

Dunque verrebbe ora l'ordine del giorno Maurogònato ed altri.

Ne do lettura:

« Considerato, che adottando la seguente proposta, le linee Genova-Bombay e Venezia-Bombay sarebbero quindicinali e alternativamente dirette;

« Considerato, che il Ministero potrà sempre riservarsi di provvedere in ogni modo anche al prolungamento della linea per Singapore, secondo le risultanze dell'esperimento;

« La Camera invita il Ministero a modificare l'articolo 4 del quaderno d'oneri per un esercizio regolare di navigazione fra Genova e Singapore nel senso che, cessando il servizio della *Peninsulare* nell'Adriatico, possa il Governo invertire il viaggio Genova-Singapore in un viaggio settimanale da Venezia-Ancona-Brindisi-Alessandria, e in un viaggio mensile diretto da Venezia-Ancona-Brindisi per Bombay, aggiungendo alla sovvenzione accordata alla linea per Singapore quella che si dava alla *Peninsulare* di lire 500,000 annue. »

Maurogònato, Maldini, Piccoli, Gabelli, Visconti-Venosta, Morpurgo, Varè, Cittadella, Cavalletto, Lucca, Bartolucci-Godolini, Billia, De Manzoni, Marzotto, Antonibon, Corvetto, Bonghi, Chinaglia, Rìghi, Breda, Minghetti, Pontoni, Corte, De Saint-Bon, Robecchi, Marchiori, Campostrini, Bertani G. B., Minich, Bacco, Simoni, Guiccioli, Papadopoli, Toaldi, Fambri, Rudini, Luzzatti.

**MAUROGÒNATO.** Poichè ho il piacere di vedere al suo posto l'onorevole presidente del Consiglio, che nelle precedenti tornate non era presente, debbo pregare la sua cortesia a volerci fare alcune dichiarazioni, trattandosi di un argomento che è essenzialmente finanziario. Con pochissime parole gli dirò quale sia stata la genesi della proposta che io e parecchi amici e colleghi avevamo fatta.

Egli è certo che attualmente, mediante la sovvenzione di 500,000 lire, l'Adriatico aveva un eccellente servizio di navigazione per Alessandria e per le Indie. Ammetto che si prorogherà il contratto fino al 1880, e forse anche per qualche anno di più, ma egli è evidente che con questa somma così tenue non si potrebbe avere un servizio, il quale ci costa per Genova 1,380,000 lire, quantunque sia ben più imperfetto.

Noi dunque, vedendo nella relazione ripetuto più volte, che l'onorevole ministro delle finanze non intendeva di sorpassare, nelle sovvenzioni delle quali si tratta, la somma di 8 milioni, ci siamo domandati: come si potrà supplire a così grande differenza?

Da tali motivi siamo stati, quasi fatalmente, con-

dotti ad esaminare se non convenisse meglio omettere di sovvenzionare la linea di Singapore, perchè allora ci sarebbero rimaste disponibili lire 560,000 oltre le 500,000 che si danno alla *Peninsulare*, e ci sarebbero avanzate le lire 560,000 annue fino al febbraio del 1880.

Badi bene però l'onorevole ministro, che noi non avevamo proposto in alcun modo che la linea di Singapore fosse fin da ora soppressa; non lo avevamo proposto per un sentimento di convenienza verso il Mediterraneo e verso Genova, lo che prova all'onorevole relatore, come i nostri sentimenti sieno interamente eguali ai suoi su questo argomento; non lo avevamo proposto, perchè, quantunque Genova potesse profittare delle *Messageries* francesi, noi però abbiamo un servizio molto migliore per Singapore col mezzo della *Peninsulare*. Al contrario, quando fosse cessato il servizio della *Peninsulare*, vale a dire quando si verificasse il caso espressamente contemplato nel quaderno d'oneri, per cui il servizio verrebbe fatto alternativamente per Singapore, una volta da Venezia ed una volta da Genova, il nostro emendamento avrebbe colpito tanto Genova, come Venezia.

Perciò noi proponevamo, che fosse autorizzato il Governo, cessato il servizio della *Peninsulare*, ad invertire il viaggio di Singapore in quello di Venezia-Ancona-Brindisi per Alessandria e Bombay, perchè così si avrebbero i fondi occorrenti all'uopo, senza ulteriore aggravio del bilancio.

Infatti, se l'esperimento della linea di Singapore avesse dato buoni risultati, ed i mezzi della finanza lo avessero consentito, si avrebbe potuto sovvenire tutte due le linee; ma se fallisse l'esperimento o i fondi mancassero, sarebbe stato possibile, sopprimendo il servizio di Singapore, di sostituire le altre linee dell'Adriatico per Alessandria e Bombay che lo stesso onorevole ministro dei lavori pubblici riconobbe assai più importanti.

L'onorevole ministro però ha dichiarato che non poteva assentire a questa inversione; ed era naturale la sua risposta, poichè, avendo apposto la sua firma ad un contratto, non poteva spontaneamente concedere che venisse cancellata, oltre di che sarebbe stato necessario il consenso dell'altro contraente.

Noi adunque, desiderando una conciliazione e premendoci soprattutto di far cessare gli allarmi che erano sorti nelle popolazioni delle nostre provincie, abbiamo proposto in sostituzione un articolo addizionale alla legge, il cui tenore sarebbe il seguente:

« Cessato il servizio della compagnia *Peninsulare*