

XL.

TORNATA DEL 13 APRILE 1893

Presidenza del Presidente FARINI.

Sommario. — *Sunto di petizioni — Congedo — Seguito della discussione del progetto di legge: Convenzioni per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi — Approvazione di tutti i diciotto articoli del progetto di legge, dopo discussione sugli articoli 1, 2, 4, 6, 7, 8 e 10, alla quale prendono parte i senatori Sprovieri F., Brioschi, relatore, il Presidente del Consiglio, il ministro delle poste e dei telegrafi ed i senatori Rossi A., Costa, Podestà, Mezzacapo, Boccardo e Delle Favare — Approvazione degli articoli dei due progetti di legge: « Conversione in legge di 6 Reali Decreti per autorizzare provincie e comuni ad eccedere il limite legale o la media triennale 1884-85-86 della sovrimposta ai tributi diretti, e autorizzazione a varie provincie e comuni alla eccedenza suddetta » ; « Autorizzazione della spesa di L. 190,000 pel compenso da corrispondersi agli eredi Venato-Dentice, in conseguenza dell'abolito diritto di Corredura di Ponte a Selice (Napoli) » — Rinvio allo scrutinio segreto dell'articolo unico del disegno di legge: Autorizzazione ad affittare la sorgente termo-solforosa della Boiola, nel lago di Garda, per cinquant'anni.*

La seduta è aperta alle ore 2 e 30.

Sono presenti, il presidente del Consiglio, ed il ministro delle poste e dei telegrafi. Intervengono in seguito i ministri della marina, di grazia e giustizia, del Tesoro e di agricoltura e commercio.

Il senatore, segretario, COLONNA-AVELLA dà lettura del processo verbale della seduta di ieri, il quale è approvato.

Sunto di petizioni.

PRESIDENTE. Si dà lettura del sunto di petizioni giunte al senato.

Il senatore, segretario, COLONNA-AVELLA legge:

« N. 20. — Gli impiegati del Genio civile di Como, già straordinari, domandano di essere compresi nella legge delle pensioni anche per il servizio straordinario.

« 21. — Il presidente, a nome della Camera di commercio ed arti di Siracusa, fa voti per-

chè dal Senato venga approvato il disegno di legge sulle convenzioni marittime, ma con provvedimenti che migliorino il servizio della Società di navigazione nei porti ed approdi secondari ».

Congedo.

PRESIDENTE. Il senatore Bonvicini chiede un congedo di un mese per motivi di salute.

Se non vi sono opposizioni, questo congedo si intenderà accordato.

Seguito della discussione del progetto di legge: « Convenzioni per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi » (N. 89).

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

Convenzioni per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi.

Come il Senato rammenta, nella seduta di ieri fu chiusa la discussione generale.

Passeremo ora alla discussione degli articoli che rileggo :

Art. 1.

È data facoltà al Governo del Re di approvare con decreto reale, entro un anno dalla pubblicazione della presente legge, e colle modificazioni stabilite nei seguenti articoli:

a) la convenzione in data 29 gennaio 1891, modificata colle dichiarazioni del 12 novembre 1892 e del 7 febbraio 1893, con la quale si affidano alla Società di Navigazione Generale Italiana i servizi con la Sardegna, la Sicilia, la Tripolitania, la Tunisia, Malta, la Corsica, il Levante, l'Egitto, il mar Rosso e le Indie;

b) convenzione in data 16 maggio 1891, modificata con dichiarazione del 24 ottobre 1892 con la compagnia « Neederland » per un servizio fra Genova e Batavia;

c) convenzione in data 29 gennaio 1891, modificata con dichiarazione del 12 novembre 1892, con cui si affidano alla Navigazione Generale Italiana i servizi colle isole dell'Arcipelago toscano e con quelle di Pantelleria, Linosa e Lampedusa;

d) convenzione in data 24 maggio 1891, modificata colle dichiarazioni del 12 novembre 1892 e del 3 febbraio 1893, colla quale si affida alla Società Siciliana di navigazione il servizio fra la Sicilia e le isole Eolie;

e) convenzione in data 24 maggio 1891, modificata con dichiarazione del 12 novembre 1892, con cui si affida alla Società Napoletana di navigazione il servizio delle isole dei golfi di Napoli e di Gaeta.

Senatore SPROVIERI F. Domando la parola per una dichiarazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SPROVIERI F. Ho domandato la parola per fare una raccomandazione al ministro delle poste e dei telegrafi.

Prima di tutto debbo dichiarare che io voterò la legge, ed anzi mi permetto di pregare tutti i miei amici di voler seguire il mio esempio.

Secondo le mie vedute la legge presente non solo è utile a quelle desolate provincie che si chiamano le Calabrie, ma è utile a tutta l'Italia, poichè continua a dare il pane a tanti di-

sgraziati in Sicilia ed altrove e sarebbe una sventura per l'Italia se non si dovesse votare questa legge e mettere tanta gente sul lastrico.

Però sono dolente che il ministro nel capitolato abbia soppresso la fermata settimanale nella marina di Rossano Calabro.

Essendo noi quasi privi di ferrovie e di strade rotabili, il commercio del versante del mare Jonio va tutto a Rossano, dove è la parte più ricca e più popolosa della Calabria Citra.

Voglio però sperare che il ministro col tempo soddisferà i giusti desiderî di quelle popolazioni ed i miei.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Ieri il signor ministro delle poste e dei telegrafi aveva, nell'aderire che la discussione avvenisse sul progetto dell'Ufficio centrale, indicato due modificazioni che desiderava fossero introdotte nel progetto medesimo.

L'una riguardava l'art. 1^o, ed essendo ora in discussione, espongo l'opinione dell'Ufficio centrale sopra il desiderio espresso dal signor ministro.

Il signor ministro diceva: siccome le operazioni che sono indicate negli articoli che susseguono potrebbero essere compiute in sei mesi, sarebbe opportuno che invece della dizione « entro un anno dalla pubblicazione della presente legge », si dicesse « entro sei mesi dalla pubblicazione della presente legge ».

Ora l'Ufficio centrale non è favorevole a questa proposta; e non lo è per le ragioni seguenti:

In primo luogo questa limitazione di tempo sembra all'Ufficio centrale che diminuisca un po' il valore, l'importanza delle operazioni che devono essere eseguite; in quanto che è vero, come si è detto ieri, e mi pare che il signor ministro della marina fosse anche presente ieri ed assenziente; è vero, dico, che si suppone che la marina o queste Commissioni della marina possano in quattro mesi eseguire l'ispezione che è voluta dall'articolo 2; è anche vero che la Società potrà anche chiamare gli azionisti prima che i quattro mesi siano compiuti, o pochi giorni dopo che i quattro mesi siano compiuti; ma tutte queste sono ipotesi,

Come possiamo oggi essere sicuri che l'esame di 64 o 65 piroscafi possa essere fatto assolutamente in quattro mesi? E se invece di quattro mesi fossero cinque?

Ora, siccome pareva a noi che il dire « entro un anno » volesse dire anche « entro sei mesi » ed anco « tre mesi », così non valesse la pena di cambiare la dizione dell'articolo, che avrebbe invece questo svantaggio di far supporre che il Governo non sia d'accordo con l'Ufficio centrale nella serietà che si deve usare in questo lavoro.

Però c'è un altro punto di vista; c'è una disgraziata leggenda che si è formata, e si è formata ad artificio, diciamolo pure, per la quale si suppone che il Senato voglia rimandare ad un anno l'applicazione o l'attuazione delle convenzioni. E credo, principalmente per questa leggenda, che il ministro aveva fatto ieri la sua proposta.

Ora a sfatare questa leggenda che ho chiamato, con una parola che non è parlamentare, una bugia, e che oggi chiamo un artificio, leggenda che si legge anche in un documento che ho sotto gli occhi, pubblicato in questi giorni; a sfatare, ripeto, questa leggenda, l'Ufficio centrale potrebbe arrivare a questo, che invece di « entro un anno » si dicesse « entro l'anno corrente ».

In questo modo sarebbero due mesi di più dell'epoca che il ministro ha proposto. Questo per quanto riguarda l'art. 1°; quanto poi agli altri articoli, mi riservo di esporre man mano che li discuteremo le nostre conclusioni.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro delle poste e telegrafi*. Debbo innanzi tutto fare una dichiarazione all'onorevole senatore Sprovieri Francesco, che ha lamentato di non vedere compreso l'approdo a Rossano nella linea Palermo-Brindisi. Gli approdi a Rossano e a Metaponto, nella detta linea erano segnati nel progetto del 1891; ma la Commissione parlamentare che studiò quel progetto di legge, credette di dovere sostituire ad essi gli approdi a Catania e a Cotrone. Il ministero precedente accolse questa proposta, modificando in questo senso i quaderni d'onori. La modificazione rimase poi nelle nuove convenzioni.

Tutto ciò però non impedisce che la que-

stione possa essere ripresa in esame, tanto più che l'art. 3 dei capitoli dà facoltà al Governo di istituire degli approdi quante volte sia dimostrata l'utilità e la necessità dei medesimi.

Come ho già fatto nell'altro ramo del Parlamento, io prendo impegno coll'onorevole Sprovieri di studiare questo argomento, e sarò ben lieto se potrò convincermi della opportunità di adottare provvedimenti conformi ai voti che egli ha espresso.

L'onorevole relatore dell'Ufficio centrale, sciogliendo la riserva fatta ieri in fine di seduta, a proposito di alcune proposte ed osservazioni da me fatte su alcuni articoli del disegno di legge che discutiamo, ha dichiarato di non poter accettare nel modo da me indicato la riduzione del termine segnato nell'art. 1 del disegno di legge, come quello entro il quale il Governo è chiamato ad esplicitare la facoltà di approvare per decreto reale le convenzioni.

Gli è parso che la riduzione a sei mesi possa apparire come una diminuzione d'importanza e di serietà nel lavoro di questa Commissione.

L'onorevole relatore dell'Ufficio centrale ricordò che le ragioni alle quali io avevo accennato per fissare il termine a sei mesi, erano di un doppio ordine.

Una prima considerazione era fondata nel fatto che al Governo, in seguito allo studio compiuto dal ministro della marina, risultava che quattro mesi erano sufficienti ad eseguire nella forma più completa e regolare le ispezioni sulle condizioni del naviglio.

La seconda considerazione si fonda, non già sulla leggenda alla quale l'onorevole relatore ha accennato, e che non può certamente trovar eco in quest'aula, ma sulla opportunità di togliere nelle popolazioni interessate, le quali attendono da queste convenzioni, oltre alla continuazione dei servizi attuali, l'inizio di servizi nuovi, la preoccupazione che il termine di un anno dovesse interamente esaurirsi, privandole di benefici da lungo tempo attesi.

Ridotta però la questione a due mesi più o meno, è evidente che il Governo non può opporsi che al termine di un anno « dalla pubblicazione della legge » si sostituisca quello proposto dall'Ufficio centrale cioè « entro il corrente anno », ciò che equivale ad otto mesi invece di sei; tanto più che questa formula non impedisce di

eseguire in un tempo anche minore le indagini indicate nell'articolo primo.

Non mi oppongo quindi alla modificazione proposta; ma tengo a dichiarare, specialmente per quelle popolazioni che s'interessano ai servizi di nuova istituzione, che il Governo farà tutto quanto è possibile perchè, compiute le indagini prescritte e rimossa ogni difficoltà, siano attuati al più presto i nuovi servizi e messa in esecuzione la legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Brioschi relatore.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. L'Ufficio centrale propone di sostituire la formola: « entro l'anno corrente », laddove è detto: « entro un anno dalla pubblicazione della presente legge ».

PRESIDENTE. Pongo dunque ai voti l'emendamento proposto dall'Ufficio centrale, accettato dal ministro, che consiste nel sostituire nell'articolo primo le parole: « Entro l'anno corrente » a quelle: « Entro un anno dalla pubblicazione della presente legge ».

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo primo così emendato.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Domando la parola per fare una dichiarazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Rossi Alessandro.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Io mi era proposto di portare un emendamento all'art. 1, e per conseguenza di proporre la soppressione dell'art. 4, in ciò coerente al mio discorso di ieri, ma in seguito alla transazione avvenuta sull'art. 1, rinunzio su questo volentieri alla parola riservandomi di parlare sull'art. 4, che è concatenato coll'art. 1.

È corsa voce che una transazione sia avvenuta, e io lo desidero vivamente, fra il Governo e l'Ufficio centrale sull'art. 4, onde il relatore si è riservato d'informarne il Senato; mi riservo dunque la parola alla discussione dell'art. 4.

PRESIDENTE. Si passa all'art. 2. Ne do lettura.

Art. 2.

L'esercizio della facoltà concessa al Governo col precedente articolo è subordinata alla sti-

pulazione di una convenzione complementare colla Società di Navigazione generale italiana, nella quale sieno stabiliti i patti e le condizioni seguenti:

a) A parziale modificazione ed a complemento degli articoli dal 22 al 29 del quaderno d'onori A e dei corrispondenti del quaderno d'onori B, sarà convenuto doversi procedere prima della esecuzione del contratto alla presentazione, ispezione e visita dei piroscafi da adibirsi ai servizi sovvenzionati, per accertare:

- 1° l'età e lo stato degli scafi, delle macchine, e delle caldaie;
- 2° il tonnello;
- 3° le velocità;
- 4° la potenza in cavalli dei motori;
- 5° quanti sieno i piroscafi a ruota, quanti ad elica.

b) La ispezione o visita dei piroscafi dovrà condurre altresì a determinare quali riparazioni straordinarie, trasformazioni o nuove costruzioni occorranza per essere i piroscafi da adibirsi ai servizi sovvenzionati posti in grado di soddisfare alle prescrizioni determinate nei quaderni d'onori; e quale sia l'importo approssimativo di spesa per la esecuzione delle operazioni suindicate;

c) La ispezione o visita dei piroscafi sarà eseguita da commissari nominati dal Ministero della marina. Le istruzioni che dovranno servire di guida alle varie Commissioni nella ispezione, si conformeranno ai quesiti posti nella superiore lettera a) e saranno emanati dal ministro delle poste e dei telegrafi, d'accordo col ministro della marina.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Brioschi, *relatore*.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Il signor ministro delle poste e dei telegrafi non ha fatto alcuna osservazione sull'articolo secondo, quindi io devo supporre sia accettato dal Governo; ma desidero dare al Senato alcune spiegazioni.

Questo articolo ha una forma inusitata; anzi in un giornale, che si dice abbia rapporti intimi col Governo, e che in questo momento è più ministeriale del Ministero, lo si definiva un *vade mecum* dell'Ufficio centrale. Quel giornale ha perfettamente ragione, e la sua definizione non manca di spirito. Perchè l'Ufficio centrale ha creduto necessaria questa specie di *vade*

mecum ed ha accennato al Ministero della marina quali domande dovrebbero essere rivolte a quella Commissione? Eccone la ragione.

Si è da tanto tempo abituati nei discorsi che si fanno sui piroscafi e nelle assicurazioni delle Società, e in quelle che sono accettate dal Ministero delle poste e telegrafi, a tener conto del così detto registro italiano. Ora quando si dice, e lo ha accennato ieri anche l'onorevole Rossi, che una nave è iscritta nel registro italiano, si suppone che essa sia una nave scadente. Anche in un *memorandum*, che tutti abbiamo sottocchio, è sempre del registro italiano che si parla. Ora bisogna distinguere nel registro italiano i numeri che vanno dall'uno in avanti e quelli che dall'1,00 vanno a 0,90, 0,80 e fino a 0,75, come ultima cifra. Quando una nave è iscritta nel registro italiano col numero 1, rappresenta ancora un valore, ma quando vi si trovano delle navi col numero 0,80, 0,75, quelle navi dovrebbero essere messe fuori d'uso. Nessuna nazione le vorrebbe avere, nessuna Società di assicurazione le accetterebbe. Dico di più; oltre il numero vi è una serie di osservazioni, e quando mi si dà un numero del registro italiano, questo non basta per giudicare della nave, perchè vi sono tutte le osservazioni che riguardano lo stato delle caldaie, quello delle macchine, ecc.

Di più i numeri del registro italiano, come altri del resto, non vi danno la velocità della nave, e quindi anche con questo numero buono del registro se ne sa tanto e quanto. Questo lo dico perchè l'onorevole ministro non si fidi troppo di questa parola.

Devo poi aggiungere qualche cosa anche più grave.

Noi abbiamo qui dei quaderni d'oneri, alcuni per la Società generale di navigazione, altri per altre Società.

Ora io mi permetto di notare un fatto singolarissimo. Quando si parla dei piroscafi e del registro nei quaderni d'oneri della Navigazione Generale è detto così:

I piroscafi da adibirsi al servizio debbono essere classificati al registro italiano e niente più. Quando invece si parla di un'altra Società « La Puglia » si dice: debbono essere iscritti al primo numero del registro italiano.

Ora questo contratto è stato fatto dal Ministero delle poste e dei telegrafi e si vede da

ciò che da questo Ministero si dà al registro un valore che non è il vero, non è esatto.

Ecco quindi spiegata la ragione di questo articolo secondo che, ripeto, è un po' fuori d'uso perchè parrebbe di voler insegnare a chi ne dovrebbe sapere e ne sa certamente più di me, e la ragione dell'articolo quarto di cui parleremo poi.

Senza dubbio però nello scorrere tutti questi documenti vi prende una specie non dirò di sospetto, ciò che non può essere, ma qualche cosa che non si spiega.

Difatti non si può spiegare come dallo stesso Ministero e nella stessa epoca possano uscire contratti redatti in modo così differente l'uno dall'altro.

Io mi permetto d'indicare al Governo e specialmente al ministro della marina questo fatto per vedere se nel caso vi sieno delle ragioni speciali che conducano a questo risultato, risultato che io credo grave.

Anche però ammesso che per tutte le Società si trattasse del primo numero, mi permetto di dire che esso non è sufficiente per giudicare di una nave. È per queste ragioni che noi crediamo siano necessari quei principi che ho enumerato.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Io non avrei niente da dire su questo argomento, tanto più che l'onor. relatore si è limitato a dare al Senato delle spiegazioni sulle ragioni che hanno determinato l'Ufficio centrale stesso a presentare la proposta contenuta nell'art. 2.

A proposito però del *Registro italiano* e del modo come esso è richiamato nelle varie convenzioni, debbo dare una spiegazione. La Società *Puglia* assumerà servizi nuovi, ai quali destinerà piroscafi di nuova costruzione; da ciò il patto che la riguarda. Quanto alla Navigazione Generale Italiana che ha il suo materiale già da tempo in navigazione, la guarentigia contenuta nell'art. 22 dei quaderni d'oneri fu giudicata sufficiente, assicurando, mercè la visita della Commissione della Regia Marina, che i piroscafi fossero posti in condizione di rispondere in modo soddisfacente ai vari servizi. Pei nuovi piroscafi da costruirsi dalla Navigazione

Generale Italiana, esiste all'art. 14 la stessa condizione della classificazione, in quanto che anche questi dovranno essere iscritti alla primissima classe di I. A. 100 stella.

La diversità rilevata non esiste quindi che in modo relativo, e la guarentigia delle buone condizioni delle navi è assicurata in entrambi i capitolati, in modo da togliere qualunque dubbio.

È bene ciò sia tenuto presente a titolo di chiarimento, dopo il rilievo che dall'onorevole relatore è stato fatto.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Però, l'art. 22 non può disgiungersi dall'art. 11, sono due cose unite; sul primo si doveva fare quest'esame, e l'esame doveva essere subordinato all'articolo 11, cioè che i piroscafi fossero iscritti nel registro.

Ora non voglio mica far qui una discussione lunga, ma solo una raccomandazione al signor ministro, di non accontentarsi di dire *sono iscritti al registro*, ma sapere non solo il numero ma tutte le loro annotazioni. E poi, come tutti i marinai fanno, il registro italiano è in condizioni differenti da quello degli inglesi; bisogna tener conto di questo per giudicare il valore di questi numeri.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Quanto al *Registro italiano* e alle sue condizioni, io mi rimetto pienamente al giudizio del ministro della marina, che è meglio di me in grado di conoscere e apprezzare quella istituzione.

L'onorevole relatore m'invita a non accontentarmi delle guarentigie che potrebbero venire dalla visita del registro italiano; egli mi permetterà di fargli rilevare che avendo il Governo accettato la proposta dell'Ufficio centrale del Senato, sulle ispezioni da eseguirsi per mezzo di Commissioni della regia marina, ogni discussione sul registro italiano non ha più importanza.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola pongo ai voti l'art. 2:

Chi l'approva è pregato di alzarsi.
(Approvato).

Art. 3.

◊
A complemento dell'art. 96 del quaderno d'onori A, e del corrispondente del quaderno d'onori B, la Società concessionaria di Navigazione generale italiana, modificando o completando, se occorre, lo statuto sociale, dovrà, prima della approvazione di cui all'art. 1^o, deliberare in assemblea straordinaria, e notificare al Governo, i mezzi coi quali intende provvedere i fondi per la esecuzione delle riparazioni straordinarie e trasformazioni riconosciute necessarie dalla Commissione della regia marina e, per la costruzione dei nuovi piroscafi, sia preveduta dai quaderni d'onori, sia che risultasse necessaria a completare la flotta sovvenzionata, in seguito alla ispezione di cui all'articolo precedente e nello scopo che la flotta sia posta in grado di adempiere le obbligazioni risultanti dal presente contratto.

Lo pongo ai voti; chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 4.

Due mesi prima della emanazione del decreto reale di cui all'art. 1^o e mentre il Parlamento è aperto, il Ministero presenterà al medesimo:

a) le istruzioni di cui all'art. 2^o le quali servirono di norma alle ispezioni;

b) i rapporti delle varie Commissioni di ispezione e le risposte ai quesiti formulati nello stesso articolo 2^o;

c) le comunicazioni avute dalla Società di Navigazione generale rispetto ai mezzi deliberati dagli azionisti della medesima per assicurare l'esecuzione del contratto.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Come avevo detto, o desiderava sapere dall'onorevole ministro e dall'Ufficio centrale se e quale transazione era avvenuto sull'art. 4; mi riserverei di prendere la parola poi.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE: Ha facoltà di parlare.

Senatore BRIOSCI, *relatore*. Ieri il signor ministro ha espresso al Senato per quale ragione non credeva di accettare le formule proposte da noi a quell'art. 4, e principalmente gli pareva che quest'art. 4 contenesse quasi una sfiducia verso il Ministero che deve eseguire e deve fare eseguire quelle varie operazioni.

Noi avevamo, l'ho già esposto ieri, un altro punto di vista che era quello di dar forza al Governo per questo incarico e quello di rispondere alla pubblica opinione la quale da un po' di tempo a questa parte desidera un po' di luce riguardo ad operazioni di tanta importanza.

Vi è però un punto che non è stato toccato ieri dall'onorevole ministro, ed è stato toccato solo incidentalmente; il quale può avere un certo valore. Se le convenzioni prima di andare in attività debbono essere per due mesi sottoposte all'esame del Parlamento, è certo che potranno rinnovarsi delle discussioni, che dovrebbero essere limitate entro la cerchia delle nostre proposte; ma potrebbero anche trascendere al di là di questa cerchia.

Quindi, benchè un po' a malincuore, l'Ufficio centrale verrebbe anche a qualche modificazione dell'art. 4, però, prima di arrivare a questo risultato finale, vorrebbe qualche dichiarazione più precisa dal Ministero su quello che intende di fare, affinchè il risultato di queste ispezioni su quanto la Società avrà determinato di fare sia venuto in luce; sia conosciuto interamente, come, fin da ieri, ho espresso il desiderio.

GIOLITTI *presidente del Consiglio*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. In questo articolo quarto, più che una questione tecnica, si solleva la questione della condizione nella quale verrebbero posti Governo e Parlamento riguardo alla definitiva approvazione delle convenzioni, delle quali ora stiamo discutendo.

Vi sono due sistemi possibili: O si stabilisce che la visita delle navi, e lo accertamento delle condizioni finanziarie della Società sono lasciate a responsabilità del Governo; o si vuole che le condizioni del naviglio e le condizioni finanziarie della Società debbano nuovamente essere discusse dal Parlamento.

Il mio collega ha dichiarato ieri, ed io ripeto oggi, la dichiarazione formale che il Governo intende di pubblicare per intero il risultato della visita che sarà fatta dalla Commissione nominata dal ministro della marina e il risultato delle indagini finanziarie per stabilire se la Società ha modo di fare i lavori che ha obbligo di fare, per mettere i suoi piroscafi nello stato in cui debbono essere per rispondere agli obblighi che la Società si assume.

Resta da risolvere la questione di principio. Deve essere il Governo ad assumere la responsabilità di questo giudizio? O deve nuovamente davanti al Parlamento discutersi delle condizioni dei piroscafi e delle condizioni finanziarie della Società? Secondo che si adotta l'uno o l'altro sistema bisogna redigere l'art. 4° in una o in altra forma.

A tale riguardo mi permetto di osservare che si comprenderebbe l'obbligo di portare al Parlamento, sotto forma di articoli di legge, la risoluzione della questione se i piroscafi siano in buone o in cattive condizioni, se la Società sia o no in condizioni di provvedere a quegli obblighi cui si è assunta di provvedere. Ma il lasciare il giudizio al Governo e volere che tali fatti siano portati innanzi al Parlamento, prima che il Governo pronunci il suo giudizio, significa volere che i due rami del Parlamento tornino ad esaminare la questione nelle peggiori condizioni possibili, perchè non si tratterebbe più di un disegno di legge che debba essere approvato dall'uno e dall'altro ramo del Parlamento, ma si lascierebbe un certo tempo, prima della approvazione del Governo, durante il quale la questione tecnica e quella finanziaria potrebbero essere sollevate separatamente nei due rami del Parlamento; con la possibilità che un ramo del Parlamento con un ordine del giorno inviti il Governo ad approvare le convenzioni, e con un altro ordine del giorno l'altro ramo del Parlamento inviti il Governo a non approvarlo.

Ciò evidentemente non può essere negli intendimenti dell'Ufficio centrale. L'Ufficio centrale ha spiegato nella sua relazione quali siano i fini che egli intende di raggiungere col disegno di legge.

Egli ha detto che intende di dare forza al Governo nello adempimento degli alti doveri che gli impongono gli articoli 2 e 3 della legge; e dall'altro canto intende avvertire cui spetta,

funzionari e Società, che il Parlamento vuole luce completa.

Sono fini che il Governo intende ugualmente di raggiungere; ma a tale scopo è necessario, è utile, è conveniente che si pubblicino queste relazioni per obbligo di legge prima che il Governo pronunci un giudizio?

A me pare che quando l'art. 4 imponesse al Governo quell'obbligo che il Governo stesso ha già dichiarato di accettare, di pubblicare tutte le istruzioni di cui all'art. 2, il risultato delle visite tecniche, il risultato delle indagini finanziarie, gli scopi che l'Ufficio centrale si propone sarebbero completamente raggiunti. I funzionari tutti incaricati di queste visite saprebbero che l'opera loro sarà presentata al Parlamento, e sarà assoggettata alla indagine la più rigorosa. Il Governo, a sua volta, saprà che la sua responsabilità sarà piena e completa se per caso egli approvasse delle convenzioni senza che le condizioni sotto le quali le convenzioni devono essere approvate si fossero verificate.

A me sembra più corretto il lasciare al Governo responsabilità piena, e questa non vi sarebbe se il Governo potesse trincerarsi dietro una tacita approvazione del Parlamento per non essere intervenute osservazioni dopo la presentazione delle ispezioni e indagini fatte.

Per tali considerazioni a me pare che sarebbe meglio che l'art. 4 fosse redatto nella forma più semplice, dicendo: Il Ministero presenterà al Parlamento le istruzioni, i rapporti e le comunicazioni indicate alle lettere *a*, *b*, *c* dell'articolo proposto dall'Ufficio centrale.

Non mi parrebbe corretto il dire che quei documenti debbano essere presentati al Parlamento prima di approvare le convenzioni, perchè ciò implicitamente significherebbe che il Governo, prima di approvare, dovrebbe aspettare che il Parlamento abbia giudicato, o espressamente o tacitamente, quei documenti.

Tale sistema, ripeto, avrebbe per effetto di provocare un giudizio separato per parte dei due rami del Parlamento sotto forma di interpellanze, di mozioni o di ordini del giorno, forma meno conveniente per il Governo e per il Parlamento, perchè implica, come dissi, la possibilità, sia pure solamente teorica, che i due rami del Parlamento esprimano un voto diverso senza che vi sia più modo di dirimere tale conflitto, cosa la quale non avviene mai quando

si tratta di legge, perchè la legge non ha valore sino a che non è approvata dai due rami del Parlamento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Rossi Alessandro.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Accetto con piacere la transazione che spero oramai compiuta tra il Ministero e l'Ufficio centrale.

L'accetto volentieri in quanto che la pubblicazione non esautorata il Governo, come l'accetterà la Navigazione Generale Italiana, alla quale deve premere non si creda che essa tema la luce richiesta.

Una questione d'onore, dissi ieri, e tanto più per una grande Società anonima, non va sciolta a quattrini.

Si è già, diciamo pure, diffidato di essa; essa offrirà le prove. L'onorevole Brioschi mi rispondeva ieri: nessuna parola di diffidenza a suo riguardo è uscita da noi, nella relazione, poichè noi accettiamo le sovvenzioni, accettiamo le convenzioni, accettiamo la grande Compagnia, accettiamo la durata dei servizi. Constato dunque che avevate dentro di voi la coscienza della forza e dei mezzi di questa Compagnia. Nessuna replica infatti seppe farmi il relatore intorno ai due progetti che la Navigazione Generale Italiana ebbe a proporre nel 1882 e nel 1888, da me ieri narrati al Senato, quale una prova di mezzi suoi.

Oradunque, obbediti i desideri dell'Ufficio centrale, rimangono gli incaricati degli alti doveri: i funzionari. E poichè la Commissione da eleggersi, messa sull'avviso, v'include il ministro della marina, va da sè che l'Ufficio centrale estende la sua fiducia anche al ministro della marina il quale deve dirigere l'inchiesta sul naviglio.

Ieri dicevo: fuggiamo gli equivoci.

L'onorevole relatore dell'Ufficio centrale avrebbe potuto chiarirne alcuni nella sua risposta di ieri. Egli si limitò solamente a chiarire con scarsa fortuna le contraddizioni. Io mi sarei limitato a desiderare che mi avesse fornito il parere suo sul servizio marittimo-ferroviario.

Sarei stato lietissimo di aver l'appoggio del Briareo delle convenzioni ferroviarie a rilevare le sorti della nostra marina mercantile.

Quei due interessi sono dappertutto collegati altrove, anche internazionalmente. Da noi la loro

assenza, causa forse i legami delle ferrovie collo Stato, è causa dei mali che ho ieri deplorato. Gli accordi tentati rimasero sempre impossibili, anzi dura la lotta per le linee interne, invece di essere di accordo anche per le grandi linee d'esportazione.

È da sperare che anche su questo articolo 4 si sia usciti da un altro equivoco. In seguito della rinuncia alla clausola dell'Ufficio centrale, lo Stato non è più pupillo del Parlamento. Le dichiarazioni fatte ieri dall'onorevole Brioschi, avendo assolto da ogni dubbio la Compagnia, non poteva rimanere che un concetto politico.

Se era tale potevate dirlo subito, perchè, secondo me, la formola primitiva dell'art. 4 portava confusione di attribuzioni, un equivoco costituzionale; e la contraddizione tra le due fiducie o sfiducie non sarebbe stata che la conseguenza naturale dell'equivoco.

Ora l'avvenuta transazione toglie di mezzo tutto ciò.

Io non ho parlato per difendere il Ministero, anzi è probabile che in una questione prossima, quella delle Banche, io gli sia del tutto contrario.

Ma qui come nell'85, io sarò sempre con qualunque Ministero che intenda a rilevare le sorti tanto debite della nostra marina mercantile.

Resta a sperare che, seguita questa transazione, il Parlamento metterà da parte ogni partito politico, e prenderà esempio dalla Francia che ha votato sovvenzioni e premi alla sua marina, alla quasi unanimità del Parlamento: Senato e Assemblea legislativa.

Ho detto.

Senatore ARMÒ. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore ARMÒ. Onorevoli signori senatori! Udite dal Governo le ragioni per le quali non ha creduto di poter accettare l'articolo quarto, del controprogetto dell'Ufficio centrale, riguardando questo articolo sotto il profilo del proprio decoro nella parte che gli spetta nell'adempimento dei suoi doveri. Qui sia permesso a me di esaminare l'articolo dal lato che riguarda l'altra parte contraente, e su questa dirò brevi parole:

Quando si hanno, come li ebbe l'Ufficio centrale, sinceri quanto tenaci intendimenti, accade spesso che alla forma con cui si veste il pensiero, non si dà molta importanza, o non se ne

dà tanta quanta ne danno coloro, ai quali sotto la veste della parola non giova esplicitare intero il loro intendimento.

Leggo nella relazione che all'Ufficio centrale si presentavano tre vie, delle quali una fu eliminata, ed era quella di rimandare l'esame delle convenzioni al momento in cui il Ministero dopo aver dato esecuzione al patto stipulato coll'articolo 22, fosse in grado di conoscere e di far conoscere quali piroscafi, secondo i concessionari, siano da *adibirsi* alla navigazione sovvenzionata, e se i medesimi sieno accettabili nel senso dei quaderni di oneri. Ma (si affrettava a dire l'Ufficio centrale), si riconobbe ben presto che questo metodo per quanto semplice e diretto lasciando in sospeso tutte le questioni che da convenzioni marittime possano sorgere, poteva sembrare meno corretto dopo il voto della Camera e lasciava per qualche mese le Società concessionarie in una situazione incerta.

Dunque nell'animo dell'Ufficio centrale vi fu questo bisogno di rimuovere qualunque incertezza. Solo che i fatti siano adempiuti ed allora nessun dubbio potranno avere le Società concessionarie che la loro convenzione sarà un fatto compiuto.

Forse io m'inganno, la lettera del controprogetto lascia luogo ad una grave dubitazione, ed a chiunque d'interpretarla come meglio gli aggrada. Cosa vuol dire due mesi prima di esercitare la facoltà che coll'art. 1° è data al Governo? Vuol dire: due mesi prima che il contratto sia perfezionato coll'assentimento del Governo, a Parlamento aperto siano presentate le relazioni delle ispezioni e tutte le altre notizie che vi sono enumerate?

Chiunque; credo io, leggerebbe in questo il pensiero, che pur non fu, di aver tempo è l'una e l'altra Camera, non solo di prendere atto dei risultamenti di quell'ispezione, ma di potere, volendolo, risolvere la questione, rimaneggiare tutto quello che avesse formato oggetto delle precedenti deliberazioni, e al bisogno ripigliare quell'autorizzazione, che già era stata data al Governo.

Si potrà credere che con questo si sia fatta un'eccezione alle consuetudini ordinarie.

Il potere legislativo discute le condizioni con cui un contratto deve esser fatto: ma il riconoscerà se le condizioni siensi osservate, e il

fare il contratto è attribuito del potere esecutivo.

Vi sono mille vie poi, per le quali, un Governo che abbia fatto malaccorto uso di questa facoltà possa esser tenuto responsabile. Ma il volere entrare in questo campo per attribuirsi una facoltà, che è del Governo, può sembrare non conforme alle consuetudini costituzionali.

Ma, a parte ciò, io domando: quale Compagnia vedrà serenamente compiersi le più scrupolose ispezioni, discutere, verificare le sue condizioni finanziarie sotto l'incertezza che la dimane questo lavoro vada tutto perduto?

Quale Società si metterebbe nel grave impegno di vedere non soltanto Commissioni entrare nelle pieghe più recondite della propria amministrazione, che questo potrebbe essere imposto e voluto dalle esigenze dei propri interessi, ma anche di sentir sollevare più tardi la discussione su di essa e libero chiunque di fare quelle osservazioni che creda?

Noi ci siamo lasciati impressionare da recenti vicende: ma, dico io, sventuratamente le conseguenze di questa nostra impressione si vanno a riversare in un caso che forse sarebbe il meno degno di questa applicazione rigorosa di sospetti.

La Società Italiana di Navigazione si intitola da un nome nella cui famiglia la fine intelligenza, la onestà salda, il prudente ardimento nelle intraprese commerciali, si raccoglie e si tramanda di generazione in generazione insieme al patrimonio colossale.

Tutti desideriamo e vogliamo che i servizi marittimi sieno migliorati, perchè molto vi è a dolersi dei precedenti.

Il Senato prenda tutte le misure affinché questi miglioramenti siano una realtà e non siano una illusione, ma non valichi il limite necessario; non dica da un canto che le Convenzioni non debbono essere sospese, e dall'altro canto che debbono essere approvate con una forma che lascia nell'animo il sospetto di poter essere più tardi disapprovate: faccia il Senato che la sua deliberazione valga a ridare tranquillità e a far cessare quell'ansia, quell'orgasmo in cui si trovano popolazioni, le quali in ogni tempo hanno avuto sacra una bandiera: la patria.

Io spero e credo che il Senato non vorrà approvare l'art. 4 quale è proposto dalla Com-

missione, ma approvarlo come fu presentato dal Ministero delle poste e dei telegrafi.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Prima di dichiarare quali sono gli intendimenti dell'Ufficio centrale rispetto alle proposte del Ministero, io devo pure rispondere una parola ai colleghi che hanno parlato prima di me.

Il collega Rossi, il quale, non so che desiderio, abbia di trovarsi sempre in contraddizione con me, mi ha chiamato Briareo delle ferrovie. Non so quale altro termine dovrebbe darmi pei servizi marittimi, forse l'opposto.

Ieri è venuto un momento, ciò che accade rare volte, in cui ci trovavamo d'accordo; ma subito egli ha svoltato per un vicolo in cui non ci siamo più trovati.

È vero. L'Italia ha speso troppo in ferrovie e troppo poco in servizi marittimi.

Se poniamo così la questione, siamo d'accordo; ma bisogna vedere come le cose sono andate; non mettere lì degli aforismi e da questi poi trarre la conseguenza che tutto si è fatto male e che tutti i suoi colleghi sono o in equivoco o in contraddizione.

Una seconda cosa anche ha detto, che si è studiato molto e che di questi studi si è fatto poco uso; pur troppo è così: e io l'ho detto ieri e l'ho scritto, che se fossi stato solo giudice delle convenzioni e se queste non avessero già ottenuta una approvazione dall'altro ramo del Parlamento, certo che avrei moltissime altre osservazioni a fare. Tutte o quasi tutte le altre osservazioni avrebbero riguardato non i problemi generali del monopolio, ecc. ecc., ch'io sfuggo, ma le linee di navigazione; ma siccome sopra queste linee di navigazione, sopra questi cosiddetti viaggi è stato lungamente discusso alla Camera, e quindi è certo che là a quel problema seriamente hanno pensato, diversamente da quel che penso io, allora ho detto: vediamo, c'è un'altra parte della questione della quale la Camera non si è occupata abbastanza; abbiamo trovato nei quaderni d'oneri che noi potevamo avere ragione di sollevare questa questione e l'abbiamo fatto, qui non c'è alcuna contraddizione.

Dirò al collega Armò che la sua osservazione sopra quella prima proposta è fine, non c'è

dubbio, perchè dice, se voi avete messa da parte questa prima proposta, la quale poteva avere come conseguenza di sospendere l'applicazione delle convenzioni per qualche tempo, cadete qui in contraddizione colla vostra proposta. È fine, ma manca però di una certa esattezza, perchè nell'altro sistema le convenzioni dovevano essere discusse in Senato dopo, quando fosse stata fatta quella revisione, quindi tutto rimaneva sospeso; qui invece è una situazione molto semplice, è una Società la quale ha assicurato un contratto per 15 anni, e che dà a questa Società 9 milioni e mezzo per un anno e 10 milioni e mezzo dal 1894 in poi.

E io domando se non ci è Società che non sarebbe contenta di avere un contratto assicurato per 15 anni, e di tutti questi dubbi, di tutti questi lamenti che si possono fare su questa Società, non ne tengo conto: rare volte una società può avere tali condizioni innanzi a sé; 15 anni! perchè ormai, e non mi oppongo, è provato in tutto il mondo che 15 anni servono, per le Compagnie marittime bene amministrate, per l'ammortamento dei piroscafi.

Questa è cosa conosciuta da tutti. Per cui credere che noi abbiamo trattato male queste Società, come da alcuni si suppone, non mi pare giusto.

Siccome abbiamo detto ieri una parola sopra i bilanci di questa società, su quel che possa turbare il credito, l'onor. Armò suppone che nelle nostre proposte ci siano Commissioni che devono verificare i loro bilanci, i loro libri, ma nulla di tutto ciò; sono gli azionisti che devono vedere questo, ma che forse non vedono abbastanza; sono gli azionisti che devono prendere deliberazioni, sapendo quali sono i loro contratti e gli obblighi che ne derivano.

Ed ora vengo alla proposta del Governo.

L'onor. presidente del Consiglio ha avuto la bontà di rammentare poche parole nelle quali è veramente il nostro concetto contenuto, cioè di dar forza al Governo da una parte e dire ai concessionari: guardate che è una cosa importante, ecco perchè vi dovete prestare a farla.

Ammetto però che le obiezioni fatte dall'onorevole presidente del Consiglio hanno molto valore; ammettiano d'accordo che il risuscitare più tardi una discussione nei due rami del Parlamento sopra il risultato della ispezione potrebbe portare qualche difficoltà,

potrebbe portare, ma ciò non credo, fino a un certo punto ordini del giorno opposti gli uni agli altri, insomma qualche difficoltà.

Se quindi ci avviciniamo all'ordine di idee non alle proposte ministeriali, dobbiamo poi dire che il Ministero si assume una responsabilità molto più forte di quella che è negli articoli da noi proposti, in quanto che noi crediamo di intendere quelle proposte fatte dal presidente del Consiglio, in questo modo, che il Ministero quando ha davanti a sé il risultato di queste ispezioni, abbia davanti a sé quello che la Società intenda di fare per eseguire esattamente i quaderni di onere per disimpegnare i propri obblighi; il Ministero è giudice egli stesso se debba dare corso alle convenzioni ed al decreto reale, oppure se convenga prima fare quella pubblicazione e nella forma che è proposta ora dal presidente del Consiglio.

Intesi così, io credo di poter parlare anche a nome dell'Ufficio centrale e dichiarare che accettiamo la proposta del presidente del Consiglio.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. La interpretazione data dal relatore dell'Ufficio centrale corrisponde esattamente agli intendimenti che il Governo aveva quando fece la proposta di modificazioni all'art. 4.

Io dissi allora: ci sono due sistemi possibili. O rilasciare al Governo il giudizio e quindi la responsabilità; oppure volere che tutto sia di nuovo discusso dal Parlamento.

Non ci sono che queste due vie chiare ed aperte.

Poichè si riconosce, e ringrazio di questo il relatore, che il ridiscutere in quella forma eccezionale, anormale, potrebbe portare a delle conseguenze non buone, non resta altra soluzione se non quella di dire che: il Governo il quale ha l'obbligo di eseguire questa ispezione tecnica, che ha obbligo dalla legge di fare quegli accertamenti finanziari, sarà responsabile del giudizio se debba approvare le convenzioni o tornare innanzi al Parlamento per proporre una soluzione diversa.

È appunto in questo senso che io facevo la

proposta di modificare l'art. 4 togliendo ogni termine per quella pubblicazione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola verremo ai voti.

Come il Senato ha udito il presidente del Consiglio ha proposto che nell'art. 4, là dove è detto: « Due mesi prima della emanazione del decreto reale, ecc. », si dica: « Il Ministero presenterà al Parlamento ».

Il resto è identico.

Pongo ai voti questo emendamento proposto dal Governo ed accettato dall'Ufficio centrale:

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

PRESIDENTE. Pongo ai voti il complesso dell'art. 4 così emendato.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 5.

Negli articoli 22, 25, 26 del quaderno d'oneri A, e nei corrispondenti del quaderno B, dovranno introdursi le seguenti modificazioni:

a) all'art. 22, secondo comma, alle parole « da emanarsi dal ministro delle poste e dei telegrafi, di concerto con quello della marina e coi concessionari », dovranno sostituirsi le parole « da emanarsi dal ministro delle poste e dei telegrafi, di concerto con quello della marina ».

b) all'art. 25, alle parole « il Ministero delle poste e dei telegrafi può far procedere, per mezzo di quello della marina, ecc. », dovranno sostituirsi le parole « il ministro delle poste e dei telegrafi, deve far procedere, per mezzo di quello della marina ».

c) analogamente all'art. 26, alle parole « il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà in ogni tempo fare eseguire », dovranno sostituirsi le parole « il Ministero delle poste e dei telegrafi dovrà fare eseguire visite straordinarie, ecc. ».

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo la parola e non essendovi oratori iscritti, pongo ai voti l'art. 5:

Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(Approvato).

Art. 6.

Le disposizioni relative alle tariffe contenute negli articoli 45, 50, 64 del quaderno d'oneri A e dei corrispondenti del quaderno d'oneri B, dovranno essere modificate e concordate per modo che la facoltà di cui al secondo comma dell'art. 64 sia annullata.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Con questo art. 6, l'Ufficio centrale si propone di sopprimere la facoltà di ribassi nelle tariffe.

Ora io vorrei pregarlo di considerare come anche in questa materia delle tariffe esistono le contraddizioni, perchè se sono praticate nei noli di passeggeri e merci tariffe alte, si grida al monopolio, se sono tariffe basse, si grida alla concorrenza.

Non è cosa pratica. Nulla havvi di più mobile delle tariffe dei noli, e si può dire che mese per mese i noli variano, e di più in più ribassano.

Come è possibile immaginare in una questione di noli delle tariffe fisse per quindici anni?

Pongasi il caso dei piroscafi esteri i quali venendo carichi e scaricando, ad esempio, a Livorno, dovendosi recare a Napoli pigliano ogni nolo che si presenta perchè già sanno di ritornare scarichi, ed ogni piccola tariffa a loro basta. La concorrenza non è tanto, meno due o tre linee, fra nazionali quanto tra esteri.

Ho dimostrato ieri che il movimento della Navigazione Generale Italiana, rispetto a quello della navigazione libera e della navigazione internazionale figura l'otto per cento. Non vale la pena, per un così piccolo cabotaggio, mutare il convenuto creando impaccio alla Società, scompigliando l'insieme dell'art. 64 già discusso fra essa e il Governo. L'esempio che si porta del Lloyd Austro-Ungherese non ha analogia con noi. Non si pensa che il Lloyd viaggia in tutt'altre condizioni delle nostre, e che accanto alle tariffe generali pratica tariffe speciali. Non si pensa che i viaggi del Lloyd di Austria-Ungheria sono sempre d'accordo coi trasporti delle ferrovie, ed anche della navigazione fluviale. In Ungheria vi sono le famose zone ferroviarie.

che pure contribuiscono alle tariffe totali o le influenzano, per cui quello che si paga da una parte va guadagnato dall'altra. Io vorrei pregare l'Ufficio centrale a voler rinunciare alla riforma dell'art. 64 del capitolo d'oneri, ed attendo volentieri la risposta dell'onorevole relatore.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Rispondo subito all'onor. collega Rossi; che ha male interpretato quell'articolo. Mai nessuno di noi, nè il Governo, nè l'Ufficio centrale ha pensato che le tariffe dovessero essere permanenti e costanti; niente affatto.

Nei quaderni di oneri di cui parliamo, adesso vi sono tre articoli che riguardano le tariffe; vi è l'articolo 45 nel quale è detto: le tariffe debbono essere proposte dai concessionari e approvate dal Governo, ed infatti deve essere così perchè trattandosi di servizi sovvenzionati, è necessario che il rapporto fra le tariffe delle convenzioni vi debba essere.

Vi è un secondo articolo il 50 nel quale è detto che le Società potranno chiedere modificazioni di tariffe per aumentarle. I concessionari potranno proporre quelle modificazioni di tariffe, alle condizioni di trasporto, che riteranno più convenienti. Tali modificazioni dovranno ottenere l'approvazione del Governo.

Poi c'è una parte dell'art. 64 che è in contraddizione con la dicitura del 50, poichè questo lascia in facoltà dei concessionari di fare delle riduzioni sulle tariffe approvate per il trasporto dei viaggiatori e delle merci. Aggiunge però che quando la riduzione dovesse durare più di sei mesi, i concessionari non potranno ripristinare l'antica tariffa senza l'autorizzazione del Governo.

È di questo comma che noi domandiamo la soppressione.

Per rendere più chiaro il concetto dell'onorevole Rossi che è comune col nostro, nell'articolo 6 del progetto sottoposto al Senato, abbiamo detto che le disposizioni relative alle tariffe sarebbero coordinate, arrivando però alla soppressione del 2° comma dell'art. 64:

Ora quale ne è lo scopo?

È chiaro: perchè non si faccia una concorrenza alla marina italiana e soprattutto al cabotaggio.

Se le convenzioni marittime per i viaggi in-

terni, avessero tenuto il concetto della Commissione del 1887 di sovvenzionarli parimente ai viaggi postali, allora non si sarebbe chiesta questa cosa, ma siccome ora una parte di questi servizi diventerà servizio di cabotaggio, ecco perchè si domanda la soppressione.

Ma si dice: per renderlo più chiaro, mettiamo in quest'articolo 50 che i concessionari possano proporre quei ribassi di tariffa ecc., per dire che queste possono anche ribassarsi, purchè il Ministero debba dare la sanzione alle tariffe prima che vadano in vigore.

Io credo questo un principio assoluto, quando si tratta di viaggi interni, collegato direttamente al patto delle sovvenzioni.

Si è fatta l'obiezione che piroscafi esteri, o Società di navigazione estere, come per esempio le *Messagéries*, potrebbero fare la concorrenza alla Navigazione Italiana, e ciò non mi sembra possibile, poichè se Società straniera avranno la conoscenza che convenga portarsi in un porto italiano per trasportare merci, di ciò dovrà esser molto meglio e prima informata la Navigazione Italiana.

Ammesso che si possano modificare le tariffe coll'approvazione del Governo, credo saranno soddisfatti tutti i bisogni, tutti i desideri in fatto di tariffe.

Ora non mi resta che una osservazione da dirigere al ministro delle poste.

Nel quaderno B, alla pagina 67, vi è una contraddizione che non so spiegare.

All'art. 44, comma primo, è detto: « I concessionari saranno obbligati al trasporto dei viaggiatori e merci in tutti gli scali toccati dai loro piroscafi sotto l'osservanza delle tariffe approvate dal Governo ».

Questo articolo riguarda i viaggi internazionali per i quali sembrerebbe che vi dovesse essere una tariffa approvata dal Governo, mentre al seguente art. 46 si legge: « Sulle linee contemplate nell'articolo primo di questi quaderni d'oneri, sono escluse le percorrenze interne. I concessionari stabiliranno il prezzo di passaggio dei viaggiatori e da applicarsi alle merci ».

Io non so se questo è un errore di scrittura o di trasposizione della stampa; non saprei dirlo, ma mi pare che sarà bene che il ministro chiarisca.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro delle poste e dei telegrafi*. È questione di trasposizione.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Non sublimiamo una cosa meschina col dire che la Compagnia soffoca qualunque concorrenza; se dimostrarai che tutta la sua influenza si riduce all'8 per cento! e ancora per certe linee determinate; si vuole alludere a due piccole linee di concorrenza che potrei nominare, forse a 15 o 20 piccoli vapori; è proprio una miseria legiferare in così piccole questioni, e creare disposizioni generali restrittive, non sognate nei patti delle marine altrove. Ma volete proprio ammettere che la Navigazione generale italiana, tragga la sua vitalità, sia condannata a queste piccole lotte di cabotaggio, al piccolo cabotaggio? Avviate la piuttosto alle lunghe linee; quello è il suo destino, quella sarà la sua forza. Siamo pusilli in tutto, siamo pusilli anche a voler determinare le tariffe per dare ascolto a momentanei, microscopici interessi, che si ama coprire colle parole altisonanti: la soffocazione d'ogni concorrenza!

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Se qui fossimo in un'accademia, io sarei amatissimo di seguire l'onorevole senatore Rossi in tutte queste disquisizioni, in tutti questi ordini di idee, ma io debbo vedere i contratti come sono.

Ora su questi viaggi, io ho già dichiarato che non era favorevole.

Ho presieduto la Commissione del 1883 e l'onorevole senatore Rossi ieri rammentava precisamente quello che allora abbiamo proposto, ma siccome io non debbo discutere di questi viaggi, li accetto come sono e solo le conseguenze di questi viaggi debbo riconoscere.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Li fate più meschini.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola pongo ai voti l'art. 6:

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 7.

L'ultimo comma dell'art. 69 del quaderno di oneri A e del corrispondente del quaderno di oneri B, dovrà essere modificato così:

Verificandosi sospensione od abbandono della navigazione per qualunque causa, che non sia relativa ai casi di guerra o di contumacia, il Governo del Re avrà facoltà di prendere possesso dei piroscafi destinati alla navigazione sovvenzionata e di adempiere agli obblighi tutti stabiliti nelle convenzioni, a rischio, pericolo e responsabilità della Società concessionaria, salvi i privilegi legalmente costituiti a favore dei terzi.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro delle poste e telegrafi*. Sull'art. 7 debbo fare una osservazione che raccomando all'Ufficio centrale.

Nulla ho da opporre sulla parte principale dell'articolo, ma l'Ufficio centrale ha creduto di aggiungere in fine a quest'articolo la clausola « salvo i privilegi legalmente costituiti a favore dei terzi ». È evidente che qui si tratta di privilegi marittimi. Io però ho il timore che, nell'applicazione possano sorgere dubbi e difficoltà, e che possano sorgere interpretazioni estensive pericolose, dandovi un significato che, oltre ai privilegi marittimi, propriamente detti, giunga fino ad altri vincoli reali, aventi un carattere giuridico diverso. E d'altro lato quando la riserva non è assolutamente necessaria, perchè riconosciuta ed ammessa dalla legge comune, comprenderla in una legge speciale può dar luogo anche ad inconvenienti.

Io prego pertanto l'Ufficio centrale di riflettere se non sia il caso di abbandonare questa aggiunta, e lasciar finire l'articolo alle parole « responsabilità della Società concessionaria ».

Senatore COSTA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore COSTA. Di fronte ad un provvedimento abbastanza serio come quello di riconoscere al Governo il diritto di prendere possesso del materiale addetto alle linee sovvenzionate, nel caso di abbandono o sospensione del servizio, l'Ufficio centrale aveva creduto di dovere aggiungere una dichiarazione, la quale

valesse a tranquillare la fiducia di coloro che, a norma delle leggi potessero far valere dei privilegi sul materiale medesimo.

Era però bene evidente che, parlando di privilegi, s'intendevano quelli, che come tali sono riconosciuti dal Codice di commercio, e quindi quelli che, nell'interesse pubblico, sono dalla legge stessa dichiarati prevalenti a qualsiasi altra obbligazione contrattuale.

Ora, come le riserve non aggiungono nè tolgono nulla ai diritti quali risultano dalle leggi, e non può disconoscersi che il pericolo di una interpretazione estensiva della riserva vi sia, l'Ufficio centrale non ha difficoltà di aderire alla proposta dell'onor. ministro, perchè l'ultimo inciso dell'art. 7 sia soppresso.

PRESIDENTE. L'Ufficio centrale accetta che si sopprimano le parole «salvi i privilegi legalmente costituiti a favore dei terzi» soppressione proposta dall'onor. ministro.

Pongo ai voti queste parole:

Chi le approva è pregato di alzarsi.

(Non sono approvate).

Pongo ora ai voti l'articolo settimo così emendato:

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 8.

L'art. 90 del quaderno d'oneri A ed il corrispondente del quaderno d'oneri B sarà modificato nel modo seguente: La Società avrà la sua sede in Roma, ove pure avrà il suo domicilio legale per tutti gli effetti del presente contratto. Essa avrà sedi di compartimento in Genova ed in Palermo, e succursali in Napoli ed in Venezia.

A questo articolo ottavo il senatore Podestà propone il seguente emendamento.

Sostituire all'ultimo inciso «Essa avrà sedi» il seguente: «Essa continuerà ad avere nelle attuali loro condizioni ed attribuzioni sedi» ecc., come nel progetto.

Domando se questo emendamento è appoggiato.

Chi lo appoggia è pregato di alzarsi.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato l'onorevole Podestà ha facoltà di svolgerlo.

Senatore PODESTÀ. Onorevoli colleghi! L'emendamento che ho l'onore di proporre al Senato, piuttosto che un cambiamento, è una spiegazione, un complemento dell'articolo ottavo, quale l'Ufficio centrale lo formulò.

Infatti nelle idee dell'Ufficio centrale e del Governo sta che le sedi compartimentali di Palermo e di Genova sieno conservate. Il mio emendamento è una spiegazione e una conferma di questo concetto diretto a mettere al sicuro per un avvenire più o meno remoto queste due sedi compartimentali dal pericolo di una eventuale *deminutio capitis*, di una falciatura di funzioni e d'importanza.

Ora un tal fatto sarebbe in contraddizione colla ragione storica e con tutti i precedenti di questi due principali compartimenti navali, sarebbe in contraddizione colle esigenze presenti dei traffici del commercio, della marineria a vapore, che a Palermo e a Genova trovano i loro due centri più importanti. Sarebbe in contraddizione colle speranze avvenire di sviluppo e di progresso che sorridono alla marineria italiana e che muovono oggi Governo e Parlamento a prorogare per 15 anni le convenzioni marittime.

Io raccomando quindi alla onorevole assemblea il favorevole accoglimento di questa mia proposta che non voglio chiamare emendamento ma piuttosto spiegazione e dichiarazione dei concetti che animano l'Ufficio centrale ed il Governo.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Io ho chiesto di parlare su questo articolo, perchè vorrei proporre un emendamento.

Premetterò poche parole sulla storia di queste sedi. Le convenzioni marittime del 1877 furono contratte personalmente con Florio e Rubattino, personalmente responsabili verso lo Stato. In marzo del 1882, avvenuta la fusione Florio-Rubattino, essi rimasero ugualmente personalmente responsabili; così pure nel patto dei contratti.

L'art. 44 delle convenzioni 1877 nomina un rappresentante a Roma con domicilio speciale per tutto quello che può essere conseguenza dei

contratti medesimi; quindi si è dovuta fare una deroga agli articoli 129, 138 del Codice di commercio, perchè erano essi gli amministratori garanti della Società anonima fino alla scadenza del 31 dicembre 1891. Nessun cenno nelle convenzioni del 1877, nè nel contratto coi due fondatori, nè di compartimenti, nè di sedi.

Florio aveva sede in Palermo, Rubattino a Genova, e quindi ne veniva di conseguenza che nel loro statuto sociale si accennasse alle due sedi, ove dimoravano le due persone direttamente responsabili. Così nello statuto della Navigazione Generale Italiana sta il regio decreto 16 marzo 1882, dove all'art. 3 è detto: la Società ha una sede compartimentale a Genova, un'altra a Palermo, una succursale a Napoli e un'altra a Venezia; questo è nello statuto interno.

Scadute col 31 dicembre 1891 le convenzioni, scadeva anche la responsabilità personale di Florio e Rubattino; quindi, secondo le norme legali veniva concentrata la responsabilità nel Consiglio di amministrazione; come Società anonima, la Navigazione Generale Italiana doveva entrare nell'orbita comune dei contratti; la posizione di fatto e di diritto era così: per necessità ineluttabile di buona amministrazione la Società ha operato la riforma del proprio statuto il 22 gennaio 1892 e lo ha regolarmente iscritto al tribunale civile e correzionale di Roma. L'art. 3 dello statuto interno dice così: « La sede della Società è in Roma; la Società avrà inoltre compartimenti di esercizio e traffico a Genova e Palermo e sedi a Napoli e Venezia, e dove il Consiglio di amministrazione riterrà opportuno, uffici tutti sotto la diretta dipendenza dell'amministrazione centrale; nelle altre piazze dell'interno e dell'estero la Società provvede per mezzo di agenzie proprie ».

Coerente a questo la relazione dell'Ufficio centrale dice « che gli azionisti di una Società pensino di curare bene i loro interessi moltiplicando le sedi nelle quali può svolgersi l'attività sociale... ».

È singolare che oggi l'onor. relatore non mi ascolta mai... (*ilarità*).

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. No, no, dica pure.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Io non faccio altro che richiamarla alle sue parole, è continuo: « È un atto che li riguarda, e nel quale lo Stato non ha che vedere ». Sono quindi pienamente

di accordo, le parole della relazione colla situazione di fatto e di diritto come si trova.

Infatti, nel progetto Lacava era detto; all'articolo 90: « I concessionari dovranno nominare un rappresentante a Roma, ove pure avranno il loro domicilio legale per tutti gli effetti del presente contratto ».

Le modificazioni Branca suonano così: « I concessionari avranno sedi di compartimento a Genova, a Palermo, a Napoli ed a Venezia ».

Questo è l'articolo che venne riprodotto dal ministro Finocchiaro-Aprile coll'intero comma premesso della sede in Roma.

L'Ufficio centrale desidera ora di modificarlo, mentre questo articolo ripetuto non fa che corrispondere perfettamente nel quaderno di oneri del 1877, alle convenzioni marittime del 1877 con Florio e Rubattino, nelle quali non era questione di compartimenti e di sedi.

L'onorevole ministro delle poste non ha che ratificato lo statuto vigente della Società colla quale ha convenuto.

La Camera dei deputati ha lungamente discusso l'art. 90 del capitolato, ed un gruppo di deputati, che aveva presentato un emendamento, ha poi trovato giusto di ritirarlo, e tal quale coll'art. 90 la legge è passata alla Camera, è stata riproposta dal ministro al Senato.

Io non capisco come la proposta dell'Ufficio centrale contraddica alla relazione dell'onorevole Brioschi. A me pare evidente che l'Ufficio centrale, invece di tornare all'antico, voglia crear esse due compartimenti e due succursali. A parte, o signori, il grave torto che si verrebbe a fare a due importanti centri marittimi, io non comprendo, dicevo, la contraddizione. Se spetta agli azionisti il moltiplicare le sedi, perchè volete ridurre Napoli e Venezia a succursali, e le riducete proprio per legge, per cui la Navigazione Generale potrà stabilire dei compartimenti dovunque; supponiamo a Livorno e Bari, che lo meriterebbero, ma a Venezia e Napoli non potrebbe farlo se non per legge, perchè per legge stabilito avreste che lì devono essere, non sedi della Società, ma semplicemente succursali, e l'onorevole relatore si vanta così di non volere introdursi nei diritti degli azionisti; anzi che si vogliono salvaguardare i loro interessi.

Tornare all'antico? Ma quale antico! Nei capitolati del 1877, nulla; nel contratto colla fu-

sione, nulla; nel progetto Lacava, nulla: nè compartimenti, nè succursali.

Evidentemente la questione è un atto interno; e come lo consiglia l'onor. relatore, è un atto che riguarda la Società. Vuolsi adottare la dizione Lacava? sta bene, vuolsi tornare all'antico? sta bene ancora; ma che il Parlamento diventi amministratore e crei esso i compartimenti e le succursali in un modo diverso da quello dibattuto e convenuto dall'Amministrazione col Governo, io non lo so capire.

Sarebbe davvero curioso che si volesse obbligare un'amministrazione a non essere essa arbitra di giudicare in quali sedi più o meno convenienti, come del resto essa dichiara, sia il suo interesse di una buona gestione, e che voglia intromettersi il Parlamento.

E notate, egregi colleghi dell'Ufficio centrale, che c'è ancora una contraddizione che non avete avvertita, quale vado a segnalarvi, per cui parrebbe che il vostro art. 8 sia stato redatto, me lo permetta l'Ufficio centrale, un po' leggermente.

Non avete osservato, cioè, che nell'art. 16 del quaderno d'onori c'è già legittimato il compartimento marittimo di Venezia.

Nell'ultimo comma è detto: «il materiale che è adibito alla linea *a*, *b*, *h* dovrà essere iscritto al compartimento marittimo di Venezia».

Tanto viene agli occhi la necessità, la opportunità, la naturalezza che Venezia...

Senatore BRIOSCHI, *relatore*... Non è compartimento di Società, è compartimento di Governo, ed è un'altra cosa...

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Certo non è un compartimento agrario, ed io non accetto la significazione datagli ora dal relatore. Queste sono le spiegazioni puramente necessarie che io ho creduto di dover dare alla parte storica e alla parte giuridica concernenti l'art. 8.

Io mi limito adesso a questo, e mi riservo chiarirne anche la parte amministrativa qualora nè l'Ufficio centrale nè il Governo facessero buon viso alla mia proposta.

E la mia proposta sarebbe questa:

Art. 8. La Società avrà la sua sede in Roma, ove pure avrà il suo domicilio legale per tutti gli effetti del presente contratto.

Essa avrà sedi di compartimento a Genova, a Palermo, e sedi a Napoli e a Venezia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Mezzacapo.

Senatore MEZZACAPO. Non compete a me di parlare sulle Convenzioni marittime. Se non che su quest'art. 5 era mio desiderio di chiedere qualche spiegazione al relatore dell'Ufficio centrale; spiegazione che m'ebbi ora dal collega Rossi.

Io trovava per lo appunto che, mentre nelle precedenti convenzioni la Società non era giustamente stata vincolata ad istituire sedi di compartimento o succursali in un sito piuttosto che nell'altro, in quelle in esame venivano imposti alla Società obblighi che per lo innanzi non aveva, e che l'Ufficio centrale modificava; mentre che nella relazione, in contraddizione di questo fatto, dicevasi che non era opportuno imporre alla Società il dovere di mettere sedi compartimentali a Napoli e Venezia.

Ma prima la Società non aveva obbligo alcuno, ed ora se le impongono due sedi compartimentali e due succursali, che poteva per lo innanzi avere e non avere.

Che con la fusione delle due Società, fossero naturali due sedi compartimentali a Genova e Palermo, come conseguenza dell'andamento delle cose, lo capisco perfettamente; ma che, nel fare una nuova convenzione non si tenga conto della topografia del paese e degli interessi generali marittimi, è quello che non arrivo ad intendere.

Poichè la sede della Società è a Roma, trovo illogico che la Società stessa, per trattare gli affari di Napoli o Venezia, debba seguire la via dei due estremi d'Italia, Genova e Palermo.

A me parrebbe naturale che tanto la Società, quanto le persone che debbano trattare affari di navigazione, si rivolgersero direttamente alle quattro sedi compartimentali, che sono di loro natura: Palermo per la Sicilia, Genova per la parte settentrionale d'Italia sino all'Adige, Venezia per tutti gli interessi marittimi dell'Adriatico, Napoli per la penisola italiana.

Ond'è che troverei logico il ritornare, come diceva l'onor. Rossi, all'antico; ossia di non dare alcun obbligo alla Società; oppure di lasciare quattro città compartimentali, come è detto nel progetto di legge venutoci dall'altro ramo del Parlamento. Altrimenti, lo dico chiaramente, verrebbe ad istituirsi un privilegio a favore di due città.

La Società segua pure il suo tornaconto; ma se vogliamo imporle degli obblighi, imponiamoglieli completi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Boccardo.

Senatore BOCCARDO. Desidero dire due parole in risposta alle osservazioni del senatore Rossi, come sempre molto argute, confermate or ora dal senatore Mezzacapo.

Entrambi questi oratori trovano poco corretto che nella forma attuale con la quale ci vengono oggi le convenzioni s'imponga alla Società di Navigazione Generale un'obbligo che non esisteva in altre forme precedenti di questo contratto, l'obbligo cioè di avere i compartimenti di Genova e di Palermo.

Essi ragionano così: questa è materia d'interesse privato della Società; se la Compagnia troverà conveniente di stabilire e mantenere questi od altri compartimenti, lo farà senza che il Parlamento intervenga.

Qui mi sembra, o signori, che vi sia un equivoco che è opportuno di eliminare.

La Società della quale si parla non è una Società qualunque, non è una Compagnia che gerisca unicamente degli interessi propri, e che possa quindi invocare puramente e semplicemente l'egida del dritto comune. Se la Società fosse realmente in questo caso, il Parlamento e lo Stato non avrebbero nè il dovere nè il dritto d'intervenire.

Ma noi scordiamo un po' troppo sovente che si tratta di una Compagnia la quale riceve dallo Stato e dal contribuente una somma abbastanza vistosa, ed alla quale lo Stato affida interessi abbastanza grandi per dare nonchè il dritto il dovere al Parlamento d'intervenire; ed è per questo che Parlamento e Stato possono dire legittimamente alla Società: intendiamo che voi geriate le cose in una determinata maniera, che manteniate certi determinati organi amministrativi.

E qui, o signori, siccome io appoggio, *toto corde*, l'ordine del giorno proposto dall'onorevole senatore Podestà, concedetemi di fare una piccola parentesi per ciò che riguarda il primo dei compartimenti nominati in questo articolo ottavo.

Io che aborro dalla retorica, non ricorderò a questa Assemblea che il primo battello a vapore che solcò le acque del Mediterraneo fu

l'*Archimede*: fu una piccola nave costrutta dal compianto mio concittadino Raffaele Rubattinò. Non ricorderò che fu per l'iniziativa di questo patriota che l'Italia ha potuto modestamente esser dotata di un primo nucleo di quella impresa marittima che è divenuta poi la Società di Navigazione Generale.

Tutto ciò lo lascio in disparte, ma il Senato, l'Italia non possono scordare una cosa, signori, ed è: che se l'Italia ha una marina nel suo passato gloriosa, destinata a divenire gloriosissima in avvenire, ciò in grandissima parte è dovuto alla razza ligure, ciò è dovuto a Genova.

L'Italia e il Senato non possono scordare che se il nostro movimento commerciale e con esso i proventi doganali sono destinati a crescere ed a svilupparsi, il primo e più importante fattore di un tale incremento sarà sempre il porto di Genova.

Noi non lo dobbiamo, signori, dimenticare questo, e lo Stato ed il legislatore che non lo dimentica ha il diritto e il dovere di dire a questa Compagnia, che sovvenziona con dieci milioni: Badate, che in questo centro, che per me rappresenta il cespite precipuo de' miei proventi gabellari, io intendo che voi manteniate sempre un compartimento organizzato *sic et sic*, con i tali uffici e poteri, con queste determinate attribuzioni; perocchè voi non siete, lo ripeto, una Compagnia di cui io mi possa disinteressare, ma voi siete un organo della vita pubblica, della vita economica, della vita marinaresca nazionale. Ed è questa la ragione per la quale io appoggio caldamente l'ordine del giorno dell'onor. senatore Podestà.

Duolmi solo che nè l'onor. Podestà, nè altri, possa ben determinare, e chiaramente fissare quali siano codeste attribuzioni ch'ei vuole conservate nel compartimento di Genova. Ma purtroppo ciò non si può *a priori* dire. Ciò che si può fare, ciò che io faccio, è di raccomandare al Governo di tener dietro allo svolgimento della Compagnia di Navigazione Generale, perchè le attribuzioni, quali che esse siano dell'attuale compartimento di Genova, non vengano in guisa alcuna scemate. Ed è questa una vigilanza, esercitando la quale, il Governo, lo Stato, tutelerà non gl'interessi di Genova, che avrebbero già molta importanza, ma gl'interessi economici e finanziari della nazione.

Queste sole osservazioni che io mi credetti in obbligo di sottoporre al Senato.

Senatore DELLE FAVARE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore DELLE FAVARE. Io non aveva intenzione di prendere la parola, perchè dopo quanto ha esposto l'onor. Podestà, certamente il disadorno mio dire non potrà fare effetto alcuno sopra i miei onorevoli colleghi; ma d'altro canto quando veggo che, e l'onor. Rossi e l'onor. Mezzacapo, mettono in dubbio i precedenti dei due compartimenti di Genova e di Palermo, io credo che un po' di storia si renda necessaria.

L'istoria appunto insegna che i due compartimenti nacquero, l'uno, quello di Palermo, per opera della casa gloriosa di Vincenzo Florio, e quello di Genova dalla casa Rubattino.

Queste due case si fusero e crearono la grande Società di Navigazione Italiana.

Ora questa grande marina, mi permetta l'onorevole Rossi, è il risultato di un capitale siciliano e di un capitale genovese, che si aggregarono e diedero vita alla grande Società di Navigazione sopradetta, ed aggregandosi seco portarono i preesistenti interessi locali. Da noi a Palermo sono ben quattromila famiglie che vivono con la Navigazione Generale Italiana. Ora, voi volete spostare con un tratto di penna questi interessi? (*Sègni di diniego dell'onor. generale Mezzacapo*).

Il senatore Mezzacapo mi fa cenno che non accetta l'idea dello spostamento di interessi.

Io mi permetterò di provare che gli interessi saranno spostati, e ci vuol poco a provarlo; quando il patrimonio di due lo dividete in quattro, è naturale che gli interessi siano spostati.

Confesso che mi ha fatto impressione quello che ha detto l'onor. senatore Boccardo, cioè che non v'è una delimitazione esatta delle attribuzioni fra le due succursali ed i due compartimenti. In questo noi ci affidiamo appunto alla buona volontà da un canto della Società di Navigazione Generale che ha tanti interessi nell'isola nostra, e dall'altro al Governo del Re, che certamente, qualunque esso sia, non potrà trascurare Palermo e gli interessi che nell'attualità vi sono stati creati.

Nell'attualità noi abbiamo uno statuto ed in

questo statuto viene consacrato che i compartimenti sono due e le succursali due.

Questo statuto della Società di Navigazione Generale venne approvato per regio decreto...

Senatore SPROVIERI. Parli dell'Italia.

PRESIDENTE. Prego di non interrompere.

Senatore DELLE FAVARE. Perdoni, io parlo sempre dell'Italia. Perchè se vi è paese che è italiano per eccellenza, è la terra delle grandi iniziative...

Voci. Lo sappiamo.

Senatore DELLE FAVARE. ...e stia sicuro che qui non sono venuto a difendere se non un interesse eminentemente italiano. E siccome gli interessi della patria sono l'addizione degli interessi delle singole città, non deve recar meraviglia che io difenda gli interessi di 4000 famiglie.

Proseguo. Tornando allo statuto della Navigazione Generale ed al decreto che l'approvava la conseguenza quale fu?

Fu che tanto il Rubattino che il Florio portarono ognuno il contingente di quei contratti che avevano stipulati col Governo, non che i creati interessi.

Questi contratti si debbono adesso rinnovare, ma noi non vi chiediamo nell'interesse generale, se non di conservarci almeno quel poco che abbiamo.

Palermo fu una città un tempo burocratica, adesso è diventata una città marittima commerciale; è il capo linea sboccando dallo stretto di Gibilterra, e Florio che ne capì l'importanza sentì il bisogno di crearvi una Società di navigazione per il disimpegno dei vari servizi marittimi.

Ora il Senato accogliendo la proposta dell'onor. Podestà, alla quale mi sono associato, non rende altro che un atto di giustizia al nostro compartimento. Ed io profitto di questa occasione per ringraziare vivamente l'Ufficio centrale, che alla sua volta ha riconosciuto questo diritto.

Non ho altro da aggiungere.

Senatore MEZZACAPÒ. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MEZZACAPÒ. Qui siamo in un equivoco. Nessuno vuol togliere i diritti che possono già aver acquisiti le città di Genova e di Palermo; tutti riconoscono i loro grandi meriti per lo sviluppo che hanno dato alla marina italiana,

Ma se esse hanno fatto dei grandi sforzi, ora permettano che questi sforzi siano resi possibili anche alle altre città d'Italia e che ne possano seguirè l'esempio nel dare sviluppo alle loro forze marittime. Invece noi li chiudiamo in un cerchio di ferro, e vogliamo che lo sviluppo si effettui per quei due capi estremi d'Italia.

Riconosco pure la ragione esposta dall'onorevole Boccardo, intorno al diritto che ha il Governo di ingerirsi e dar prescrizioni di ordinamento amministrativo alla Società; ma non trovo opportuno l'impedire alla Società stessa di poter costituire dipartimenti marittimi a Venezia e a Napoli, qualora le circostanze lo richiedano.

Che oggi queste città restino con le succursali, sia pure; ma la legge non deve pregiudicare l'avvenire.

Suppongasì che più tardi in quella località il movimento marittimo richieda la formazione di compartimenti marittimi; la Società non potrà farlo, e converrà che lasci le cose come sono, essendo vincolata dal disposto della legge.

Io quindi ritengo che si debba ritornare all'articolo quale fu votato dalla Camera dei deputati, e quale dal ministro ci fu presentato col progetto di legge.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro delle poste e telegrafi*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro delle poste e telegrafi*. La questione dei compartimenti è una delle più importanti di questo disegno di legge pei precedenti ai quali si riferisce e per gl'interessi che vi si riattaccano.

Il Senato ne ha avuto una conferma nei discorsi che sono stati pronunciati in questa tornata.

A me importa fare brevi dichiarazioni. Il patto contenuto nell'art. 90 dei capitoli riguardante le sedi compartimentali di Genova, Palermo, Venezia e Napoli fu stipulato tra il Governo e la Società quando furono sottoscritti i contratti pei servizi marittimi dal Ministero presieduto dall'onor. di Rudini.

Il nuovo Ministero trovò questo patto già concluso e non gli era agevole modificarlo. Però ritenne non potere fare a meno di tener conto della condizione di fatto esistente, circa le antiche sedi compartimentali di Genova e di Palermo costituite e organizzate da lungo

tempo. Tradizioni e interessi di molto rilievo imponevano di non diminuire l'importanza di questi compartimenti, pur organizzando a Venezia e Napoli, centri marittimi importantissimi, rappresentanze amministrative della Società stessa, onde provvedere al migliore andamento dei servizi e contribuire allo sviluppo del movimento e del traffico marittimo e commerciale di quei porti.

Il Governo si preoccupò di questa condizione di cose, non potendo esimersi dal riconoscere la opportunità di un provvedimento diretto a rassicurare le popolazioni che temevano di vedere diminuita o eliminata ogni importanza negli antichi compartimenti, colla conseguente diminuzione di lavoro e di attività per le classi operaie e marinare.

Onde raggiungere questo scopo, e togliere i dubbi sorti in proposito, il Governo richiese alla Società esplicite dichiarazioni scritte, equivalenti ad una vera e propria interpretazione dell'art. 90, e costituenti un impegno contrattuale.

Questa dichiarazione, che porta le firme dei rappresentanti la Società, cioè del presidente del Consiglio d'amministrazione e del direttore generale, vi è già nota, avendola l'onorevole relatore riferita testualmente nella sua relazione. Sorge da essa l'impegno preso dalla Navigazione Generale di « non diminuire il complesso dei servizi che sono stati affidati alle sedi compartimentali di Palermo e di Genova », e l'impegno di « conservare l'attuale importanza dei servizi esistenti nelle sedi medesime ».

Questo ho dovuto premettere, perchè sia ben chiaro il concetto del Governo, cioè che l'articolo 90 non potesse interpretarsi in modo lesivo dei diritti acquisiti dai compartimenti di Genova e di Palermo, non escludendo che a Venezia ed a Napoli si costituissero sedi amministrative per provvedere ai servizi della Navigazione Generale Italiana in quei porti.

Ora l'Ufficio centrale propone che l'impegno formale della Società contenuta nella suddetta dichiarazione sia esplicito sotto forma di emendamento alla legge.

Il Governo, coerente ai suoi propositi, non ha naturalmente ragione di opporsi che sia consacrato nella legge l'obbligo di conservare nell'attuale condizione i compartimenti di Genova

e Palermo, colle attribuzioni ad esse finora affidate.

Ma è naturale che anche alle altre due città, Venezia e Napoli, debbasi riconoscere il diritto di avere una sede amministrativa della Navigazione Generale Italiana; a ciò non si provvede in modo soddisfacente colla parola *succursale* proposta dall'Ufficio centrale. Sono sorte infatti delle obiezioni da parte di alcuni onorevoli senatori, che desiderano una soluzione diversa, e più conveniente. Io sono certo che l'Ufficio centrale troverà modo, d'accordo coi vari proponenti, di trovare una formula la quale, consacrando il concetto della conservazione degli antichi compartimenti, nelle loro condizioni presenti, non impedisca, specialmente a Venezia e Napoli, quegli esplicamenti futuri che possono rispondere a nuovi bisogni ed al crescente movimento della nostra industria marinara.

Mi premeva di fare a nome del Governo queste esplicite dichiarazioni. Mi auguro che si trovi una formula che risponda a questi concetti e che il Senato sia concorde nell'approvarla. (*Bene, bravo, approvazioni*).

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Come io mi era riservato, per illuminare meglio il Senato aggiungerò poche parole puramente amministrative. Io ho ascoltato con grande attenzione il discorso del nostro collega Delle Favare e quello del collega Boccardo, e mi associo a loro cordialmente per i distinti meriti che hanno verso l'Italia, Genova e Palermo. Non potrò mai lasciar credere che altri abbia voluto, come è stato detto, mettere in dubbio i precedenti di quei due centri marittimi; anzi li ho stabiliti nella storia e nel diritto. Se fosse altrimenti l'emendamento chiesto dall'onor. Podestà attesterebbe dei dubbi che non hanno ragione di essere. Ma Genova sarà sempre una gran testa di linea della nostra marina, e Palermo lo stesso; non occorre perciò fermarsi a quanto l'onorevole Boccardo asserisce rispetto agli introiti finanziari, che farebbe impicciolire la questione, ma via! tutti contribuiamo nelle forze di tutto il paese, non solo alla spesa della marina mercantile, ma a tutti gli altri servizi dello Stato. Organo della vita nazionale è Genova, sta bene; organi della vita nazionale sono anche

Napoli, e anche Venezia, onorevole Boccardo; non è soltanto questa o quest'altra città.

E quindi vengo al punto amministrativo.

Parlando di Venezia è notorio che quel porto è testa di linea per tutto il servizio nell'Adriatico, per il Levante, ed al 1° luglio 1894 lo sarà per la linea che porterà alle Indie le nostre navi adriatiche.

Non più attaccata alla Peninsulare, si era stabilito con Venezia un contratto per il quale coll'articolo 5 era stata promessa l'equivalenza per parte della marina nazionale. Questa promessa, non mantenuta ancora malgrado una legge, per transazione, all'altra Camera è stata differita al 1° luglio 1894, e quelli che portavano negl'interessi e diritti di Venezia gl'interessi e i diritti nazionali si sono acquietati al verdetto della Camera dei deputati, che il Senato verrà a convalidare colle convenzioni.

A Napoli, che è centro se non più intensivo, più vasto, fanno capo passando tutti i piroscafi, si può dire, della Navigazione Generale Italiana.

Ora amministrativamente non è da credere che quando il Consiglio d'amministrazione ha preso una simile deliberazione pei compartimenti della sua gestione, potesse essere influenzato da interessi di secondo o terzo ordine e dimenticasse i principali punti che sono Genova e Palermo, dov'ebbe le prime origini la Società.

Dunque non simpatie, non antipatie, ma necessità assoluta di servizio, economia amministrativa, domandano che la responsabilità del Consiglio, non solo verso gli azionisti ma verso il Governo e verso il pubblico proceda regolarmente nell'interesse supremo del servizio generale.

La Navigazione Generale Italiana, oltre il capitale cospicuo di uno dei due fondatori, possiede a Palermo un grande palazzo per la sede, possiede nientemeno che l'Oretea, dove sono da 1500 operai, possiede lo scalo d'alaggio dove vi sono 400 operai. Come è possibile credere che il Consiglio d'amministrazione voglia far torto a un simile impianto, voglia scemarło, voglia fare in modo come è stato detto, che dividendo in quattro quello che ora è in due, si trasformi per così dire la pianta attuale della Navigazione Generale Italiana? Non sarà niente di tutto questo; quello che ha dovuto il Consiglio di amministrazione concentrare è la ragioneria, la contabilità.

Nell'altro ramo del Parlamento, fu dato un gran peso perchè 22 famiglie da Palermo hanno dovuto seguire il centro della contabilità.

Ma volevansi aver quattro ragionerie? Il trasferimento era indicato dalla più stretta necessità, nè io vedo nè credo che altri ne abbiano a succedere.

D'altra parte, o signori, il decentramento amministrativo e le singole responsabilità sotto un solo centro (qualche cosa me ne intendo anche io dell'organismo di una grande Società) sono le condizioni indispensabili di una azienda ordinata che fondi altrettante responsabilità, con altrettante gerenze. C'è la questione dell'esercizio, c'è la questione del traffico, c'è la questione di fissare i noli dei contratti, regolare le vicende dei reclami e via dicendo.

Benissimo diceva il collega Mezzacapo, come si fa a corrispondere per questioni minute qualche volta di 10 a 15 lire, da un capo all'altro del Regno, da Venezia a Palermo, tra due enti soggetti al medesimo capo, Roma?

Non ci deve essere una azione amministrativa libera per le cose che sono immediatamente dipendenti dal sito e che corrispondono agli usi, alle condizioni locali?

Pensate come facilmente possano avvenire per corrispondenza dei malintesi, sui quali bisogna ritornare una o più volte. Le questioni di armamento, di arruolamento e di riparazioni. Immaginatevi se, occorrendo una gomena da comprare, si abbia continuare a ricorrere a Palermo, e farvi venire di là le piccole provvigioni per le farine, salumi, burro e simili.

Perfino il bucato sporco deve essere mandato a Palermo perchè sia colà lavato, e non sempre ritorna lavato in tempo. (*ilarità*).

Si capisce la necessità di organizzare un'amministrazione, dirò così, un po' burocratica, a motivo della grave responsabilità che va trattata alla militare.

Ma appunto per ciò occorre far sì che ai centri competenti sia lasciata quella iniziativa che è indispensabile. Perciò occorre un solo capo a Roma. Sotto la sua direzione lavorino gli altri compartimenti e le altre sedi in modo che rispondano a quelli alti destini a cui è chiamata la nostra marina; senza dire che l'artificiale non dura, mentre l'importanza di Genova e di Palermo sta nella natura delle cose e come non

può diminuire, così non può accrescersi per una clausola di oneri capitolati.

Prego quindi nuovamente l'Ufficio centrale ed il Senato a volere accogliere il mio emendamento. Il quale, per quanto riguarda Venezia, non fa che corrispondere a formali promesse sulle quali Venezia ha contato come di diritto, e come mi vengono ricordate or ora dal telegramma di quel sindaco, che l'Ufficio centrale già conosce.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Questa questione dei compartimenti ha molto agitato le popolazioni di Genova e di Palermo in questi ultimi giorni.

Già nella breve relazione ho accennato ad alcune petizioni che sono giunte all'Ufficio centrale, altre ne arrivarono in seguito; darò lettura di qualcuna per mostrare l'agitazione popolare intorno a questo soggetto.

Un Comizio popolare tenuto in Palermo, ha fatto plauso all'energia del sindaco e ringrazia la Giunta del Senato, la quale approvando le convenzioni marittime, e garantendone la corretta attuazione, con prudenti, savi e providi accorgimenti ha riconosciuto il diritto di Palermo di aver conservata, ecc.

Debbo dire che questa è la prima volta che da un Comizio popolare esce una cosa così di buon senso (*Si ride*).

Vi è anche una Società di Palermo che si chiama democratica, che «considerando le gravi perturbazioni che risentirebbero gli interessi marittimi siciliani, e specialmente quelli di Palermo, se il progetto delle nuove convenzioni, colle maggiori garanzie possibili non venisse approvato, ecc. ecc.

Tutte queste varie petizioni approvando l'opera nostra, che dicono saggia, mentre è semplicemente prudente, domandano il mantenimento delle sedi.

Vi è anche un telegramma della Deputazione provinciale di Genova.

PRESIDENTE. On. oratore, mi permetta che io dichiaro come i telegrammi non sono documenti autentici; le petizioni devono essere fatte come lo Statuto prescrive.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Il presidente a nome della Camera di commercio presso Trapani fa voti perchè dal Senato venga approvato il progetto di legge.

Il presidente della Camera di commercio ed

arti di Siracusa fa voti perchè dal Senato venga approvato il progetto di legge con provvedimenti che migliorino il servizio della Società di Navigazione.

Questi altri, il nostro presidente non mi permette di leggerli.

Dunque mostrato al Senato come questa questione dei compartimenti è una questione che agita molte popolazioni, verrò a difendere l'operato dell'Ufficio centrale.

L'onorevole senatore Rossi ha cominciato a dire che l'Ufficio centrale è in contraddizione con se stesso, perchè ha ammesso che salvo una sede nella capitale del Regno per i rapporti col Governo, sono gli azionisti quelli che devono determinare quali sono gli uffici che nello Stato devono essere fondati.

Io credo che è una tesi che si può combattere salvo che qui ci è un fatto precedente, fatto che è stato commentato da vari degli oratori perchè troppo noto. Questa Società non è che il complesso, la riunione, l'aggregato di due Società esistenti in altri tempi, della quale una nata in Genova, l'altra in Palermo, e che naturalmente, da questo stesso fatto del luogo di nascita, dal fatto dei capitali che avranno contribuito a dar vita, hanno creato in queste due città, una serie di interessi, che non è facile poter cambiare da un momento all'altro.

È vero che le convenzioni del 1877 non determinavano niente rispetto a sedi di compartimento o sedi in genere, e anzi dirò: questo stesso fatto che le convenzioni del 1877 non includevano una condizione qualsivoglia relativamente a sedi compartimentali o sedi in genere è stato quello che ha svegliato l'attenzione dell'Ufficio centrale sopra questo nuovo fatto invece che nei quaderni di oneri attuali vi erano definiti come patti contrattuali quattro sedi compartimentali.

Si è domandato: ma qual'è la ragione che in questi quaderni d'oneri vi sono 4 sedi compartimentali come patto contrattuale, mentre non c'erano nel 1877, e ci siamo domandati quale era la ragione per cui la Società, la quale ha un contratto che per la somma potrebbe essere un po' inferiore rispetto a spese di quello che è oggi, che non vi è rispetto ai viaggi gran che di mutamento da quello che è oggi, perchè dire la Società vuol creare altre due sedi, una a Napoli ed una a Venezia?

Mettiamo insieme queste due cose e vedrà l'onorevole Rossi che la logica corre perfettamente. Dato che come principio lo Stato non debba obbligare, come non obbligò con le convenzioni del 1877, una Società ad avere delle sedi determinate, salvo quella di Roma; dato che troviamo invece che nei quaderni d'oneri, hanno creduto e la Società ed il Governo di introdurre un passo contrattuale di questa specie, che cosa dovevamo fare noi? Dovevamo rispettare, oltre quello che ho detto riguardo al passato, quello che ultimamente hanno detto gli azionisti di quelle Società.

Gli azionisti hanno detto che vi devono essere compartimenti di esercizio e di traffico a Genova e Palermo, e sedi a Napoli e Venezia. Alcuni hanno parlato di una sede compartimentale come se fosse una cosa da nulla; ora se prendono i bilanci della Società, vedranno che per le sedi Napoli e Palermo si spendono più di 500 mila lire all'anno. E di sedi compartimentali credo che non abbiano idea chiara neppure quelli che suppongono che sia necessario questo sparpagliamento per avere buoni servizi marittimi. L'onor. senatore Mezzacapo diceva che possono sviluppare le forze marittime: ma se Napoli avrà delle merci da trasportare, svilupperà le sue forze marittime senza le sedi compartimentali e non saranno queste che potranno accrescere le sue forze marittime se queste merci non ha.

Ora dato questo, logicamente si viene al risultato che noi rispettiamo il passato, questo passato glorioso di quelle due città e diciamo anche di quei luoghi i quali hanno contribuito a dar vita alla marina italiana; noi rispettiamo gli azionisti perchè noi diciamo loro: voi un giorno avete voluto un patto contrattuale, perchè io suppongo che chi ha firmato le convenzioni avrà avuto anche dagli azionisti la facoltà di farlo, noi rispettiamo quello che gli azionisti hanno detto nel loro statuto. Ebbene quale è la ragione della nostra modificazione? Il collega Podestà, d'accordo, mi pare con il collega Ugo delle Favare, hanno fatto una piccola aggiunta per scolpire, per così dire, ancora meglio questo concetto che consiste nell'aggiungere alle parole, « *Essa avrà sedi...* le altre: « *Essa continuerà ad avere nelle loro attuali condizioni ed attribuzioni, sedi, ecc.* ».

Io non avrei anche difficoltà (siccome l'ono-

revolesse ministro delle poste e telegrafi ha detto di cercar modo di contentare tutti, ed io sarei lieto di riuscirci), non avrei difficoltà di mettere la parola precisa che vi è nello statuto. E la mia proposta sarebbe di ripetere ciò quella che è scritto nell'articolo terzo dello statuto che rispecchia, come dico, la volontà degli azionisti e nello stesso tempo, credo, possa contentare tutti, cioè che « *la Società avrà compartimenti di esercizio e traffico in Genova e in Palermo e sedi a Napoli e Venezia* »; coll'aggiunta dell'emendamento Podestà.

PRESIDENTE. Mi lascino precisare un po' la questione. Abbiamo quattro proposte: una del senatore Mezzacapo, la quale, se io ho ben inteso, consiste nel richiamare l'articolo 90 del capitolato d'oneri, cioè: « La Società avrà la sua sede in Roma, ecc.

« I concessionari avranno sedi di compartimento a Genova, a Palermo, a Napoli e a Venezia ».

Il senatore Rossi propone invece che si dica:

« Essa avrà sedi di compartimento in Genova e in Palermo, e sedi in Napoli ed in Venezia ».

L'Ufficio centrale accettando l'emendamento del senatore Podestà, propone che si dica:

« Essa continuerà ad avere nelle attuali loro condizioni ed attribuzioni, sedi di compartimento in Genova e in Palermo e sedi in Napoli e in Venezia ».

Ora do facoltà di parlare al senatore Rossi Alessandro, il quale forse ritirerà la sua proposta, dopo questa modificazione.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Ritiro la mia proposta perchè si avvicina molto a quella dell'Ufficio centrale, che è tolta dall'articolo 3 del vigente statuto sociale della Navigazione generale Italiana da me citato; nè ho altro da aggiungere, se non che assicurare il Senato, assicurare i genovesi e i palermitani, che il capitale delle convenzioni marittime è sparso per tutta l'Italia, almeno 30 milioni d'azionisti sono per tutta l'Italia; prova ne sia che il primo mercato delle azioni Rubattino è la Borsa di Milano; questo valga perchè la nostra votazione d'oggi possa riuscire con immensa maggioranza; e tutto sia per il miglior bene della nostra marina mercantile. Detto questo ritiro il mio emendamento.

Senatore DELLE FAVARE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore DELLE FAVARE. A mia volta mi associo all'emendamento Podestà e a quanto ha proposto l'Ufficio centrale.

PRESIDENTE. Onorevole Mezzacapo mantiene il suo ordine del giorno?

Senatore MEZZACAPO. No, lo ritiro.

PRESIDENTE. Ora dunque verremo ai voti.

L'Ufficio centrale d'accordo col signor ministro propone che là dove è detto: « Essa avrà sede di compartimento in Genova ed in Palermo e succursali in Napoli ed in Venezia », si dica: « Essa continuerà ad avere compartimenti in Genova e in Palermo nelle attuali loro condizioni ed attribuzioni, e sedi in Napoli ed in Venezia ».

Pongo ai voti quest'emendamento, chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Pongo ai voti l'art. 8 così emendato.

(Approvato).

PRESIDENTE. Do lettura dell'art. 9.

Art. 9.

L'art. 98 del quaderno d'oneri A ed il corrispondente del quaderno d'oneri B sarà così modificato: Le controversie che potessero sorgere fra lo Stato ed i concessionari per l'interpretazione e l'esecuzione del presente contratto, saranno deferite ai tribunali ordinari della capitale. Sono eccettuate le controversie deferite dal presente quaderno d'oneri rispettivamente al Ministero delle poste e telegrafi ed al Ministero del commercio, che saranno definite con decreto ministeriale, non che quelle deferite al Ministero della marina che saranno decise inappellabilmente dal Consiglio superiore di marina mercantile. Sono pure eccettuate le controversie deferite dal quaderno d'oneri al Consiglio degli arbitri.

Il Collegio arbitrale avrà sede in Roma e sarà composto di tre arbitri: il Ministero delle poste e telegrafi e la Società ne nomineranno uno per ciascuno, ed i nominati designeranno il terzo che ne sarà il presidente. Durano in carica tre anni e possono essere riconfermati.

Qualora gli arbitri nominati dalle parti non si accordassero sulla scelta del terzo, questi

sarà nominato dal presidente della Corte di cassazione in Roma.

Gli arbitri pronunzieranno secondo le regole di diritto e colle forme prescritte pei giudizi arbitrali dal Codice di procedura civile, ma le parti potranno d'accordo autorizzarli a pronunziare come amichevoli compositori o rinunziare all'appello.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'art. 9:

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 10.

È data facoltà al Governo del Re di approvare con decreto reale, entro un anno dalla pubblicazione della presente legge, la convenzione in data 24 maggio 1891, modificata dalle dichiarazioni del 30 gennaio, 12 novembre 1892 e 7 febbraio 1893, colla quale si affida alla Società « Puglia » il servizio fra le due coste dell'Adriatico.

Tale convenzione avrà effetto contemporaneamente alle convenzioni stipulate colla Navigazione generale italiana, di cui all'art. 1 della presente legge.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato proposto un emendamento, in relazione con l'articolo primo, cioè, invece di dire: « entro un anno dalla promulgazione della presente legge » si dica « entro l'anno corrente ».

Pongo ai voti questo emendamento:

Chi lo approva si alzi.

(Approvato).

Art. 11.

Per l'esecuzione delle dette convenzioni ridotte a testo unico colle modificazioni introdotte per le dichiarazioni 3 e 7 febbraio 1893 sopra citate, e con quelle da introdursi in esecuzione della presente legge, il Governo è autorizzato ad aumentare di L. 59,500 la somma di L. 9,343,516 stanziata nel bilancio per l'esercizio in corso, e ad iscrivere nella parte ordinaria dei bilanci annuali:

a) la somma di L. 9,237,590, per gli esercizi 1893-94 e 1894-95 e quella di L. 9,561,771 40 per gli esercizi successivi fino alla scadenza

delle convenzioni, salvo la disposizione dell'articolo 5;

b) la somma che risulterà necessaria per l'adempimento del patto, di cui è cenno all'articolo 63 della modificazione in data 12 novembre 1892, pel trasporto a Brindisi delle merci scambiate fra Venezia, Ancona, Bari e le Indie. Questa somma cesserà di essere iscritta in bilancio quando si attuerà il servizio previsto nell'art. 5 della presente legge.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro delle poste e dei telegrafi*. L'articolo quinto indicato in questo articolo si riferisce al disegno di legge originario; quindi ora bisogna che diventi articolo 13.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Perfettamente.

PRESIDENTE. Sta bene. Allora al comma *b* dell'articolo 11 deve leggersi « previsto nell'articolo 13 in vece di « articolo 5 ».

È stato un errore di stampa.

Fatta questa correzione e nessuno chiedendo la parola pongo ai voti l'articolo 11:

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 12.

Il Governo è pure autorizzato ad inscrivere nella spesa straordinaria dei detti bilanci, per dieci esercizi, a cominciare da quello 1895-96 la somma di L. 56,515 60 per l'adempimento della condizione indicata all'art. 4 della dichiarazione in data 12 novembre 1892, annessa alla convenzione, di cui alla lettera *a*) dell'articolo 1 della presente.

(Approvato).

Art. 13.

Non più tardi del 1° luglio 1894 sarà attuato un viaggio mensile fra Venezia e Bombay.

La relativa convenzione sarà approvata per decreto reale, e la spesa occorrente, che non potrà essere maggiore di quella fissata pel viaggio fra Genova e Bombay, sarà iscritta nel bilancio di quell'esercizio 1894-95 e successivi.

(Approvato).

Art. 14.

Il Governo del Re dovrà presentare al Parlamento, nel primo semestre del 1905, i provvedimenti sui servizi postali e commerciali marittimi da adottarsi dopo la scadenza al 30 giugno 1908 delle convenzioni qui unite.

(Approvato).

Art. 15.

La tassa di bollo sulle polizze di carico e sulle lettere di vettura è stabilita nella misura di centesimi dieci quando il peso complessivo della merce non superi i 20 chilogrammi, e di centesimi 60 quando il peso complessivo della merce superi i 20 chilogrammi.

La scritturazione nelle polizze di carico e nelle lettere di vettura di un peso inferiore al vero, in guisa che la tassa, secondo tale indicazione, risulti minore di quella dovuta in ragione del peso effettivo, costituirà contravvenzione alla legge del bollo.

(Approvato).

Art. 16.

Il trasporto delle merci nazionali da un porto all'altro dello Stato, in apposita stiva o parte di stiva dei piroscafi delle Società di navigazione sovvenzionate, adattata e chiusa nei modi stabiliti dalla dogana, è sottoposto al solo riscontro esteriore dei colli in confronto delle liste di carico, nelle quali saranno descritte le merci secondo le relative polizze di carico.

(Approvato).

Art. 17.

Le modificazioni ed inversioni delle linee marittime, previste negli articoli 1 e 2 delle convenzioni, dovranno essere approvate per legge.

(Approvato).

Art. 18.

Il Governo del Re è autorizzato a prorogare le convenzioni vigenti colla Navigazione Generale Italiana, e colle altre Società, alle condizioni in esse stabilite, fino all'attuazione delle convenzioni di che nei precedenti articoli, e per un termine non maggiore di un anno.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Alle parole « e per un termine non maggiore di un anno » bisogna sostituire queste altre: « e non oltre l'anno corrente » onde mettere questo articolo in armonia coll'art. 1^o.

PRESIDENTE. Sta bene. Per mettere in relazione questo articolo coll'art. 1 precedentemente votato si propone dal signor ministro di sostituire alle parole: « per un termine non maggiore di un anno » queste altre: « e non oltre l'anno corrente ».

Pongo ai voti questo emendamento.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Ora pongo ai voti l'art. 18 così emendato.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Con questo disegno di legge si sono esaurite le petizioni n. 5, 9, 10, 11, 14, 16 e 21 che furono presentate al Senato.

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

Approvazione degli articoli dei due progetti di legge: « Conversione in legge di 6 Reali Decreti per autorizzare provincie e comuni da eccedere il limite legale o la media triennale 1884-85-86 della sovrimposta ai tributi diretti, e autorizzazione a varie provincie e comuni alla eccedenza suddetta » (N. 90); « Autorizzazione della spesa di L. 190,000 pel compenso da corrispondersi agli eredi Venato-Dentice, in conseguenza dell'abolito diritto di Corredura di Ponte a Selice (Napoli) » (N. 101).

PRESIDENTE. Ora passiamo ai numeri successivi dell'ordine del giorno.

« Conversione in legge di 6 Reali Decreti per autorizzare provincie e comuni ad eccedere il limite legale o la media triennale 1884-85-86 della sovrimposta ai tributi diretti e autorizzazione a varie provincie e comuni alla eccedenza suddetta ».

Prego di dar lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, COLONNA-AVELLA legge.

(V. stampato N. 90.)

LEGISLATURA XVIII — 1^a SESSIONE 1892-93 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 13 APRILE 1893

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

Nessuno chiedendo la parola e non essendovi oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

Sono convertiti in legge i reali decreti in data 7 luglio 1892, n. 387, 12, 14, e 17 ottobre 1892, n. 649, 652, 653 e 19 novembre 1892, n. 703, 704, con i quali i Comuni e le Provincie in essi indicati furono autorizzati ad eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti il rispettivo limite triennale o legale, nelle proporzioni e pel tempo per ciascuno indicato nei decreti medesimi.

(Approvato).

Art. 2.

Le provincie indicate nell'elenco che segue sono autorizzate ad eccedere nel bilancio 1893, il rispettivo limite medio triennale 1884-85-86 della sovrimposta ai tributi diretti, e ad applicarla nell'ammontare fissato per ciascuna Provincia nell'elenco medesimo.

Numero d'ordine	Provincia	Sovrimposta 1893	
		Somma effettiva	Aliquota
1	Bologna	1,886,544.93	0.6861126
2	Padova	1,280,878.66	0.57881
3	Roma	3,454,813.89	0.369494
4	Treviso	852,351.19	0.566
5	Teramo	683,412.38	0.7069648

(Approvato).

Art. 3.

Al comune di Calice Ligure (Genova) è accordata l'autorizzazione di delegare alla Cassa

depositi e prestiti dal 1894 al 1918 inclusivo l'annua somma di L. 5,879 65 da sovrimporsi ai tributi diretti ed eccedenti la media del triennio 1884-85-86 per provvedere all'ammortizzazione di due mutui di L. 65,000 e 25,000, il primo già contratto, il secondo da contrarsi, per il pagamento della quota di concorso del comune nella costruzione della strada consorziale obbligatoria Calice-Rialto.

Lo stesso comune è autorizzato per tutto il tempo che possa occorrere ad applicare la sovrimposta del 5 per cento nei tributi diretti per la viabilità obbligatoria e a sovrimporre limitatamente all'esercizio 1893 lire 8,756 50 per i bisogni ordinari del bilancio.

(Approvato).

Art. 4.

Il comune di Forno Canale (Belluno) è autorizzato a sovrimporre ai tributi diretti per la frazione di Forno e per 12 anni a datare dal 1894 inclusivo, la somma di lire 4,284 06 eccedente la media del triennio 1884-85-86 per provvedere all'ammortamento di un mutuo di lire 12,000 da contrarsi con la Cassa dei depositi e prestiti a fine di estinguere alcuni debiti di eguale importo.

(Approvato).

Art. 5.

Il comune di Napoli è autorizzato ad applicare nel suo bilancio 1893 una sovrimposta ai tributi diretti di lire 3,779,724 48 eccedente la media del triennio 1884-85-86 di lire 594,000.

(Approvato).

Art. 6.

L'articolo 6 della legge 28 giugno 1892, numero 299, con il quale si deroga a favore della città di Roma all'articolo 1° della legge 25 marzo 1888, n. 5308, è esteso a favore della città di Napoli.

(Approvato).

Art. 7.

I comuni indicati nell'elenco che segue sono autorizzati ad eccedere con la sovrimposta ai

tributi diretti per l'anno 1893 il limite medio raggiunto nel triennio 1884-85-86 applicandola nell'ammontare fissato per ciascun comune nell'elenco medesimo.

(Approvato).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge si voterà domani a scrutinio segreto.

Si passa ora alla discussione del progetto di legge: Autorizzazione della spesa di L. 190,000 pel compenso da corrisondersi agli eredi Venato-Dentice, in conseguenza dell'abolito diritto di Corredura di Ponte a Selice (Napoli).

Prego il senatore, segretario, Colonna di darne lettura.

Il senatore, segretario, COLONNA F. legge:

(V. *Stampato N. 101*).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

È autorizzata la spesa di L. 190,000 pel pagamento del compenso dovuto alle signore Giustiniana, Marianna e Lucrezia Venato-Dentice per l'abolito diritto di Corredura di Ponte a Selice (Napoli), giusta la sentenza emessa dalla Corte d'appello di Napoli in grado di rinvio il 20 agosto 1890 e l'atto di transazione stipulato presso l'Intendenza di finanza in Napoli il 2 febbraio 1893.

(Approvato).

Art. 2.

La suddetta somma verrà prelevata dal fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine, e sarà iscritta in un capitolo speciale della parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1892-93 con la denominazione: « Compenso agli eredi Venato-Dentice per l'abolito diritto di Corredura di Ponte a Selice (Napoli) ».

(Approvato).

Anche questo progetto di legge si voterà domani a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto dell'articolo unico del progetto di legge: « Autorizzazione ad affittare la sorgente termo-solforosa della Boiola, nel lago di Garda, per cinquant'anni ».

PRESIDENTE. Viene ora il progetto di legge: Autorizzazione ad affittare la sorgente termo-solforosa della Boiola, nel lago di Garda, per cinquant'anni.

Prego i componenti dell'Ufficio centrale di prendere il loro posto.

Si dà lettura del progetto di legge.

Il senatore, segretario, COLONNA-AVELLA legge:

Articolo unico.

Il Governo è autorizzato ad affittare l'esercizio delle sorgenti termo-solforose del lago di Garda nella località detta Boiola, presso Sermione, per un tempo non eccedente i cinquant'anni e sotto l'osservanza della legge 17 febbraio 1884, n. 2016.

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

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Trattandosi di un disegno di legge di un solo articolo, sarà pure votato domani a scrutinio segreto.

Leggo l'ordine del giorno per domani.

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

Convenzioni per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi;

Conversione in legge di sei reali decreti per autorizzare provincie e comuni ad eccedere il limite legale o la media triennale 1884-85-86 della sovrimposta ai tributi diretti, e autorizzazione a varie provincie e comuni all'eccedenza suddetta;

Autorizzazione della spesa di L. 190,000 pel compenso da corrisondersi agli eredi Venato-Dentice, in conseguenza dell'abolito diritto di Corredura di Ponte a Selice (Napoli);

Autorizzazione ad affittare la sorgente termo-solforosa della Boiola, nel lago di Garda, per cinquant'anni.

II. Discussione dei seguenti progetti di legge:

Modificazione degli articoli 2 e 8 della legge 6 dicembre 1888, n. 5825 (serie 3^a) circa la ripartizione degli affari fra le due sezioni penali della Corte di cassazione di Roma;

Approvazione della convenzione 30 ottobre 1888 fra la provincia di Trapani ed il Demanio, per modificazioni al contratto 2 aprile 1873, approvato con legge 14 maggio 1876, n. 3112, allo scopo di istituire una scuola pratica di agricoltura;

Convalidazione del decreto reale 15 novembre 1892, n. 676, riguardante il rinvio agli esercizi avvenire degli stanziamenti determinati per gli esercizi 1893-94 e 1894-95 per l'acquisto di cavalli stalloni;

Abrogazione dell'art. 7 della legge 25 giugno 1882 sugli istituti superiori femminili di magistero.

La seduta è sciolta (ore 5 e 40 pom.).

