

tra Marsiglia, Bastia, Livorno, e viceversa, tra Marsiglia, Aiaccio, Porto Torres, e viceversa.

Il Ministero saviamente intende ad ordinare un gran servizio marittimo di piroscafi nel Mediterraneo, per mettere in comunicazione la Sardegna con tutti i porti della costa continentale italiana, della Sicilia e della Corsica, per ottenere molto più in grande lo scopo che la Francia ottiene coi battelli Valéry. Ebbene, se voi non adottate il sistema che oggi vi propone la Commissione coll'articolo 3, quale ella lo ha redatto, voi renderete impossibile il servizio importantissimo di piroscafi che siete per instabilire nel Mediterraneo, poichè fra i viaggi previsti in quel servizio di piroscafi è rarissimo quello il quale come punto intermedio del suo itinerario non debba approdare in qualche porto della Corsica.

Per queste considerazioni, io prego la Camera di avvertire alle gravi e dolorose conseguenze che deriverebbero al paese, quando la redazione del Ministero fosse preferita a quella della Commissione. Prego la Camera di porre ben mente che la redazione della Commissione non fa che spianare la via, acciò la stessa massima di larghezza e di libertà commerciale riceva attuazione anche rispetto al regime doganale.

BIXIO. Le stesse considerazioni, che l'onorevole deputato Costa ha fatte per la Corsica, stanno per l'isola di Malta. Queste due isole sono tutte e due nostre; ma, fino a tanto che stanno in mano altrui, bisogna pur considerarle come paesi stranieri. Ora tutti sanno che, per la sua postura geografica, Malta, che è il miglior nostro porto dell'avvenire, pei venti che regnano in quei paraggi, offre di sovente ai nostri nazionali un rifugio sicuro; Malta non è un porto di commercio, ma un porto di guerra, ed è uno dei ricoveri di prima importanza, ed i bastimenti sono ben fortunati di potervi riparare.

Or bene, che cosa succederebbe ad un bastimento che, andando o venendo da uno dei porti dell'Adriatico, toccasse Malta? Esso si troverà per ciò solo di dover pagare una doppia tassa. Ciò sarebbe, o signori, come una doppia tempesta, e molti, per non esservi sottoposti, correrebbero forse preferibilmente il rischio della tempesta per non pagare questa tassa, esponendo così le nostre ciurme a pericolo e le nostre mercanzie a forti avarie, con rischio talora di perdere il bastimento.

PRESIDENTE. La Camera certamente, a quest'ora, ritiene chiaramente quali sono le differenze nelle proposte del Ministero e della Commissione. . . .

ALLIEVI. Io debbo dichiarare, a nome di alcuni membri della Commissione che avevano consentito ad accettare la redazione del progetto di legge formulato dalla Commissione, che essi desistono; avrebbero voluto poter raccogliere su questo punto il voto della maggioranza della Commissione, consentiente nel progetto del Ministero; ma, siccome mancano alcuni dei membri della Commissione medesima, così non posso che annunziare l'adesione individuale di alcuni suoi membri al progetto del Ministero, e, tra le altre, l'adesione mia.

BIXIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BIXIO. Io vorrei chiedere all'onorevole Allievi le ragioni per cui egli si oppone alla redazione della Commissione. Vorrei che egli, come navigatore, come idrografo, come ingegnere, adducesse i motivi che crede potersi opporre a quanto disse l'onorevole Costa.

ALLIEVI. In questa materia naturalmente io ho dovuto formarmi una convinzione dietro le assicurazioni degli altri, atteso che io non ho una pratica personale nelle cose di mare.

Ora le considerazioni che ha testè sviluppate l'onorevole Costa, e che le aveva pure sviluppate in seno alla Commissione, mi avevano persuaso, ed avevano persuaso anche altri membri della Commissione, in modo da formare la maggioranza, che non ci fosse un vero pericolo nel concedere ai bastimenti, che navigano nel Mediterraneo, di toccare un porto estero, e poi, continuando la medesima operazione di commercio, toccare un porto nazionale, senza pagare per ciò una nuova tassa.

COSTA. Domando la parola.

ALLIEVI. Ma delle affermazioni egualmente autorevoli di esperienza mi assicurarono che, se si permetteva ad un bastimento di toccare un porto estero, era impossibile d'accertare se l'operazione di commercio, che era incominciata in un porto nazionale, fosse stata compiuta nel porto estero, e poi nuovamente ripresa in modo che, arrivato poi il legno in un porto nazionale, non si sapesse bene se fosse in via di compiere la medesima operazione, ovvero un'altra operazione che era stata impresa all'estero, e che avrebbe potuto prendere un'apparenza di continuazione della precedente.

A queste osservazioni noi abbiamo replicato che realmente le carte di bordo devono contenere in certo modo la storia dei fatti che avvengono nel bastimento, quindi il dettaglio delle merci che si scaricano e di quelle che si caricano; ed ancora ci fu risposto che è vero che, se tutti gli atti si compiessero sempre con una medesima regolarità, e, se si potesse immaginare che gli Stati esteri avessero per gli interessi delle nostre finanze e delle nostre dogane la medesima cura, la medesima sollecitudine, la medesima vigilanza che possiamo aver noi, in tal caso assolutamente nessuna frode poteva intervenire. Ma, si disse, i fatti de' quali si tratta sono fatti che si compirebbero in porti esteri; i documenti che si dovrebbero produrre sono documenti che si redigono presso quei porti in concorso di persone che non sono attinenti strettamente agli interessi della nostra finanza, e quindi naturalmente e facilmente la frode potrebbe introdursi.

Si aggiunge anche che questa massima di considerare come dinazionalizzato un bastimento, quando ha toccato un porto estero, è una massima generale che trova la sua più ampia applicazione specialmente nelle leggi doganali. Ora noi, volendo derogare a questa massima in via incidentale, verremmo a vulnerare un principio, il quale debb'essere profondamente e maturamente discusso.

Per queste considerazioni, e per non vulnerare un principio che si riferisce anche al trattamento doganale, io mi sono persuaso che questa agevolezza, che io veramente volevo accordare al commercio, questa agevolezza realmente potrebbe avere un qualche pericolo.

Ecco come io mi sono formato la mia convinzione. Non so se veramente le ragioni che addussi sono conformi a ciò che insegna una pratica assai esercitata nelle cose del traffico marittimo; so però che questa convinzione me la sono formata nel modo più coscienzioso e diligente che per me si potesse.

COSTA ANTONIO. Risponderò all'onorevole Allievi che fra la convinzione che egli si è andato formando, e la convinzione che è nell'onorevole Bixio e in me, v'è questa differenza non piccola, ch'egli ha avuto bisogno di formarsi una convinzione, come che si confessi poco perito nella materia, razzolando delle informazioni da Tizio e Sempronio, invece che l'onorevole Bixio e chi parla hanno questa convinzione, perchè nella loro posizione sociale si trovano tutti i giorni in contatto di questi fatti.

Dopo questa preliminare spiegazione, la questione si ri-