

TORNATA DEL 25 APRILE 1851

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

SOMMARIO. *Atti diversi* — Seguito della discussione del progetto di legge per la riforma delle tasse di navigazione ed ancoraggio — Approvazione degli articoli 6, 7, 8, 9, 10 e 11 — Emendamento del deputato Decandia agli articoli 12 e 13 — Reiezione — Approvazione degli articoli 12, 13 e 14 — Emendamento del deputato Avigdor all'articolo 15 — Opposizioni del ministro d'agricoltura e commercio, e del relatore Elena — Reiezione — Approvazione degli articoli 15, 16 e 17 — Obbiezioni del ministro suddetto all'articolo 18, e osservazioni del relatore Elena e del deputato Farina Paolo — Aggiunta dell'articolo 25 del ministro suddetto, e approvazione degli altri articoli successivi — votazione ed approvazione della legge — Discussione del progetto di legge per l'appalto del servizio postale colla Sardegna — Osservazioni dei deputati Angius, Farina Paolo, Biancheri e Sulis sul capitolato — Spiegazioni del relatore — Ossequazioni del ministro delle finanze, d'agricoltura e commercio — Obbiezioni del deputato Mameli.

La seduta è aperta alle 2 pomeridiane.

ARNULFO, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente.

CAVALLINI, segretario, legge il seguente sunto di petizioni ultimamente presentate alla Camera:

3789. Masoero Luigi, sacerdote, professore delle regie scuole di Casale Monferrato, presenta alcune considerazioni per ottenere una migliore distribuzione dell'insegnamento dell'intero corso di grammatica latina.

3790. Montanari Felice, preposto nelle dogane, rappresentando che in seguito di una ferita ricevuta nella guerra dell'indipendenza, trovasi impossibilitato a sostenere più oltre questo impiego, chiede che in compenso dei suoi servizi militari gli sia accordata una pensione.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Agostino Bassi fa omaggio alla Camera di uno scritto intitolato: *Il miglior governo dei bachi da seta, ed il miglior modo di prevenire e curare il calcino.*

La Camera non essendo in numero, si procederà, all'appello nominale, e sarà pubblicato il nome degli assenti.

(Risultano essere assenti dall'adunanza i seguenti deputati):

Bajno — Barbavara — Bella — Benso Giacomo — Berghini — Bertolini — Bes — Bianchetti — Bianchi Alessandro — Blonay — Bolmida — Bona — Bon-Compagni — Brofferio — Cadorna — Cagnardi — Cagnone — Campana — Capellina — Carta — Castelli — Chapperon — Chenal — Chiò — Chiarle — Cornero — D'Aviernoz — D'Azeglio — Daziani — Decastro — Del Carretto — Delivet — De Martinel — Depretis — De Villette — Di San Martino — Durando — Farina Maurizio — Favrat — Fiorito — Fois — Galli — Galvagno — Garberini — Gavotti — Gerbino — Gianoglio — Grixoni — Josti — Jacquemoud — Jacquier — Justin — La Marmora — Malinverni — Mameli — Mantelli — Marongiu — Marco — Mellana — Michelini — Moja — Mollard — Nieddu — Oliveri — Paleopaca — Palluel — Parent — Pernigotti — Pescatore — Petitti — Piccon — Pissard — Riccardi — Ricci Giuseppe — Rocci — Roverizio — Rulfi — Rusca — Sauli

Francesco — Sauli Damiano — Sena — Sineo — Siotto Pintor — Solaroli — Spano — Trotti — Tuveri — Viora — Zunini.

La Camera essendo ora in numero pongo ai voti l'approvazione del verbale.

(È approvato.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E ADOZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE SULLE TASSE DI NAVIGAZIONE ED ANCORAGGIO.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge per le tasse di navigazione ed ancoraggio. Eravamo rimasti all'articolo 6.

Il Ministero propone:

« Continueranno ad essere esenti da qualunque tassa i battelli che fanno il servizio e la pesca interna dei porti, rade o spiagge dello Stato, conformandosi alle disposizioni particolari stabilite nei regolamenti dei porti. »

La Commissione lo emendò in questo modo:

« Continueranno ed essere esenti da qualunque tassa i battelli che fanno il servizio e la pesca interna dei porti, rade o spiagge dello Stato, conformandosi alle disposizioni disciplinari stabilite nei regolamenti dei porti. »

Se nessuno domanda la parola pongo ai voti quest'articolo così emendato.

(La Camera approva.)

« Art. 7. I passeggeri che s'imbarcheranno o sbarcheranno da bastimenti di qualunque bandiera nei porti, rade o spiagge dello Stato, pagheranno centesimi venti per ognuno. »

« Il capitano, tanto estero che nazionale, è responsabile del pagamento suddetto. »

La Commissione lo emendò in questo modo:

« I passeggeri che s'imbarcheranno o sbarcheranno da bastimenti di qualunque bandiera nei porti, rade o spiagge dello Stato, pagheranno centesimi venti per ognuno. »

« Quando l'imbarco e lo sbarco si faranno sopra due punti dello Stato, il pagamento avrà luogo una volta sola. »

« Il capitano, tanto estero che nazionale, è responsabile del pagamento suddetto. »

Pongo ai voti la proposta della Commissione:

(La Camera approva.)

« Art. 8. I bastimenti nazionali di qualunque provenienza, pagheranno per diritto di ancoraggio: al disotto di 35 tonnellate, lire una all'anno per tonnellata.

« Dalle 36 alle 80, centesimi 20 per tonnellata, ad ogni approdo in qualunque porto, rada o spiaggia dello Stato.

« Dalle 81 ad oltre, centesimi 30 per tonnellata ad ogni approdo come sopra. »

La Commissione lo emenda nel modo seguente:

« I bastimenti nazionali di qualunque provenienza, pagheranno per diritto d'ancoraggio: al disotto di 35 tonnellate, lire una all'anno per tonnellata.

« Dalle 36 alle 80, centesimi 20 per tonnellata, ad ogni approdo in qualunque porto, rada o spiaggia dello Stato.

« Dalle 81 ad oltre, centesimi 30 per tonnellata ad ogni approdo come sopra.

« I piroscafi in corso regolare di navigazione, pagheranno l'ancoraggio una sola volta al mese.

« Nel determinare la stazzatura dei piroscafi si deduce il quaranta per cento, per lo spazio occupato dalle macchine e dal carbone. »

Pongo ai voti la proposta della Commissione, la quale non varia da quella del Ministero, se non che nell'aggiunta dei due ultimi alinea.

CAVOUR, ministro di marina, agricoltura e commercio, e delle finanze. Accetto la redazione della Commissione.

(La Camera approva.)

PRESIDENTE. « Art. 9. Sono esenti dal pagamento della tassa suddetta i bastimenti della marina militare di qualunque potenza marittima.

« I battelli pescherecci, purchè non abbiano a bordo che il prodotto della loro pesca. »

La Commissione propone la seguente redazione:

« Sono esenti dal pagamento della tassa suddetta i bastimenti della marina militare di qualunque potenza marittima.

« Sono pure esenti i battelli pescherecci e corallari di qualunque portata e provenienza, purchè non abbiano a bordo che il prodotto della loro pesca. »

Pongo ai voti la proposta della Commissione.

(La Camera approva.)

« Art. 10. Il pagamento della tassa d'ancoraggio per bastimenti nazionali d'una portata maggiore di 35 tonnellate avrà luogo ogniqualvolta essi approdino e facciano operazioni di commercio, ovvero stazionino in un porto, rada o spiaggia dello Stato più di quindici giorni per appulso tanto volontario che forzato. »

CORSI. Con questo articolo 10 viene stabilito il modo e i termini coi quali i bastimenti nazionali pagheranno la tassa di ancoraggio, e si stabilisce il termine di giorni 15, tanto per coloro che approdano per appulso volontario, come per coloro che approdano per appulso forzato.

Ora possono darsi bastimenti pronti a partire entro lo spazio di quindici giorni, e andar tuttavia soggetti per cattivo tempo o vento contrario a dover rimanere ancora in porto qualche giorno di più; quindi, in questo caso, non mi sembra che sia giusto che debbano assoggettarsi a questo pagamento. Epperò, siccome non ne deriverebbe alcun inconveniente, se invece di giorni 15, avessero facoltà di fermarsi, per esempio, fino a 20 giorni, io proporrei alla Camera che volesse stabilire questo termine in luogo di quello portato nell'articolo.

CAVOUR, ministro di marina, d'agricoltura e commercio e delle finanze. Se l'onorevole preopinante pon mente

alla disposizione dell'articolo 12, vedrà che questo provvede a quell'eventualità da lui accennata, poichè stabilisce che il bastimento, costretto per sofferte avarie ad un appulso forzato, può rimanere oltre i 15 giorni esente da ogni tassa di ancoraggio, purchè non faccia operazioni di commercio; se le facesse, allora soltanto andrebbe soggetto alla tassa.

CORSI. Alle parole, *appulso tanto volontario che forzato* allora converrebbe sostituire soltanto *per appulso volontario*.

CAVOUR, ministro di marina, d'agricoltura e commercio e delle finanze. Un bastimento potrebbe essere spinto per appulso forzato in un porto e quivi fare operazioni di commercio, quantunque non avesse intenzione di farle, ed in questo caso, sebbene l'appulso sia stato forzato, dovrà pagare la tassa d'ancoraggio perchè avrà approfittato del porto per operazioni commerciali.

CORSI. Dopo queste spiegazioni, io non insisto maggiormente nella mia proposta.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 10.

(È approvato.)

Leggo l'articolo 11 proposto dal Ministero.

« Non sono considerate operazioni di commercio il mandare la lancia a terra, il consegnare o ricever lettere, od anche semplici mostre, ed il rifornirsi di qualsiasi provvigioni di bordo che possano essere necessarie al compimento del viaggio. »

A quest'articolo la Commissione ho sostituito il seguente:

« Non sono considerate operazioni di commercio il mandare la lancia a terra, il consegnare o ricevere lettere, od anche semplici mostre, ed il rifornirsi di qualsiasi provvigioni o attrezzi di bordo che possano essere necessari al compimento del viaggio. »

Pongo ai voti l'articolo della Commissione.

(È approvato.)

Leggo l'articolo 12 proposto dal Ministero:

« I bastimenti nazionali che approderanno nei porti, rade o spiagge dello Stato, e che per le sofferte avarie fossero costretti di fermarvisi oltre il termine di quindici giorni, non verranno sottoposti ad alcuna tassa d'ancoraggio per tutto quel lasso di tempo che sarà loro necessario affine di compiere le loro riparazioni, purchè non vi facciano operazione alcuna di commercio. »

La Commissione lo emenda in questo senso:

« I bastimenti nazionali che approderanno nei porti, rade o spiagge dello Stato, e che per forza maggiore o per sofferte avarie fossero costretti di fermarvisi oltre il termine di quindici giorni, non verranno sottoposti ad alcuna tassa d'ancoraggio per tutto quel lasso di tempo che sarà loro necessario affine di compiere le loro riparazioni, purchè non vi facciano operazione alcuna di commercio.

« Le operazioni relative al riattamento dovranno però cominciarsi entro i primi cinque giorni utili, successivi a quello dell'approdo. »

DECANDIA. Io non comprendo perchè si vorrebbero escludere i bastimenti esteri, dicendo soltanto: « I bastimenti nazionali che approderanno nei porti, rade, ecc., » io proporrei invece l'aggiunta seguente: « I bastimenti nazionali ed esteri che approderanno nei porti, rade, ecc., » perchè questo articolo è diretto particolarmente alle riparazioni che si devono fare per avarie cagionate da burrasche o sinistri di mare.

È vero bensì che l'articolo 13 stabilisce un'esenzione di pagamento di tassa per 15 giorni ai bastimenti esteri che non avessero dei contratti speciali col nostro Stato; ma io domando se vi sarebbe umanità nel concedere soltanto 15 giorni di

soggiorno gratuito ad un bastimento che si rifugia in un porto malconco dalla tempesta ed impossibilitato a proseguire in breve termine la navigazione per l'avarie sofferte.

Or tutti sappiamo che quando un bastimento afferra un porto dopo d'aver patito una burrasca, ha bisogno di fare riparazioni, le quali richiedono le molte volte, a seconda dei casi, anche dei mesi di tempo prima di riporre il legno in istato di riprendere il mare.

Io faccio ancor notare che per i bastimenti di grossa portata, come quelli del nord, che alle volte stazzano dalle 500 alle 700 tonnellate, queste tasse di ancoraggio sarebbero gravosissime, e costerebbero ad un tale bastimento 650, 700 od anche 800 lire. Ora, se un bastimento sapesse, che dopo 15 giorni dovrà pagare questa tassa, spiegherebbe le vele anche affrontando il pericolo, senza aspettare che fossero ultimate le debite riparazioni, od anche talvolta neppure getterebbero l'ancora in quel porto, ove sapesse di non essere accolto come i bastimenti nazionali, e con quei riguardi che si debbono alla sventura.

Per questa ragione io credo che non si debba far differenza tra un bastimento nazionale e un estero, e che si dovrebbero esonerare tutti egualmente dalle tasse di ancoraggio pel tempo necessario onde far le volute riparazioni.

ELENA, relatore. Il deputato Decandia trova ingiusto che un bastimento, costretto a rifugiarsi nei nostri porti, se è di nazione estera, debba sopportare le tasse portate da questa legge; io sono con lui d'accordo, e, se ho da esporre la mia opinione, non solo proporrei che un bastimento che approda forzatamente, fosse esentato da queste tasse, ma vorrei che gli esteri si assimilassero in tutto ai bastimenti nazionali. Del resto, osservo, che l'inconveniente da lui notato esiste bensì, ma in minima parte, perchè quasi tutte le nazioni hanno con noi trattati, per cui i loro bastimenti sono interamente assimilati ai nostri. Qui poi era inutile nominare nell'articolo quelle nazioni che hanno trattati con noi, perchè, come ho detto, ne hanno quasi tutte.

DECANDIA. È vero che attualmente quasi tutte le nazioni fanno dei trattati speciali per fare assimilare le loro bandiere a quelle nazionali, o almeno alle più favoreggiate, ma egli è certo che vi sono delle nazioni che non hanno tuttora questo trattato, e citerò, per esempio, senza uscire dal bacino del Mediterraneo, le isole Ioniche ed il Marocco... (*Bisbiglio*) Ma, domando scusa, quando si tratta di umanità si deve avere ancor riguardo ad ogni minima potenza. Se ci fossero ancora le reggenze barberesche andrebbero trattate in egual modo che le altre grandi potenze. In questa materia io riguardo tanto l'ultima fra le nazioni incivilite o non incivilite, quanto l'Inghilterra o qualsivoglia altra potenza marittima più civile di Europa.

Quindi io dico che vi sono delle nazioni che non hanno tuttora questa assimilazione di bandiera, e dimostro la necessità di aver riguardo in questi casi estremi ai loro navigli; se è poscia inutile l'articolo 15, si tolga, me se si vuol fare questa eccezione, io chiedo che si tenga il debito conto del caso in cui debbano i legni esteri ripararsi.

PRESIDENTE. Domando prima se sia appoggiata la proposta del deputato Decandia, di aggiungere le parole *ed esteri*, e che si dica perciò *nazionali ed esteri*.

CAVOUR, ministro di agricoltura, commercio e marina e delle finanze. Io prego la Camera a voler riflettere che ove si adottasse la proposta del deputato Decandia, si commetterebbe un atto illogico.

L'anno scorso nella legge sull'abolizione dei diritti differenziali si è stabilito in massima che si riserverebbe il trat-

tamento nazionale a quelle nazioni che accorderebbero la reciprocità, ovvero speciali condizioni.

Mercè questo principio, quasi tutte le nazioni godono del trattamento nazionale, e non vi è nazione che, richiedendolo, coll'offrire la reciprocità, non sia certa di ottenerlo, non escluso certamente il Marocco.

Quindi, io che in allora avrei creduto che il Parlamento avrebbe potuto, secondo l'opinione testè espressa dal deputato Elena, abolire intieramente i diritti differenziali, ora che è sancito questo principio non vedrei motivo di sorta per allontanarsene.

Inoltre, ci vuole nelle leggi una certa coerenza, una certa logica; e poichè abbiamo l'anno scorso sancito il principio, bisogna quest'anno mantenerne le conseguenze. Ciò è tanto più opportuno, che noi saremmo illogici quasi gratuitamente, poichè quasi tutte le nazioni colle quali siamo in relazione, hanno con noi trattamenti di reciprocità.

BIANCHERI. Quello che io voleva osservare in ordine alla redazione di questo articolo, lo ha già fatto presente il signor ministro di marina; mi limiterò quindi ad aggiungere alcuni riflessi in risposta alle osservazioni fatte dall'onorevole Decandia, il quale ha combattuto questo articolo, perchè non si sia accordato alle bandiere estere il trattamento di cui godono i nazionali, e che per conseguenza si voglia fare una specie d'ingiustizia a quei bastimenti che si trovassero nella necessità di approdare nei nostri porti.

Io farò osservare a questo proposito, che se questa diversità di trattamento potesse qualificarsi ingiustizia, dipenderebbe sempre da quelle stesse nazioni che la subiscono il riparla.

Difatti se queste nazioni, quando i nostri bastimenti sono costretti a parimenti ad approdare nei loro porti, si determinassero ad accordar loro l'istesso trattamento di cui godono i nazionali, verrebbero con ciò solo ad ottenere l'istesso favore nei nostri porti; ma se le nazioni estere si ostinano a non voler accordare il trattamento nazionale ai nostri, sarebbe ingiustizia somma il voler obbligare il Governo ad usare parità di trattamento agli esteri.

Sarebbe desiderabile che questa ingiustizia scomparisse; ma appunto per indurre le nazioni estere a farla scomparire, noi dobbiamo mantenere l'articolo in discussione nei termini in cui è stato redatto, perchè la distinzione che si fa tra i bastimenti nazionali e gli esteri serve di stimolo e di un invito permanente alle altre nazioni che non hanno trattati con noi, di addivenire ad una convenzione la quale parifichi le due bandiere.

Per lo contrario, se noi accordassimo sin d'ora, colla presente legge, questa parità di trattamento a quelle nazioni che non hanno ancora trattati con noi, sarebbe lo stesso che distoglierle dal farne, poichè non si troverebbero mai nella necessità di concludere per l'avvenire.

Dopo ciò il deputato Decandia potrà convincersi che il suo emendamento non è accettabile, perchè, come ho di già notato, ci priverebbe di quei vantaggi che coll'andar del tempo possiamo riprometterci dalle nazioni estere che non hanno ancora trattati con noi, ma che fossero disposte a stipularne.

Per tali motivi io appoggio la redazione proposta dalla Commissione, e respingo l'emendamento Decandia.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta del deputato Decandia.

(Non è approvata.)

Metto ai voti l'articolo 12 nel modo che fu proposto dalla Commissione.

(La Camera approva.)

« Art. 13. I bastimenti nazionali che imbarcano o sbarcano merci in più porti, rade o spiagge dello Stato, pagano la tassa d'ancoraggio nel luogo in cui cominciano l'operazione, e ne vanno esenti in quelli ove la continuano, o la compiono, purchè in tale intervallo non tocchino alcun porto estero. Se toccano un porto, rada o spiaggia esteri, pagheranno la tassa come al primo approdo. »

DECANDIA. Io farò osservare alla Camera che vi sono delle circostanze in cui un bastimento che ha incominciato il suo caricamento in un tal porto, deve, per fortuna di mare, toccare un porto estero. E questo si verifica soventi volte nel nord della Sardegna, in cui per la vicinanza delle coste della Corsica, un bastimento che abbia potuto incominciare il suo caricamento in uno dei porti del litorale sardo, debbe poi poggiare per gagliardo vento ad un porto corso, e non altrimenti potrebbe avvenire nelle due estreme riviere di Genova e di Nizza per rispetto alla Toscana ed alla Francia, e quindi, dovendo tal bastimento ultimare il suo caricamento in un altro porto dello Stato, dovrebbe, a termine di quest'articolo, pagare nuovo ancoraggio. Io aggiungerei in conseguenza a questo articolo le seguenti parole: « A meno che possano comprovare di avere colà approdato per forza maggiore. »

PRESIDENTE. Domando se è appoggiata quest'aggiunta del deputato Decandia.

(E appoggiata.)

La parola è al signor relatore.

ELENA, relatore. In astratto io non troverei nulla a dire a quest'aggiunta, ma osservo che in pratica rarissimi saranno i casi della natura accennata dall'onorevole deputato Decandia.

Inoltre sarebbe cosa ben difficile pel capitano del bastimento che si trovasse spinto in porto straniero il provare di esserlo stato da forza maggiore e contro sua precisa intenzione, giacchè non basterà che dica aver ciò dovuto fare per tale o tal altro motivo, ma dovrebbe darne prova legale. Essendo dunque difficilissimo pe' capitani il dare questa prova, e rarissimi questi casi, io non trovo necessario d'introdurre in quest'articolo l'aggiunta proposta.

FARINA PAOLO. Io trovo che quest'aggiunta può rendere affatto illusorio il pagamento del diritto. Quando un bastimento entra in un porto straniero, come si fa a verificare se egli non lasci colà una parte del carico che avea cominciato a prendere? Bisognerebbe che nei nostri porti vi fosse sempre un controllore che riconoscesse la quantità del carico fatto, e quindi un altro controllore nei porti esteri che avesse mandato d'accertarsi se c'è ancora tutto questo carico.

Ora, ognuno vede come questo sarebbe sommamente difficile ad ottenersi nei nostri porti, ed impossibile la sorveglianza dello scarico ne' porti stranieri. Io credo perciò sia inaccettabile la proposta del deputato Decandia, perchè favorirebbe moltissimo la frode.

DECANDIA. L'obiezione che fece l'onorevole deputato Farina mi pare non possa stare a fronte della necessità in cui siamo di favorire in quei pochi casi quei tali che ebbero la fortuna di doversi riparare per forza maggiore in un porto estero, poichè egli non si oppone che per una considerazione affatto finanziaria; ora, io dico, questo timore di frode, sarebbe, tanto per un bastimento che approdasse forzatamente in un porto estero, come per quello che veleggiasse senza sinistro accidente da un porto all'altro dello Stato, poichè potrebbe anche questo legno andare fraudolentemente da un porto all'altro a scaricare le mercanzie. Io credo però che per coloro che debbono andare da un porto in un altro dello Stato a completare il loro carico, vi saranno quelle tali garantigie doganali onde accertare se, quando si arriva in quel

secondo porto, sussistano ancora tutte le merci che si sono caricate prima. Per poi constatare viemaggiormente che si è approdato per forza maggiore, abbiamo in tutti gli scali vice-consoli, ed in mancanza di essi le autorità locali che fanno fede, come quel tale bastimento ha dovuto approdare per forza maggiore, o per infortunio di mare, e questa dichiarazione si rilascia in tutti i porti dove si può approdare; quindi io non vedo che per un timore, che a me pare eccessivo, di contrabbando, si possa negare di far fruire di questo vantaggio i bastimenti dello Stato. Io dico di più che questo è contrario anche ad un principio d'umanità; giacchè sappiamo, che quando i bastimenti mercantili, e massime i piccoli legni, possono scansare di pagare l'ancoraggio, tengono il mare sino all'ultimo momento, e le più volte poi, quando si veggono in preda ad un quasi sicuro naufragio, vorrebbero afferrare il porto e salvare l'equipaggio, non sono più in tempo perchè hanno lasciato passare il momento favorevole, e la loro grettezza espone l'equipaggio a certa perdita; quindi mi pare che non possano sussistere nè le osservazioni del deputato Elena, quando dice che accadono pochi di questi casi (basterebbe forse un solo caso possibile per determinare la Camera ad accettare questa mio emendamento), nè reggono le osservazioni del deputato Farina, perchè credo che le dogane prendano difatto tutte le loro misure onde non sia frodata la finanza.

FARINA PAOLO. L'onorevole preopinante diceva, che la considerazione che io affacciava a questo riguardo, era una considerazione finanziaria. Io veramente non so, quando si tratta di una legge d'imposta, quale sia la considerazione principale che deve predominare, se non la finanziaria. Quanto poi al dirmi, che i bastimenti sono tanto sorvegliati nel nostro come negli Stati esteri, questo è intieramente erroneo.

Nel nostro Stato non si può sbarcare la menoma quantità di mercanzia, una balla, una cassa, un collo, senza che gli impiegati delle nostre dogane ne siano informati; ma negli Stati esteri noi non abbiamo nessun controllo; in molti scali esteri non vi è nemmeno quel vice-consolo di cui egli parlò.

Dunque, come si fa a verificare se i bastimenti ivi approdati hanno sbarcato della mercanzia? Questo è impossibile. Se si vuole stabilire un'eccezione, sia pure, ma in tali limiti, per cui la frode sia impedita: ma quando coll' accordare una eccezione si facilita la frode, io non veggo perchè quest'eccezione si debba autorizzare. Per conseguenza io persisto perchè si mantenga la proposta della Commissione.

Molte voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. La proposta del deputato Decandia essendo un'aggiunta, pongo prima ai voti l'articolo 13 che rileggo:

« I bastimenti nazionali che imbarcano o sbarcano merci in più porti, rade o spiagge dello Stato, pagano la tassa d'ancoraggio nel luogo in cui cominciano l'operazione, e ne vanno esenti in quelli ove la continuano, o la compiono, purchè in tale intervallo non tocchino alcun porto estero. Se toccano un porto, rada o spiaggia esteri, pagheranno la tassa come al primo approdo. »

(La Camera approva.)

Ora pongo ai voti l'aggiunta del deputato Decandia:

« A meno che possano comprovare d'aver colà approdato per forza maggiore. »

(Non è approvata.)

« Art. 14. Non godranno però del beneficio stabilito nel primo alinea dell'articolo precedente quei bastimenti che, nel terminare lo sbarco del carico, imbarcassero altre merci. »

(La Camera approva.)

« Art. 13. I bastimenti mercantili esteri di qualunque portata appartenenti a nazioni che non abbiano collo Stato convenzioni relative alle tasse contemplate nella presente legge, pagheranno pel diritto di ancoraggio lire 1 e centesimi 50 per tonnellata nei porti, rade o spiagge dello Stato, ogni qualvolta essi approdino, o facciano operazioni di commercio, ovvero vi stazionino più di 15 giorni per approdo tanto volontario che forzato. »

AVIGDOR. J'ai un amendement à proposer à l'article 13.

Ma tâche se trouve très allégée par la déclaration que vient de faire monsieur le ministre de l'agriculture et du commerce à propos de l'article 12. La même question qui se présentait l'an passé, au sujet des droit différentiels, se représente dans cette discussion. La même difficulté qui s'est produite alors se reproduit maintenant. Je viens donc défendre aujourd'hui ce que je défendais alors. Je suis logique et conséquent, rien de plus, rien de moins.

Je demande, comme l'année passée, la réciprocité, et que cette réciprocité soit en tous points égale des deux côtés, c'est-à-dire, je voudrais que les navires étrangers ne payassent chez nous qu'autant que les nôtres payent chez eux.

Je ne réclame pas de faveurs pour notre pavillon, mais je n'en veux faire aux autres qu'autant qu'ils nous en font. Je me permettrais donc de présenter à la Chambre un amendement dans le sens que je viens de dire, à ajouter à l'article 13, ainsi rédigé :

I bastimenti ecc., pagheranno le stesse tasse alle quali i bastimenti sardi andranno soggetti nei loro paesi.

Cette précaution, que je prends, a pour elle l'autorité des législations de plusieurs autres pays. La même discussion qui avait eu lieu à cet égard dans notre Parlement s'est renouvelée deux mois après dans le Parlement hollandais, et une de ses membres les plus versés dans les matières commerciales, monsieur Henchemann, soutenait qu'il fallait, pour les droits de navigation, exiger la réciprocité; il ajoutait que, sans réciprocité, toute liberté de pavillon pour les nations secondaires était illusoire. Cette même discussion a eu lieu encore en Belgique, et la chambre des députés belge a résolu la question dans le même sens que l'avait fait la nôtre quand elle voulut bien accepter l'amendement que j'eus l'honneur de présenter à cet égard.

Ainsi, en dehors de l'opinion personnelle que j'ai soutenue dans la Session dernière, j'ai aujourd'hui l'appui de deux Parlements. Dois-je vous citer un autre exemple qui aura peut-être quelque influence sur votre opinion? C'est la déclaration faite tout dernièrement par lord Palmerston à la France, c'est-à-dire, que l'Angleterre lui a déclaré qu'elle lui retirerait la réciprocité qu'elle accordait au pavillon français, si ce dernier Gouvernement ne se décidait à admettre le pavillon britannique aux conditions aux quelles le pavillon français est admis dans les ports anglais.

Monsieur le ministre de l'agriculture et du commerce vient de le déclarer lui-même; il faut être conséquent avec ce que nous avons fait l'an passé, et comme il le voit, l'amendement que j'ai l'honneur de proposer est précisément une conséquence de celui qui a été admis dans la loi sur les droits différentiels. Je dois donc croire que monsieur le ministre n'aura aucune difficulté à supprimer cette taxe de 1 franc 50 centimes portée à l'article 13, et à accepter mon amendement. Cette suppression nous conduira tout naturellement à supprimer également l'article 16 qui ne serait plus qu'une superfétation.

PRESIDENTE. La proposta del signor Avigdor consiste nel surrogare alla tassa di lire 1 50 per tonnellata quest'altra

« Pagheranno le stesse tasse alle quali i bastimenti sardi andranno soggetti nei sopraindicati paesi. »

Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

CAVOUR, ministro di marina, agricoltura e commercio e delle finanze. L'emendamento dell'onorevole deputato Avigdor produrrebbe un gravissimo inconveniente, poichè bisognerebbe avere tante tasse di navigazione quante sono quelle dei paesi coi quali non abbiamo trattati di navigazione e trattamento di reciprocità. L'onorevole signor Avigdor sa benissimo che non vi sono due paesi al mondo, nei quali sia in vigore un sistema identico di tassa di navigazione, che anzi ve ne sono parecchi in cui queste tasse variano da un porto all'altro. Sarebbe dunque indispensabile, adottando il suo sistema, d'averne una tariffa che comprendesse le tasse di navigazione di tutti i paesi del mondo.

In questo progetto di legge si è stabilito un diritto fisso, diritto che si applica a tutti i bastimenti delle nazioni colle quali non si ha ancora un trattato che istituisca la reciprocità. Questa tassa sarà forse per certe nazioni alcun che maggiore, ma per certe altre sarà minore di quella che esse impongono ai bastimenti esteri.

La Camera ricorderà come nella discussione che ha avuto luogo sulla tassa di navigazione, si sia parlato dei vari sistemi di tasse che esistono nei vari paesi, ed io qui rammenterò che vi sono dei porti in cui la tassa maggiore è quella di pilotaggio, e questa tassa è applicata in paesi dove il sistema di diritti differenziali è in vigore, ed esiste pure anche una tassa differenziale pel pilotaggio, molto maggiore pei bastimenti esteri di quello che non sia pei bastimenti nazionali di quei paesi.

Come dunque si potrebbe applicare questa tassa di pilotaggio al tonnellaggio? Il principio astrattamente è giusto, ma nell'applicazione incontrerebbe difficoltà tali da indurci prontamente a rinunziare alla sua applicazione.

AVIGDOR. J'avoue en toute humilité que l'opposition faite par monsieur le ministre de l'agriculture et du commerce à mon amendement me surprend.

Ce qui l'a mis dans la position de traiter avec la Belgique, c'est précisément la réciprocité. Ce qui lui a permis de faire une espèce de traité avec la Hollande, c'est qu'il pouvait lui offrir la réciprocité. Qu'aurait-il eu à offrir, monsieur le ministre, à ces nations, s'il avait tout donné, s'il n'avait pas eu dans ses mains un article de loi qui le rendait si fort envers les autres nations, qui n'auraient fait aucun avantage, si elles les avaient tous obtenus sans avoir rien à donner?

Autant que qui que ce soit je désire que nous arrivions au plus tôt possible à cette liberté entière de pavillon, mais tout autant que quelques nations ne nous auront pas accordé cette liberté, je désire que notre Gouvernement conserve en main le pouvoir de leur refuser une faveur qu'elles ne nous accordent pas.

Quand j'ai voulu appuyer la proposition de la Commission sur la réduction du droit d'ancrage, autour de moi on faisait valoir l'intérêt du trésor. L'intérêt du trésor demande précisément que nous ne fassions pas de faveurs qu'on ne nous fait pas; l'intérêt du trésor demande qu'on paye chez nous ce qu'on nous oblige de payer ailleurs. Je ne demande rien que des conditions équitables et justes; et si je m'en tiens aux objections de monsieur le ministre, qui dit qu'il y a beaucoup de taxes différentes chez les diverses nations, je trouve que ces variations de taxes existent non seulement de nation à nation, mais encore de ports à ports. Cette difficulté est-elle insurmontable? Est-il si difficile de les con-

naitre! Et puisque nos ports ne sont pas fréquentés par les navires de toutes les nations du monde, il est très-aisé de connaître la taxe que payent nos navires à l'étranger. On peut le savoir par le moyen des consuls, par l'intermédiaire des ambassadeurs, par la voie des employés diplomatiques, et enfin même par les capitaines des navires marchands.

Il est donc vrai que, si nous abolissons les droits en faveur des navires étrangers dans nos ports, sans exiger d'eux la réciprocité dans les leurs en faveur des navires sardes, les Gouvernements étrangers ne se soucieront plus de faire des facilités à notre pavillon, puisqu'ils pourront obtenir de nous toutes les facilités qu'ils désirent sans qu'il soit besoin de nous offrir les mêmes avantages.

Je persiste donc pour que la Chambre veuille bien adopter l'amendement que j'ai eu l'honneur de présenter, et, me servant des mêmes expressions prononcées par monsieur le ministre, je dis que la Chambre serait peu conséquente avec elle-même, si elle refusait cet amendement, puisque l'an passé dans la loi sur les droits différentiels elle a proclamé et accepté le principe de réciprocité...

CAVOUR, *ministro della marina, industria e commercio e delle finanze*. Domando la parola.

AVIGDOR. Si monsieur le ministre veut présenter dès maintenant quelques observations, il peut m'interrompre, je parlerai après.

CAVOUR, *ministro di marina, agricoltura e commercio e delle finanze*. Je vous demande pardon; je crois que nous sommes d'accord; permettez-moi seulement de vous donner quelques explications.

Il ne s'agit pas ici de supprimer les droits différentiels; en effet la loi établit un droit de 1 50 sur les navires des nations qui n'ont pas de traités avec nous, tandis que les navires nationaux ne payent que 0 50. La seule différence qu'il y a entre le système de monsieur Avigdor et celui de la Commission, qui est le même que celui du Ministère, c'est que dans le deuxième système le droit différentiel est le même pour tous les navires des nations avec lesquelles nous n'avons pas de traité; tandis que dans le premier système le droit différentiel varierait suivant la nature à laquelle il devrait être appliqué.

Ainsi vous voyez que nous sommes d'accord quant au principe; nous ne différons que sur l'application. Nous avons aboli les droits différentiels pour toutes les nations qui nous offrent la réciprocité. Nous les avons conservés pour les autres nations. Au moyen de ces droits, le Gouvernement peut négocier avec les nations demeurées fidèles au système protecteur. Seulement le Ministère pense que le système qu'il vous propose est infiniment plus simple de celui que propose monsieur Avigdor. Le principe sanctionné l'année dernière dans la loi sur les droits différentiels est maintenu dans cette loi-ci; l'application en est simple et logique; si au contraire en adoptait le système de l'honorable député Avigdor, on rencontrerait des difficultés pratiques peut-être insurmontables.

AVIGDOR. Il est possible que je ne comprenne pas le sens de la loi actuelle, mais il me semble qu'elle ne peut pas s'appliquer à l'égard des nations qui ont aboli les droits différentiels. Une fois que nous aurons établi un droit de 150 pour les navires étrangers, il est évident que notre marine sera très-mal partagée, vu qu'elle payera dans les ports des autres nations un droit plus élevé. Par les dispositions de ce projet, elle pourrait donc être entièrement ruinée, car elle aura à combattre avec toutes les difficultés ordinaires de concurrence, celle d'être imposée plus que les autres pavillons.

Du reste, ma proposition tend à mettre entre les mains de monsieur le ministre beaucoup plus de pouvoir qu'il n'en demande lui-même.

Si j'ai pu avoir un moment d'hésitation, il y a quelques mois, cela ne m'était plus permis après avoir vu la Hollande, la Belgique proclamant hautement ce principe.

Ainsi je persiste dans l'amendement que j'ai proposé, et je laisse à la sagesse de la Chambre de décider ce qu'elle croira convenable.

FABINA PAOLO. In questo articolo vi sono due quistioni, di cui una è relativa all'ammontare del diritto da perceiversi dai bastimenti appartenenti a nazioni che non abbiano con noi trattati di reciprocità, e l'altra ha tratto all'esenzione totale del pagamento di questo diritto portato dall'ultimo alinea dell'articolo.

Quanto all'ammontare del diritto, benché sussista infatti l'esempio delle altre nazioni citato dall'onorevole deputato Avigdor, tuttavia io confesso che trovo molto più semplice e spedito per noi, che alcune volte manchiamo dei dati precisi intorno a quello che si pratica in altri paesi, il fissare generalmente la tassa differenziale a lire 1 50; e su questo punto io appoggio il progetto ministeriale. Mi pare però che si possa fare una limitazione all'ultimo alinea dell'articolo medesimo.

L'ultimo alinea è così concepito: « ovvero si stazionino più di quindici giorni, per approdo tanto volontario che forzato ».

La conseguenza di questo alinea è che nel caso in cui i bastimenti avessero a stanziare nei nostri porti meno di quindici giorni, essi abbiano ad essere esentati dal pagare alcun diritto.

Ora io credo che questa esenzione non si debba accordare agli stranieri, se non quando è accordata dagli stranieri anche ai nostri bastimenti.

La questione adunque non sarebbe più sull'ammontare della tassa, ma semplicemente sull'esenzione della tassa per quindici giorni.

Or bene, se quest'esenzione è accordata ai nostri bastimenti nei porti stranieri, io trovo giusto che venga altresì accordata agli stranieri nei nostri porti; ma se gli stranieri a noi non la concedono, stimo opportuno che anche noi non la concediamo ai medesimi.

Io propongo che a tale articolo si faccia un'aggiunta in questo senso.

CAVOUR, *ministro di agricoltura, commercio, marina e finanze*. L'ultima parte dell'articolo 15, a cui allude il deputato Farina, è relativa alle stazioni fatte dai bastimenti nei nostri porti, senza però che abbiano fatte operazioni di commercio.

Ora, se si eccettua il caso di forza maggiore, io penso che questa sia un'ipotesi che non si verificherà mai.

Diffatti un bastimento mercantile non si recherà certamente in un porto per stazionarvi senza aver l'intenzione di farvi operazioni di commercio. Io per verità non so capire il motivo che spingerebbe un bastimento mercantile ad entrare volontariamente in un porto, se non avesse l'intendimento che ho ora accennato.

FABINA PAOLO. Domando perdono: si contempla tanto l'approdo volontario che il forzato.

Ora, se in caso di approdo forzato i nostri bastimenti pagassero un diritto nei porti esteri, crederei giusto che anche gli stranieri fossero sottoposti ad una tassa nei nostri porti.

CAVOUR, *ministro di agricoltura, commercio, marina e delle finanze*. Se i bastimenti rimangono oltre i 15 giorni nei nostri porti, la è questa una disgrazia che non bisogna aggravare.

Se invece stazionano nei nostri porti oltre 15 giorni, siccome occupano il sito del porto e godono del beneficio del medesimo, allora è giusto che siano colpiti da una tassa.

L'esenzione per i 15 giorni in caso di approdo forzato è un'esenzione dettata da un principio d'umanità.

Io non potrei, in questo momento, accertare la Camera che questa esenzione sia anche stabilita presso tutte le altre nazioni marittime, ma quanto a me troverei eccessivamente severo, per non dir duro, il dichiarare che, qualunque bastimento che approdi anche per un sol giorno in uno dei nostri porti per fortuna di mare, sia tenuto a pagare una gravissima tassa d'ancoraggio, quando mi parrebbe affatto contrario ai principii di umanità; e se le altre nazioni violano questo principio, io sarei d'avviso di doverlo rispettare. Quando questi bastimenti rimangono oltre i 15 giorni nei nostri porti, e approfittano così d'una cosa nostra, o compiono operazioni di commercio, egli è giusto che siano sottoposti ad un dritto; ma ogni qualvolta essi sono obbligati a ripararsi temporariamente, e ne escono quasi immediatamente, il sottoporli ad una imposta di questa natura, non sarebbe generoso, e sarebbe contrario, come dissi, a quei principii di umanità che si vanno ogni giorno estendendo nel Codice internazionale.

ELENA, relatore. Aggiungerò ancora un'osservazione, ed è: o i bastimenti vengono nei nostri porti per fare operazioni di commercio, ed allora debbono pagare, per quanto breve sia il termine della loro fermata; ovvero ci vengono forzatamente, ed allora è sistema di tutte le nazioni civilizzate di non esigere tasse da quei bastimenti, purchè, o non si fermino che un dato tempo, o non facciano operazioni di commercio.

Adunque se si fermeranno oltre il tempo necessario, e non faranno operazioni di commercio, e se staranno solamente il tempo necessario per salvarsi da una burrasca o per ripararsi dai danni sofferti, non pagheranno. È sistema, dissi, di tutte le nazioni civilizzate di non sottoporli a tassa di sorta.

Per questi riguardi mi pare non essere adottabile la proposta del deputato Farina.

FABINA PAOLO. Senza disconvenire che il sistema del signor ministro sia adottato da tutte le nazioni civilizzate, osserverò che la mia eccezione non toglie che da noi si faccia verso le altre nazioni quello che dalle altre nazioni si fa verso di noi. Quindi è che con questa eccezione non si farebbe altro che stabilire un precedente da mettersi in uso nel caso che vi fossero nazioni che trasgredissero a nostro riguardo questa legge di civiltà universale, e darci il diritto di usare rappresaglia verso coloro che ce ne porgessero giusta cagione.

Io credo per conseguenza che, nel sistema di vera, intera reciprocità, quest'aggiunta si possa ammettere. Del resto poi non è cosa di grande importanza, e mi rimetto al giudizio della Camera.

PRESIDENTE. Vi è prima di tutto l'emendamento del deputato Avigdor così concepito:

« Pagheranno le tasse alle quali i bastimenti sardi andranno soggetti nei loro paesi ».

Lo pongo ai voti.

(Non è approvato.)

Pongo ai voti l'articolo 15.

(La Camera approva.)

« Art. 16. I bastimenti esteri che avranno pagato la tassa di ancoraggio al primo loro approdo in un porto qualunque dello Stato senza avervi fatto operazione di commercio, qualora effettuino dette operazioni in un secondo punto, pagheranno il solo terzo del dritto suddetto ».

(La Camera approva.)

« Art. 17. Tutti i bastimenti sia nazionali che esteri, i quali, partiti dai porti, rade o spiagge dello Stato, fossero per forza maggiore del tempo, o di qualunque altro accidente costretti a ritornarvi, andranno esenti dal pagamento della tassa d'ancoraggio, quando consti dalla patente di sanità, o dalle altre carte di bordo, che non abbiano toccati altri porti, e fatte operazioni di commercio; in caso diverso saranno sottoposte alle condizioni di un primitivo approdo.

« Questi bastimenti però, carichi, o in zavorra, saranno di nuovo sottoposti alla tassa d'ancoraggio, quando facciano, dopo il ritorno in rilascio, qualche operazione di commercio ».

Se niuno domanda la parola, lo pongo ai voti.

(La Camera approva.)

« Tassa di stazione. Art. 18. I bastimenti nazionali ed esteri d'una portata maggiore di quattro tonnellate, pagheranno per ogni mese di stazione che faranno nei porti dello Stato, da decorrere dopo il periodo di un mese dalla loro entrata, le seguenti tasse:

Dalle 5 alle 35 tonnellate	L.	1	»
Dalle 36 alle 80 »	»	2	»
Dalle 81 alle 200 »	»	4	»
Dalle 200 ad oltre »	»	6	»

« Pel pagamento delle tasse di stazione, il mese cominciato si terrà per compito ».

La Commissione ne propone la soppressione.

CAVOUR, ministro di marina, agricoltura, commercio e delle finanze. Io credo dover persistere nella fatta proposta della tassa di stazione. Qui non si tratta tanto di una misura finanziaria, quanto di una misura di ordine pubblico, di polizia. Il prodotto della tassa di stazione dal lato finanziario è così poca cosa, che nel porto di Genova nell'anno 1851 è calcolato in sole 7 mila lire, la qual cosa dee convincer la Camera, che qui non si tratta veramente di un balzello da imporsi sopra i bastimenti che stanziano nei porti, ma che si è inteso con questa prescrizione di prevenire un abuso, il quale si è più volte verificato, che cioè i bastimenti si trasformino in una specie di magazzini, ciò che è accaduto, accade e accadrà certamente se si sopprime la tassa di stazione, massime per alcuni generi di commercio, come sarebbe il legname ed il carbone ed altri generi. Se non vi è la tassa di stazione, tutti coloro che hanno bastimenti vecchi, che non son più atti a tenere il mare, li porteranno nel porto, e li trasformeranno in una specie di magazzini ambulanti con danno gravissimo del commercio attivo, con danno grandissimo dei bastimenti destinati alla navigazione.

La tassa qual è non può dirsi gravatoria, perchè i maggiori bastimenti non sono che obbligati a pagare 6 lire al mese, e per giunta il primo mese non pagano niente. Dunque questa tassa non potrà certamente dirsi eccessiva, ma impedirà la trasformazione dei vecchi bastimenti inservibili al mare in magazzini. La Camera ricorderà che il porto di Genova, qualunque di una vasta superficie, si trova sovente ingombro di bastimenti, e che ove il numero di questi bastimenti-magazzini aumentasse, ne riuscirebbero gravissimi inconvenienti. Quindi io insisto perchè la Camera, nell'interesse del commercio marittimo, voglia mantenere questa disposizione.

ELENA, relatore. La Commissione prevedeva benissimo che proponendo la soppressione di questa tassa alcuni bastimenti potevano abusare nel senso che indicava il signor ministro; la Commissione non sarebbe stata lontana dal proporre essa stessa un articolo col quale si tassassero i bastimenti i quali si mettessero a fare da magazzini, ma parve alla medesima che ne sarebbero sorte delle difficoltà nell'esecuzione, e pensò altresì che così scarso era il numero di quei bastimenti

che potrebbero darsi a questa pratica, perciò depose ogni pensiero, e propose direttamente la soppressione delle tasse di stazione per tutti i bastimenti.

D'altronde la Commissione adottando la soppressione della tassa non ha fatto che uniformarsi agli usi ricevuti in quasi tutti i porti del mondo.

Io credo che il signor ministro non potrà indicare forse due porti nel mondo dove si paghi la tassa di stazione della stessa natura della proposta da lui, e vigente al di d'oggi. Si paga in Trieste un diritto di canale, ma solo quando i bastimenti fanno qualche operazione di caricamento o scaricamento, come se ne paga pure uno nei porti del Belgio che è della stessa natura.

La Commissione dunque ha proposta la soppressione della tassa, e persiste in questa deliberazione; ma se il signor ministro crede che ne abbia a risultare qualche abuso, io, in quanto a me, proporrei un emendamento il quale provvederebbe a che i bastimenti non potessero commettere l'abuso di mutarsi in magazzini, e provvederebbe altresì a che non fosse gravato un bastimento che sta inoperoso per mancanza di nolo.

L'emendamento consisterebbe nel prolungare il termine prima che decorra la tassa, portandolo a tre mesi, invece di uno, perchè quei bastimenti che fanno magazzino non lo fanno solo per tre mesi, e in tal caso pagherebbero, e parmi quindi che il ministro potrebbe accettarlo.

FARINA PAOLO. Il pericolo enunciato dal signor ministro si può verificare in qualche caso, che sarà però assai raro, prima di tutto perchè se si vogliono scaricare le merci dal bastimento che ha fatto il viaggio, per caricarle sopra un bastimento vecchio, le spese di caricamento e di scaricamento sono così grandi, che non converrebbe farlo: in secondo luogo perchè bisogna tener sempre a bordo qualcheduno di guardia, e se il bastimento è alquanto grosso non basta neppure un uomo solo: quindi vi è una spesa permanente.

Il convertire dunque un bastimento in magazzino è una cosa che non si fa che assai difficilmente.

Le stallie nei porti sono una disgrazia e non vengono mai incontrate volontariamente dai naviganti, se non quando vi sono costretti, o perchè non trovano a vendere interamente il loro carico, o perchè non trovano a ricaricare per partire, o per male intelligenze avvenute fra quello che ha provvisto le merci e quello che le riceve. Quando dunque sono già aggravati dalla disgrazia della stallia, e la stallia è sempre una disgrazia e non mai una speculazione, io trovo doloroso di sottoporli ad una tassa, perchè una forza maggiore, direi così, li costringe rimanere, tanto più che questa tassa non è poi di un gran reddito. Mi pare quindi che si potrebbe sopprimere.

CAVOUR, ministro di marina, agricoltura, commercio e delle finanze. Io credo che l'onorevole deputato Farina vada errato quando suppone che non si verifichi spesso la trasformazione di bastimenti in magazzini. Io ho accennato il commercio del carbone e del legname, e credo poter assicurare che vi sono nel porto di Genova molti bastimenti che si sono trasformati, direi così, in botteghe, dove si vende il carbone ed il legname al minuto. Questi bastimenti fanno talvolta un viaggio all'anno nella Toscana per caricare carbone, quindi ritornano a Genova col loro carico, e prendono una posizione favorevole per il loro commercio minuto, e poscia a misura che arrivano degli altri bastimenti carichi di carbone ed appartenenti allo stesso proprietario, l'operazione del trasporto di questa materia da un bastimento all'altro si fa per mezzo dei marinari, epperò loro costa pochissimo.

Io credo quindi che per questo riguardo esistano realmente degli abusi tali che diventerebbero forse maggiori ove si togliesse assolutamente la tassa di stazione, e finirebbero per recare un danno gravissimo al commercio.

Però, a titolo di transazione, io non avrei gran difficoltà di accostarmi all'emendamento del deputato Elena, il quale vorrebbe portare a 3 mesi il termine entro il quale i bastimenti potrebbero stanziare nel porto senza pagamento di sorta, ma vorrei che mentre si allarga di molto la mora, si aumentasse pure la tassa, perchè i bastimenti che non sono destinati a trasformarsi in magazzini nel termine di tre mesi partiranno per qualche operazione commerciale, nè vi sarà caso che questo balzelo pesi sopra di loro.

Io proporrei che si aumentasse la tassa del 50 per cento.

ELENA, relatore. Il signor ministro aderendo all'emendamento di tre mesi da me proposto, propone di aumentare la tassa; egli toglie così con una mano ciò che concede coll'altra. Io porto certezza che non vi siano tre porti nel mondo dove i bastimenti inoperosi paghino stallia, siccome pagano i nostri. Questo è un principio che credo non debba violarsi, e se lo fu per tanto tempo, ora mi pare che sia giunto il momento di far giustizia. Prego dunque il signor ministro ad accettare il termine di tre mesi, qualora venga respinta la soppressione, perchè, dico, non si deve coll'una mano togliere quanto si dà coll'altra, tanto più poi, che in nessun porto del mondo s'impone una tassa sopra un bastimento che giace inoperoso, perchè è la maggior disgrazia che possa accadere a un bastimento quando non trova ad essere noleggiato.

FARINA PAOLO. Sta in fatto quanto disse testè il signor ministro, e vi sono realmente dei bastimenti i quali vendono al minuto in porto; ma perchè fanno essi questo? Non è già per loro volontà, ma perchè non hanno scali cui accostarsi per sbarcare le loro provvigioni, e perchè mancano assolutamente i luoghi adattati per deporle, e venderle; essi dunque sono obbligati a vendere in dettaglio a bordo, ma questo commercio richiede il servizio di battelli, e per conseguenza un aumento di spesa, che certamente essi cercherebbero di evitare ove non fossero costretti a star talvolta 15 o 20 giorni senza poter scaricare. Conseguentemente si verifica bensì quanto ha accennato il signor ministro, ma non perchè i negozianti vogliano convertire i loro bastimenti in magazzini, ma perchè dalle circostanze sono forzati, altrimenti facendo, a stare inoperosi.

Credo perciò che si debba sopprimere questa tassa, la quale gravita piuttosto sopra una disgrazia che sopra la speculazione.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la soppressione di questo articolo.

(Dopo prova e controprova, è adottata.)

« Art. 19. I bastimenti nazionali pagheranno, per tassa di ingresso nelle darsene dello Stato centesimi 5 per tonnellata dalle 55 tonnellate in su. »

(La Camera approva.)

« Art. 20. I bastimenti esteri di qualsiasi portata pagheranno per tassa d'ingresso, come sopra, centesimi 10 per tonnellata. »

(La Camera approva.)

« Art. 21. Dopo un mese successivo al giorno dell'entrata nelle darsene, ogni bastimento pagherà la metà delle sopradette tasse per ogni mese di stazione.

« Pel pagamento di queste tasse, il mese cominciato si computerà come compito. »

(La Camera approva.)

« Art. 22. I bastimenti sì nazionali che esteri, i quali fossero

entrati nelle darsene per raddobbare, carenare o calafatare, pagheranno le seguenti tasse: »

	Per raddobbare	carenare	calafatare
Dalle 5 alle 35 tonn. L.	10	2 50	1 50
» 36 » 100	» 20	5 »	2 50
» 101 » 200	» 40	10 »	5 »
» 201 in su	» 60	15 »	7 50

La Commissione ne propone la soppressione.

CAVOUR, ministro di marina, agricoltura, commercio e delle finanze. Accetto.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la soppressione.

(La Camera approva.)

« Art. 23. I bastimenti mercantili, sì nazionali che esteri, di qualsiasi portata, pagheranno centesimi 50 per staccare il permesso di raddobbare, carenare, calafatare e spalmare nell'interno dei porti.»

Questo articolo rimane l'articolo 21 della Commissione, che è così redatto:

« I bastimenti mercantili, sì nazionali che esteri, di qualsiasi portata, pagheranno centesimi 50 pel permesso di raddobbare, carenare, calafatare e spalmare nell'interno dei porti e delle darsene.»

Pongo ai voti l'articolo 21 della Commissione.

(La Camera approva.)

« *Navigazione a vapore*. Art. 24. Nulla è innovato sulle tasse da pagarsi dai piroscafi sì nazionali che esteri che approdano nei porti, rade o spiagge dello Stato; per questi legni continueranno a rimanere in vigore le tariffe esistenti.»

La Commissione ne propone la soppressione.

ELENA, relatore. Non è che una traslazione; se ne propone la soppressione, perchè si è già compreso nell'articolo 8.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la soppressione.

(La Camera approva.)

Casse speciali. Art. 25 del progetto del Ministero.

« Sono soppresse le casse generali ancoraggi e speciali dei porti e quelle della sanità marittima, colle relative loro amministrazioni.

« Tutti i capitali e i redditi fissi delle casse suddette e le tasse di navigazione attualmente pagate sotto qualunque nome ed a qualsiasi amministrazione, verranno incassate dalle finanze dello Stato.»

La Commissione non ha variato che il primo alinea di questo articolo proponendolo nella seguente conformità.

« Sono abolite le casse generale ancoraggi e speciali dei porti, e quelle di sanità marittima, colle rispettive loro amministrazioni.»

Il che è piuttosto una correzione di redazione che altro.

SANTA ROSA. Quando si discussero i bilanci della marina e dei lavori pubblici, si osservò che nei bilanci non figurava alcuna spesa per i porti marittimi che avessero un'amministrazione particolare.

Allora il ministro della marina e quello dei lavori pubblici dissero che si sarebbe presentata una legge a questo riguardo. Tale legge è annunziata dall'articolo che vien dopo l'articolo 26 del progetto ministeriale, e il 23 del progetto della Commissione, ma sinora ancor non esiste.

Intanto siffatti porti non possono certamente sussistere senza che si facciano le opere che sono necessarie per essi e senza che vengano retribuiti gli impiegati che sono addetti a quelle amministrazioni.

Io crederei pertanto che sarebbe opportuno stabilire che continuassero queste amministrazioni, e si regolassero queste spese per l'esercizio corrente, siccome lo furono per il passato.

Io proporrei quindi a questo articolo un'aggiunta che sarebbe concepita in questi termini:

« Si dovranno prelevare da tali fondi le somme necessarie per far fronte alle spese comprese nel bilancio 1851, *cassa generale ancoraggi* ed a quelle occorrenti durante lo esercizio 1851 interno ai porti marittimi, le cui amministrazioni formavano bilancio, già stato approvato con decreti reali.»

CAVOUR, ministro di marina, d'agricoltura, commercio e delle finanze. Io intendeva appunto di chiedere la parola quando sorse il preopinante.

Era mio intendimento di fare una proposizione quasi analoga a quella che esso ha messa innanzi.

La legge attuale non provvede alle spese del corrente anno, perchè il Ministero sperava si potesse, prima che questa legge avesse ricevuto l'ultima sanzione, o quanto meno fosse discussa, presentare una legge sull'amministrazione dei porti e sulla sanità marittima; ma quantunque il mio collega il ministro dei lavori pubblici abbia dato opera con molta sollecitudine a svolgere i principii di questa legge, pure, attese le molte difficoltà che si sono incontrate, le persone che ne furono incaricate non hanno ancora potuto compiere questo lavoro, e sarebbe un illudersi lo sperare che una legge complicatissima quale si è questa, che tocca ad un'infinità d'interessi, possa venire discussa nell'attuale Sessione. Quindi è forza provvedere a questa necessità in via provvisoria. A questo tende l'emendamento proposto dall'onorevole deputato Santa Rosa. Ma solo parmi che col medesimo non si raggiunga assolutamente lo scopo a cui egli vorrebbe tendere, sia perchè non si estende a tutte le spese a cui si provvedeva col provento delle tasse che stanno per abolirsi, sia perchè non provvede alle spese della sanità marittima, e quindi perchè in essa si indica che dal prodotto di questi dritti saranno prelevate le somme necessarie alle spese occorrenti.

Ora, siccome questi dritti saranno incassati dalle finanze ed andranno ad aumentare l'attivo generale dello Stato, io non stimerei opportuno che si tenesse un conto aperto per le spese a cui l'onorevole deputato accenna col suo emendamento.

Mi pare quindi molto più consentaneo colle norme di contabilità generale il dire, dopo avere stabilito che la riscossione di questi dritti si farà d'ora in avanti per conto dello Stato, che saranno pure dallo Stato fatte tutte le spese occorrenti e per i porti, e per la sanità marittima, e che per quest'anno queste spese continueranno a farsi dal dicastero il quale aveva l'incarico di soprintendere alle medesime.

Io quindi proporrei dopo l'articolo 26 del progetto ministeriale, e 23 della Commissione, la seguente aggiunta, o articolo addizionale:

« Per l'esercizio del corrente anno il ministro della marina, agricoltura e commercio è autorizzato a provvedere alle spese tanto dei porti pei quali esiste un bilancio speciale quanto per quelli che sono compresi nel bilancio generale ancoraggi, come pure alle spese per la sanità marittima, a tenore dei bilanci già stati approvati da decreti reali.»

Per quest'anno è impossibile fare altrimenti, salvo che presentando alla Camera bilanci provvisorii che darebbero luogo ad infinite discussioni.

PRESIDENTE. Il signor Santa Rosa aderisce alla redazione proposta dal ministro?

SANTA ROSA. Vi aderisco pienamente, raggiungendosì così più facilmente lo scopo che io m'era prefisso.

ELENA, relatore. Le Commissione pure vi aderisce.

PRESIDENTE. Porrò intanto ai voti l'articolo 22.

« Sono abolite le casse generale-ancoraggi, speciali dei porti, e quella di sanità marittima, colle rispettive loro amministrazioni.

« Tutti i capitali ed i redditi fissi delle casse suddette, e tasse di navigazione attualmente pagate sotto qualunque nome, ed a qualsiasi amministrazione verranno incassate delle finanze dello Stato. »

Chi l'approva, voglia alzarsi.

(La Camera approva.)

« Art. 23. I ministri della marina e dei lavori pubblici porteranno nei rispettivi loro bilanci i fondi necessari per eseguire le opere occorrenti ai porti, rade, e coste dello Stato che da loro dipendono, dietro le norme da stabilirsi con apposita legge. »

Dopo quest'articolo dunque verrebbe l'aggiunta del signor ministro.

CAVOUR, ministro di marina, d'agricoltura, commercio e delle finanze. Invece di metterlo dopo a questo articolo, sarebbe meglio porlo dopo l'articolo 24, perchè ivi si parla delle spese per la sanità marittima, e questa disposizione rinchiude le une e le altre; questo sarebbe l'articolo 25.

PRESIDENTE. Pongo intanto ai voti l'articolo 23 testè letto.

(La Camera approva.)

« Art. 24. Le spese per la sanità marittima saranno portate nel bilancio del Ministero di marina, agricoltura e commercio. »

Lo pongo ai voti.

(La Camera approva.)

Viene ora l'articolo 25 di aggiunta proposto dal Ministero; lo leggo:

« Pell'esercizio, ecc. (Vedi sopra.) »

Lo pongo ai voti.

(La Camera approva.)

« Art. 26. Col disposto della presente legge sono abolite le tasse di faro, tonnello, doppio ancoraggio, stazione nei porti, del raddobbare, carenare, calafatare e spalmare.

« È derogato a qualunque legge, o disposizione in quanto possa essere contraria alla presente. »

(La Camera approva.)

Do lettura dell'intero progetto di legge, quale fu votato, articolo per articolo; indi si procederà alla votazione sul complesso del medesimo per scrutinio segreto. (Vedi vol. *Documenti* pag. 667.)

Risultamento della votazione:

Votanti	115
Maggioranza	58
Voti favorevoli	111
Voti contrari	4

(La Camera approva.)

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'APPROVAZIONE DELL'APPALTO DEL SERVIZIO POSTALE COLLA SARDEGNA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per l'approvazione dell'appalto del servizio postale a vapore colla Sardegna. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 766.)

Esso è concepito nei termini seguenti:

« Art. 1. Il governo del Re è autorizzato ad accettare la sottomissione del signor Raffaele Rubattino, direttore della

società dei piroscafi mercantili nazionali, stabilita in Genova sotto la ditta *Raffaele Rubattino e Compagnia*, da esso presentata al ministro di marina il giorno 22 marzo 1851.

« Art. 2. È aperto sul bilancio della marina un credito di lire *centoventimila* per sopperire alla sovvenzione da corrispondersi alla suddetta società per l'ultimo semestre del corrente anno.

« Art. 3. La categoria 13^a della corrispondenza postale del bilancio della marina 1851 sarà ridotta di lire 30 mila, e quella 24, articolo 10, *Materiali diversi*, di esso bilancio, di lire 90 mila, nella quale sarà fatta deduzione del valore del quantitativo di carbon fossile che fosse dalla regia marina ceduto all'impresa. »

La discussione generale è aperta.

ANGIUS. C'è il capitolato e mi pare che questo si debba leggere come si è fatto altra volta.

PRESIDENTE. Io penso che i deputati l'abbiano letto, e quindi se alcuno vorrà fare qualche osservazione al capitolato, lo potrà esporre nella discussione generale.

ANGIUS. Farò prima di tutto un'osservazione sull'articolo 8, nel quale mi pare che manchi la previsione di un caso che può essere frequente.

Disponesi nel secondo membro del terzo paragrafo sopra il tempo di pausa che dovrà avere un piroscavo giunto in ritardo per causa di procella, e se gli danno solamente, 24 ore per caricarsi, come io dirò, abbreviando le frasi imbrogliate e le parole inutili del testo: ma perchè può avvenire che questo legno tanto combattuto dalle onde abbia sofferto dei guasti, e che questi guasti siano di tal natura, che non se ne possa differire la riparazione in questa previsione io credo sarebbe bene di aggiungere in sulla fine dell'articolo: « se pure non debba farsi qualche riparazione, la quale non possa differirsi. »

CAVOUR, ministro di marina, di agricoltura, commercio e finanze. Farò osservare all'onorevole preopinante che l'appaltatore, il quale è persona molto intelligente di cose di mare e di servizi di battelli a vapore, non ha chiesta questa facoltà, la quale d'altronde non è necessaria, poichè i casi di forza maggiore sono contemplati; e se il bastimento per uno di consimili accidenti richiedesse più di 24 ore per ripararsi, non sarà al certo sottoposto all'emenda; quando impiegasse maggior tempo di quello stabilito.

Onde non vi possa essere contestazione sui casi di forza maggiore, il Governo, ha imposto alla società appaltatrice l'obbligo di mantenere sopra i bastimenti postali un ufficiale della regia marina, il quale constaterà tanto i casi di forza maggiore che possono succedere in alto mare quanto le avarie che arrivate in alto mare o vicino ai porti richiedessero una riparazione più o meno lunga.

Io credo quindi non essere l'aggiunta proposta dall'onorevole deputato Angius necessaria, poichè si trova già implicitamente conteplata.

PRESIDENTE. Per andare incontro all'osservazione che faceva il signor Angius circa il modo di discutere questo progetto, siccome non abbiamo esempio di simili contratti presentati alla Camera, mi pare che si possa procedere nella seguente conformità: nella discussione generale potrebbero fare tutte quelle avvertenze che si riferissero in tesi generale alla questione dell'appalto, ed al capitolato che è sottoposto alla nostra approvazione; quindi cotali avvertenze potrebbero poi tradurre in determinate condizioni che secondo i diversi pareri vorrebbero apporre all'autorizzazione al Governo di stipulare questo contratto, e ciò all'epoca in che si discutesse l'articolo 1.

MARTINI, relatore. Io domando la parola sull'ordine della discussione. Come relatore della Commissione, m'incombe l'obbligo di avvertire la Camera che venne dalla stessa Commissione proposto un ordine del giorno da sostituirsi alla votazione di questo progetto di legge. Io non divido l'opinione formulata in tale ordine del giorno; ma essendo essa l'espressione della maggioranza della Commissione che mi volle, non ostante, suo relatore, non posso esimermi dal dovere di richiamare sovr'esso l'attenzione della Camera e d'insistere perchè, avanti tutto, si porti la discussione sul medesimo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno proposto dalla Commissione è formulato ne' termini seguenti:

« La Camera, riservandosi di adottare il progetto di legge che approva definitivamente il contratto per la corrispondenza di Sardegna stipulato dal Governo col signor Rubattino e Compagni quando l'articolo venti di quel capitolato venga soppresso, passa all'ordine del giorno. »

La Commissione adunque propone una questione sospensiva. Questa ha la priorità, ed è sovr'essa che debbe aggrarsi la discussione.

La parola è al deputato Angius.

ANGIUS. Avendo il signor ministro dichiarato che l'appaltatore della corrispondenza, non domandò che fosse considerato il caso da me accennato, io non insisterò di più. Parlerò quindi contro l'ordine del giorno proposto dalla Commissione per la soppressione dell'articolo venti del contratto.

La ragione per cui la Commissione vuole soppresso questo articolo si è perchè per la disposizione contenuta nel medesimo si favoriscono gli interessi di pochi invece di servire all'utile generale.

FARINA PAOLO. Domando la parola.

ANGIUS. Io oso affermare che questa ragione non ha alcun peso. È vero che a primo aspetto l'utile che apparisce è in favore dell'imprenditore delle tonnare; ma a chi ben si addentra nella considerazione, apparirà che all'interesse dell'imprenditore sta annesso l'interesse di un'industria importantissima. Egli è vero che l'imprenditore prende per sé la maggior parte del guadagno; ma ne partecipano pure tutti quegli uomini che a più centinaia formano la ciurma delle tonnare, ne partecipa la compagnia dei vapori, ne partecipano i negozianti di Genova, e ne partecipano infine le stesse dogane, giacchè i prodotti delle nostre tonnare vanno oltre l'Alpi.

Se poi questa ragione dovesse aver peso, porterebbe di necessità la soppressione dell'articolo 19. In esso si stabilisce che i piroscafi i quali passeranno per la costa orientale dell'isola, dovranno soffermarsi in un punto designando dal Governo, affinchè ricevano lettere, merci e passeggeri per Genova o a Cagliari. Siccome anche qui, come è ben evidente, si serve all'interesse di alcuni particolari...

Voci. Oh! oh!

ANGIUS. Che si vuol dire? (*ilarità*) Così la Commissione, per esser logica, dovrebbe domandare anche la soppressione di detto articolo. Se non si deve servire all'interesse di alcuni particolari alla parte di ponente, nè pure devesi servire alla parte di levante; e per conseguenza se è ragione di togliere lo scalo alla parte di ponente, non deve lasciarsi alla parte di levante.

Del resto, rifletta la Commissione che se il primo intendimento del Governo in raccomandare la corrispondenza postale con la Sardegna ad una compagnia mercantile è stato per favorire l'incremento delle relazioni commerciali

dell'isola col continente, il suo voto per la soppressione dell'articolo 20 si oppone allo sviluppo di questa relazione.

Pertanto io domando che la Camera rigetti l'ordine del giorno proposto e mantenga quell'articolo.

FARINA PAOLO. Io presi la parola per fare osservare come la Commissione siasi determinata a proporre l'ordine del giorno testè letto, dacchè i membri della medesima che appartengono alla Sardegna hanno fatto sentire come riuscisse sommamente gravoso ed incomodo il trasporto per i viaggiatori, ove avessero a soffrire il ritardo accennato all'articolo 20.

Ora intendo dall'onorevole Angius a sostenere il contrario, ed a pareggiare il ritardo che ne deriverebbe al solo scopo di prendere alcuni tonni, al servizio delle lettere.

Veramente potrei far avvertire all'onorevole preopinante che il servizio delle lettere è indispensabile; non così il trasporto de' tonni; e che se prima non avevano luogo siffatte fermate per i tonni, potrebbero anche ommettersi attualmente.

Ma siccome si tratta di cosa che interessa esclusivamente i nostri colleghi che appartengono all'isola di Sardegna, mi rimetto a quanto essi saranno per dire in proposito.

CAVOUR, ministro di marina, d'agricoltura, commercio e delle finanze. Se qualcheduno è da rimproverarsi per la disposizione relativa alle fermate alle tonnare, stata condannata dalla Commissione, quell'uno son io; poichè non solo non ho contrastato su questo punto la domanda dell'appaltatore, ma anzi l'ho favorita.

E debbo dichiarare alla Camera, che non vi è un solo articolo del capitolato ad essa sottoposto che non abbia dato luogo a lunghe e ripetute discussioni, ed a parecchie modificazioni, salvo appunto quest'infelice articolo dei tonni.

Io credeva che esso fosse uno dei pregi del capitolato, ed invece mi toccò vedere essere quello che eccitò più viva opposizione per parte dei deputati della Sardegna, che io sperava con questo di allettare. (*ilarità*)

Infatti, signori, il presente contratto ha un doppio scopo: quello pel servizio postale, e quello altresì, e forse ancora più di favorire gl'interessi commerciali della Sardegna.

Se non si avesse avuto in mira che l'interesse postale, il capitolato sarebbe stato redatto in tutt'altro modo. Si sarebbero imposti altri vapori più veloci, e di minor portata, si sarebbero combinate le condizioni in tutt'altra maniera; ma, invece il Governo ha creduto, che fossero da prendersi in considerazione gl'interessi commerciali, tanto quanto quelli delle corrispondenze postali, ed è perciò che una delle condizioni sulle quali esso ha maggiormente insistito, si è la tariffa delle merci.

Egli ha acconsentito, direi, a maggiori sacrifici onde ottenere una riduzione notevolissima su questa tariffa.

Il servizio, quale è attualmente ordinato, è tale da escludere quasi intieramente il trasporto delle mercanzie.

La tariffa vigente è siffatta, che si paga per spedire coi vapori regii un collo da Genova in Sardegna, tanto quanto si pagherebbe per ispedirlo da Genova a Calcutta. (*Sensazione e segni di adesione*)

Si pagano 20 lire per quintale, il che vuol dire 200 lire per tonnellata; ora con 200 lire per tonnellata si fa fare ad un bastimento il giro del mondo. (*Movimento*)

Quindi, ripeto, il Governo, ha creduto che fosse nell'interesse della Sardegna di procurare ogni agevolezza al suo commercio.

Partendo da questa base, quando gli si è proposto di ordinare un certo numero di corse in modo da poter favorire

l'industria dei tonni, il Governo vi ha aderito molto volentieri per un motivo semplicissimo.

L'industria dei tonni è una delle principali dell'isola: tal cosa, io credo, non verrà dai deputati sardi contesa. Si calcola in media che quivi si pescano ogni anno da 25 ai 30 mila barili di tonno; e siccome in media essi si vendono 40 lire caduno, si ha dai medesimi un prodotto di un milione. Non credo che in Sardegna vi abbiano molti rami d'industria e di commercio che producano un milione per anno.

Ciò essendo, chiaro apparisce che il Governo, nello stabilire un servizio nell'interesse dell'industria e del commercio, aveva il debito di tener conto dell'industria dei tonni.

E si noti che questa grandemente abbisogna di agevoli comunicazioni, perchè, per la massima parte, si esercita da individui che non abitano le località dove si fa la pesca, ma che si recano alle tonnare dal continente, o da altri siti della Sardegna.

Se dunque si intendeva di favorire quest'industria, era opportuno e vantaggioso il permettere che il servizio dei battelli a vapore si portasse nei luoghi ove si pratica tale pesca.

Io affermo quindi che se la Camera riconosce che l'impresa di cui si ragiona debb'essere ordinata non solo per l'interesse postale, ma altresì per quello del commercio e dell'industria, si debbe, a preferenza d'ogni altro, approvare l'articolo relativo alla pesca dei tonni.

Prego i deputati sardi a riflettere al vantaggio che pel loro paese ne ridonda.

Mi duole entrare in particolari, ma essi sono indispensabili per dimostrare come l'articolo 20 di questo capitolato sia stato accettato dal Governo in vista del bene dell'isola.

Vi ha una differenza notevolissima tra il tonno fresco ed il non fresco.

Otto giorni di tardanza bastano per diminuire di 20, di 30 lire il valore di un barile di tonno. Quindi, se un battello a vapore carico di barili di tonno arriva a Genova 9 o 10 giorni prima, saranno 30, 40, 50 mila lire di guadagno che porterà ai proprietari delle tonnare, e questo non mi pare un interesse così leggiero da esser posto assolutamente in non cale.

Per tutte le altre mercanzie, come gli olii, il riso, il vino, il grano, giungano esse otto giorni prima, od otto giorni dopo, tale ritardo non produce differenza nel valore; vi può essere una perdita d'interesse, e nulla più; ma pel tonno, lo ripeto, l'epoca dell'anno in cui arriva esercita una grandissima influenza sul prezzo del medesimo. Quindi col permettere al battello a vapore di passare nelle tonnare si fa sì che il prodotto di questa pesca sia maggiore forse di parecchie centinaia di mila lire.

Diffatti, se ogni viaggio produce un valore in più di 30, 40 mila lire, quattro viaggi apporterebbero un beneficio di 150 mila lire, e questa, o signori, mi pare una somma di cui la Sardegna debba tener calcolo.

Certamente, per godere di questi benefici, gl'isolani debbono andare incontro a qualche inconveniente, come quello di dovere impiegare maggior tempo per passare dalle tonnare; ma può questo inconveniente valutarsi 150 o 160 mila lire? Notate che la pesca dei tonni dura 40 giorni, quindi si tratta tutt'insieme di quattro viaggi, e di un ritardo al più di cinque ore di viaggio, quindi complessivamente di venti ore? Ora, o signori, 100,000 lire non si possono pagare con venti ore? Io credo che se si potesse fare

di sovente consimili contratti, la Sardegna in poco tempo diverrebbe ricchissima. Si obietto che oltre al ritardo, i viaggiatori, per via di questo articolo 20, avrebbero a soffrire, nella fermata davanti le tonnare, di un pessimo odore.

Questo è vero; è un altro piccolo inconveniente: ma a proposito di esso io ricorderò quel detto di Vespasiano, che cioè la moneta non sente odore, quantunque tratta da un balzello odoroso. (*Iarità*)

Quanto poi alle considerazioni sanitarie, io credo che una fermata di cinque ore al più in alto mare non possa cagionare febbri perniciose, e danneggiare la salute.

Non vedo quindi ragione perchè si abbia a negare questa concessione, tanto più che non è da dissimularsi che vi è un motivo finanziario per mantenerla. L'appaltatore ha pure calcolato il beneficio che ricaverebbe approdando alle tonnare dalla costa occidentale.

Egli ha istituito un calcolo della quantità dei barili che potrebbe portare annualmente a Genova, della quantità dei lavoratori che potrebbe portare dalla Liguria sulle coste delle tonnare e viceversa, ed ha valutato questo trasporto per una somma circa di 30,000 lire. Se voi gli negate questa facoltà, probabilmente esso non vorrà poi arrendersi alle condizioni stabilite, e richiederà dal Governo una maggior somma.

La Camera poi deve ancora prendere in considerazione l'interesse di quella classe numerosa che ogni anno dalla Liguria si reca alle tonnare.

Questa classe merita speciali riguardi: sono persone che fanno un lungo viaggio per darsi a guadagnare una piccola somma, e l'averne un mezzo facile per essere trasportate dalle case loro al luogo dove si lavora è anche per esse un grandissimo vantaggio.

Io vedo dall'un canto che nell'accettare il capitolato coll'articolo 20 c'è vantaggio per la Sardegna, vantaggio per la classe lavoratrice, che dal continente si reca alle tonnare, e vantaggio finalmente per lo Stato, il quale con questa condizione non è costretto ad aumentare la sovvenzione da accordarsi all'appaltatore. Dall'altra parte non vedo che cinque ore di ritardo, ed un po' di puzzo. Quindi penso che la Camera, ponendo in bilancia ed i vantaggi, e gli inconvenienti, vorrà far pendere il suo voto dalla parte dei vantaggi e sanzionare il capitolato, respingendo l'ordine del giorno della Commissione.

BUFFA. Io intendeva solamente di fare una domanda al signor ministro; ma egli avendo già risposto nel seguito del suo discorso, vi rinunzio.

PRESIDENTE. Ha la parola il deputato Biancheri.

BIANCHERI. Signori, la Commissione incaricata di esaminare questo progetto di legge fu unanime nel dichiarare che questo progetto di legge, portante convenzione colla società Rubattino pel servizio della Sardegna, era molto conveniente, anzi utilissimo e pel Governo, e pel commercio, e per la navigazione; e conseguentemente si è determinata di accettarlo. Una sola difficoltà, si dice nella relazione, ha arrestato la Commissione di proporre alla Camera l'immediata adozione di quel progetto, quella cioè originata dalla disposizione contenuta nell'articolo 20 del capitolato; ebbene, o signori, io partendo dagli stessi motivi, da cui fu determinata la Commissione, sia per adottare in massima il progetto, di legge di cui si tratta, come per respingere l'articolo 20 del capitolato, credo di potervi dimostrare che appunto per questi stessi motivi il capitolato deve essere mantenuto nei termini in cui sta scritto, e la legge deve essere approvata senza altre modificazioni.

Anzitutto devo dare alla Camera alcuni schiarimenti di fatto concernenti le tonnare esistenti dalla parte occidentale dell'isola di Sardegna, per cui rimarrà convinta come sia di tutta convenienza, anzi necessario di conservare l'articolo 20 del capitolato. Questi schiarimenti posso garantirli come esattissimi, perchè mi vengono da persone imparziali, e che hanno per lunga esperienza frequentato le tonnare della Sardegna.

Le tonnare esistenti in Sardegna sono in numero di sette, e tutte dalla parte occidentale dell'isola; quattro fra queste, denominate *Porto scuso*, *Isola piana*, *Porto paglia* e *Caloseta*, si trovano a breve distanza l'una dall'altra, e tutte in prossimità dell'isola di San Pietro Carlo forte; anzi la maggior parte della pescagione proveniente da queste quattro tonnare si lavora e si spedisce dall'isola suddetta, che dista da Cagliari non più di 30 a 40 miglia, e così di 4 ore circa di tragitto per un battello a vapore.

Queste quattro tonnare, o signori, impiegano annualmente da 500 a 600 persone, che partono dal continente, ossia dalla riviera occidentale di Genova, e precisamente dai paesi di Alassio e di Laigueglia.

Gli appaltatori di queste tonnare spendono annualmente la somma di lire 600 mila per il calato, e per la fabbricazione del tonno, senza le altre spese accessorie.

Oltre a queste quattro tonnare, una quinta ne esiste, chiamata *Fiumentorgio*, che resta a qualche distanza dall'isola di San Pietro, in posizione per verità non molto salubre nel mese di giugno, ed in luogo anche poco sicuro per l'ancoraggio dei bastimenti, ma questa tonnara che impiega anche molte persone di terraferma, in numero di 180 a 200, e che spende ogni anno 160 mila lire per il calato e fabbrica del tonno, potrà profittare dell'approdo del battello alla stessa isola di San Pietro, sia per imbarcare le merci, come per i passeggeri.

Rimangono ancora due altre tonnare di minor importanza site a tramontana dell'Isola a poche miglia di distanza da Porto-Torres dove secondo il capitolato, il battello a vapore deve approdare periodicamente.

Queste due tonnare si chiamano, la prima delle *Saline*, e la seconda del *Trabucato*.

ANGIUS. Non esiste più. . .

BIANCHERI. Mi perdoni l'interruttore, queste due tonnare hanno quest'anno nuovamente intrapresa la pesca dei tonni, e sono disposte a continuare; per queste due tonnare vi provvederà il battello che partirà da Porto-Torres, il quale passando dalla parte occidentale dell'Isola, e facendo una breve fermata all'Isola piana, luogo sicuro per l'ancoraggio, dove l'aria è salubre, ed il sito poco discosto da dette due tonnare, avrà tutto il tempo necessario per sbarcare le mercanzie ed i passeggeri provenienti da dette tonnare, senza ritardare il suo viaggio per più d'un'ora circa.

Ora, ritenute queste circostanze, riesce di tutta evidenza che, siccome nel capitolato non si è fatta proibizione ai battelli a vapore d'imbarcare e trasportare i tonni, siccome la vicinanza di queste due tonnare con Porto-Torres è così prossima e comoda da poter profittare dei battelli a vapore, è evidente, dissi, che togliendosi l'articolo 20 del capitolato, queste due sole tonnare verrebbero a profittare di detti battelli ad esclusione delle altre cinque tonnare, locchè non sarebbe giusto ed arrecherebbe, alle medesime un grandissimo pregiudizio, attesa massime la loro distanza di 30 a 40 miglia da Cagliari, cescicchè si trovano in condizione molto peggiore delle altre due, e sarebbe tolta quella eguaglianza che la Commissione pare abbia inteso di mantenere.

Ciò stante è impossibile di non riconoscere non solo la grande utilità, ma anzi la necessità di mantenere l'articolo 20 della capitolazione, per cui si concede ai battelli a vapore di passare dalla parte occidentale dell'Isola, e di far scalo in quel sito dove si prepara tutto il tonno che si ricava dalle altre cinque tonnare, essendo ivi un luogo opportuno per l'ancoraggio, ed un'aria molto salubre in tutte le stagioni dell'anno; e si è in questo caso solamente che queste cinque tonnare potranno essere avvantaggiate, e concorrere colle tonnare di Porto-Torres.

Non vi ha motivo, dissi per cui non si debba estendere lo stesso vantaggio a queste altre tonnare, giacchè, in difetto, vi sarebbe appunto quell'inconveniente che venne segnalando dalla Commissione nella sua relazione, quello cioè di trascurare il bene generale, ossia della parte più importante, per favorire gli interessi di pochi.

Io sostengo quindi che la ragione, la giustizia, il principio d'eguaglianza ed il bene generale consigliano di mantenere il citato articolo 20, anzichè sopprimerlo.

La legge di cui si tratta, o signori, tanto se si considera nel suo spirito, come nelle sue disposizioni, tende principalmente all'incremento ed al maggiore sviluppo del commercio. Per favorire il commercio coll'Isola, e per favorire i negozianti che colà volessero recarsi, il Governo si propone di fare, e fa effettivamente con questa convenzione non lievi sacrifici, giacchè all'articolo 18 del capitolato obbliga i battelli dell'impresa a trasportare i negozianti che volessero andare da Nizza e da Livorno in Sardegna, all'istesso prezzo che pagano quelli che partono direttamente da Genova, e li obbliga pur a fare la diminuzione del quarto sul prezzo delle merci fissato nel capitolato, e ciò al solo fine di sviluppare maggiormente le relazioni coll'Isola; e per tutti questi favori che il Governo intende di fare al commercio ed ai negozianti, sacrifica 15,000 lire all'anno, che a termini dell'articolo 18 di questo capitolato pagherebbe all'impresario stesso. Così si dica di tutte le facilitazioni che si fanno ai negozianti sia di Genova e di Nizza e dei paesi esteri, quando dalla Sardegna vogliansi trasferire a Civitavecchia, Napoli od altrove, facilitazioni che sono pure menzionate nello stesso articolo, e per cui si concede all'impresario una competente indennità.

Coll'articolo 19 del capitolato si riserva poi la facoltà di estendere il vantaggio dei battelli a vapore ad altri punti della costa orientale dell'Isola, giacchè si è ivi stabilito che il Governo potrà obbligare questi vapori postali a toccare un punto determinato di quella costa, permettendo loro una fermata di quattro ore tanto nell'andata che nel ritorno da Cagliari a Genova e viceversa; conseguentemente la Camera vede che, se per facilitare il commercio ed attivare maggiormente le relazioni colla Sardegna, nel capitolato di cui si tratta, si fecero dei sacrifici assai rilevanti si deve pure mantenere l'articolo 20 che è appunto diretto a dare un maggior sviluppo al commercio. Nè vi sarebbe ragione per non estendere questo favore al prodotto delle tonnare ed ai pescatori fabbricatori del tonno, mentre ciò forma un grande ramo d'industria e dà guadagno ad alcune migliaia di operai.

Il signor ministro ci ha già annunciato quanto sia importante il commercio del tonno e quali ingenti somme si ricavano da questo ramo di commercio, e ci ha detto che questo traffico non si limita a migliaia di lire, ma arriva a vari milioni.

Come dunque potremo noi trascurare un così rilevante interesse dello Stato e dell'Isola? Io attendo tuttora di conoscere la vera ragione per cui la Commissione ha creduto di

dover sopprimere questo articolo 20, perchè il motivo accennato nella relazione non può capacitarci in alcuna maniera, come lo dimostrerò fra breve. Ma io soggiungo altresì che, dalla parte del continente, questa pesca attira ed alimenta una quantità di operai non indifferente anzi posso dire con positiva certezza, che dai soli paesi che sono aggregati al mio collegio elettorale, partono ogni anno 500 e più individui che vanno a guadagnarsi il pane alla pesca dei tonni, e ne ritraggono discreti guadagni. Come dunque si vorrà impedir loro di profittarsi dei vapori, come si pretenderà obbligarli ad arrischiarsi sui bastimenti a vela, che tante volte impiegano dieci o quindici giorni per ritornare? Vede bene la Camera, che con questa disposizione si arrecherebbe un danno gravissimo a questa povera gente, la quale dopo aver arrischiata la vita, si trova talvolta obbligata a consumare, durante il viaggio, quel poco beneficio che hanno ritratto dalle loro fatiche. Chiaro dunque si scorge che questo articolo 20 è di somma utilità, e non solo di utilità particolare, ma anzi generale, tanto per i negozianti che per i consumatori, e che conseguentemente vuol essere conservato.

Questo articolo poi non è stato convenuto nel solo vantaggio delle tonnare, ma anche nell'interesse dell'impresario dei vapori, il quale sicuramente ha dovuto calcolare il profitto considerevole che poteva ritrarre da questo traffico. Se le altre nazioni fanno dei sacrifici per favorire la navigazione a vapore, perchè vorremo noi impedire a questa nascente impresa i vantaggi naturali che presenta l'isola di Sardegna. Il commercio dell'isola fu dalla Commissione calcolato in 3 mila tonnellate ogni anno, e in questo calcolo il prodotto delle tonnare vi è compreso per la maggior parte, conseguentemente, se non si permette ai vapori di far questo traffico, l'impresario sarà privato di un vistoso guadagno, che si deve considerare come parte corrispettiva del contratto.

Conseguentemente, se si sopprime il citato articolo 20, io dico che l'impresario o recederà dal contratto, ed allora lo Stato, il commercio e l'isola di Sardegna saranno privi dei vantaggi che si sono riconosciuti risultare dalla fatta convenzione; o non recederà dall'impresa, ma in questo caso sicuramente domanderà un'indennità al Governo, e l'indennità dovrà essere proporzionata al beneficio che poteva ritrarre dalle tonnare.

Ma dare un'indennità all'impresario per privare il commercio e la navigazione di un rilevante beneficio, sarebbe il massimo degli assurdi, perciò l'articolo 20 dev'essere mantenuto.

Vediamo ora quali sono i motivi che hanno determinato la Commissione a sopprimere quest'articolo.

La Commissione dice che l'articolo 20, come è concepito, sarebbe diretto all'utile privato anziché all'utile generale.

Io credo, o signori, di aver risposto a questa obiezione, con aver dimostrato che se non si lascia sussistere l'articolo 20, si farà appunto l'interesse ed il vantaggio di pochi a danno dei più.

Ma osserverò ancora: quando il provvedere al vantaggio di pochi, può tornare a discapito dell'interesse generale, in allora non deve essere calcolato nè prevalere al bene generale; ma quando col promuovere l'interesse particolare non si pregiudica all'interesse generale, io non vedo perchè la Commissione voglia disprezzarlo.

La Commissione dice inoltre che il vapore passando, dalla parte occidentale, ritarderà di molte ore a pregiudizio del servizio pubblico; quando invece, seguendo la costa occidentale dell'isola, giungerebbe più presto al suo destino.

Ma non vedono gli oppositori di questa legge, che a termini della fatta capitolazione, incontrerebbe un altro ritardo ancor più forte, giacchè coll'articolo 19 del capitolato il Ministero si è riservata la facoltà di designare i punti in cui deve fermarsi tanto all'andata che al ritorno, e di autorizzare la fermata di 4 ore: 4 ore nell'andata e 4 ore nel ritorno farebbero 8 ore di ritardo.

Quando, invece, nei due mesi di maggio e di giugno a cui è limitata la pesca del tonno, il vapore passando dalla parte occidentale dell'isola non avrebbe a fermarsi che 4 in 5 ore tutto al più, epperò il ritardo sarebbe sempre minore di quello che proverebbe il vapore passando dalla parte orientale.

Si dice inoltre: ma il ritardo che si ha per queste fermate, porta uno scapito ben maggiore del beneficio che deriva dall'articolo 19; a questo proposito prego la Camera di notare che non si tratta di tutti i viaggi dal battello a vapore, che sono in numero di 72 fino al 1853, e che si estendono a 104 nei sette anni posteriori, ma soltanto di cinque in sei viaggi.

D'altronde, non bisogna dimenticare, che non solo si viene per tal modo a provvedere a questo importante ramo d'industria, ed ai fabbricatori del tonno, ma vi sono tanti altri vantaggi da calcolare che il passaggio del vapore arrecherebbe a quella parte dell'isola, i quali compensano abbondantemente il ritardo che verrebbe a provarsi.

Io dico quindi, che sotto tutti i rapporti, l'articolo 20 del capitolato deve essere mantenuto.

Un'ultima obiezione che non si è espressa nella relazione, ma che, stando all'articolo 20 del capitolato, si potrebbe facilmente affacciare, si è quella che mediante il citato articolo 20 verrebbe autorizzato l'impresario ad andare soltanto ad una tonnara a discapito delle altre, dal che potrebbero nascere pessime conseguenze.

Veramente, secondo i termini del capitolato, questa difficoltà si affaccia a prima vista; ma io faccio osservare alla Camera che tutte le tonnare più importanti sono poco distanti l'una dall'altra, e che d'altronde lo stesso interesse dell'impresario lo consiglierà di toccare a tutte le tonnare che si trovano sul cammino che deve percorrere onde caricarvi la pescagione; e quando veramente questa fosse una difficoltà, mi pare che si potrebbe facilmente ovviare, indicando un punto preciso e centrale in cui il battello a vapore, durante i quattro o cinque viaggi, dovesse approdare per ricevere le merci ed i passeggeri da tutte le tonnare indistintamente.

Io pertanto sarei d'avviso che il signor ministro dovesse modificare quest'articolo 20 nel senso di obbligare gli impresari ad approdare ad un punto centrale per l'oggetto che ho poc'anzi accennato; imperocchè io non vorrei che sorgesse il sospetto, e molto meno che succedesse in realtà che gli impresari facessero parzialità con favorire più l'una che le altre delle indicate tonnare, e così avvenissero gli inconvenienti che furono dalla Commissione segnalati.

Terminerò con dire che la Commissione si è determinata ad accettare questo progetto di legge: 1° per l'economia che ne ridonda alle finanze; 2° per l'utilità che ne deriva al commercio; 3° per l'incoraggiamento della navigazione dei battelli a vapore.

Ora, per conseguire cotesti fini, è evidente che questo capitolato debb'essere mantenuto nella sua integrità, compreso l'articolo 20 di cui si ragiona.

Io mi oppongo quindi alla proposizione soppressiva e sospensiva stata proposta dalla Commissione, e chiedo che si passi all'approvazione degli articoli della legge, e relativa capitolazione.

MARTINI, relatore. Già ebbi l'onore di dire alla Camera ch'io non divido punto l'opinione della maggioranza della Commissione rispetto a quest'articolo. Sono quindi poco adatto a rispondere agli onorevoli preopinanti il signor ministro di marina, il signor Angius, il signor Biancheri, dei quali divido completamente l'opinione.

Rapporto a quest'articolo, io debbo dunque rinunciare all'ufficio di relatore, riservandomi di riassumerlo quando alcun'altra sentenza emessa dalla Commissione venisse oppugnata.

PRESIDENTE. La parola è al signor Sulis.

SULIS. Essendo prossima l'ora in cui la seduta deve sciogliersi, temerei di . . . (*Parli! parli!*)

Signori, semprechè un grande ed utile principio si vuole attuare, fa mestieri sacrificare qualche comodo e patire qualche jattura. A ciò si riduce la questione che ora ci occupa. Che il contratto che ci viene presentato dalla compagnia dei vapori nazionali contenga una grande utilità, sia per la corrispondenze postale, sia pel commercio della Sardegna, niuno vi è che nol vegga, basterà solamente il notare, che attualmente sui piroscafi dello Stato che fanno il viaggio da Genova ai porti della Sardegna, la tariffa imposta sulla mercanzia essendo di 20 lire ogni quintale metrico, è affatto proibitiva.

Diffatti, quale è l'attuale commercio dei piroscafi tra Genova e la Sardegna?

Dalla Sardegna sui vapori altro non si può trasportare utilmente se non che qualche pacco di pelli di agnello, le quali non soffrono indugio pel pericolo del guasto, e dalla parte di terraferma altro non si introduce in Sardegna, per mezzo dei vapori, che qualche quintale di chincaglieria, la quale non soffre neppure essa indugio, giacchè i bisogni delle mode suggeriscono ai negozianti di provvedersene prontamente.

Del resto, nessun altro commercio viene fatto in Sardegna per mezzo dei piroscafi, e quindi nessuna facilità possono questi piroscafi somministrare sia al commercio dell'Isola, come viceversa a quello di terraferma. Chiunque di voi abbia letto il capitolato, vedrà di quanto siano ribassate queste tariffe che or sono così stragrandi, e come non solo sia facilitata la relazione tra Genova e la Sardegna, ma come vi sia anche l'estensione del commercio . . . per tutta la linea del Mediterraneo; ed in ciò stava, e sta il giusto ed antico desiderio della Sardegna di far valere nel Mediterraneo l'importanza della sua giacitura; e quest'importanza non altrimenti che col trattato Rubattino può attualmente ottenersi.

Si viene però ad oppugnare l'articolo 20 di questo capitolato. I motivi addotti da coloro i quali, sono dell'avviso della Commissione, a mio credere si riducono a tre.

Si accennò in primo luogo al mare procelloso della costa occidentale dell'Isola; ed io credo che quest'obbiezione perda molto della sua importanza se si riflette che nei soli due mesi di maggio e di giugno è autorizzato questo passaggio, e quindi ognuno di voi ben può persuadersi che al certo tutti i viaggi di questi due mesi non saranno infelici, essendo in quel tempo tranquillissimo il mare; che se poi si dovesse badare continuamente al pericolo si magnificato di quella costa pei venti di ponente, allora più non si spiegherebbe alcuna vela, e più non si scalderebbe alcuna caldaia di battello a vapore là dove spirano i venti di ponente; e sarebbe al certo un gran progresso per la navigazione! Epperò converrebbe dire che la triplice corazza di bronzo e di rovere che Orazio metteva sul petto di chi primo si affidava in mare, omai

debba essere riservata per coloro che navigano nei mari di ponente!

Si è parlato della puzza e del lezzo che avrebbero a soffrire i passeggeri a motivo dei tonni; ma signori, la prora dei piroscafi, sono persuaso, non si metterà nel bel mezzo dei magazzini dove i tonni si tagliano e si sventrano: necessariamente dovrà rimanere ad un mezzo miglio di distanza nel mare ove i miasmi non sono. Oltre di ciò a bordo del piroscafo non si caricheranno pesci tratti appena dall'acqua o sanguinolenti, locchè alla società Rubattino non può esser utile, ma barili di pesce confezionato con olio; quindi si scorge che questa puzza non può esistere.

Quello però che esiste di certo è il ritardo di 5 ore, per le quali si autorizza il piroscafo a fermarsi perchè possa fare questo suo caricamento; ma mettendo a paragone il danno di queste 5 ore di ritardo, colla facilità maggiore della stessa navigazione, la quale si rende più breve per la via di ponente che non per la via di levante, poichè ove quei maledetti venti di ponente non siano troppo prepotenti, io credo che il viaggio segnato nel capitolato possa farsi in 40 ore; ne segue, che la stazione portata dalla capitolazione per l'esercizio delle tonnare, verrà ad essere compensata dalla maggiore brevità del viaggio da farsi.

Io credo, che il rifiutare il trattato per quest'incomodo o danno che voglia dirsi, della fermata di 5 ore, non sia cosa utile nè al commercio di Cagliari il quale certamente per esso avrà un grande sviluppo, nè al bene generale dell'Isola intera, la quale, come dissi, ha nel contratto il soddisfacimento dell'antico suo desiderio di porsi in relazione viva di commerci col continente italiano. Che direste di colui, che essendo certo di raggiungere la somma dei suoi desideri pure vi si rifiutasse perchè lo si volesse obbligare ad un ritardo di poche ore? Si direbbe che costui potrebbe scansare la pena dell'inferno a solo patto di togliersi quella del limbo. Ora io che non voglio nè l'una nè l'altra, adotto il trattato, epperò l'articolo 20, senza cui quello cadrebbe.

Ma vi è anche di più: quest'articolo 20, tanto combattuto, reca una grande utilità generale, ponendo pur in disparte i tonni.

Vediamo in esso, che questi vapori faranno la fermata alle tonnare per imbarcare le merci. Ora, bisogna che sappiate che nel punto delle fermate cui queste tonnare esistono, sulle coste occidentali cioè dell'Isola, vi abbiamo Portoscuso, e Portopaglia, i quali sono gli sbocchi del commercio....

MAMELI. Domando la parola.

SULIS... d'Iglesias e provincie confinanti. Vedete che anche questa sarà una grande utilità commerciale per quei paesi. È certo che Portopaglia viene molto in aiuto alle derrate d'Iglesias, è certo che Portoscuso viene anche ad essere di grande aiuto per il commercio delle derrate interne di quelle provincie. (*Rumori*)

Ad ogni modo, se questo si vuole negare, rimarrà pur sempre tutto il resto, che io ho già enunciato.

Insomma, o signori, io credo che qui bisogna andare per calcoli e per istudi comparativi. Paragoniamo l'utilità certa per il commercio dell'Isola, paragoniamo l'utile che le finanze ne ritrarranno, paragoniamo le speranze che in virtù di questo trattato, tutti noi sardi possiamo concepire per il felice avvenire dell'Isola; poi calcoliamo il danno delle cinque ore, e decidiamo. Mi pare che non ci sia da indugiare nella decisione: bisogna ricordarci della massima, che, cioè, gli utili principii non si possono attuare altrimenti che con particolari incomodi, e questi particolari incomodi, giacchè

siamo obbligati a sopportarli, sopportiamoli in pace; ma giammai l'interesse generale venga sacrificato ad un così piccolo incomodo o danno.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Mameli.

MAMELI. Io faccio plauso al Governo della buona intenzione che ha avuto nell'approvare questo progetto di contratto col signor Rubattino, e non ho mai dubitato che le mire del Governo non siano dirette a promuovere i vantaggi commerciali dell'Isola; nego però che questo fosse un mezzo opportuno.

E qui mi permetta il signor ministro di dire che, trattandosi di cose che richieggono cognizioni speciali e locali, la prudenza, e qualche riguardo verso i deputati della Sardegna, richiedevano che avesse loro fatto conoscere almeno la sostanza dei patti.

Signori, io non ho diritti di sorta sulle tonnare, e le mie parole sono ora, come sempre, scevre da ogni scopo di personale interesse: quindi vi dico la verità senza simulazione od esagerazione. Si è detto che il patto di cui all'articolo 20 porta vantaggio all'Isola, ed al suo commercio, agevolando lo smercio dei tonni; ma in verità, il vantaggio è tutto dei proprietari delle tonnare o, per meglio dire, degli appaltatori.

Fosse almeno pareggiata in ciò la sorte di tutte le tonnare: però la cosa è all'opposto, mentre l'utilità ridonda tutta nelle tonnare appaltate ai genovesi, che sono le prime che s'incontrano partendo da Cagliari, e così si stabilirà di fatto una privativa odiosissima, un vero privilegio in danno di tutte le altre tonnare.

Anzi, quell'apparente risparmio che oggi si procura alle finanze dello Stato nelle condizioni del contratto, ricadrà a perdita materiale delle finanze stesse, le quali non potranno appaltare, od appalteranno colle più sfavorevoli condizioni finchè sussisterà quel vantaggio equivalente ad un vero privilegio, che in vigore di quel patto s'induce a pro di quella tonnara che si trova in miglior condizione, perchè interessa poche famiglie genovesi.

Si è detto che piccolo è il ritardo del viaggio del vapore per ragione di quel patto. Ma anche questo è inesatto, perchè prendendo la costa occidentale, si prolunga il viaggio di ore trenta di più che percorrendo la costa di levante, senza mettere a calcolo l'ora che dovrà il piroscalo impiegare per l'approdo alla tonnara e per il caricamento dei pesci.

Si è detto lieve l'incomodo a cui saranno esposti i viaggiatori per tale causa. In verità però è gravissimo per gli incomodi e disagi, che non possono andare disgiunti da un notevole prolungamento di viaggio per quelle coste; è grave per la maggiore spesa che loro apporta; e finalmente incomportabile per il pericolo a cui espone la loro salute ed anche la loro vita, ove si ponga mente agli effluvi micidiali che esalano dai siti ove si ammazzano migliaia di tonni, e nei quali per conseguenza vi è molto sangue aggrumato e corrotto, e frammisto anche di sostanze animali putride.

Io certamente non mi esporrei a siffatto viaggio nei mesi

di giugno e di maggio, e di fatto avverrà, che niuno che abbia cara la sua vita, sia per esporvisi.

In somma, resterà nella stagione dei tonni interdetta la comunicazione fra Cagliari ed il continente per mezzo dei piroscali postali.

Altra volta se n'è fatta una triste esperienza, sotto il cessato Governo assoluto, allorchè, alcuni anni or sono, il vapore andò da Cagliari all'Isola Piana, d'ordine superiore, per imbarcare una persona che ivi si trovava. Poichè, a malgrado che propizio fosse stato il tempo, e niun ritardo notevole si fosse avuto nell'imbarco dell'individuo privilegiato, il viaggio fu prolungato di un giorno intero. Il signor marchese di Santa Croce, che fu uno dei poco fortunati viaggiatori, potrà rendervene testimonianza.

DI SANTA CROCE. Verissimo.

MAMELI. Signori, bisogna attendere allo scopo primario del contratto, che è quello di avvicinare l'Isola al continente, ed agevolare la corrispondenza postale.

Qui però si va in senso affatto opposto. È male intesa ogni economia che ci allontana da quello scopo, ed inceppa anzichè facilitare le comunicazioni e le corrispondenze, come è certo che questo è il miglior vantaggio che si può recare al commercio, non quello di procurare ad uno speculatore di tonni un prezzo più vantaggioso in pregiudizio degli altri speculatori, proprietari od appaltatori. Per queste ragioni, cioè di più diretta e celere corrispondenza, di maggior comodo e risparmio dei viaggiatori, di minor pericolo nel tragitto, e di giustizia ed uguaglianza nella condizione di tutte le tonnare, deve senza dubbio eliminarsi dal contratto l'articolo 20.

Questa convenienza l'ha riconosciuta anche il signor avvocato Biancheri, sotto il rispetto almeno del privilegio che in favore di alcuno andrebbe a stabilirsi, allorchè ha proposto che detto articolo venga in tale senso modificato, stabilendo a favore dei prodotti di tutte le tonnare un centro di concorrenza: sebbene poi con poca coerenza, a dir vero, si opponga alla proposta della Commissione onde rinnovarsi le trattative col Rubattino sull'oggetto del mentovato articolo 20.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Falqui-Pes.

FALQUI PES. Io vi rinunzio per ora, rimettendomi alle considerazioni esposte dall'onorevole deputato Mameli.

Voci generali. A domani! a domani!

La seduta è sciolta alle ore 5 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del progetto di legge per l'approvazione dell'appalto del servizio postale a vapore colla Sardegna;

2° Discussione del progetto di legge relativo alla tassa sulle successioni;

3° Discussione del progetto di legge per imposta annua sui corpi morali.