

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

per essere spedite da Ginevra nella Germania o nelle altre parti della Svizzera, pagano di più delle merci che vengono da Marsiglia a Ginevra, le quali trovano così non solo sulle ferrovie francesi, ma anche su quelle svizzere speciali favori.

Io sono persuaso che l'onorevole ministro dei lavori pubblici già si sarà occupato di tale questione e vorrà occuparsene ancora energicamente. Vegga nell'occasione della rinnovazione dei trattati commerciali, che anche questa materia formi oggetto di accordi internazionali. Le ferrovie sono talmente collegate coi commerci e colle industrie, sono per tanti rispetti un fatto d'indole internazionale, che mi pare debbano d'ora innanzi trovar posto nell'ordine delle convenzioni internazionali; del resto nel trattato coll'Austria ne abbiano avuto un esempio. Insti l'onorevole ministro e colga l'occasione accorcia forse per far cessare uno stato di cose che è ingusto e dannoso pel nostro paese.

Un'idea ancora voglio ricordare alla Camera e al Ministero, colla quale ritorno alle convenzioni marittime, anzi all'estremo Oriente. Apro la statistica dei bastimenti che passano il canale di Suez. Il maggior numero è dell'Inghilterra; poi vengono quelli delle altre nazioni tutti sovvenzionati. Ora mentre approvate le sovvenzioni alle linee da noi stabilite, vorrei che fosse rimborsata la tassa che si paga pel passaggio del canale di Suez a tutte le navi italiane appartenenti alla navigazione non sovvenzionata. Sarebbe un eccitamento alla navigazione libera ispirato dai concetti stessi che ci fanno sovvenzionare le linee di Bombay e di Singapore; sarebbe il vero riscatto del canale di Suez per quanto concerne gli interessi italiani. L'idea non è mia; già l'onorevole Sella ebbe a manifestarla alcuni anni or sono; e mi parve oggi opportuno il ricordarla perchè mentre si stabiliscono linee di navigazione sussidiate, sarebbe cosa logica e buona pensare a tutto ciò che può far sorgere la navigazione libera, avvalorarla e indirizzarla a quei mari.

Signori, io voto le convenzioni marittime, intorno alle quali dobbiamo deliberare, con animo lieto e sicuro per ciò che riguarda i servizi interni, perchè stabiliscono più frequenti e meglio ordinate comunicazioni tra le isole ed il continente, rendendo così sempre maggiore la solidarietà degli interessi e la concordia degli animi fra le diverse parti d'Italia. Le voto con animo lieto e sicuro, per ciò che riguarda i servizi internazionali, perchè esse estendono il campo dell'attività nazionale, portano una stazione più in là nei mari lontani dell'Oriente la bandiera italiana.

Ed io so che dietro la bandiera italiana v'è tutta una corrente di civiltà, che deve svolgersi a beneficio no-

stro e di tutti gli altri popoli, perchè tale è l'indole della civiltà italiana.

I fati italiani devono ritrovare le loro vie; mi si propone di aprirne d'innanzi a loro una nuova; non vorrei mai chiuderla col mio voto. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Capo ha facoltà di parlare.

CAPO. Sebbene non abbia neppure la esperienza parlamentare dell'egregio mio amico Del Giudice, io credo di poter affermare che la Camera ne ha abbastanza di questa discussione. È vero che un tacito accordo esiste fra tutti i deputati di permettere la più larga discussione, di sentire i più lunghi discorsi quando si tratta dei bilanci del Ministero dei lavori pubblici o di convenzioni che a quel bilancio si riferiscono.

Molte volte i discorsi lunghi, più che per la Camera, sono fatti per gli elettori; e il *damusque petimusque vicissim* è la massima che la Camera applica in simili circostanze.

Ed in fatti chi non ha una linea di strada ferrata da domandare o una linea di navigazione che faccia scalo in un punto piuttosto che in un altro, scagli centro di me la prima pietra.

Sebbene convinto che la Camera abbia navigato sin troppo in questi giorni, anche a pericolo di procurarle il mal di mare, non rinunzio di parlare, e svolgo il mio ordine del giorno.

Però, prometto di essere brevissimo; sì perchè le cose che devo dire sono consacrate nei verbali della Commissione che preparò il presente progetto di legge; sì perchè devo dimostrare a molti dei miei amici che anche essendo avvocati si può essere brevi.

Quando principiai a studiare le convenzioni dei servizi marittimi, presentate alla Camera dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, fui sorpreso si escludesse la linea Sud-America, perchè la sua esclusione mi pareva un errore economico, una mancanza di equità verso Napoli, la quale ancora una volta veniva delusa nelle sue speranze.

Errore economico, perchè oggi l'onorevole ministro avrebbe potuto avere, con una spesa minima, assicurato il servizio postale per quelle regioni dove esistono le più importanti colonie italiane. Speranza delusa perchè i corpi elettivi della città di Napoli, modestamente, legalmente, senza agitazione di sorta, avevano fatto voti al Governo affinchè concedendo la sovvenzione alla linea Sud America, questa avesse fatto testa di linea a Napoli; ed assicurando un servizio più celere e diretto tra Napoli, Livorno, Genova e Buenos-Ayres, si sarebbe potuto aumentare il traffico con quella estesa colonia italiana, la