

LXVII.

TORNATA POMERIDIANA DEL 27 GIUGNO 1905

Presidenza del Presidente CANONICO.

Sommario. — Su proposta del ministro degli affari esteri, approvata dal Senato, si discute il disegno di legge: «*Provvedimenti per la Somalia italiana meridionale (Benadir)*» (N. 113) — Parlano nella discussione generale i senatori Pierantoni, Di San Giuliano, Odiscalchi, relatore, ed il ministro degli affari esteri — Chiusa la discussione generale, si approvano senza discussione gli articoli del disegno di legge — Presentazione di un disegno di legge — Approvazione dei disegni di legge: «*Aumento della dotazione della Camera dei deputati per l'esercizio finanziario 1905-906*» (N. 126); «*Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamenti su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1904-905*» (N. 131) — Discussione del disegno di legge: «*Riordinamento dei servizi esercitati dalla Società «Puglia»*» (N. 134) — Parlano nella discussione generale i senatori Vischi, Melodia, relatore, ed il ministro delle poste e dei telegrafi — Chiusa la discussione generale, si approvano senza discussione gli articoli del disegno di legge — Approvazione dei disegni di legge: «*Noli per l'esportazione dalla Sardegna del vino, olio, formaggio e bestie»*» (N. 135); «*Modificazione di alcuni servizi esercitati dalla Società di Navigazione Generale italiana*» (N. 137); «*Modificazione al regime degli alcoli*» (N. 139).

La seduta è aperta alle ore 15 45.

Sono presenti i ministri degli affari esteri, della marina, delle poste e dei telegrafi, dell'agricoltura, delle finanze e dell'istruzione.

DI PRAMPERO, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

Incidente sull'ordine del giorno.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TITTONI, ministro degli affari esteri. Essendo già stata distribuita la relazione sul disegno di legge: «*Provvedimenti per la Somalia italiana meridionale (Benadir)*», faccio notare al Senato che il termine delle Convenzioni coll'In-

ghilterra, già prorogato due volte, è scaduto il 13 giugno. Se questo disegno di legge non si discutesse oggi, occorrerebbe interrompere la discussione del bilancio della guerra o quello della marina; oppure rimandare il tutto a dopo i bilanci, ciò che non sarebbe bene per convenienze internazionali.

Quindi proporrei che questo disegno di legge fosse discusso immediatamente.

PRESIDENTE. Il Senato ha udito la proposta del ministro degli affari esteri. Perchè possa essere messa ai voti, bisogna che sia appoggiata da quattro senatori.

Il nostro regolamento infatti all'art. 39 dice: «... l'ordine del giorno... può però sempre essere modificato dal Senato anche nell'adunanza medesima, secondo la proposta di un senatore, appoggiata da quattro altri membri del Senato,

ed approvata dall'Assemblea per alzata e seduta».

L'onor. ministro Tittoni, oltre che ministro degli esteri, è anche senatore.

Domando quindi se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata).

Chiedo quindi al Senato se l'approva.

Coloro che intendono di accogliere questa proposta vogliono alzarsi.

(È approvata).

Discussione del disegno di legge: «Provvedimenti per la Somalia italiana meridionale (Benadir)» (N. 113).

PRESIDENTE. Allora si discuterà subito il progetto di legge relativo alla Somalia.

Prego il senatore segretario Di San Giuseppe di dare lettura di questo disegno di legge.

DI SAN GIUSEPPE, segretario, legge.

(V. Stampato N. 113).

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

PIERANTONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIERANTONI. Onorevoli colleghi! Ho dato anch'io il voto all'istanza del ministro degli affari esteri, perchè tenni sempre conto delle convenienze internazionali. So bene che la mia parola non può impedire l'adozione di questa legge, ma per essere logico e per lasciare traccia delle mie convinzioni, parlerò senza avere scritta nota alcuna delle cose altre volte dette e che pensavo dire.

L'onor. ministro della pubblica istruzione stamani ha detto che l'età diminuisce la mnemonica; io non ho ancora perduta la memoria e quindi confido di essere esatto.

Delle questioni coloniali di Africa io dovetti occuparmi per ragione di studi innanzi che l'Italia si fosse impegnata nella politica così detta africana. Nella storia del diritto internazionale del secolo XIX, da me pubblicata l'anno 1874, esposi la campagna condotta tra Lord Napier contro Teodoro di Abissinia, e dimostrai che gli inglesi non avevano creduto possibile di mantenere quelle terre. Più tardi l'Italia nostra fu spinta ad imitare le grandi Nazioni coloniali. Emerico Amari scrisse in un dotto libro che molte cose si fanno dagli altri popoli

per tradizione e per preparazione, ma che noi abbiamo troppo la voglia dell'imitazione. Il ministro del tempo volle acquistare una stazione, un punto di scalo nel mar Rosso, e ottenne il porto di Massaua, che è il migliore approdo in quel mare. Egli mirava alla possibilità di fare una colonia agricola commerciale, aspirando alla regione dell'Harrar, che offriva promesse alla nostra popolazione agricola. Quell'uomo lasciò il potere, quando si era in procinto di ottenere l'anzidetta regione. Il ministro Robilant non volle attendere alla studiata iniziativa, talchè chiamò pochi predoni la tribù che fece l'eccidio di Dogali. Dopo il Robilant, Francesco Crispi ottenne l'ambito potere, ed ebbe la visione di fondare un grande Impero africano coloniale.

Antonio Cecchi, che sacrificò la sua vita all'espansione coloniale, trasse pochi capitalisti lombardi a costituire una Società, che fu stipulata nel 1895. La legge che doveva approvarla stava per essere presentata alla Camera, quando giunse la notizia della sventura di Amba-Alagi, e sorsero le grandi complicazioni che trassero alla catastrofe di Adua. Non voglio indugiarmi a ricordare la spensieratezza delle imprese non preparate, non volute dalla grande maggioranza della nazione. Mi basta ricordare che il ministro della guerra Bertolè-Viale, a discaricarsi da una grande responsabilità, pubblicò la corrispondenza avuta col Crispi sulle grandi difficoltà tattiche e logistiche che si opponevano ad una grande spedizione. Il Crispi diceva che egli aveva fatto parte della miracolosa spedizione dei Mille, come se la conquista di una grande regione africana potesse avere analogia con l'aiuto dato all'insurrezione nazionale della Sicilia. Quello che fu la politica del Crispi, lo scrisse più tardi la storia. È certa cosa che l'acquisto del Benadir sulla costa orientale dell'Africa prospiciente l'Oceano indiano, terra di piccole stazioni e di cosiddette città, abitate in gran parte da mercanti arabi o di origine araba frammisti a Somali, la cui denominazione di Benadir, deriva dalla parola araba *Bender*, fu ottenuto dal Sultano di Zanzibar, mentre più tardi l'Inghilterra e la Germania addivennero ad una specie di spartizione politica e commerciale della immensa regione che dalla foce del Giuba va fino a quella dello Zambese, e si addentra fino ai grandi laghi equato-

riali. Cadevano sotto la protezione inglese le stazioni della costa al nord del Giuba, cioè Brova, Merca, Mogadiscio e Uarscheik. Furono necessarie trattative col Governo inglese per stabilire la delimitazione delle rispettive zone d'influenza, le quali condussero al protocollo firmato in Roma ai 24 marzo 1891. Questo protocollo seguì il confine meridionale ed occidentale della Somalia italiana. La costa a nord della foce del Giuba rimase assicurata all'Italia; la nostra zona d'influenza comprese i territori soggetti al sovrano di Zanzibar, cioè le stazioni di Brava, Merca, Mogadiscio, Uarscheik. Anderei per le lunghe se volessi compiere la storia delle trattative, che più che tra Roma e lo Zanzibar, furono condotte tra Roma e Londra. I documenti che il ministro Blanc presentò nella 1ª sessione della XIX legislatura informano pienamente. Quando il Governo italiano fu ammesso a governare quelle stazioni, senza le quali era inutile il protettorato proclamato sulla Somalia del Sud, aveva condotto a termine le trattative con una Società commerciale, di cui per subconcessione era titolare il signor Vincenzo Filonardi. La Società per la sovvenzione di 300,000 lire si obbligò ad amministrare le stazioni ora dette. Presentata la legge, che fu deliberata dalle Camere legislative, io la combattevo a viso aperto.

Sedeva in quel tempo al Ministero un uomo caro al mio cuore, di cui ancora rimpiango la perdita, ministro di grazia e giustizia, Teodorico Bonacci. Sapendo che nell'esercizio dei pubblici doveri debbono tacere le simpatie personali e le parentele, attaccai con grande studio e la parte costituzionale di quella legge, perchè il Ministero l'aveva già eseguita per decreto Reale, e i singoli patti della Società, ricordando quello che l'esperienza insegna quanto alle Società coloniali. Per essere mosse precipuamente dallo spirito di lucro, non possono essere umanitarie; indicai la modestia de' mezzi, la miseria del capitale versato, in rapporto dei grandi uffici da esercitarsi, l'impossibilità che in quelle plaghe si avviasse un'emigrazione agricola; indicai le difficoltà estreme degli approdi.

Davanti alla costa si distende un bassofondo madreporico intersecato da vari canali di maggiore profondità per la estensione da mezzo miglio ad un miglio e più dalla costa. Mostrai

come il monzone di S. O. rende sempre pericolosissimo, spesso del tutto impossibile, l'approdo di qualsiasi nave dalla fine di aprile o dai primi giorni di maggio; infine indicai gli altri grandi pericoli che vi erano nell'impresa, perchè, a voler rendere utile il commercio che si vuole instaurare in quei paesi, bisogna andare fuori della cerchia a noi concessa, e lottare col odio che hanno i popoli, di razza diversa dalla nostra, di sottostare al nostro dominio; bisogna lottare contro l'amore che muove il selvaggio a difendere le proprie terre.

Gli arabi del Mascate, del golfo Persico, si trapiantarono su quelle coste, vi restarono come una razza dominatrice, incrociandosi con la gente dell'interno detta degli Hameron. Questa razza ch'esercita il commercio assai modesto di piccole industrie, di vetri, di tessuti e fabbrili, non riuscì ad esercitare azione alcuna di penetrazione per l'interno, onde lungo i corsi d'acqua rimasero dominatrici tribù nomadi di pastori e di coltivatori, feroci anche per fede islamitica.

I Somali sono il popolo più fanatico del mondo musulmano.

Non dovrò ricordare le stragi de' pionieri nostri, che vollero penetrare nella Somalia del Sud: Böttego, Ferrandi, Ruspoli.

La società che aveva ricevuto il diritto di inalberare la bandiera tricolore, di esercitare poteri legislativi e giudiziari, addusse le delusioni da me prevedute, mancò persino all'osservanza dell'atto antischiavista di Bruxelles. Tacerò, perchè troppo note e dolorose, le accuse e le censure mosse, non per la tolleranza, ma per la protezione data alla schiavitù, protezione che si volle in certo modo nascondere con una ipocrisia, distinguendo la tratta degli schiavi dal commercio interno di essi. E rimpiango la morte del collega Gadda il quale nel giorno in cui oppugnai la legge sognò visioni tali di grandezze, che troppo rapidamente si dileguarono. Morte lo tolse dal sentir dolore.

Ora si vuole l'adozione di un disegno di legge che, se fosse solamente limitato al cosiddetto territorio di Benadir, darebbe un secondo esperimento che tra poco tempo condurrebbe di nuovo a disinganni. Ma io che lessi il progetto di legge, i documenti che l'accompagnano compresi l'arcano senso di alcune sottili e meditate parole, pronunziate dal ministro degli esteri

nella discussione del bilancio del Ministero che dirige, quando egregi colleghi disensero la questione della colonizzazione, di cui furono entusiasti i colleghi D'Andria, De Martino, Vigoni e San Giuliano. Notai allora la sua dichiarazione che si doveva riparlare della questione coloniale quando si sarebbe discusso questo disegno di legge. Di quel discorso una frase mi colpì: egli disse, noi non ci dobbiamo fermare soltanto all'Eritrea, dobbiamo andare verso il Mareb. Ah! questo disegno di legge contiene la preparazione di una politica coloniale africana; riposta in una penetrazione, che si lascia supporre pacifica, ma che diventerà fatalmente militare, per cui si sogna una grande colonizzazione che dalle sponde del Mediterraneo potrebbe andare fino all'estrema sponda della Somalia meridionale.

Che dovremo combattere le feroci tribù che sono nella Somalia lo fa capire il mio carissimo amico, l'onor. Odescalchi, che da relatore dice che si facciano fortificazioni « sieno pure lievi da farsi intorno alle quattro stazioni marittime che dovranno essere residenza di funzionari governativi, sembrando prudente premunirle dalla parte di terra contro possibili sorprese di tribù ribelli ».

« Noi andiamo a proteggere popoli stranieri che fanno commercio, ma che non sono nostri connazionali; non abbiamo nè avremo popolazioni da difendere, e di certo dovremo impegnarci in quelle lotte di cui il Macmullah ci ha dato l'esempio. Nè vale dire che noi abbiamo fatto pace con quello sciagurato capo mussulmano. Se anche i trattati internazionali esistenti fra popoli civili lasciano talora aperta la porta alla slealtà e alla mala fede della interpretazione, chi crede alla fedeltà di quelle genti che hanno dal Corano il precetto di distruggere il bianco, merita di andare al limbo dei bambini. (Si ride).

Per il grande nesso che corre tra la questione della colonizzazione dell'Eritrea, la presente legge e le ambizioni di volere la Tripolitania e la Cirenaica, io, che tre volte, in questa Assemblea, riprodussi gli studi degli uomini più competenti che hanno detto e dimostrato che la colonia dell'Eritrea non può essere colonia nè di vero sfruttamento nè di popolamento, ripeterò le tre ragioni le quali sono culminanti: cioè, il difetto di acqua e di combustibile, l'odio

di razza, le grandi distruzioni della fauna e della flora fatte in quelle regioni. Esse valgono per condannare la legge, come in buona fede, è stamata quella, la quale dà un più stabile assetto alla Somalia meridionale, erroneamente detta Benadir. La Società, confessò il Governo, non ha fatto buona prova, ed io l'avevo previsto. Il Governo aggiunge che vi era pericolo di lasciare le funzioni di Stato a quella Società, che non aveva mostrato e forse non poteva mostrare attitudini per esercitarle. Io avrei fatto a meno della parola *forse*.

Il disegno: 1. riscatta la colonia del Benadir con speciali facilitazioni nella rada di Chisimaio; 2. assume direttamente la colonia per parte dello Stato, con la intenzione di trasformarla in un'azienda parimenti commerciale, agricola e industriale.

Chi conosce il modo onde vivono quelle genti e conosce la vuota promessa di una colonizzazione di Stato nell'Eritrea.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Ma ora stiamo discutendo il progetto del Benadir.

PIERANTONI. Io dalla miseria dell'Eritrea provo l'errore del nuovo disegno. Ella ha sempre voglia di interrompermi.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Con l'associazione delle idee si può andare molto lontani.

PIERANTONI. Io penso che quello che manca per dieci all'Eritrea, mancherà per venti alla Somalia. Ella non ha diritto di limitare la mia parola.

Si loda da tutti la pace che da molto tempo dura nell'Eritrea. Fu grande ventura la morte di Ras Alula. Gli indigeni sentono i benefici della protezione italiana, perchè prima dovevano pagare la metà dei loro prodotti per avere la sicurezza dei campi; ora pagano regolarmente le tasse.

Ma come sperare pace duratura nella Somalia, ove bisogna estendersi nelle terre coltivate da tribù nomadi e feroci? La sicurezza nell'Eritrea impedisce le carestie, che altra volta stremavano quelle genti, le quali più sicure aumentano in numero, e in un giorno alquanto lontano non avranno spazio per vivere.

L'odio di razza pertanto non si estingue. Quella razza non è bella, sono tutti sifilitici e linfatici. Non nascono buoni meticci; quelli, che vengono in Europa, muoiono tisiaci, ac-

colgono i vizi degli europei. È classica la risposta di un interprete indigeno, il quale a domanda rispose: noi prendiamo i vizi di tutti.

Manca il combustibile, perchè fu distrutto il legname che vi era. Per 27 chilometri da Moncullo a Saati vi era un vero parco inglese. Gli operai costruttori della ferrovia e l'Andreoli fornitore di legna per le truppe lo distrussero e non è possibile di riprodurre le piante. Nelle regioni tropicali si riproducono facilmente le piante per il caldo del giorno e l'umidità della notte; ma nelle alture domina il vento, che impedisce la riproduzione.

Nell'ultima relazione il governatore della Colonia disse di dare i necessari provvedimenti per il rimboscamento. Si può credere al buon successo di tali discipline? Insegni la condizione delle nostre montagne.

Gli indigeni depositano lo sterco dei bovini intorno le loro misere abitazioni, si cibano di carne cruda e di dura, e quando hanno bisogno di poco fuoco bruciano poco sterco. Ma se i nostri coloni si decidessero a recarsi nella colonia avrebbero bisogno di fuoco per cuocere la polenta e il riso. Dove trovarlo?

L'onorevole ministro disse che l'altipiano eritreo, specie nel Seraè, è atto alla coltura delle granaglie.

Quando, essendo Presidente dell'Ufficio centrale fu studiata la legge, la quale dispose le norme per l'ordinamento della Colonia, e fondò il Consiglio coloniale, legge, per cui occorre una proroga, dimostrai che la dura, il cotone, e il tabacco sono i tre prodotti che ab antico si stimarono possibili; ma dimostrai che i coloni italiani non possono fare concorrenza al lavoro degli indigeni.

Lo stesso onorevole ministro disse alla Camera dei deputati che una corrente emigratoria non è possibile in Eritrea, ma solamente l'impianto di molte famiglie che dispongano di qualche mezzo; e suppose che un primo nucleo sarebbe seguito da altre famiglie, che oltre mare potrebbero recare una graduale espansione di emigrazione. Ma noi siamo da lungo tempo in Eritrea, e emigrati non andarono. La dominazione non è fatta. Se fosse possibile la coltura di coloni nostri sarebbe distrutto il pascolo del bestiame.

Come sperare che nella Somalia possano andare coloni i quali non vanno in Eritrea?

Ricca era la fauna. Gli indigeni non conoscevano l'uso delle armi da fuoco, non erano cacciatori, quando usavano la lancia e scagliavano il giavelotto. I francolini, le gazzelle, le antilopi senza sospetto andavano a prendere il nutrimento dalle mani dei nostri soldati. Poscia che gli indigeni furono armati di moschetto, distrussero le specie. Non si hanno più leoni, non esistono più elefanti: un ultimo elefante fu ucciso dal Duca Ernesto di Coburgo nella regione dei Mensa. Anche le scimmie disturbate andarono via. Ci saprebbe dire il ministro quale sia lo stato delle foreste nella Somalia? Come saranno protette?

La mancanza dell'acqua nell'Eritrea è così grave che per quanto si siano fatti e si facciano pozzi, essa non è sufficiente.

Si è molto celebrata la costruzione della ferrovia. Costruita a scartamento ridotto, presenta enormi dislivelli dal mare sino a 2200 metri di altezza. Essa assai spesso si guasta, perchè violenti sono i temporali. Sarebbero necessarie opere d'arte di primissimo ordine. Appresi che mancava la possibilità di fare mattoni, che furono importati; tuttavia quella strada ferrata serve al trasporto: ma nella Somalia tutto manca. Disse l'onorevole ministro: *L'hinterland* della Somalia e del Benadir è determinato dai protocolli, ma è determinazione teorica, perchè ad essa non corrisponde la nostra occupazione effettiva; occupiamo soltanto la costa e il ministro aggiunse che per molto tempo non potremo discostarcene. Parlò degli odi religiosi. I preti dell'Eritrea, benchè cattolici, dipendono da Alessandria e da Gerusalemme; subirono l'influenza russa, ci fecero gravi danni. Ora tacciono, ma saprebbero esserci ancora nemici, perchè hanno perduta la potestà d'intromettersi in tutte le quistioni; odiano le missioni; ma l'odio religioso islamitico è indomabile.

Fra l'onorevole Di Rudini, che ha veduto, e l'onorevole ministro che lo accusò di esagerazione, stanno i fatti dedotti che dico irrecusabili e che valgono più delle parole. Se lieve inesattezza avessi commessa, e non lo credo, mi varrebbe l'improvvisa deliberazione di discutere oggi la legge, che doveva essere preceduta da altre numerose discussioni; onde mi è stato impossibile di avere presenti i discorsi e le relazioni in altre occasioni da me fatti. Se tali sono le condizioni dell'Eritrea, maggiormente

tristi sono quelle del Benadir. Noi siamo quasi alla dipendenza dell'Inghilterra, la quale avendo bisogno di combattere il mondo musulmano, cercherà sempre in noi buoni ausiliari. L'Inghilterra non è avvezza a vendere terre coloniali promettenti.

In verità questi milioni che si spendono li avrei dati più volentieri alla pubblica istruzione, all'agricoltura e alla difesa dell'Adriatico. Potrei dire tante altre cose; ma non voglio dare la pena al mio amico, l'onor. Tittoni, di interrompermi; mi riferisco a tutti i discorsi pronunziati in questo Senato ed alla relazione sull'infelice trattato di Ucciali, ai discorsi pronunziati come Presidente dell'Ufficio centrale, che informò il Senato intorno la legge dell'ordinamento dell'Eritrea. Voglio sperare che la fortuna del ministro e dei successori che regoleranno la politica nuova, gli permetta un giorno di poter dire che io m'ingannai, e se questo augurio diventerà un fatto, esulterà l'anima mia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Di San Giuliano.

DI SAN GIULIANO. Ho chiesto la parola per rivolgere al ministro una modestissima raccomandazione, la cui opportunità mi sembra confermata da quanto ha detto testè l'onor. Pantaleoni.

Voci. Pierantoni.

DI SAN GIULIANO. Io credo che sia veramente interesse del Paese di porre in grado il maggior numero possibile di Italiani di visitare e conoscere direttamente le nostre colonie.

Credo che, quando ciò avvenisse, tutte le discussioni, che nella stampa e nell'uno e nell'altro ramo del Parlamento si fanno su questi importanti argomenti, acquisterebbero carattere più pratico e più fruttuoso.

Facile è oggi visitare la colonia Eritrea; e poichè nel prossimo autunno ci sarà reso ancora più facile dal Congresso coloniale, che si sta organizzando, io faccio voto perchè, insieme a noi, venga colà anche l'onor. senatore Pierantoni, ed allora egli vedrà che c'è il fuoco, che c'è anche l'acqua, che ci sono molti francolini, che ci sono ancora moltissime scimmie; ma fortunatamente non sono questi gli elementi di ricchezza e di avvenire di una colonia.

La colonia Eritrea, che è stata minutamente e diligentemente studiata da uomini tecnici, da agricoltori esperti, presenta, per quanto è dato

giudicare dai dati che possediamo finora, sufficienti condizioni per uno sviluppo economico soddisfacente, e per potervi avviare una certa corrente di emigrazione italiana.

Non bisogna credere alla possibilità di dirigere verso la colonia Eritrea una gran parte della nostra emigrazione. Questo sarebbe un'illusione; ma è possibile avviarvi un nucleo sufficientemente forte da poter poi, anche mercè l'irradiazione della nostra cultura, l'esportazione dei nostri traffici, e la diffusione dell'insegnamento della lingua italiana agli indigeni, con o senza matrimoni misti (questione di grandissima importanza e difficoltà), costituire un nucleo di civiltà italiana, che, posta sulla soglia orientale dell'immenso continente africano, schiuda ai nostri posteri orizzonti, di cui non è possibile oggi indicare la misura.

Ma, chiedendo scusa al Senato di questa breve parentesi, ritorno alla mia raccomandazione: vorrei che, mentre già ora è facile visitare la colonia Eritrea, venisse reso possibile agli Italiani di visitare e conoscere la colonia del Benadir. So bene che nel disegno di legge, che ci sta dinanzi, vi ha uno schema di convenzione in cui è prevista per un avvenire non molto prossimo l'istituzione di una linea di navigazione, ma vorrei che, prima di quella data lontana, prima di quando dovrà in Parlamento tornare a discutersi quest'importante problema, il Governo trovi modo di facilitare, sia ai membri del Parlamento, sia agli studiosi di questi importanti problemi, il modo di visitare anche la colonia del Benadir. A questo si riduce la mia modesta e semplice raccomandazione.

PIERANTONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIERANTONI. Ho domandato la parola per dire al mio amico che l'equivoco sul mio cognome non mi dispiace, perchè sono amicissimo del collega Pantaleoni, di cui ammiro l'ingegno. Stamattina il collega D'Antona fu chiamato più volte Pierantoni; a me piace di poter riassumere un gruppo di colleghi che sono miei buoni e valorosi amici. (*ilarità*).

Il senatore Di San Giuliano mi ha fatto invito di andare in Eritrea al congresso coloniale. Ero deciso d'iscrivermi per il viaggio; ma sono obbligato di andare altrove; so però per esperienza che i congressisti sono simili agli appassionati di Rinaldo; a quel Congresso

andranno più facilmente quelli che amano cantare le glorie dell'Eritrea. Vi sarà gente che narrerà di aver trovato l'Eldorado; nella storia delle colonizzazioni grandi sono le illusioni e i sogni di ricchezze che si fecero.

Credo però che, per essere andati, e per avere veduto in pochi giorni una regione, poco si apprende. Vale più l'aver studiato numerose opere. Altrimenti Eliseo Reclus non ci avrebbe dato la sua celebrata geografia, nè il Leroy-Beaulieu avrebbe scritta la storia della colonizzazione moderna. Se si vuole che tutti i grandi geografi vadano prima a fare il giro del mondo, a studiare la fauna e la flora del globo, non si avrebbe la geografia. Io non potrò venire in Abissinia, perchè dovrò andare in Ungheria, ma una sola cosa vi dico: che se prima d'ora avessi avuta la potestà di andare non avrei chiesta la parola per combattere le illusioni degli africanisti, perchè avrei dovuto pensare a riportare sane le mie ossa in famiglia. Andate in Africa, onorevole amico, e vi darò il nome Di San Giuliano l'Africano. (*Si ride*).

ODESCALCHI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ODESCALCHI, *relatore*. Nominato dall'Ufficio centrale del Senato a relatore del progetto di legge in discussione, mi sia consentito dire qualche parola per illustrare il senso della mia relazione.

La legge già votata dall'altro ramo del Parlamento si componeva di pochissimi articoli sui quali non trovammo nulla a dire, e fummo concordi nell'approvarla. Infatti, il presente progetto disegno di legge si limita a fare una convenzione col Sultano di Zanzibar, in modo da togliere la situazione equivoca, durata fino ad ora per quelle colonie, delle quali eravamo semplici concessionari ed ora andiamo a riscattare in una sol volta.

Un articolo di legge dà le norme di liquidazione di un contratto esistente con una Società che ha esercitato finora la concessione, ma dalla cui gestione, come ho scritto nella relazione, non si sono avverate quelle speranze di sviluppo che si nutrivano una volta. E qui sarebbe terminato il nostro brevissimo compito, se non che, nella relazione presentata dal ministro, che precede questo disegno di legge, vi è tra le altre cose l'esposizione di un progetto di futura convenzione fra il Governo e una rinnovata

Società. Ho veduto che nella relazione all'altro ramo del Parlamento hanno creduto di estendersi a fare qualche osservazione anche su questo futuro progetto di legge, su questa futura convenzione. Anche a noi è sembrato che il Ministero ci abbia comunicato questa Convenzione certamente nell'intento che in proposito dessimo il nostro avviso.

A tal effetto noi ci siamo permessi di fare alcune osservazioni, fra le quali in prima linea quella di pregare il Governo d'includere nel progetto anche il provvedimento diretto a fortificare le colonie; fortificazioni che tanto sono sembrate esagerate all'amico Pierantoni. Ora noi non abbiamo proposto fortificazioni allo scopo di conquista, ma semplici opere di difesa, perchè i nostri residenti colà non corrano il pericolo di essere buttati a mare. Evidentemente, da quel che si sa, la costa del Benadir è chiusa per quattro mesi, credo, durante i monsoni di sud-est. Da rapporti che ho avuto da privati viaggiatori, mi risulta che forse questa impossibilità di approdare è un poco esagerata, che certamente con qualche piccolo lavoro portuario si potrà approdare in ogni stagione; ma però, finchè tutto questo non sarà fatto, per ora non si approda, nè vi è alcuna linea di comunicazione. Fortunatamente, per la sua ubicazione, il Benadir è una colonia che si trova in condizioni affatto differenti da quelle dell'Eritrea. Questa si trova vicina, contigua al più forte impero militare africano che esista, di cui purtroppo abbiamo avuto a fare triste esperienza; il Benadir si trova invece avanti a tribù selvagge, come si trovano le colonie africane del Congo, e quelle tedesche. Però bisogna prudentemente premunirsi contro una possibile sommossa. Ve ne è stata infatti già una a proposito della schiavitù, su cui non amo ritornare lungamente. Accennerò solamente.

Una di queste tribù credette che un nostro rappresentante le avesse mancato di parola, liberando o trattenendo uno schiavo, invase allora una delle nostre stazioni e vi uccise un medico greco prendendolo pel nostro rappresentante.

Ora abbiamo ritenuto prudente di non chiedere delle grandi fortificazioni, ma qualche opera di semplice difesa, allo scopo soltanto di evitare sorprese che dovessero colpire qualcuno dei nostri rappresentanti. Comprendono di

leggieri tanto l'onorevole ministro quanto i senatori a quali conseguenze disastrose potrebbe un tal fatto condurre. È meglio quindi prevenire questi pericoli. Adunque l'obbiettivo delle nostre richieste non è la conquista, ma la difesa da futuri possibili pericoli.

In secondo luogo, abbiamo osservato che nel progetto di Convenzione, alla Società che si dovrà formare e che avrà scopi agricoli e commerciali, le si impone l'obbligo della costruzione di vapori e dell'esercizio dei medesimi. Noi non sappiamo le ragioni che militano in favore di questo proposito, ma a prima vista si ha l'effetto che si voglia affidare cose di competenza marittima ad una Compagnia agricola e commerciale. So di una Compagnia estera che si era offerta di compiere questo servizio marittimo, ma non conosco le condizioni della proposta.

E sarebbe stato forse anche più semplice dirigersi ad una delle nostre Società marittime costituite; non forse alle grandi Società, perchè questo del Benadir è un piccolissimo esercizio. Si avrebbe in tal modo molta maggior garanzia e sicurezza che il servizio segua con maggior prontezza. E se si eliminasse addirittura quest'articolo, ritengo si farebbe cosa utile alla costituenda Società, perchè gli inesperti, esercitando una cosa nuova, rischiano di perdere, piuttosto che di guadagnare denaro. Noi non ne abbiamo fatto una questione assoluta, perchè potrà esservi una ragione tale da persuadere anche noi.

Quanto all'affidare a questa Società l'appalto dei lavori, non abbiamo niente da opporre, perchè non ci troviamo di fronte ad una incompetenza per parte di una Società agricola a compiere dei lavori stradali, mentre assoluta dissonanza ci è parso di trovare nell'affidarle opere d'indole marittima.

Il termine dei dieci anni per la costruzione delle opere pubbliche, contemplato nel progetto, ci è sembrato piuttosto lungo, e se vi fosse la possibilità di abbreviarlo credo che si farebbe cosa utile.

Infine abbiamo fatto un'ultima osservazione riguardo alla concessione di boschi. Si ha l'intenzione di concedere lo sfruttamento di boschi alla rinnovata Società, e preghiamo il ministro di mettere le più grandi cautele perchè questi boschi non siano distrutti. Ho veduto i danni

enormi del diboscimento nel nostro proprio paese, e ne ho veduti forse dei maggiori viaggiando. Per esempio, in un viaggio che feci in Palestina, mi sono trovato ad andare sulla collina dove morì Mosè, e dove gli Ebrei videro per la prima volta la Terra promessa. Ebbene, se la vedessero oggi fuggirebbero inorriditi, perchè non vi sono che sassi brulli e dirupi, e terreni che nell'inverno sono inondati dai torrenti. E pensando come mai questi fenomeni siano venuti, allora mi ricordai del Tasso e della Selva Incantata, quando i crociati tagliarono i boschi per far le loro macchine da guerra.

Mi ricordai che diboscimenti grandissimi si fecero colà al tempo dell'invasione dei Tartari, e capii che quelle terre, protette dai boschi, un tempo erano fertilissime, e formavano la terra promessa, ed ora sono diventate plaghe inospitali a causa del diboscimento. E qui ho finito come relatore, ma ora, se i miei colleghi me lo consentono, e se il Presidente me lo permette, vorrei dire qualche cosa per conto mio, e che impegna soltanto il mio pensiero franco e libero da vincoli.

Onorevole ministro, questa del Benadir è una questione molto più grave di quello che non appaia a prima vista.

Noi, ultimi nelle imprese coloniali, siamo quelli che le abbiamo condotte peggio e con maggiori disastri; bisogna ora fermarsi e fare punto e da capo. Io sono un impenitente; alla Eritrea non ci ho creduto mai. Passiamo patriotticamente sopra i guai del passato, ma riflettendo: ora dopo 15 anni, che cosa abbiamo? Una colonia che serve a mantenere gli impiegati, per la quale si spende, e dalla quale non si cava alcun reddito. Contemporaneamente a noi, il Re del Belgio ha occupato il Congo, senza disastri e senza tutte quelle che è avvenuto a noi. In pochissimi anni, con mezzi minori dei nostri, lavorando coi capitali suoi e senza impegnare quelli del paese, lo ha ridotto ad una delle più fertili colonie che esistano e che ecciti la gelosia degli altri paesi. Perchè questo? Perchè l'ubicazione è stata scelta meglio e l'impresa coloniale è stata condotta con più avvedutezza.

Ora si tratta di un'altra impresa coloniale: e qui sono contentissimo di non sentire le poesie del passato, ma che invece ci si presenti un pro-

getto modesto, ponderato, e che ci schiuderà forse qualche vantaggio, appunto perchè abbiamo seguito tutt'altra via. Secondo me la ubicazione è molto migliore, perchè non ci troviamo avanti all'Abissinia, o almeno questa è talmente lontana, che, se venissero fino ai forti del Benadir, le truppe abissine vi arriverebbero esauste, anzi per difficoltà logistiche non vi potrebbero forse neppure arrivare. E noi avremmo bisogno almeno di due secoli per metterci in contatto dell'Abissinia dalla parte del Benadir.

L'Eritrea è un paese montagnoso dove più o meno vi attecchiscono le coltivazioni dell'Appennino o delle nostre Alpi, e si rende perciò inutile andare a fare queste coltivazioni a migliaia di chilometri di distanza, potendo avere lo stesso prodotto tra noi. Al contrario, il Benadir è un paese sud tropicale, e vi si possono perciò sviluppare moltissime colture che non attecchiscono nel nostro paese, come per esempio il caffè.

Sebbene ora non sia un buon momento per produrre il caffè, pure è bene tener conto che il Benadir ne ha la potenzialità produttiva; avremo inoltre il *caoutchouc*, e possibilmente anche il thè.

Sarà cosa utile aprire così gli scambi con un paese, dal quale potremo ricavare quello che non abbiamo noi, offrendogli in compenso quello che noi produciamo.

Per metterci in una nuova impresa coloniale, è condizione *sine qua non* la sua riuscita, poichè altrimenti l'effetto sarebbe disastroso, non trovereste più nè capitali, nè opinione pubblica che vi sostenga. Perciò mi pare possibilissimo che in proporzioni modeste si riesca, purchè si osservi qualche cautela. Prima, la convenzione dovrebbe stipularsi presto, poichè nulla è più difficile in Italia che di riunire il capitale privato. Ora siamo in un momento ottimo, perchè la rendita sta alta come tutti gli altri titoli, perchè vi è sovrabbondanza di risparmio; ma, andando per le lunghe, potrebbe cambiare la situazione e quello che oggi è facile potrà divenire difficile domani. Seconda cautela, per ordine, ma prima per importanza, è quella della scelta del personale. Se volete riuscire, bisogna che abbiate la mano felice nello scegliere tanto gli impiegati governativi, quanto quelli della Società.

Questione di grande importanza è che la Società inizi la colonia, e che riesca nei primi anni. Una Società con tre milioni di capitale non farà grandi cose, ma se riuscirà nei primi anni nella sua impresa, potrà facilmente aumentare il suo capitale, e divenire veramente una Società seria e fare opera vasta ed utile. Ma se avrà uno scacco fin dal principio, non concluderà assolutamente niente.

A tale scopo son d'avviso di togliere tutte le minuzie abituali italiane dei contratti; date modo alla Società di fare un buon affare, diversamente sarà meglio di non fare convenzioni. Ho veduto per esempio nel progetto di convenzione una proposta di cointeressenza fra Stato e Società, sui maggiori utili della navigazione.

La Società s' impegna di dare il 30 per cento di questo guadagno al Governo. Per me fareste bene ad abbandonare questa clausola; in primo luogo, perchè credo che questi sopravanzi non li vedrete mai, secondariamente dovrete procurarvi un gran numero di persone di controllo per la contabilità, e per andare a verificare gli utili, che sono di difficile o quasi impossibile accertamento.

Secondo me, siate larghi, levate tutte le cointeressenze, soltanto mettete la Società in condizioni di riuscire. Questo è il mio pensiero individuale.

Non rimane che un' ultima raccomandazione colla quale chiudo il mio discorso. Ogni nazione che non ha delle colonie, le cerca, le crea, le plasma, in maniera che siano utili ai suoi bisogni particolari; ora, noi Italiani, ci troviamo in una situazione unica, ed è quella della nostra emigrazione.

Non vi è paese al mondo che conti dai 400 ai 500 mila emigranti all'anno, come il nostro; ora, questi emigranti vanno in America, e fanno benissimo; ma sarebbe anche meglio, se andassero su terre che appartengono a noi.

Chiude, pregando l'onor. ministro di mettere tutta la sua attenzione onde, con qualche lavoro di preparazione, si possa, nel Benadir, avviare una corrente della nostra emigrazione.

Si è fatto il Commissariato della emigrazione e fra pochi giorni ne discuteremo il bilancio; le sue risorse provengono da una tassa piuttosto grave, messa sopra i lavoranti che vanno

a cercare di campare la vita in un nuovo mondo; questo fondo è bene amministrato, e si è trovato, almeno fino a poco tempo fa, un discreto cumulo. Di più, e ne sia data lode agli antichi amministratori, si è potuto ottenere un risparmio che ammonta a qualche milione.

Ora si sta determinando un indirizzo che, dico francamente, a me non piace. Tutte le cupidigie si sono rivolte verso questo risparmio del Commissariato dell'emigrazione.

TITTONI, ministro degli affari esteri. Le assicuro che lo difenderò bene contro qualunque cupidigia.

ODESCALCHI. Vi sono domande di sussidi che vengono da tutte le parti. Ora credo che se ne sia stata votata una parte per l'Esposizione di Milano. È una buona cosa, ma non vedo la ragione per la quale da questo fondo venga dato un simile sussidio. Inoltre, c'è un'altra domanda fatta al fondo di emigrazione per il Congresso dell'Eritrea. Sullo stesso fondo sono state date 50 mila lire per insegnare a leggere e scrivere nelle provincie meridionali; e quelli che impareranno a leggere e scrivere forse un giorno emigreranno.

TITTONI, ministro degli affari esteri. Nel bilancio di quest'anno non ci sono più.

ODESCALCHI. Lo ringrazio e ne sono lietissimo. Io ritengo che l'onor. ministro farebbe opera buona, utile e patriottica, se prendesse questi milioni e li adoprasse per aprire in quella colonia un nuovo sbocco ai nostri emigranti. Se questa somma fosse impiegata così, sarebbe molto meglio che accordare dei sussidi per l'esposizione di Milano e per il congresso dell'Eritrea!

Io spero che non vi sian divergenze fra le mie idee e quelle dell'onorevole ministro, e gli auguro di aver la tenacia e la forza di portare a buon fine questa modesta impresa, con la quale renderà uno dei migliori servizi che in questo momento si possano rendere al nostro paese.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TITTONI T., ministro degli affari esteri. Dirò poche parole poichè il relatore ha reso molto semplice il mio compito. Innanzi tutto non credo utile rinnovare, a proposito del disegno di legge sul Benadir, una discussione sulla Eritrea. Si è

parlato della questione nella discussione del bilancio degli esteri durante tre giorni, e oratori autorevolissimi hanno detto sull'Eritrea tutto il possibile, ed io, nel discorso di replica, esposi largamente le mie idee. Tornare ora a breve distanza a rinnovare questa discussione, francamente non vedrei quale utilità si avrebbe. Quindi mi limiterò strettamente al progetto di legge, tanto più che alcune affermazioni del senatore Pierantoni, le quali avrei potuto rilevare, sono state già rilevate opportunamente dal senatore Di San Giuliano. Una sola sua osservazione non posso passare sotto silenzio.

L'on. Pierantoni ha detto che noi, nella colonia di Africa, siamo sotto l'alta protezione dell'Inghilterra. Questa frase non corrisponde affatto alla realtà. Noi, nell'amministrazione della nostra Colonia, abbiamo quella piena ed assoluta indipendenza che hanno gli altri Stati sulle loro. Se l'onor. Pierantoni vuol dire che l'Inghilterra, per avere una flotta potentissima, si trova non verso noi soltanto, ma verso tutti gli Stati di Europa che possiedono Colonie, in posizione tale che, ove scoppiasse una guerra, con la preponderanza della sua marina sarebbe dominatrice di tutte le Colonie del mondo, è uno stato di fatto che non riguarda solo noi, ma la posizione dell'Inghilterra di fronte a tutte le altre nazioni. Ma, all'infuori di questo, si assicuri l'onor. Pierantoni che nell'amministrazione della nostra Colonia non cerchiamo la protezione di alcuno.

I nostri rapporti con l'Inghilterra sono i più amichevoli e cordiali ed il progetto di legge presente ce ne dà una prova; perchè evidentemente nelle due convenzioni del riscatto del Benadir e dell'approdo a Kysimayo l'Inghilterra ha dato prova della maggiore benevolenza a nostro riguardo.

L'onorevole Di San Giuliano mi rivolgeva la raccomandazione di rendere più accessibili le nostre Colonie agli Italiani; riconosco l'importanza della sua raccomandazione, ma affinché di questo argomento il Paese comprendesse l'importanza, sarebbe utilissimo che scienziati ed uomini politici facessero oggetto le nostre Colonie delle loro peregrinazioni: bisognerebbe che da noi si introducessero costumi che ci sono negli altri paesi, quantunque possano sembrare anche estranei. Ora per esempio in America il generale Taft, che fa

parte del Gabinetto, ha riunito una comitiva di scienziati, di uomini politici e di giornalisti e con navi dello Stato li conduce alle Filippine per studiare quella difficile questione. Per l'Eritrea l'accesso è molto facile e parecchi uomini politici si sono recati a visitarla; il Benadir è più lontano, le difficoltà di accesso sono maggiori, e prima che qualcuno si rechi colà a studiare, è necessario che sia istituito il nuovo ordinamento, dal quale noi ci ripromettiamo la sicurezza della colonia perchè esso è il primo elemento affinché questa possa essere visitata con sicurezza.

E vengo al progetto di legge. Dice benissimo il relatore che questo progetto di legge è modesto, ma, appunto per ciò, è utile e pratico perchè non si propongono fini immaginari ma fini il cui raggiungimento può essere sicuro. Questo progetto di legge risponde appunto a voti che più volte sono stati ripetuti in questo e nell'altro ramo del Parlamento. Si è lamentato sempre per esempio questa nostra posizione di sovrani di una parte del territorio e dell'*hinterland*, ma semplici affittuari dei porti appartenenti al Sultano di Zanzibar, e si è rilevato come questo stato di fatto legasse a noi le mani e ci impedisse di fare qualunque lavoro proficuo, trovandoci esposti alla eventualità che alla scadenza degli affitti il Sultano di Zanzibar si fosse rifiutato di rinnovarlo e avesse voluto riprendersi i porti. Noi abbiamo potuto riscattarli a condizioni vantaggiose, risparmiando quasi un milione e mezzo sulla somma che avremmo dovuto pagare ove la capitalizzazione del canone fosse stata fatta al 100 per 4. Dobbiamo dunque dichiararci ben contenti di aver potuto eliminare uno stato di cose che rendeva impossibile qualunque opera proficua nella nostra Colonia.

L'altra cosa che era stata lamentata e della quale si è parlato anche oggi, fu la difficoltà, anzi l'impossibilità, dell'approdo durante quei mesi in cui imperversano i monsoni sulle coste del Benadir.

L'onor. Odescalchi ha detto che forse questa difficoltà è soltanto relativa per i porti più vicini al Giuba, e certamente relativa specialmente a Brava, ma solo nel senso che l'impossibilità non è assoluta. Per esempio, durante il tempo in cui Merca fu bloccata dai Somali, siccome le provviste erano insufficienti, un va-

pore tedesco poté da Zanzibar recare granaglie e altre provviste, superando però difficoltà enormi.

Ora però come appunto risulta dallo schema di convenzione che io ho allegato al progetto di legge, unicamente come indice del programma del Governo in materia di sfruttamento agricolo e commerciale, ci proponiamo di migliorare le condizioni di approdo, durante i mesi dei monsoni, e intanto, finchè i lavori necessari non siano compiuti, riesce utilissimo l'accordo stabilito coll'Inghilterra per Kysimayo, dove l'approdo è sempre possibile e dove noi stabiliremo una stazione dalla quale potremo per la via di terra, traversando il Giuba, giungere facilmente al Benadir.

L'altro provvedimento radicale, che anche corrisponde a quanto più volte è stato domandato, è l'eliminazione delle funzioni di Stato della Società che aveva dimostrato di non saperle esercitare. Vizio fondamentale questo della prima convenzione, da cui poi sono derivati tutti i numerosissimi inconvenienti per cui quella colonia veniva a trovarsi in istato di disordine e di abbandono da tutti deplorato. Con questo progetto di legge pertanto, mediante l'amministrazione diretta, è una nuova era che colà va a inaugurarsi. Tra i provvedimenti primi che abbiamo preso è il riordinamento del Corpo degli Ascari, il quale potrà preparare quella tranquillità che fino allora è mancata.

Quanto alle fortificazioni che l'onor. Odescalchi ritiene necessario, io dirò che si tratta in gran parte di semplici lavori di restauro, poichè queste fortificazioni già esistono. I porti del Benadir hanno una cinta di muro, la quale con pochi lavori di restauro è più che sufficiente per tener lontana qualunque invasione di indigeni. Difatti, anche nel periodo peggiore della Colonia, che è stato quello della rivolta dei Bimal, questi hanno bloccato la città di Merca per tutti i mesi del periodo di costa chiusa, e benchè fossero molto numerosi non sono penetrati nella città dove era qualche centinaio di Ascari e non tutti Ascari riorganizzati, ma antichi Ascari della Società che non valevano proprio nulla; ma con tutto ciò hanno potuto difendere efficacemente la città. Il desiderio dell'onor. Odescalchi potrà quindi con poca spesa facilmente essere appagato.

L'onor. Odescalchi ha giustamente parlato delle condizioni della Colonia del Benadir, le quali sono migliori di quello che i suoi detrattori pretendono, e giustamente ha detto come essa si presti a svariate e utili colture; soltanto però non trovo esatto il paragone che ha fatto col Congo, poichè il Congo è una colonia che rende molto a coloro che l'amministrano, ma lavori di trasformazione agricola e commerciale non se ne sono fatti molti, poichè il prodotto principale di sfruttamento è l'avorio che si ottiene uccidendo gli elefanti, e il caoutchouc che si estrae da una specie di liana che è una pianta che cresce spontaneamente in quelle regioni, e quindi piuttosto che una colonizzazione si è fatto uno sfruttamento di ricchezze naturali, e questo è ben diverso da quello che si deve fare al Benadir. Nè mi pare esatta la frase dell'onor. Odescalchi, quando ha detto che ci mettiamo in una nuova impresa coloniale. No, questa impresa esisteva, ma era stata male iniziata, e soltanto oggi noi cerchiamo di raddrizzarla coi provvedimenti che il Senato è chiamato a votare. Credo che riuscirà in questo intento.

L'onor. Odescalchi ha parlato dell'emigrazione che già formò oggetto dei discorsi di molti oratori in occasione del bilancio degli esteri. Come dissi, certamente questo deve essere uno dei fini che ci proponiamo, di avviare la corrente di emigrazione al Benadir, ma bisogna fare un passo per volta: anche di emigrazione non sarà da parlarne che quando la sicurezza della Colonia sarà completa, e anzi credo che gli uomini politici, indicati dall'onor. Di San Giuliano, precederanno gli emigranti indicati dall'onor. Odescalchi; quindi facciamo una cosa per volta, ma certo non dobbiamo dimenticare l'emigrazione; mostreremo però di essere uomini poco pratici ed ignari del problema se pretendessimo e promettessimo di avviare questa emigrazione a breve scadenza. Non parlerò poi di quello che ha detto circa i fondi del bilancio della emigrazione, perchè siccome questo bilancio dovrà venire fra pochi giorni in discussione, sarà quello il terreno più opportuno per fare una discussione in proposito.

Dirò soltanto, quanto alla Convenzione, che, come già ho detto, è stata unita al progetto di legge, come indicazione di quello che è il nostro programma in materia di sfruttamento

agricolo e commerciale. Accetterei la esortazione del preopinante di concluderla presto, ma mancano le offerte concrete dei capitalisti, e questa è una delle maggiori prove della neghittosità del capitale italiano, poichè il Governo ha mostrato tutto il buon volere. La stessa pubblicazione del progetto di Convenzione, come allegato alla legge, è un allettamento pubblico che è stato rivolto a quanti volenterosi volessero impiegare i loro capitali in questa impresa.

Quanto alle disposizioni della Convenzione, l'onor. Odescalchi ha chiesto che dalla Convenzione sia tolta la linea di navigazione. Veramente io ho ritenuto opportuno che, affidando ad una Società la impresa agricola e commerciale, dovessero tutti i servizi economici concentrarsi nelle sue mani, poichè questa sarà una garanzia ed un elemento maggiore di successo. Il senatore Odescalchi dice che la linea di navigazione non è opera di agricoltori e di commercianti. Convengo che non sia opera di agricoltori, ma è opera eminentemente commerciale; anzi una Società potrà tanto meglio sviluppare la sua azione commerciale nel Benadir, se avrà in mano la linea di navigazione. E sopra tutto ho introdotto questa clausola desiderando che questa linea di navigazione sia in mano di una Società italiana, per non essere ridotti, come lo siamo stati fino ad ora, a doverci raccomandare e a sussidiare una Società tedesca.

Quanto ai boschi, ve ne sono, perchè quando si parla del Benadir, che pur essendo una parte della Somalia meridionale, è già di per sé abbastanza vasto, non bisogna dimenticare che esso racchiude vari territori in diverse condizioni.

Vi sono dei territori che non hanno delle foreste, ma c'è la zona delle foreste al nord specialmente di Brava, lungo il Giuba, foreste nelle quali prosperano alberi che offrono buon legname da costruzione. Ora l'abbattimento di una parte di queste foreste, specialmente nella parte pianeggiante, è necessario come opera di bonificazione agricola. Nel resto certamente questo taglio dovrà essere disciplinato; ma sono tutte questioni di dettaglio da rimandarsi ai regolamenti che dovranno farsi quando si stipuleranno le convenzioni.

Del resto su questa Convenzione non mi dilungo di più, poichè quando, come spero, si

trovassero i capitalisti, disposti a trattare col Governo, questo convenzione dovrebbe essere portata al Parlamento per la sua approvazione. Sono lieto, ed anzi questo era precisamente il mio scopo, della discussione avvenuta alla Camera ed al Senato, poichè ora nelle nuove trattative, io terrò conto dei suggerimenti che mi sono stati rivolti.

Con queste poche parole credo di avere spiegata l'utilità di questo progetto di legge che sistema la questione coloniale della Somalia meridionale, e pone fine ad uno stato di cose che doveva cessare.

È con un sentimento di soddisfazione che dico di aver potuto in un anno e mezzo risolvere questo problema coloniale della Somalia che era uno dei più intricati che io mi avessi per le mani. Ho fiducia che i provvedimenti proposti faranno sì che gl'inconvenienti lamentati fino ad ora non si rinnoveranno, e chiudo raccomandando vivamente questo progetto di legge al voto favorevole del Senato. (*Approvazioni*).

ODESCALCHI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ODESCALCHI, *relatore*. Sarò brevissimo. Riguardo a ciò che ha detto il ministro relativamente alle fortificazioni, osservo che quelle da lui citate potevano essere utilissime per le invasioni che avvennero nei tempi passati, perchè in quel tempo le tribù erano armate soltanto di archi e di frecce. Ora però temo che qualche buon amico contrabbandiere possa fornire in breve tempo di fucili quelle tribù. Io non sono militare, ma abbiamo nell'Ufficio centrale colleghi autorevoli. Perciò prego il ministro di studiare, se, data la possibilità di attacchi coi fucili, oltre ad un muro sarà necessario anche un fossato o altri sistemi di difesa senza ricorrere ad opere importanti. Io le domando scusa, ma non ho mai paragonato il Congo col Benadir. Ho parlato dei risultati del Congo paragonandoli con quelli dell'Eritrea, due imprese sorte nella stessa epoca; l'una impresa fruttifera, l'altra costosa.

Quanto al concedere alla Società una linea di navigazione, come relatore del progetto di legge non mi oppongo, e ritengo che non si opporrà neppure il Senato, però non è questo il mio avviso personale.

Ripeto anzi che per la Società del Benadir

non sarà un vantaggio, e credo che un tal servizio sarebbe disimpegnato a migliori condizioni trattando con una delle piccole società italiane.

C'è per esempio una Società di navigazione discreta a Dari, quella chiamata « La Puglia » che fa il servizio dell'Adriatico. Io credo che trattandosi con questa Società si potrebbe avere un servizio più pronto e con maggiore sicurezza della costituenda Società del Benadir, perchè la « Puglia » è in mano di veri marinai.

In quanto all'emigrazione io ho poi espresso esattamente le stesse idee dell'onor. ministro. L'ho pregato di far bene e non affrettatamente, perchè non mandasse degli emigranti quando la sicurezza pubblica non fosse assodata; quando non fossero fatti quei lavori di preparazione che si richiedono, perchè diversamente si commetterebbe un errore; l'ho pregato di affrettarsi ad impadronirsi del tesoro, ossia del risparmio, del capitale formato con denaro degli emigranti.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Lo discuteremo al bilancio.

ODESCALCHI, *relatore*. Non l'affrettavo certamente a mandare i coloni, lo esortavo soltanto di mantenersi quei mezzi con i quali, ben preparando ogni cosa, si potrà fare opera fruttifera.

Non ho altro da dire. Credo di avere sufficientemente spiegato le mie idee e mi pare che con l'onorevole ministro siamo d'accordo su tutto.

PIERANTONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Mi permetto di osservare all'onor. Pierantoni che non può parlare, secondo il regolamento, più di due volte, però se il Senato non ha difficoltà di accordargli nuovamente la parola...

Vcci. Parli, parli.

PIERANTONI. Che il tempo urga lo so, che la vita che si mena non è piacevole lo sento; mattina e sera siamo chiamati in Senato. Numerose relazioni ci sono fornite che non si ha il tempo di leggere. Guai se mancassero la coscienza e il sentimento del dovere! Ma il grado di senatore non è una semplice dignità, è un dovere. Dopo ciò dico che se l'onor. Presidente non vuole che io parli l'obbedirò.

PRESIDENTE. Il Senato non ha fatto difficoltà, quindi parli pure.

PIERANTONI. Avrei parlato sopra gli articoli e sarebbe stato lo stesso. Chi vive nelle assemblee legislative da trent'anni e più, trova

sempre il modo di rientrare in linea di combattimento.

Io ho detto che volevo ricordare i miei precedenti, le mie opinioni, e che giova che alcuno faccia opposizione.

L'onor. ministro degli affari esteri ha affermato di aver risoluto con questa legge la questione del Benadir; a me pare che codesta legge sia subordinata a remote condizioni e precipuamente alla condizione di trovare il capitale in Italia.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Niente affatto. Una cosa è la convenzione, altra cosa è la legge.

PIERANTONI. La prego di non interrompere. Leggerò la convenzione, perchè non bisogna approvare la legge ad occhi chiusi.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Non si deve approvare la convenzione.

PIERANTONI. Ma chi può dire che ora non si deve approvare la convenzione con l'Inghilterra? Io ho memoria dei fini della legge presente, e posso leggere gli articoli della convenzione, che con la legge in discussione si approva facendo l'esame degli allegati, che l'accompagnano. La legge dà potestà al Governo di risolvere la convenzione del 25 maggio 1898 con la Società anonima commerciale del Benadir; di fare la liquidazione dei rapporti finanziari tra la Società e il Governo, esclusa ogni pretesa di danni per l'anticipata soluzione del contratto, liquidazione affidata ad un Collegio di arbitri. Queste sono le sanzioni degli articoli 3 e 4. Ora vediamo gli obblighi che la Patria nostra assume verso il Governo inglese. Gli articoli 1 e 2 fanno pagare alla nostra nazione la somma di lire 3600 per il così detto riscatto dei porti di Brava, Merca, Mogadiscio e Uarscheik, e dei territori che sono annessi dall'Italia occupati in virtù della convenzione 12 agosto 1892. Non si è data neppure lettura di detta convenzione; non si sono tradotti in italiano i dispacci che contengono i patti convenuti con gli Inglesi.

Il Governo paga una somma non lieve; però tutti i sudditi di S. M. britannica e gli altri protetti britannici, nonchè tutti i sudditi del Sultano di Zanzibar continueranno a godere nelle città, nei porti e nei territori, di cui si tratta, tutti i privilegi e vantaggi che riguardo al commercio ed alla navigazione vi sono e sa-

ranno accordati ai sudditi della nazione più favorita.

Come si osa dire che non sarà la colonia alla dipendenza dell'Inghilterra? Meno male che la Gran Bretagna ha stipulato il diritto di prelazione quando il Governo in un'epoca qualsiasi vorrà fare rinunzia. Prevedo in tempo non remoto la esecuzione di tale clausola.

Ma non è tutto questo che ho detto il vantaggio, che ritrae il Governo inglese. Esperto nelle cose coloniali, ripeto, non avrebbe fatto alienazione di diritti, se il territorio fosse stato utile alla colonizzazione.

Il Governo italiano prende in affitto dall'Inghilterra sul lato est di Kysimayo nel protettorato britannico dell'Africa orientale un terreno sufficiente sulla spiaggia della lingua di terra a sud est dello sbarcatoio inglese per costruire uno sbarcatoio ad uso nostro, nonchè un diritto di passaggio dal detto sbarcatoio per costruire magazzini sino al fiume Giuba di fronte a Giumbo.

Quanto costerà lo sbarcatoio? L'affitto rimarrà in vigore per anni trentatre. Il Governo italiano assume di costruire i magazzini, e secondo l'aumento della spesa, che dovrà essere dimostrata in maniera soddisfacente al Governo britannico i termini dell'affitto saranno aumentati. Al termine dell'affitto le costruzioni diventeranno di proprietà del Governo britannico. E non siamo in balia dell'altra parte contraente? Ancora un'altra concessione ha ottenuto il Ministero degli affari esteri: la facoltà di erigere sul terreno non eccedente 150 yards, che dovrà essere tracciato da quattro ufficiali, di innalzare costruzioni necessarie pel temporaneo alloggio di truppe italiane sbarcate a Kysimayo a destinazione di Giumbo nella sfera italiana.

Dunque ella prevede l'invio di truppe a combattere contro le tribù. E non ho io il diritto di dire che sono contrario a tali imprese? Il passato non ha insegnato nulla? Però le truppe italiane non potranno essere sbarcate a Kysimayo senza il previo consenso del Governo di S. M. britannica. E si parla di indipendenza? Ma, come il Senato vede, la spesa di 3,600,000 lire e quella del canone sono certissime. Invece nel termine di sei mesi dalla promulgazione della presente legge, ossia in dicembre, il Governo del Re ci annunzia per l'articolo 5, che presenterà il disegno di legge per l'ordi-

namento della Somalia meridionale; che addi-
manderà stanziamenti nel bilancio coloniale,
ch'è ora quello della Eritrea.

Il Governo non ha trovato capitali per fare
il porto e il faro e le altre opere che gli afri-
canisti vogliono per la Tripolitania.

Nell'art. 9 della Società, che va in liquida-
zione, era detto che il Governo avrebbe affittato
le opere seguenti:

- a) un molo con banchina a Mogadisco;
- b) un pontile a Merca;
- c) la riduzione a porto dell'attuale anco-
raggio interno di Brava;
- d) un pontile da sbarco (wharf) nella con-
cessione italiana di Kysimayo;
- e) la messa in opera di tutti gli attrezzi
occorrenti al funzionamento di dette opere e la
loro fornitura;
- f) fari, ormeggi, segnalazioni ed altre opere
di ancoraggio nei sopradetti scali e in quegli
altri che il Governo credesse opportuno di far
eseguire.

Quando siano impiantati fari lungo le coste
della Somalia italiana settentrionale, la Società
avrà, a parità di condizioni, diritto di prelazione
per i servizi occorrenti.

Erano opere che si stimarono necessarie.
Inoltre aggiungeva che avrebbe affidato alla
Società la costruzione di una strada, eventual-
mente armata di binario a scartamento ridotto
fra Brava e la Goscia, e il riattamento del-
l'Uebi Gof, o l'apertura di altro canale che
fosse ritenuto più adatto alla irrigazione razi-
onale del territorio dei Tuni, da compiersi quando,
a giudizio del Governo, le locali condizioni po-
litiche ed economiche lo consentano, nonchè
l'impianto di stazioni radiotelegrafiche o l'even-
tuale posa di cavi per allacciare la colonia alla
rete telegrafica internazionale.

Queste opere non saranno più necessarie?
E mentre si proclama la impotenza sperimenta-
ta e da me annunciata nel 1899, si pensa ora
a più lata impresa?

Da marzo si è indugiata la discussione di
questa legge venuta all'ultim'ora dei nostri
lavori.

Chi semplicemente legge la relazione della
Commissione d'inchiesta mandata dalla Società
del Benadir, riconosce impossibile il mantenere
la pace tra quelle popolazioni che si dovranno
spogliare del loro territorio. Ciò è tanto vero

che si prevede la necessità di mandare truppe
che non saranno Ascari, cioè i soldati indigeni,

Io conosco cose segrete, che non voglio sve-
lare. Il Governo inglese ha assoluto bisogno di
combattere le genti musulmane. Raccomando
all'onorevole ministro degli affari esteri di leg-
gere la relazione di Lord Curzon sulle Indie.
L'Inghilterra desidera di associare a sè, poten-
tissima in mare, una nazione come la nostra,
che può dare carne, non da cannone, perchè
quelle tribù non ne hanno, ma carne da strage.

Il Governo non troverà coloni che vogliano
colonizzare quelle terre tanto male sicure e
poco note.

Ed ora nulla più dirò; penso pertanto che
se un solo avversario trova la legge e il mi-
nistro ottiene gli onori del trionfo, l'onorevole
TITTONI può ricordare lo schiavo romano che
diceva la verità presso il carro dei trionfatori
e lasciarmi compiere il mio dovere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onore-
vole ministro degli esteri.

TITTONI, *ministro degli esteri*. Io ringrazio
l'onor. relatore per l'appoggio che ha portato
al progetto di legge e colle sue parole ha di-
mostrato che l'accordo fra me e lui è completo.

Al signor senatore Pierantoni dirò che non
mi lagno della sua opposizione, poichè la di-
scussione proficua la desidero; mi lagno solo di
una cosa, che egli, dando lettura delle dispo-
sizioni della Convenzione, che non deve essere
votata dal Senato, e affermando che il Senato
è chiamato a deliberare su quel tema, ingenera
un equivoco che assolutamente io non posso
tollerare.

Il disegno di legge consiste di pochissimi
articoli nei quali sono stabilite tre cose; primo,
che la Società attuale cessa dall'amministrare
il Benadir; secondo, che il Governo subentra
nell'esercizio delle funzioni di Stato; terzo che
sono approvate le Convenzioni per il riscatto
del Benadir e per la successione di Kysimayo.
Su questo è chiamato a deliberare il Senato;
tutta quella flastrocca che egli ha letto riguarda
una Convenzione che potrà conchiudersi in av-
venire, se dei capitalisti vorranno sfruttare eco-
nomicamente il Benadir. Quando ciò avverrà,
questa Convenzione dovrà essere portata da-
vanti al Parlamento per l'approvazione, altri-
menti il voto del Senato non potrà essere
chiaro. Io non mi lagno della sua opposizione,

mi lagno solo che non abbia posta la questione nei termini giusti. È questo soltanto che voleva dire, questo era solo il motivo della mia doglianza verso l'onor. Pierantoni, e la ragione per cui interruppi il suo discorso.

PRÉSIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale su questo disegno di legge.

Passeremo ora alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

Sono approvati gli uniti accordi fra il Governo del Re e il Governo di Sua Maestà britannica anche nel nome del Governo di Sua Altezza il Sultano di Zanzibar, in data 13 gennaio 1905, per il riscatto dei porti di Brava, Merca, Mogadiscio e Uorsceik e dei territori che loro sono annessi e dall'Italia attualmente occupati in virtù della convenzione 12 agosto 1892 (allegati A e B).

(Approvato).

Art. 2.

È approvato l'unito accordo in data del 13 gennaio 1905 tra il Governo del Re e il Governo di Sua Maestà britannica per la concessione di una stazione italiana nella rada di Kisimaio (allegati C e D).

(Approvato).

Art. 3.

È data al Governo del Re la facoltà di risolvere la convenzione del 25 maggio 1898 con la Società anonima commerciale italiana del Benadir.

(Approvato).

Art. 4.

La liquidazione dei rapporti finanziari tra Società e Governo, di cui nell'art. 17 della convenzione del 25 maggio 1898, esclusa ogni pretesa di danni per l'anticipata soluzione del contratto, è affidata ad un collegio di tre arbitri. Ciascuna delle parti nominerà un suo arbitro, i due nominati sceglieranno il terzo, e se fra essi non s'avverrà accordo, la scelta verrà deferita al presidente della Cassazione di Roma.

Agli arbitri è data facoltà di stabilire i termini e il metodo del procedimento.

La sede del Collegio arbitrale è in Roma.

(Approvato).

Art. 5.

Nel termine di mesi sei dalla promulgazione della presente legge il Governo del Re presenterà il disegno di legge per l'ordinamento della Somalia meridionale (Benadir).

(Approvato).

Art. 6.

Alle somme occorrenti per il riscatto di cui all'art. 1, e per il nuovo ordinamento della Somalia italiana meridionale, si provvederà con gli stanziamenti dell'art. 16 del bilancio coloniale e con economie nel bilancio medesimo.

(Approvato).

Art. 7.

La Cassa dei depositi e prestiti è autorizzata ad anticipare al tesoro dello Stato che rilascerà un certificato speciale valutabile fra gli impieghi in titoli di Stato agli effetti dell'art. 23 della legge 8 agosto 1895, n. 486, la somma di lire 3,600,000 stipulata per il riscatto dei porti e territori indicati nell'art. 1° col patto della restituzione mediante una annualità comprensiva degli interessi e dell'ammortamento, secondo la tabella annessa alla presente legge (alleg. E).

L'annualità predetta sarà iscritta in uno speciale capitolo del bilancio degli affari esteri e dell'importo di essa sarà diminuito il capitolo del bilancio stesso concernente il contributo dello Stato per le spese civili e militari delle colonie d'Africa.

(Approvato).

Art. 8.

La presente legge avrà vigore dal giorno della sua promulgazione.

(Approvato).

ALLEGATO A.

Il Segretario di Stato per gli affari esteri della Gran Bretagna al R. Ambasciatore in Londra.

Foreign Office, January 13th, 1905.

Your Excellency,

In pursuance of previous communications on the subject of an accord between the Zanzibar Government and the Government of His Majesty the King of Italy for the purchase by the Italian Government of all the sovereign and other rights of His Highness the Sultan of Zanzibar over the towns, ports and territory of the Benadir coast, of which the administration is now vested on the Italian Government under the Agreement dated the 12th August, 1892, as amended by the Additional Article dated 1st September, 1896, I have now the honour to propose to Your Excellency, in the name of the Government of His Highness the Sultan of Zanzibar and on behalf of His Majesty's Government, the following terms of Agreement: —

I. The Italian Government will pay to the Government of Zanzibar the sum of 144,000 L. This sum, or its sterling equivalent, shall be lodged in the Bank of England to credit of the Zanzibar Government within three months of the exchange of notes recording the Agreement.

The rent now payable by the Italian Government shall continue to be paid up to the day on which the purchase money is paid into the Bank.

On the payment of the above mentioned sum, all rights specially reserved to His Highness the Sultan under the Agreements of 1892 and 1896, shall cease and determine. All subjects of His Britannic Majesty and other British protected persons, and all subject of His Highness the Sultan of Zanzibar, shall continue to enjoy in the towns, ports and territory in question all the privileges and advantages with respect to commerce and shipping which are, or may be, accorded to the subjects of the most favoured nation.

II. On the same day on which the arrangement indicated in (I) comes into force, all the rights of extra-territoriality now enjoyed by Italy under Treaty, Agreement, or usage, in the dominions of His Highness the Sultan of Zanzibar, shall absolutely cease and determine;

and on and after that date, the extra territorial jurisdiction hitherto exercised by His Majesty the King of Italy in His Highness Dominions shall be transferred to His Britannic Majesty's Court in Zanzibar, as constituted under « The Zanzibar Order in Council, 1897 ».

III. The Italian Government undertake that if at any time Italy should desire to give up the towns, ports and territory in question, Great Britain shall have the right of preemption.

I beg Your Excellency to do me the honour to inform me whether the Italian Government consent to these terms of Agreement.

I have the honour to be &c.

LANSDOWNE

ALLEGATO B.

Il R. Ambasciatore in Londra al Segretario di Stato per gli affari esteri della Gran Bretagna.

Londra, 13 gennaio 1905.

Signor Marchese,

Colla sua nota in data di oggi Vostra Signoria mi ha fatto l'onore di comunicarmi, in conformità delle nostre precedenti intese, i termini di una Convenzione fra il Governo di Sua Maestà il Re d'Italia ed il Governo del Zanzibar per l'acquisto da parte dell'Italia di tutti i diritti di sovranità ed altri spettanti a Sua Altezza il Sultano di Zanzibar sulle città, porti e territori della costa del Benadir, l'amministrazione dei quali è attualmente esercitata dal Governo italiano in base alla convenzione del 12 agosto 1892, modificata dall'articolo addizionale del 1° settembre 1896. I detti termini proposti da Vostra Signoria, in nome del Governo di Sua Altezza il Sultano di Zanzibar e per conto del Governo di Sua Maestà, sono i seguenti:

« I. Il Governo italiano pagherà al Governo di Zanzibar la somma di lire sterline cento quarantaquattro mila (144,000). Codesta somma od il suo equivalente sarà versato alla Banca d'Inghilterra a credito del Governo di Zanzibar entro tre mesi dallo scambio di note che stabilisce l'accordo.

« Il canone attuale dovuto dal Governo italiano continuerà ad essere pagato fino al giorno nel quale la somma predetta verrà versata alla Banca.

« All'atto del pagamento della detta somma; tutti i diritti specialmente riservati a Sua Altezza il Sultano dagli accordi del 1892 e 1893 cesseranno di esistere.

« Tutti i sudditi di Sua Maestà britannica ed altri protetti britannici, nonchè tutti i sudditi di Sua Altezza il Sultano di Zanzibar, continueranno a godere nelle città, porti e territori di cui si tratta, tutti i privilegi e vantaggi che riguardo al commercio ed alla navigazione, vi sono e saranno accordati ai sudditi della nazione più favorita ».

« II. Nello stesso giorno nel quale le disposizioni menzionate nell' articolo precedente entreranno in vigore, cesseranno assolutamente tutti i diritti di estraterritorialità attualmente goduti dall'Italia, in forza di trattati, convenzioni o consuetudini, nei domini di Sua Altezza il Sultano di Zanzibar; ed alla data medesima ed in seguito, la giurisdizione estraterritoriale fin qui esercitata da Sua Maestà il Re d'Italia nei detti domini di Sua Altezza sarà trasferita alla Corte di Sua Maestà britannica in Zanzibar costituita dal « Zanzibar Order in Council 1897 ».

III. Il Governo italiano prende impegno che, qualora in una epoca qualsiasi, l'Italia desiderasse rinunciare alle città, porti e territori in questione, la Gran Bretagna vi avrebbe diritto di prelazione ».

Dietro istruzione ricevuta da Sua Eccellenza il ministro degli affari esteri in Roma, ho l'onore di far conoscere a Vostra Signoria che il Governo di Sua Maestà il Re d'Italia accetta le proposizioni sopra riferite, salva la debita approvazione del Parlamento italiano.

Gradisca, signor marchese, ecc.

PANSA.

ALLEGATO C.

Il Segretario di Stato per gli affari esteri
della Gran Bretagna al R. Ambasciatore in Londra.

Foreign Office, January, 13th, 1905

Your Excellency,

With reference to my other note of this day's date I have the honour to submit to Your Excellency the following terms of an Agreement dealing with the lease to the Italian Govern-

ment of a plot of land in the neighbourhood of Kismayu, as well, as the right of passage between that place and a point in Italian territory near the mouth of the River Juba: —

I. His Britannic Majesty's Government agree to lease to the Italian Government an area of land on the east side of Kismayu in the British East Africa Protectorate, not exceeding 150 yards square, for the erection of a bonded warehouse, or other necessary building. His Britannic Majesty's Government will also lease to the Italian Government sufficient ground on the foreshore of the spit, lying south-east of the existing British pier at Kismayu, for the erection of a pier for the use of the Italian Government, together with a right of way from the said pier to the warehouse mentioned above, and from there to a point on the River Juba opposite Giumbo.

II. The exact site of the area of land and of the pier, and the course of the right of way, shall be agreed locally by two officers, of whom each Government shall appoint one. The said area of land shall be as nearly as possible contiguous to the pier. When the boundaries of the area of land and the site of the pier, and the course of the right way, have been agreed and marked out by the two officers, a plan thereof, signed by both of them, shall be sent to each Government.

III. The Italian Government shall pay for the land leased an annual rent of 1 L.

IV. The lease shall be in force for thirty-three years from this date, but if the Italian Government shall show to the satisfaction of His Britannic Majesty's Government that the amount spent within ten years from this date on the erection of the pier and buildings exceeds 5000 L., then the lease shall be in force for sixty six years; or if the amount so shown to be spent exceeds 10,000 L. then the lease shall be in force for ninety-nine years.

V. On the determination of the lease, the buildings erected on the land shall become the property of His Britannic Majesty's Government.

VI. The Italian Government shall be at liberty to erect on the area of land referred to in article I, such accommodation as may be necessary for the temporary shelter of Italian troops landing at Kismayu en route for Giumbo in the Italian sphere, but no such troops shall be landed.

at Kismayu without the previous consent of His Britannic Majesty's Government.

This restriction, however, shall only apply to the landing of such troops for expeditionary purposes; in the case of ordinary reliefs, it shall be sufficient if due notice is given beforehand to the local British Commandant.

VII. Import duties imposed on goods landed at the pier to be erected by the Italian Government shall be refunded in accordance with the transit and re-export regulations for the time being in force in the British East-Africa Protectorate if the goods are eventually removed to the Italian sphere.

VIII. Nothing herein shall be construed to exempt either the land leased or the persons thereon from the laws and regulations in force in the British East-Africa Protectorate, subject to which, however, employées of the Italian Government resident in the leased territory shall be free to exercise the functions of their respective offices.

I beg Your Excellency to do me the honour to inform me whether the Italian Government consent to these terms of Agreement.

I have the honour to be &c.

LANSDOWNE.

V. — Il Presidente della Camera dei deputati.
G. MARCORÀ.

ALLEGATO D.

Il R. Ambasciatore in Londra al Segretario di Stato per gli affari esteri della Gran Bretagna.

Londra, 13 gennaio 1905.

Signor Marchese,

Ricevo la nota che Vostra Signoria mi ha fatto l'onore di dirigermi oggi in relazione alla precedente Sua della stessa data per comunicarmi nei termini seguenti le condizioni di un accordo per l'affitto al Governo italiano di un terreno in vicinanza di Kisimaio, nonchè pel diritto di passaggio fra codesta località ed un punto del territorio italiano presso la foce del Giuba:

« I. Il Governo di Sua Maestà britannica concede in affitto al Governo italiano sul lato est di Kisimaio nel protettorato britannico dell'Africa orientale un terreno non eccedente 150

yards su ogni lato per la costruzione di un magazzino generale ed altri occorrenti edifici. Il Governo di Sua Maestà britannica affitta pure al Governo italiano un terreno sufficiente sulla spiaggia della lingua di terra a sud-est dell'esistente sbarcatoio inglese di Kisimaio per la costruzione di uno sbarcatoio ad uso del Governo italiano nonchè un diritto di passaggio dal detto sbarcatoio ai magazzini sopra accennati e da questi sino ad un punto sul fiume Giuba di fronte a Giumbo.

« II. L'esatta ubicazione del terreno e dello sbarcatoio, nonchè il tracciato del relativo passaggio saranno fissati sul luogo da due ufficiali, ciascuno dei quali verrà designato dal rispettivo Governo. Il detto terreno sarà per quanto possibile contiguo allo sbarcatoio. Quando i limiti del terreno e la località per lo sbarcatoio ed il tracciato del passaggio saranno stati stabiliti e segnati dai due ufficiali questi ne faranno un piano sottoscritto da entrambi e lo manderanno ai rispettivi Governi.

« III. Il Governo italiano pagherà pel terreno preso in affitto un annuo canone di una lira sterlina.

« IV. L'affitto rimarrà in vigore per anni trentatre dalla presente data, ma se il Governo italiano dimostrerà in maniera soddisfacente pel Governo britannico che le spese sostenute durante il primo decennio da questa data per la costruzione dello sbarcatoio e fabbricati avranno ecceduto cinque mila (5000) lire sterline, l'affitto rimarrà allora in forza per sessantasei anni; oppure per novantanove anni qualora la somma così spesa avesse ecceduto lire sterline dieci mila (10,000).

« V. Al termine dell'affitto le costruzioni erette sul terreno diverranno proprietà del Governo di Sua Maestà britannica.

« VI. Il Governo italiano avrà facoltà di erigere sul terreno menzionato nell'articolo 1^o le costruzioni necessarie pel temporaneo ricovero di truppe italiane sbarcate a Kisimaio a destinazione di Giumbo nella sfera italiana; ma non saranno tali truppe sbarcate a Kisimaio senza il previo assenso del Governo di Sua Maestà britannica.

« Codesta restrizione però si applicherà soltanto allo sbarco di tali truppe a scopi di spedizioni; bastando per i casi di ordinari scambi

di guarnigione che ne sia dato debito preavviso al comandante britannico locale.

« VII. I dazi d'entrata imposti sulle merci sbarcate al molo che sarà eretto dal Governo italiano verranno rifusi alla loro eventuale uscita nella sfera di influenza italiana in conformità dei regolamenti sul transito e la riesportazione che si troveranno in vigore nell'Africa orientale britannica.

« VIII. Nessuna di queste disposizioni potrà interpretarsi a scopo di sottrarre il terreno affittato e le persone ivi residenti alle leggi e regolamenti vigenti nell'Africa orientale britannica; conchè però gli impiegati del Governo italiano residenti sul territorio affittato saranno liberi di esercitarvi le funzioni dei rispettivi uffici ».

Dietro istruzione ricevutane da Sua Eccellenza il ministro degli affari esteri in Roma, ho l'onore di far conoscere a Vostra Signoria che il Governo di Sua Maestà il Re d'Italia accetta le proposizioni sovra riferite, salvo la debita approvazione del Parlamento italiano.

Gradisca signor marchese, ecc.

PANSA.

ALLEGATO E.

Quote per interessi (4 per cento) ed ammortamento di lire 8,600,000 da anticiparsi dalla Cassa depositi e prestiti, per il riscatto del Benadir.

	Interessi.	Quota d'ammortamento.	Totale.
1905-06	144,000	58,000	200,000
1906-07	141,760	58,240	200,000
1907-08	139,430	600,000	739,430
1908-09	115,430	600,000	715,430
1909-10	91,430	600,000	691,430
1910-11	67,430	600,000	667,430
1911-12	43,430	600,000	643,430
1912-13	19,430	485,760	505,190
			4,362,310

PRESIDENTE. Questo disegno di legge verrà poi nella seduta di domani votato a scrutinio segreto.

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno richiederebbe la discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra. Però,

siccome la relazione non potè essere distribuita che stamane e non mi sembrerebbe serio incominciare oggi la discussione, così, se non si fanno osservazioni, tale discussione si farà dopo quella del bilancio per la marina.

Ma prima di passare al bilancio della marina proporrei che si discutessero alcuni progetti che probabilmente non daranno luogo a lunga discussione.

Presentazione di disegni di legge.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Ho l'onore di presentare al Senato un disegno di legge per la « Sistemazione degli assistenti e per la creazione di 600 posti di alunno nell'amministrazione postale e telegrafica », già approvato dall'altro ramo del Parlamento. Per questo progetto di legge domanderei l'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi della presentazione di questo progetto di legge per il quale il Ministro chiede l'urgenza. Se non si fanno osservazioni, l'urgenza s'intenderà accordata.

Il progetto di legge sarà trasmesso agli Uffici.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Aumento della dotazione della Camera dei deputati per l'esercizio finanziario 1905-1906 » (N. 126).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: « Aumento della dotazione della Camera dei deputati per l'esercizio finanziario 1905-906 ».

Do lettura del disegno di legge:

Articolo unico.

È autorizzata la maggiore assegnazione di L. 120,000 al capitolo n. 44: « Spese per la Camera dei deputati » dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1904-905.

Dichiaro aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la discussione è chiusa. Trattandosi di un disegno di legge di un articolo unico, sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « **Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1904-905** » (N. 131).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « **Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1904-905** ».

Do lettura del disegno di legge.

Articolo unico.

Sono approvate le maggiori assegnazioni per la somma di L. 98,000 e le diminuzioni di stanziamento per eguale somma sui capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1904-905, indicati nella tabella annessa alla presente legge.

Tabella di maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1904-905

Maggiori assegnazioni.

Cap. n. 7. Spese postali (<i>Spesa d'ordine</i>)	L. 3,000
» 17. Pensioni ordinarie (<i>Spese fisse</i>).	» 75,000
» 23. Spese varie della marina mercantile.	» 20,000
	<u>L. 98,000</u>

Diminuzioni di stanziamento.

Cap. n. 1. Ministero - Personale (<i>Spese fisse</i>)	L. 30,000
» 32. Corpo Reale equipaggi - Competenze ordinarie	» 20,000
» 42. Difese locali delle piazze marittime - Personale	» 18,000
» 43. Viveri a bordo ed a terra	» 30,000
	<u>L. 98,000</u>

Dichiaro aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la discussione è chiusa. Trattandosi di un disegno di legge di articolo unico, sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Riordinamento dei servizi esercitati dalla Società di navigazione « Puglia » (N. 134).

PRESIDENTE. Viene ora in discussione il seguente disegno di legge: « **Riordinamento dei servizi esercitati dalla Società di navigazione Puglia** ».

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Di San Giuseppe di dar lettura di questo disegno di legge.

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, legge:
(V. Stampato N. 134).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

VISCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VISCHI. Il Governo del Re nello intendimento di agevolare le comunicazioni tra le due rive orientale e occidentale dell'Adriatico, fece nel 7 febbraio dell'anno passato una convenzione con la Società di navigazione Puglia per

talune nuove linee che in detto documento si leggono. La convenzione andò in esecuzione fin dal 1° marzo 1904; ma, per vicende parlamentari, non poté venire prima di ora innanzi al Parlamento.

Dinanzi alla Camera la proposta di legge ebbe una modificazione in meglio.

Per l'art. 3 il Governo è autorizzato ad istituire dal 1° luglio 1905 con decreto Reale un servizio commerciale di navigazione fra Gallipoli e Methovic con approdi intermedi a Tricase, Otranto, Brindisi, Bari, Manfredonia, Viesti, Rodi, Ortona.

Ho riconosciuto subito la bontà di questa disposizione, però non ho compresa la ragione per la quale essa, pur determinando approdi nella Puglia Salentina, sino al porto di Bari, (città nella quale è la sede della Società *Puglia*) e poi da Manfredonia ad Ortona, escluda importanti porti intermedi.

La lucida relazione del senatore Melodia ha raccomandato che fosse aumentato il numero degli approdi nella provincia di Bari, ed io faccio mia tale raccomandazione. Io per esempio potrei fare delle indicazioni. Da Bari fino a Manfredonia vi sono i porti di Molfetta, di Barletta, di Bisceglie, di Trani e di Barletta, importantissimi, perchè di là oramai partono prodotti agricoli anche per le estreme regioni del Nord. Frutti ed ortaggi vengono di là esportati oltre Pietroburgo, ed io domando: perchè non dare agli indicati porti approdi che forse potranno servire ad agevolare la esportazione agricola sopra l'altra riva adriatica?

Il Governo in forza dell'articolo 2° della convenzione che ha stipulato colla Società di navigazione *Puglia*, si è riservato il diritto di modificare ed aggiungere approdi; epperò mi unisco (e questo è tutto l'oggetto delle mie preghiere) all'Ufficio centrale, faccio mie le parole scritte dall'onor. relatore, per invitare il Governo a volere appunto far uso di tale sua riserva e di stabilire approdi specialmente nei porti che io ho indicato.

Sono sicuro che il Governo vorrà corrispondere a questi, che pure sono legittimi desideri di regioni e popolazioni importantissime per bontà di prodotti agricoli e per necessità di sviluppare la propria attività economica.

Mi auguro che l'onor. ministro vorrà darmi risposte favorevoli.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il ministro delle poste e dei telegrafi.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Avevo già domandato la parola principalmente per ringraziare l'Ufficio centrale ed il relatore della benevolenza con cui hanno accolto questo disegno di legge, e per rispondere ad alcune manifestazioni di desideri che trovo nella relazione dell'Ufficio centrale.

Anche l'Ufficio centrale aveva già fatta l'osservazione giustissima ripetuta dal senatore Vischi, riguardo ad altri approdi sulla costa pugliese.

L'art. 3 di questo disegno di legge, veramente non è nè un completamento, nè una correzione del disegno di legge primitivo nè della convenzione con esso presentata, ma una nuova convenzione per una nuova linea.

Fino da qualche tempo era stata segnalata l'opportunità di stabilire una comunicazione fra i porti delle Puglie e Metkovic, che è, come si sa, il porto della Bosnia Erzegovina.

La questione era stata trattata, esaminata e discussa tra il ministro del tesoro, il ministro delle poste e telegrafi ed anche quello dell'agricoltura e commercio delle amministrazioni precedenti; ma era rimasta sempre insoluta per la questione dei fondi. Bastò peraltro che la Giunta generale del bilancio alla Camera esternasse ora il desiderio di attivare questa linea perchè l'attuale ministro del tesoro, rendendosi conto della grande importanza commerciale e politica di questa piccola linea, vi acconsentisse.

Avuta l'adesione del ministro del tesoro, altro non feci che passare alla Giunta generale del bilancio il testo dell'art. 3, quale io lo aveva trovato preparato e concordato qualche tempo fa tra il ministro degli esteri e i ministri di agricoltura, del tesoro e delle poste e telegrafi.

Mi fu però fatto osservare successivamente che forse era stato trascurato qualche approdo pugliese che poteva avere importanza per lo meno uguale agli altri contemplati nella legge; e nel progetto di convenzione con la Società di navigazione *Puglia* che sarà firmato e avrà effetto tosto che la legge sarà approvata e promulgata, ebbi cura di aggiungere dopo le indicazioni degli approdi intermedi a Tricase, Otranto, Brindisi, Bari, Manfredonia, Viesti,

Rodi e Ortone, che sono quelli indicati nei disegni di legge, la clausola: *ed anche altri scali delle Puglie ove il ministro lo richieda*. Mi sono dunque riservato il modo, e me ne varrò, di obbligare la società *Puglia*, senza aumento di spesa, nei limiti delle 24,000 lire, a fare eseguire anche quelli approdi a Bisceglie, Trani e Barletta, che sono tanto raccomandati dall'Ufficio centrale e dall'onor. Vischi.

E poichè parlo dei desiderii espressi dall'Ufficio centrale non posso tacere come sia giusto anche l'altro di vedere migliorata la navigabilità del fiume Boiana. A questo proposito ho trovato studi già iniziati qualche anno fa quando fu incaricato un ingegnere di determinare quale spesa poteva portare il miglioramento della navigazione del fiume Boiana, per il quale lavoro fu allora preventivato un milione e 800 mila lire. Per eseguirlo però in ogni modo occorrerebbe sempre avere l'adesione della Turchia e del Montenegro che sono gli Stati imperanti sulle due rive del fiume, e occorre poi trovare i capitalisti disposti ad eseguire cotesti lavori, rivalendosi con diritti di transito opportunamente autorizzati. Forse non è lontano il giorno in cui si possa arrivare anche a questo, visto che il capitale italiano si va avviando anche da quella parte, e che già si stanno costruendo il porto di Antivari e la linea ferroviaria da Antivari a Vir-Bazar. Questo desiderio comune a tutti e che ha un'importanza commerciale e politica specialissima dobbiamo augurarci di veder presto attuato, ma intanto il Ministero delle poste non può fare di sua iniziativa nulla di più. Avverto però il Senato che intanto ho cercato secondo quanto consiglia l'Ufficio centrale, anche di migliorare le comunicazioni postali coi paesi del Montenegro che sono sul lago di Scutari, e sono lieto di poter annunciare che coi mezzi del mio bilancio ho quasi già concluso una convenzione con la quale si stabilisce un servizio postale di navigazione nel lago di Scutari e precisamente tra Vir-Bazar e Scutari, estendendolo per gli effetti commerciali e tutti gli altri porti del lago.

Il Senato vede che il ministro delle poste e telegrafi si preoccupa di questioni postali commerciali, tenendo ad un tempo di vista anche gli interessi politici di particolare importanza.

MELODIA, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MELODIA, *relatore*. Ringrazio l'onorevole senatore Vischi del valido appoggio da lui dato ad una delle raccomandazioni da me fatte a nome dell'Ufficio centrale. Egli peraltro nell'enumerare i porti del Barese nei quali era utile un approdo, ha ricordato solo quelli siti tra Bari e Manfredonia, dimenticando gli altri tra Bari e Brindisi, tra i quali vi è quello di Monopoli, che segnalò all'attenzione dell'onorevole ministro, sia per la sua importanza generale, sia per la linea, di cui si parla, essendo nel centro di una zona, ove sarebbe facile ed altamente remuneratrice la coltivazione delle primizie.

Ringrazio poi l'onor. ministro, ed a nome dell'Ufficio centrale prendo atto di quello che ha detto in ordine alla speranza di veder migliorata la navigabilità della Bojana, che nello stato attuale mal si presta ad un servizio sicuro e continuo. Prendo anche atto di quanto ha detto per le comunicazioni postali con i paesi Albanesi e Montenegrini che sono sul lago di Scutari, ai quali ci unisce un vivo sentimento di affetto tradizionale.

In ordine poi a quello che l'onor. ministro ha già fatto per aumentare gli approdi nel Barese, lo ringrazio vivamente, e come relatore dell'Ufficio centrale, e come cittadino di quella provincia, dicendogli ch'egli ha dimostrato di avere la più grande delle qualità, quella che al domandar precorre (*Bene*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il ministro delle poste e dei telegrafi.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Giacchè l'onor. Melodia ha parlato del porto di Monopoli debbo osservargli che pure a questo porto ho già pensato. A Monopoli approdano, coi piroscafi delle loro linee libere tanto la Società di navigazione generale, quanto la « Puglia ». Ma oltre ciò ho pensato di rivolgere alla Società di navigazione generale opportuni uffici acciocchè voglia, quando è possibile e quando le condizioni del traffico lo richiedano, fare approdo anche coi piroscafi della linea XXIII, che è una di quelle delle quali ora ci occuperemo con altro disegno di legge che stiamo per discutere.

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

Passeremo ora alla discussione degli articoli, che rileggo:

Art. 1.

È approvata, con effetto dal 1° marzo 1904, la qui unita Convenzione in data 7 febbraio 1901 che riassume e modifica quelle annesse alla legge del 22 aprile 1893, n. 195, alla legge del 17 dicembre 1899, n. 459, ai Regi decreti del 3 febbraio 1901, nn. 85 e 86. ed alla legge dell'8 luglio 1903, n. 385, ed è approvata altresì la dichiarazione in data 16 marzo 1904 qui pure unita.

(Approvato).

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato, per l'adempimento delle condizioni di cui nell'accennata Convenzione, ad inscrivere nel bilancio passivo del Ministero delle poste e dei telegrafi al capitolo *Servizi postali e commerciali marittimi* per l'esercizio 1904-1905 la maggior somma di lire 173,120 e per gli esercizi successivi quella di lire 129,840 fino alla scadenza della Convenzione stessa.

(Approvato).

Art. 3.

Il Governo è autorizzato ad istituire dal 1° luglio 1905 con decreto Reale un servizio commerciale di navigazione fra Gallipoli e Methovich con approdi intermedi a Tricase, Otranto, Brindisi, Bari, Manfredonia, Viesti, Rodi, Ortona.

Tale servizio sarà affidato alla Società di navigazione « Puglia »; avrà la durata di quelli contemplati nella Convenzione annessa; consisterà in dodici viaggi all'anno di andata e ritorno da eseguirsi con piroscampo commerciale e adatto, nei mesi dall'aprile al settembre inclusi.

La spesa per detto servizio non dovrà eccedere la somma di lire 24,000 all'anno.

(Approvato).

Convenzione modificativa dei servizi esercitati dalla Società di navigazione « Puglia » in virtù delle leggi 22 aprile 1893, n. 195, del 14 dicembre 1899, n. 459, dei Regi decreti 3 febbraio 1901, n. 85 e 86, e della legge dell'8 luglio 1903, n. 355.

Il ministro delle poste e dei telegrafi, quelli di agricoltura, industria e commercio, delle finanze e del tesoro a nome dello Stato;

Il cav. uff. Carmine Gallo, direttore della Società « Puglia », a nome della Società stessa in virtù di regolare mandato contenuto nella deliberazione del suo Consiglio di amministrazione in data 7 maggio 1903,

Hanno stipulato e concordato quanto segue:

Art. 1.

La Società di navigazione « Puglia » si obbliga di eseguire in luogo dei servizi attualmente in vigore approvati con le leggi e coi decreti suaccennati quelli qui appresso indicati:

a) Una linea settimanale fra Venezia e Brindisi con approdi ad Ancona, Tremi, Bari, Antivari, S. Giovanni di Medua, Vallona e viceversa;

b) Una linea settimanale fra Ancona e Bari con approdi a Zara, Spalato, Ragusa o Gravosa, Cattaro, Risano, Antivari e viceversa.

L'approdo a Risano sarà obbligatorio soltanto nel viaggio fra Ancona e Bari.

c) Una linea settimanale fra Brindisi e Salomona con approdi a Vallona, Santi Quaranta, Corfù, Santa Maura, Prevesa e viceversa;

d) Centoquattro viaggi all'anno fra S. Giovanni di Medua ed Obotti o Scutari, risalendo il fiume Boiana, considerando come effettuati i viaggi che non potessero essere eseguiti per circostanze di forza maggiore.

Il piroscampo adibito al servizio di cui alla lettera a) dovrà fare scalo a Viesti nel viaggio di andata.

Sarà in facoltà della Società:

1° Di prolungare a Trieste la linea, di cui alla lettera a);

2° Di spingere la linea, di cui alla lettera b) a Venezia o a Fiume, ovvero a Trieste da un lato e a Brindisi dall'altro, con approdi ne' porti delle Puglie. La Società è poi autorizzata a modificare l'itinerario della linea stessa nel senso che, dopo toccato Spalato, si diriga su Ancona per poi proseguire verso Zara e viceversa.

Coi suoi servizi liberi la Società dovrà approdare almeno una volta ogni due settimane in andata e ritorno ai Porti di Viesti ed Ortona a Mare, ed eseguire approdi quindicennali agli scali di Rodi, Gallipoli, Otranto e Tricase, semprechè sia assicurato per cadauno un carico

di 25 tonnellate e purchè in quest'ultimo porto sia collocata dal Governo una boa d'ormeggio.

Per tali prolungamenti ed approdi non sarà corrisposto aumento di sovvenzione.

Art. 2.

I servizi di cui alle lettere *a*) e *b*) dell'articolo precedente saranno eseguiti con piroscafi della velocità non inferiore a 10 nodi all'ora; quello di cui alla lettera *c*) con piroscafi della velocità non inferiore a 9 nodi all'ora e quello della lettera *d*) con piroscafi della velocità di 8 miglia all'ora, come è l'attuale *Jolanda*, tenuto conto delle condizioni di navigabilità del fiume Boiana.

Il numero dei piroscafi dovrà essere corrispondente ai bisogni del servizio.

Art. 3.

Il Governo avrà la facoltà, d'accordo con la Società, di modificare e completare i servizi con opportuni prolungamenti di essi o con attuazione o soppressione di approdi, commisurando a tali provvedimenti la relativa sovvenzione.

Art. 4.

L'orario dei servizi sarà determinato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, sentita la Società, tenuto conto delle esigenze postali e commerciali.

Art. 5.

Le tariffe pel trasporto delle merci e dei passeggeri, sia interne che estere, saranno regolate dal Ministero delle poste e dei telegrafi, sentita la Commissione di cui all'articolo 45 del quaderno d'oneri annesso alla convenzione principale approvata con la legge del 22 aprile 1893, n. 195.

Art. 6.

Gli agenti che la Società deve nominare nei vari punti toccati, potranno essere revocati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, ove da apposita inchiesta risulti che non corrispondano alle esigenze commerciali e politiche.

Art. 7.

Il vitto a bordo non sarà obbligatorio per i viaggiatori di terza classe se non dopo 24 ore di viaggio. Per i viaggiatori maomettani di qualsiasi classe il vitto non è obbligatorio.

Il costo del vitto e delle altre consumazioni fatte a bordo dai viaggiatori sarà determinato dal Ministero delle poste e dei telegrafi in base a quanto praticano le altre Società concorrenti.

Art. 8.

Nelle località di San Giovanni di Medua ed Obotti la Società si obbliga di collocare le maone necessarie per il deposito e per la custodia delle merci.

La Società dovrà inoltre provvedere allo sbarco delle merci, previ accordi speciali cogli scaricatori dei vari porti o direttamente, percependo un compenso sia per la custodia delle merci come pel loro sbarco e pei trasbordi, ragguagliato al costo delle prestazioni d'opera nelle varie località, non mai superiore a quello percepito da altre Società che toccano i porti stessi.

Art. 9.

Il primo comma dell'articolo 59 del quaderno d'oneri annesso alla convenzione approvata dalla legge 22 aprile 1893, n. 195, è sostituito dal seguente: « In caso di ritardato arrivo, senza causa di forza maggiore, da Bari ad Antivari e viceversa, da Brindisi a Vallona e viceversa, e da Ancona a Zara e viceversa, la Società incorrerà nella multa di lire venti per ciascuna ora di ritardo ».

Art. 10.

La Società ha l'obbligo assoluto di fare indossare ai comandanti ed agli ufficiali di bordo in servizio su i piroscafi adibiti alle linee *a*), *b*), *c*) e *d*), ai camerieri e dai marinari delle lance di sbarco la prescritta uniforme o divisa.

Constatandosi la trasgressione a tale patto, sarà applicata la penalità di lire 10 per ogni persona.

Art. 11.

Per l'esecuzione dei servizi indicati all'articolo 1° il Governo corrisponderà alla Società « Puglia » la sovvenzione annua a forfait di

lire seicentotrentamila (630,000) da pagarsi a rate mensili posticipate, sovvenzione che sarà diminuita proporzionatamente alle minori percorrenze verificatesi sulle linee *a*, *b* e *c*, quando non dipendano da circostanza di forza maggiore.

Omettendo però dei viaggi in linea *d*) senza causa di forza maggiore, sarà allora fatta la ritenuta di lire duecento per ciascun viaggio o messo alla fin d'anno.

Art. 12.

Tutte le condizioni del quaderno d'oneri annesso alla Convenzione approvata con la legge del 22 aprile 1893, n. 195, non derogate dai precedenti articoli, saranno applicate ai servizi indicati all'art. 1° della presente.

Art. 13.

La presente Convenzione avrà effetto dal 1° marzo 1904 e durerà come quella principale fino al 30 giugno 1908, intendendosi, come quella, continuativa d'anno in anno, oltre al detto termine, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte, da darsi sei mesi prima.

Art. 14.

Tutte le spese relative alla presente Convenzione saranno a carico della Società concessionaria.

La tassa di registro della presente Convenzione potrà essere, come è stato praticato per la principale, pagata in rate annuali eguali da ritenersi sulla sovvenzione del mese di luglio.

Art. 15.

La presente Convenzione non sarà obbligatoria per il Governo, se non dopo l'approvazione per legge.

Fatta in tre originali a Roma, addì 7 febbraio 1904.

Il ministro delle poste e dei telegrafi
STELLUTI-SCALA.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio
RAVA.

Il ministro del tesoro interim delle finanze
LUZZATTI.

V. — *Il Presidente della Camera dei deputati*
G. MARCORA.

Per la Società di navigazione « Puglia »
CARMINE GALLO.

PAOLO LONARDI, *testimonio*,
EUGENIO PINZAUTI, *testimonio*.

DICHIARAZIONE.

In aggiunta alla Convenzione stipulata in Roma addì 7 febbraio 1904 fra l'onorevole Ministero delle poste e dei telegrafi e la Società di navigazione a vapore « Puglia » per il riordinamento dei servizi postali marittimi dell'Adriatico, questa Società dichiara d'obbligarsi, altresì, al trasporto gratuito, escluso il vitto, coi proprii piroscafi, dei militari indigenti che dall'estero vengono in Italia per prestare il loro servizio, e che ritornano all'estero dopo averlo adempiuto.

Bari, 16 marzo 1904.

V. — *Il ministro delle poste e dei telegrafi.*

STELLUTI SCALA.

Per la Società di navigazione « Puglia »

CARMINE GALLO.

V. — *Il Presidente della Camera dei deputati*

G. MARCORA.

Questo disegno di legge sarà in seguito votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Noli per l'esportazione dalla Sardegna del vino, olio, formaggio e bestiame » (N. 135).

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge: « Noli per l'esportazione dalla Sardegna del vino, olio, formaggio e bestiame ».

Prego il senatore segretario Fabrizi di dar lettura del progetto di legge.

FABRIZI, *segretario*, legge.

(V. Stampato N. 135).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la discussione generale è chiusa. Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

È approvata con effetto dal 1° marzo 1902 la unita convenzione in data 7 aprile 1903 addizionale a quella annessa alla legge 22 aprile 1893, n. 195.

(Approvato).

Art. 2.

Il Governo del Re, per l'esecuzione della convenzione predetta, è autorizzato ad inserire nello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi al capitolo « Servizi postali e commerciali marittimi » la somma di lire duecentomila per l'esercizio 1901-905 e lire sessantamila per gli esercizi seguenti.

(Approvato).

Convenzione addizionale relativa alla riduzione di noli per l'esportazione dalla Sardegna del vino, olio, formaggio e bestiame.

Premesso che per facilitare la esportazione dalla Sardegna del vino, olio, formaggio e bestiame, con Regio decreto in data 6 febbraio 1898, n. 58, in applicazione dell'articolo 66 - del quaderno d'oneri A - annesso alla Convenzione approvata con la legge del 22 aprile 1893, n. 195, furono stabiliti i noli che la Navigazione generale italiana avrebbe dovuto applicare per trasporto, dalla Sardegna al continente, delle merci suaccennate e che lo Stato avrebbe rimborsato la perdita;

Considerato che il provvedimento stesso, andato in vigore dal 1° marzo 1898, occorre che sia ora disciplinato per renderlo continuativo;

Il Ministro delle poste e dei telegrafi, quelli di agricoltura, industria e commercio, delle finanze e del tesoro a nome dello Stato;

Il comm. Erasmo Piaggio, senatore del Regno, quale amministratore delegato della Società Navigazione generale italiana, a nome della stessa Società;

Hanno concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

La Navigazione generale italiana si obbliga di applicare per il trasporto dalla Sardegna al continente, del vino, olio, formaggio e bestiame, i noli risultanti dalla tabella annessa al Regio decreto del 3 febbraio 1898, n. 58.

Art. 2.

In corrispettivo di tale obbligo lo Stato corrisponderà alla Società il compenso annuo di lire sessantamila pagabile a semestri maturati.

Art. 3.

La presente Convenzione ha effetto dal 1° marzo 1902 e durerà fino al 30 giugno 1905 e sarà continuativa di anno in anno ove non intervenga disdetta da parte del Governo da darsi sei mesi prima.

Art. 4.

La presente Convenzione addizionale sarà soggetta al diritto fisso di una lira come la principale e non sarà obbligatoria per lo Stato se non dopo l'approvazione per legge.

Fatto a Roma in tre originali, il 7 aprile 1903.

Il ministro delle poste e dei telegrafi

T. GALIMBERTI.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio

G. BACCELLI.

Il ministro delle finanze

CARGANO.

Il ministro del tesoro

E. DI BROGLIO.

Per la Navigazione generale italiana

L'Amministratore delegato

ERASMO PIAGGIO.

PAOLO LONARDI, *testimonio.*

EUGENIO PINZAUTI, *id.*

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Modificazione di alcuni servizi esercitati dalla Società di navigazione generale italiana » (N. 137).

PRESIDENTE. Segue nell'ordine del giorno il progetto di legge: « Modificazione di alcuni servizi esercitati dalla Società di navigazione italiana ».

Prego il senatore segretario Fabrizi di dar lettura del disegno di legge.

FABRIZI, *segretario*, legge:

Articolo unico.

Sono approvate, con effetto dal 1° luglio 1905, le Convenzioni stipulate con la Navigazione generale in data 14 aprile 1904 e la successiva dichiarazione 6 giugno 1905, con le quali si modificano, senza aumento di spesa per lo Stato, alcuni servizi esercitati dalla Società stessa, in virtù delle vigenti Convenzioni.

Convenzione

addizionale a quella stipulata con la « Navigazione Generale Italiana » approvata con la legge del 22 aprile 1893, n. 195.

Il Ministro delle poste e dei telegrafi, quello di agricoltura, industria e commercio e quello del tesoro, *interim* delle finanze, a nome dello Stato;

Il comm. DOMENICO GALIOTTI e l'ingegnere cav. MICHELE FILETI, presidente il primo del Consiglio di amministrazione, e direttore il secondo della « Navigazione Generale Italiana », a nome della Società stessa, in virtù di regolare mandato, hanno concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

a) La linea settimanale Palermo-Siracusa (XXVII) di cui all'art. 2 della legge del 3 agosto 1895, n. 471, attuata con Regio decreto del 20 ottobre 1895, n. 659, e modificata col Regio decreto 13 settembre 1897, è prolungata da Palermo a Genova, col seguente itinerario: Genova-Palermo-Trapani-Favignana-Marsala-Mazzara-Sciacca-Porto Empedocle-Palma-Licata-Terranova-Scoglitti-Marzamemi (soltanto nell'andata) - Siracusa e viceversa.

b) La linea ogni due settimane Malta-Bengasi (XVII) di cui al § 3 della Convenzione annessa alla legge del 29 marzo 1900, n. 107, è prolungata da Malta a Siracusa, col seguente itinerario: Siracusa-Malta-Tripoli-Misurata-Bengasi, e ritorno: Bengasi-Tripoli-Malta-Siracusa, con facoltà di approdare ad Homs ed a Marsa Susa e di prolungare la linea, senza sovvenzione, a Derna e Canea. Nel viaggio di ritorno l'approdo a Tripoli potrà essere omesso per importanti esigenze commerciali, riconosciute dal Regio console di Bengasi, per forza maggiore, o in caso di forte ritardo da giustificarsi.

c) La linea settimanale Genova-Costantinopoli (X-XI) di cui alla lettera g) dell'articolo 1 del quaderno d'onori B, annesso alla legge del 22 aprile 1893, n. 195, modificata dal § 6 della Convenzione annessa alla legge del 29 marzo 1900, n. 107, e dai Regi decreti del 3 febbraio 1901, n. 87, e 18 gennaio 1903,

n. 428, è modificata con la soppressione nel ritorno dell'approdo a Palermo, ed è perciò stabilita col seguente itinerario:

Andata: Palermo-Messina-Catania-Canea-Pireo-Salonicco o Smirne (alternati)-Dardanelli-Costantinopoli.

Ritorno: Costantinopoli-Dardanelli-Smirne o Salonicco (alternati)-Pireo-Canea-Catania-Messina-Napoli con obbligo del prolungamento, senza sovvenzione, a Genova in tutti i viaggi e ad Odessa ogni due settimane, e con facoltà di approdare in andata a Livorno e Napoli, e nel ritorno a Livorno.

d) La linea settimanale Palermo-Brindisi (XXIII) di cui alla lettera i) dell'articolo 1 del quaderno d'onori B precitato, modificato col Regio decreto del 3 luglio 1902, n. 360, è soppressa, ed in sua vece è istituita una linea settimanale puramente commerciale, col seguente itinerario: Genova-Livorno-Napoli-Palermo-Termini Imerese-Messina-Reggio-Riposto-Siracusa-Catania-Catanzaro-Cotrone-Taranto-Gallipoli-Brindisi-Bari-Ancona-Trieste-Venezia e viceversa, omettendo nel ritorno lo scalo di Trieste ed effettuando l'approdo di Cefalù.

e) La linea settimanale Palermo-Biserta (XXI), di cui alla lettera a) del § 9 della Convenzione annessa alla legge del 29 marzo 1900, n. 107, tenuto conto di quanto è detto al § 3 della dichiarazione, allegato D, alla Convenzione stessa, è modificata, sopprimendosi l'approdo a Biserta ed attuando quelli a Castellammare del Golfo, a Mazzara ed a Sciacca. Conseguentemente l'itinerario della linea è il seguente: Palermo-Castellammare del Golfo-Trapani-Favignana-Marsala-Mazzara-Sciacca-Pantelleria-Tunisi e viceversa.

f) La linea fra Civitavecchia e Golfo Aranci (XXXII) di cui alla lettera b) dell'art. 1 del quaderno d'onori A, annesso alla legge del 22 aprile 1893, n. 195, sarà prolungata, quattro volte alla settimana, a Terranova Pausania non appena saranno compiuti in quest'ultimo porto i lavori di dragaggio e saranno collocate le boe occorrenti.

g) La linea ogni due settimane tra Cagliari e Portotorres (XXIX) di cui alla lettera i-bis) potrà essere allacciata con quella Livorno-Portotorres (XXX) di cui alla lettera m) e con quella Cagliari-Napoli (XXVI) di cui alla lettera h) del quaderno d'onori A) annesso alla legge del

22 aprile 1893, n. 195, per modo che i porti della costa occidentale della Sardegna siano messi in diretta comunicazione da un lato con Livorno e facoltativamente con Genova e dall'altro con Napoli.

h) Per tutte le linee di cui sopra resta ferma la facoltà di eseguire gli altri approdi eventuali finora autorizzati, e cioè, nella linea di cui alla lettera a) dell'art. 1 della presente, a Castellammare del Golfo, a Mazzarelli e Pozzallo; in quella di cui alla lettera c) a Civitavecchia, a Scio, a Cesmeh, a Vourlà, a Burgas, a Costanza, agli scali del mar di Marmara e della Tracia (oltre Cavalla), a Suda, a Riposto ed a Reggio; ed infine nella linea di cui alla lettera d) a Rossano, a Barletta, a Torre Annunziata e Spezia.

Art. 2.

Per la linea di cui alla lettera a) del precedente articolo sarà corrisposta la sovvenzione annua à forfait di lire duecentottantamila (lire 280,000);

per le modificazioni apportate alle linee di cui alle lettere b) e c) sarà corrisposta, per le leghe di maggiore percorrenza, la quota per lega della sovvenzione normale attribuita alle rispettive linee;

per la linea commerciale di cui alla lettera d), sarà corrisposto un compenso à forfait di lire cinquantacinquemila trecento (L. 55,300) all'anno, anche se per causa di forza maggiore o per ragioni commerciali, fossero omessi degli approdi;

per la modificazione di cui alla lettera e) rimane invariata la sovvenzione attuale, determinata dal § 3 dell'allegato D) alla Convenzione annessa alla legge 29 marzo 1900, n. 107;

per il prolungamento di cui alla lettera f) non sarà corrisposta alcuna sovvenzione;

per gli allacciamenti infine di cui alla lettera g) e per gli approdi eccezionali di cui alla lettera h) non sarà corrisposto alcun compenso.

Art. 3.

I piroscafi da adibirsi al servizio della linea di cui alla lettera d) dell'art. 1 saranno quelli attuali di tipo commerciale od altri dello stesso tipo, che la Compagnia crederà di destinarvi, previa esibizione del relativo certificato rila-

sciato dalla Capitaneria di porto per la navigabilità. Le soste nei singoli porti saranno regolate a seconda dei bisogni del traffico.

La Società è autorizzata ad adibire ai servizi sovvenzionati i piroscafi di sua proprietà denominati *Etruria* e *Piemonte* applicandoli alle linee che richiedono il tonnellaggio e la velocità dei medesimi.

Art. 4.

Le merci che dovessero essere trasbordate a Siracusa fra le linee di cui alle lettere a) e d) nonchè quelle provenienti o destinate alla linea sotto la lettera b) non saranno gravate di alcuna soprattassa di trasbordo, rimanendo questo a carico della Società.

Art. 5.

La presente convenzione avrà effetto dal 1° giugno 1904 e durerà come quella principale approvata con la legge del 22 aprile 1893, n. 195.

Art. 6.

La presente Convenzione addizionale sarà soggetta al diritto fisso di una lira, come quella principale.

Art. 7.

La presente Convenzione non sarà obbligatoria pel Governo, se non dopo l'approvazione per legge.

Fatto a Roma in tre originali, addì 14 aprile 1904.

Il ministro delle poste e dei telegrafi
STELLUTI SCALA.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio
RAVA.

Il ministro del tesoro, interim delle finanze
LUZZATI.

Per la Navigazione Generale Italiana
DOMENICO GALLOTTI
MICHELE FILETTI.

PAOLO LONARDI, testimonio.
EUGENIO PINZAUTI, testimonio.

V. — *Il Presidente della Camera dei deputati*
G. MARCORA.

Dichiarazione

allegata alla Convenzione 14 aprile 1904.

Vista la Convenzione addizionale stipulata in Roma il 14 aprile 1904 per modificare alcuni servizi esercitati dalla Navigazione Generale italiana, la Società stessa, a chiarimento degli

obblighi assunti con la Convenzione stessa, dichiara:

1° A) che le linee XVII e XXVII delle quali alle lettere a) e b) dell'art. 1 saranno esercitate dallo stesso piroscifo tutte le volte che ciò non sia reso impossibile da ritardi sulla linea XVII o da esigenze commerciali, da giustificarsi al Ministero;

B) che l'approdo a Tripoli potrà nel viaggio di ritorno della linea XVII suaccennata essere omissso soltanto per importanti esigenze commerciali riconosciute dal R. console di Bengasi o per forza maggiore;

C) che all'itinerario della linea XXIII di cui alla lettera d) dell'articolo suddetto, sono aggiunti gli approdi di Manfredonia ed Ortona che avranno luogo ogniqualevolta lo richiedano operazioni di traffico locale, salvo casi di forza maggiore;

2° che l'omissione di qualche approdo, di cui al 2° comma dell'art. 2, oltre in caso di forza maggiore, potrà aver luogo anche per ragioni commerciali da giustificarsi al Ministero;

3° che i piroscifi *Etruria* e *Piemonte*, dei quali alla seconda parte dell'art. 3, non saranno adibiti al servizio se non dopo averli completati con gli adattamenti di seconda classe dei quali attualmente mancano.

4° che non ha chiesto la facoltà di adibire al servizio sovvenzionato i piroscifi *Etruria* e *Piemonte* per distoglierne altri che abbiano diritto a premio e che sono *Cristoforo Colombo*, *Galileo Galilei*, *Marco Polo*, *Bulgaria*, *Bosnia*, *Montenegro*, *Romania*, *Serbia*, *Capri*, *Favignana*, *Ischia*, *Levanzo*, *Flavio Gioia*, *Amerigo Vespucci*.

Anzi a maggiore conferma dichiara che, ove i piroscifi *Etruria* e *Piemonte* predetti venissero destinati, sulle linee per le quali hanno le caratteristiche di velocità e tonnellaggio previste, a supplire qualcuno dei piroscifi sopra indicati, per adibirli in servizio libero, questi non avranno diritto a premio pel tempo nel quale si verificherà la sostituzione.

Fatta a Roma in tre originali, il 6 giugno 1905.

Per la Navigazione Generale Italiana
DOMENICO GALLOTTI.
MICHELE FILETI.

Visto: Il ministro delle poste e telegrafi
MORELLI-GUALTIEROTTI.

Il Presidente della Camera dei deputati
G. MARCORA.

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

Nessuno chiedendo di parlare, la discussione è chiusa, e, trattandosi di un disegno di legge di un solo articolo, si voterà poi a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Modificazioni al regime degli alchools » (N. 139).

PRESIDENTE. Viene in fine il progetto di legge: Modificazioni al regime degli alchools ».

Prego il senatore segretario Fabrizi di dar lettura del disegno di legge.

FABRIZI, segretario, legge:
(V. Stampato N. 139).

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

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, la discussione generale è chiusa; passeremo alla discussione degli articoli, che rileggo.

Art. 1.

L'abbuono da concedersi sullo spirito di prima distillazione, per cali, dispersioni, e ogni altra passività, viene stabilito a favore delle fabbriche fornite di misuratore meccanico, nelle proporzioni seguenti:

del 10 per cento per le fabbriche di prima categoria;

del 25 per cento per le fabbriche che distillano esclusivamente frutta, vinaccie ed altri cascami della vinificazione;

del 35 per cento per quelle che distillano esclusivamente vino, anche se guasto, o vinello.

Per le fabbriche parimenti fornite di misuratore meccanico ed esercitate dalle Società cooperative di proprietari o coltivatori di fondi, le quali tengano regolarmente i libri prescritti dal Codice di commercio e distillino esclusivamente nell'interesse comune, l'abbuono sarà del 28 per cento se distillano vinaccie ed altri cascami della vinificazione provenienti da uve prodotte nei fondi posseduti o coltivati dai soci o da uve vinificate dai soci stessi, e del 40 per cento se distillano vino di identica provenienza. (Approvato).

Art. 2.

All'articolo 7 del testo di legge 30 gennaio 1896, n. 26, è aggiunto il comma seguente:

È ammesso il trasporto del cognac da un magazzino nelle condizioni di cui al successivo articolo 9 ad altro magazzino nelle identiche condizioni.

Alla lettera b) dell'articolo medesimo è sostituito il comma seguente:

b) dagli opifici di rettificazione ad altri opifici di rettificazione, alle dogane, ai depositi doganali ed ai magazzini summentovati.

(Approvato).

Art. 3.

L'abbuono del 10 per cento l'anno, concesso al cognac, dopo un triennio di giacenza nel magazzino speciale, ai sensi dell'articolo 9 della legge 30 gennaio 1896, n. 26, dovrà sempre in avvenire calcolarsi sulla quantità originariamente introdotta nel magazzino medesimo, in guisa da assicurare l'abbuono totale della tassa sullo spirito rimasto in deposito dieci anni.

È abolito l'obbligo della cauzione imposta dal comma 2° del citato articolo di legge, modificato con l'articolo 3 della legge 29 dicembre 1901, n. 522.

È concesso di introdurre nel magazzino speciale di cui sopra anche la parte di spirito di vino che rappresenta la quota dell'abbuono di fabbricazione, purchè sia iscritta nel carico come vincolata alla tassa, con diritto di ottenere la liberazione dalla tassa medesima, a titolo di abbuono di fabbricazione, di altrettanta quantità anidra di spirito di vino esistente in uno dei magazzini contemplati dall'articolo 7 del testo di legge suindicato.

La cauzione per l'esercizio dei magazzini dei commercianti all'ingrosso e degli esercenti di stabilimenti per la concia dei vini, dei mosti e delle frutta da esportarsi, istituiti in località ove esistono uffici gabellarii, potrà essere limitato ad un decimo della tassa sulla quantità massima di spirito da introdursi nei detti magazzini.

(Approvato).

Art. 4.

Fino ad ettolitri 50,000 per ogni anno finanziario, lo spirito di vino e di vinaccia esportato

in natura, godrà l'abbuono dell'intera tassa. Uguale trattamento di abbuono (articolo 14, legge 30 gennaio 1896, n. 26), è fatto a tutto lo spirito aggiunto in presenza degli agenti dell'Amministrazione, ai vini comuni od al vino uso Porto, in modo da non eccedere per quest'ultimo la ricchezza alcoolica di 24 gradi in complesso, nonchè al cognac estratto dai depositi, sotto vincolo doganale ed esportato all'estero, anche prima del triennio di giacenza di cui all'articolo precedente.

Il cognac di vino, preparato fuori dei depositi suindicati ed esportato all'estero, godrà la restituzione del 90 per cento della tassa ai sensi dell'articolo 13 del testo di legge 30 gennaio 1896, n. 26.

(Approvato).

Art. 5.

Nel caso d'incendio o comunque di perdita per forza maggiore di spirito, di cognac esistente in magazzino vincolato alla finanza è accordato lo sgravio dell'intera tassa sotto deduzione dell'abbuono di fabbricazione concesso a norma dell'art. 1 della presente legge, sullo spirito o cognac di cui sia debitamente giustificata la distruzione senza colpa dell'esercente.

(Approvato)

Art. 6.

Il termine della prescrizione, di cui agli articoli 15 e 16 della legge citata, è portato da due a cinque anni e si estende a tutti i casi di sospensione di lavoro, qualunque ne sia il motivo, anche quando il versamento di tassa sia fatto anticipatamente a titolo di deposito.

Per le deficienze riscontrate nei magazzini, il quinquennio decorrerà dalla data del verbale di accertamento delle deficienze medesime.

La stessa prescrizione, così per la finanza come per i contribuenti, è applicabile per tutte le tasse di fabbricazione.

(Approvato).

Art. 7.

È abolita la tassa speciale di lire 0.15 imposta, per l'adulterazione dello spirito di materie non vinose, dall'articolo 1° della legge 22 marzo 1903, n. 152.

Per lo spirito di cui sia giustificata la provenienza per intero da materie vinose, sarà concesso un calo all'atto dell'adulterazione in ragione del 10 per cento. Per lo spirito di cui non sia giustificata una tale provenienza il calo sarà invece soltanto del 2 per cento.

(Approvato).

Art. 8.

La tassa interna di fabbricazione sugli spiriti, che non sieno adulterati e destinati esclusivamente ad uso industriale, è aumentata di centesimi 10 per grado e per ettolitro. E conseguentemente è aumentata in proporzione la sopratassa di confine, anche sui prodotti contenenti spirito indicati nell'art. 1º della legge 30 gennaio 1896, n. 26.

(Approvato).

Art. 9.

Il termine della prescrizione dell'azione penale previsto dall'art. 30 della legge 30 gennaio 1896, n. 26, è portato da uno a due anni.

(Approvato).

Art. 10.

In luogo della pena restrittiva della libertà personale, comminata dal penultimo comma dell'art. 19 del testo di legge, è sostituita una semplice pena pecuniaria estensibile fino a lire 1000.

(Approvato).

Art. 11.

Nell'articolo 37 della legge 2 agosto 1897, n. 382, sono soppresse le parole: « all'atto di pagare la tassa di fabbricazione, come al primo comma dell'articolo 34 ».

(Approvato).

Art. 12.

È esteso alla Sardegna il divieto di mettere in commercio residui, se prima non sieno stati adulterati, ad uso di vernici, a spese della parte, in guisa da escludere ogni possibilità del loro uso come sostanze alimentari, osservate le norme che saranno stabilite dal Ministero delle finanze d'accordo con quello dell'interno.

I detti residui in tal guisa adulterati, potranno essere introdotti in altre parti del Regno, in esenzione di tassa.

(Approvato).

Art. 13.

Con decreto Reale sarà fissato il giorno in cui entrerà in vigore la presente legge.

È pure data facoltà al Governo del Re, sentito il Consiglio di Stato, di coordinare in testo unico la presente legge con quelle 30 gennaio 1896, n. 26, 29 dicembre 1901, n. 522, 22 marzo 1903, n. 152, e 3 luglio 1904, n. 329, nelle parti riguardanti la tassa sugli spiriti.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà cogli altri votato a scrutinio segreto in principio della seduta di domani.

PRESIDENTE. Stante l'ora tarda, la discussione sul bilancio della marina sarà rimandata a domani nella seduta pomeridiana, dopo la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge oggi approvati per alzata e seduta.

Leggo intanto l'ordine del giorno per le sedute di domani:

ALLE ORE 10. — SEDUTA PUBBLICA.

I. Discussione del seguente disegno di legge:

Istituzione di una linea di navigazione fra Genova ed il Centro America (N. 136);

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1905-906 (N. 98);

III. Interpellanza del senatore Veronese ai ministri dei lavori pubblici, del tesoro e dell'istruzione pubblica circa i provvedimenti che intendano prendere in seguito alle recenti inondazioni del Veneto per evitare nuovi disastri.

ALLE ORE 15. — SEDUTA PUBBLICA.

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

Provvedimenti per la Somalia italiana meridionale (Benadir) (N. 113);

Aumento della dotazione della Camera dei deputati per l'esercizio finanziario 1905-906 (N. 126);

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio 1904-905 (N. 131);

Riordinamento dei servizi esercitati dalla Società di navigazione « Puglia » (N. 134);

Noli per l'esportazione dalla Sardegna del vino, olio, formaggio e bestiame (N. 135);

Modificazione di alcuni servizi esercitati dall'azienda di Navigazione Generale Italiana (N. 137);

Modificazioni al regime degli alcohols (N. 139 - *urgenza*).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1905-906 (N. 132);

Maggiori assegnazioni per la marina militare (N. 138 - *urgenza*);

Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1905-906 (N. 116);

Spese militari per l'esercizio 1905-906 (N. 148 - *urgenza*).

La seduta è sciolta (ore 18).

Licenziato per la stampa il 3 luglio 1905 (ore 12).

F. DE LUICI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.