite loro derivanti per effetto della soppressione dei diritti di cui sopra.

Per l'anno finanziario 1910-11 tale somma è stabilita in lire 500,000 e sarà ripartita fra i funzionari suddetti con decreto del ministro degli affari esteri e di quello del tesoro.

(Approvato).

Art. 8.

Per i contratti di costruzione di navi, per gli atti di compra-vendita o altro trasferimento a titolo oneroso e di conferimento di navi in società, le tasse di registro stabilite dalla vigente tariffa sono ridotte alla misura di centesimi venticinque per ogni cento lire. Per le quietanze fatte con atto separato relative agli atti ed ai contratti suindicati, la tassa di registro è ridotta alla metà. Tali riduzioni non si estendono alle vendite di navi italiane a stranieri ed alle compre di navi straniere per parte di italiani, ad eccezione di quelle acquistate per la demolizione.

Per i prestiti a cambio marittimo la tassa di registro è ridotta a centesimi venti per ogni cento lire o frazione di cento lire.

Gli atti di costituzione di pegno su navi, stipulati separatamente dal contratto di prestito, e le quietanze dei prestiti sono soggetti alla tassa fissa di registro di lire una.

Sono soggetti alla tassa di registro in ragione di centesimi venticinque per ogni cento lire:

a) i contratti che le varie Amministrazioni dello Stato stipuleranno con le Società assuntrici dei servizi marittimi, pel trasporto di persone e di cose;

b) i contratti od atti che lo Stato deve stipulare per la costruzione, allestimento ed armamento di navi, nonché i contratti od atti di tal natura già stipulati, ma non ancora registrati alla data del 1° marzo 1910.

(Approvato).

Art. 9.

L'atto di nazionalità, il ruolo di equipaggio, il giornale nautico ed il certificato di stazza delle navi mercantili, i documenti per la iscrizione fra la gente di mare di qualsiasi categoria, i titoli ed i certificati per l'esercizio dei mestieri marittimi, ad eccezione delle patenti di grado per capitani marittimi, ingegneri navali e macchinisti, sono esenti dalla tassa di bollo e da qualsiasi diritto erariale o comunale, salvo il caso di uso ai termini dell'art. 2 della legge testo unico 4 luglio 1897, n. 414.

Restano soggetti alle vigenti tasse di bollo i consimili atti provenienti dall'estero.

(Approvato).

Art. 10.

Gli operai addetti alle costruzioni navali devono essere, a cura e spese dei proprietari dei cantieri, iscritti per la quota minima alla Cassa Nazionale di previdenza per la invalidità e la vecchiaia degli operai. I proprietari dei cantieri non sono però obbligati a corrispondere alla Cassa suddetta gli arretrati per il tempo anteriore alla data di entrata in vigore della legge.

(Approvato).

Art. 11.

Fino a che non sarà provveduto al riordinamento completo dei servizi marittimi, le funzioni del Comitato per i servizi marittimi, di cui agli articoli 27, 28 e 29 della legge del 5 aprile 1903, n. 111, sono devolute ad una Commissione composta:

dell'ispettore generale dei servizi marittimi;

di un rappresentante del Ministero di agricoltura, industria e commercio;

di un rappresentante delle Camere di commercio designato dal ministro di agricoltura, industria e commercio;

di un rappresentante delle ferrovie dello Stato;

di due membri che abbiano speciale competenza in traffici marittimi ed in questioni tecnico-marinaresche designati dal ministro della marina.

Potranno essere chiamati in seno alla Commissione con voto consultivo i rappresentanti delle Società concessionarie dei servizi.

La Commissione sarà presieduta dal sottosegretario di Stato per la marina ed in caso di assenza o di impedimento dall'ispettore generale dei servizi marittimi.

Entro i limiti contrattuali risultanti daiquaderni d'onori A e B annessi alla convenzione approvata con legge del 22 aprile 1893, n. 195, e modificata con leggi successive, sono affidate alla Commissione predetta le attribuzioni delle Commissioni per le tariffe, per la soppressione di approdi, per le misure contumaciali, nonché quelle affidate al Consiglio di arbitri.

Alla Commissione medesima sono pure affidate le attribuzioni delle Commissioni contemplate dalle convenzioni con le società di na-

vigazione *Veneziana* e *La Veloce* approvate rispettivamente con le leggi del 24 dicembre 1903, n. 519 e del 29 giugno 1905, n. 301.

La nomina dei componenti la Commissione e la determinazione delle attribuzioni della Commissione stessa saranno fatte con decreto Reale su proposta del ministro della marina.

(Approvato).

Art. 12.

Il regolamento organico per l'Ispezione generale dei servizi marittimi, di cui nell'art. 26 della legge del 5 aprile 1908, n. 111, sarà approvato con decreto Reale su proposta del ministro della marina, sentito il Consiglio di Stato.

(Approvato).

Art. 13.

Fino a che non abbia effetto la disposizione di cui al 2° comma dell'art. 16 della legge 5 aprile 1908, n. 111, e non oltre il 1° dicembre 1910, sulle linee esercitate dallo Stato, in forza dell'art. 2 della legge predetta, sono provvisoriamente applicate le tariffe e condizioni per i trasporti fra i porti del Regno come è stabilito per le linee di navigazione sovvenzionate, contemplate nella convenzione di cui alla lettera a) del precedente art. 2.

CANEVARO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CANEVARO, *relatore*. L'Ufficio centrale ha ricevuto un dispaccio telegrafico dalla Camera di commercio di Palermo che si lagna di alcuni provvedimenti stabiliti in quest'articolo 13. Io trasmetto il telegramma al Presidente del Consiglio perchè voglia prenderlo in benevola considerazione.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Conosco il contenuto di questo telegramma, perchè fu mandato anche a me, e conosco a fondo la questione di tutte le tariffe che riguardano i nostri servizi marittimi.

La questione fu discussa, con sufficiente ampiezza, nella Commissione della Camera dei deputati e nella Camera stessa. Io ho preso

impegno meditato, che col progetto di legge per la soluzione definitiva si farà la rifondita di tutta questa grave materia delle tariffe, in modo che le tariffe dell'esercizio di Stato si coordinino con quelle degli esercizi privati e allora avranno giusta soddisfazione le domande della Camera di commercio di Palermo.

PRESIDENTE. Se nessun altro fa osservazioni, pongo ai voti l'art. 13.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 14.

È prorogato al 30 giugno 1911 il termine previsto dall'art. 35 della legge 5 aprile 1908, n. 111, per la presentazione al Parlamento delle proposte di riordinamento delle Casse invalidi della marina mercantile in corrispondenza dei bisogni e delle condizioni economiche della gente di mare.

(Approvato).

Art. 15.

Il personale che passerà dalla Navigazione generale italiana alle aziende esercenti i nuovi servizi marittimi, compresi quelli di Stato, s'intende licenziato, agli effetti dell'art. 49 del regolamento organico della suddetta Società, a partire dal 1° luglio 1910.

CANEVARO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CANEVARO, *relatore*. L'Ufficio centrale ha ricevuto varie lettere riguardo a quest'articolo, ma, più specialmente, ha ricevuto un incartamento dalla Società generale di navigazione, la quale voleva che l'Ufficio centrale desse una certa interpretazione a quest'articolo 15, che provvede alla sorte del personale che lascia il servizio della Società generale per passare al servizio dei nuovi assuntori o del Governo. È in fondo una questione di diritto, che l'Ufficio centrale non vuole pregiudicare con un suo parere, che non avrebbe avuto il tempo di approfondire; raccomanda il caso al Governo e confida che la Società generale di navigazione saprà essere giusta e generosa col personale che l'ha servita.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. La questione sollevata dal nostro egregio relatore è una delle più delicate e spinose; e tale è apparsa a me fin da principio. Fu una di quelle che resero assai difficili i negoziati.

Si tratta di trasferire una parte del personale, oggi ascrivito alla Navigazione Generale, al servizio di Stato e al servizio della nuova Società; e si tratta di trasferirlo senza menomare i suoi diritti, poichè si deve considerare come congedato dalla Società, e quindi ha diritto a quegli assegni che la Società è obbligata a dargli.

Naturalmente la Società, che ha interpretato questo articolo del suo regolamento con un ordine del giorno antico, ha fatto delle obiezioni gravi, ha resistito. Del che non mi dolgo, nè trovo ragione per dir male parole contro una Società che difende, pur concedendo un equo trattamento verso il personale, i suoi diritti finanziari. Ma finalmente la Camera e il Senato hanno creduto di dare una interpretazione imperativa e io faccio voti che la Società per il personale che conserva e per il personale che perde, il personale che le resta e il personale che se ne va, trovi in equi componimenti, quelle soluzioni che sono sempre migliori del diritto imperativo e rigido nelle leggi. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Nessun altro facendo osservazioni pongo ai voti l'art. 15.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 16.

Le quote individuali dovute dalla Navigazione generale italiana al personale licenziato a sensi dell'articolo precedente saranno provvisoriamente depositate in conto corrente fruttifero alla Cassa depositi e prestiti per essere poi convertite in altrettanti conti individuali di pensione giusta le norme da fissarsi con decreto Reale, promosso dal ministro della marina.

(Approvato).

Art. 17.

Coll'approvazione della presente legge si intenderanno annullate tutte le proposte di con-

venzioni per i servizi postali e commerciali marittimi contenute nei disegni di legge presentati fino ad oggi alla Camera dei deputati.

(Approvato).

Art. 18.

Il Governo presenterà al Parlamento, non più tardi del 1° dicembre 1910:

a) un disegno di legge per l'ordinamento definitivo dei servizi postali e commerciali marittimi e pei provvedimenti a favore delle industrie marittime;

b) un disegno di legge per l'istituzione del credito navale.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Voci. Votiamolo subito.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Si potrebbe votar subito.

CANEVARO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CANEVARO, *relatore*. L'Ufficio centrale si permette di proporre che si passi immediatamente alla votazione, se ciò è ammesso dal nostro regolamento.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni in contrario, si procederà immediatamente alla votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto:

Quattro disegni di legge per approvazione di maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento ed eccedenze di impegni in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1909-910 e per provvedere al saldo delle spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1908-909:

Senatori votanti	110
Favorevoli	96
Contrari	14

Il Senato approva.

LEGISLATURA XXIII — 1ª SESSIONE 1909-910 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 13 GIUGNO 1910

Assegnazione straordinaria di lire 100,000 per il concorso dello Stato nelle spese delle esposizioni di floricoltura e del ritratto nel 1911 in Firenze:

Senatori votanti	110
Favorevoli	97
Contrari	13

Il Senato approva.

Convalidazione dei decreti reali, coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1909-910 durante i periodi delle vacanze parlamentari dal 16 luglio al 22 novembre 1909, dal 3 al 17 dicembre 1909 e dal 30 dicembre 1909 al 9 febbraio 1910:

Senatori votanti	110
Favorevoli	96
Contrari	14

Il Senato approva.

Modificazione alla legge 24 dicembre 1908, n. 719, per il riordinamento della contabilità delle Casse postali di risparmio:

Senatori votanti	110
Favorevoli	99
Contrari	11

Il Senato approva.

Aumento del limite massimo delle annualità per le pensioni di autorità al personale dipendente dai Ministeri del tesoro e degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1909-910:

Senatori votanti	110
Favorevoli	96
Contrari	14

Il Senato approva.

Maggiori assegnazioni per lire 270,000 da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1909-910:

Senatori votanti	110
Favorevoli	96
Contrari	14

Il Senato approva.

Due disegni di legge per maggiori e nuove assegnazioni e diminuzioni di stanziamento in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1909-1910:

Senatori votanti	110
Favorevoli	95
Contrari	15

Il Senato approva.

Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 126,271.32 verificatesi sulle assegnazioni di competenza dei capitoli nn. 35 e 47 (Spese facoltative) dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1908-909:

Senatori votanti	110
Favorevoli	97
Contrari	13

Il Senato approva.

Conversione in legge del R. decreto 28 novembre 1907, n. 802, riguardante le modificazioni ed aggiunte alle tariffe e condizioni per i trasporti in ferrovia dei materiali in ferro ed acciaio:

Senatori votanti	110
Favorevoli	93
Contrari	17

Il Senato approva.

Proclamo poi il risultato della votazione per la nomina di tre membri del Consiglio superiore delle acque e foreste:

Senatori votanti	107
Maggioranza	54

Il senatore Gorio	ebbe voti 89
» Di Marzo	» 69
» Veronese	» 66
» Astengo	» 33
Dispersi o nulli	24
Schede bianche	10

Proclamo eletti i senatori Gorio, Di Marzo e Veronese.

Presentazione di una relazione.

DI SAN GIULIANO, *ministro degli affari esteri*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DI SAN GIULIANO, *ministro degli affari esteri*. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione dell'ingegnere Luigi Baldacci, capo dell'Ufficio geologico al Ministero di agricoltura, industria e commercio, sulla missione a lui affidata dal ministro degli affari esteri per uno studio sui giacimenti minerari nella colonia Eritrea.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro degli esteri della presentazione di questa relazione, la quale sarà stampata e distribuita.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione a scrutinio segreto del disegno di legge testè votato per alzata e seduta sui servizi marittimi.

Prego il senatore, segretario, Taverna di voler fare l'appello nominale.

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

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione; invito i signori senatori segretari a procedere allo spoglio delle urne.

(I senatori segretari procedono alla numerazione dei voti).

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato di votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge:

Convenzioni provvisorie e definitive per servizi postali e commerciali marittimi ed altri provvedimenti a favore delle industrie marittime:

Senatori votanti	101
Favorevoli	68
Contrari	33

Il Senato approva.

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

I. Interpellanza del senatore Di Brazzà al ministro dell'interno sulle condizioni della pub-

blica, sicurezza in Venezia, e specificatamente sulle cause che hanno potuto rendere possibile l'efferato assassinio commesso ultimamente in quella città.

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Nuova assegnazione di lire 20,000 per lavori della Commissione d'inchiesta sui servizi dipendenti dal Ministero della guerra (N. 261);

Stanziamiento di lire 65,000 in uno speciale capitolo della parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1910-11 con la denominazione: « Spese per missioni straordinarie all'estero di funzionari civili e militari » (N. 268);

Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 9906.91 verificatesi nelle assegnazioni di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1908-909 concernenti spese facoltative (N. 265);

Approvazione di maggiori assegnazioni per lire 7789.49 per provvedere al saldo di spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1908-909 (N. 266);

Per gli straordinari delle cancellerie e segreterie giudiziarie, dichiarati idonei e non compresi nel concorso dei 500 (N. 240);

Autorizzazione a convertire in tombola la lotteria di lire 1,500,000 a favore della Lega navale italiana, autorizzata con legge 16 giugno 1907, n. 345 (N. 228);

Applicazione della Convenzione internazionale di Berna del 26 settembre 1906 per l'interdizione dell'impiego del fosforo bianco nell'industria dei fiammiferi (N. 175 - *Seguito*);

Maggiori e nuove assegnazioni per lire 7,261,200 e diminuzioni di stanziamento per lire 7,261,200 in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1909-910 (N. 256);

Modificazione alla tabella A annessa alla legge 14 luglio 1907, n. 467 (N. 223);

Aumento della dotazione del carbon fossile e di altri combustibili per la navigazione (N. 224);

LEGISLATURA XXIII — 1^a SESSIONE 1909-910 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 13 GIUGNO 1910

Maggiore stanziamento per l'esercizio delle stazioni radiotelegrafiche coloniali e per l'impianto di nuove stazioni nella Colonia del Benadir (N. 246);

Assegnazione straordinaria di lire 100,000 in aggiunta alle spese effettive consolidate del bilancio della marina per l'esercizio finanziario 1909-910 (N. 257);

Assicurazione obbligatoria della terra per gl'infortuni dei contadini sul lavoro (N. 7).

La seduta è sciolta (ore 18.30).

Licenziato per la stampa il 18 giugno 1910 (ore 20).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.