

TORNATA DEL 26 APRILE 1851

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

SOMMARIO. *Atti diversi — Relazione sul progetto di legge per la soppressione dei magistrati del protomedicato — Seguìto della discussione del progetto di legge per l'appalto della corrispondenza postale colla Sardegna — Articolo 20 del capitolato — Spiegazioni del deputato Santa Croce, e protesta del ministro di marina — Emendamento del deputato Biancheri — Osservazioni e spiegazioni del relatore Martini — Osservazioni dei deputati Farina Paolo, Grixoni, Biancheri, Bolasco e del ministro di marina — Proposizioni dei deputati Biancheri, Sulis e Valerio Lorenzo — Questioni sull'ordine della discussione — Osservazioni dei deputati Sulis e Valerio Lorenzo — Approvazione dell'ordine del giorno della Commissione, e reiezione della proposizione del deputato Valerio Lorenzo — Comunicazione del ministro dell'interno — Discussione del progetto di legge per una tassa sulle successioni — Approvazione degli articoli della legge, ad eccezione dell'ultimo riflettente la Sardegna — Parole del regio commissario Arnulfo e del ministro delle finanze, in opposizione dell'articolo della Commissione — Parole in difesa di questo dei deputati Sulis e Iosti — Approvazione del medesimo — Votazione ed approvazione della legge.*

La seduta è aperta alle 2 pomeridiane.

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

FARINA PAOLO, segretario, legge il seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate alla Camera:

3791. Corrias Cristina, figlia di un sergente, chiede che la Camera provveda onde le sia accordato il permesso di sposare Pasquale Puddu, furiere negli invalidi, con cui trovasi da alcuni anni fidanzata.

3792. Borniani Pietro, insinuatore a Saluzzo, presenta alcune considerazioni sul progetto di legge relativo alle pensioni civili, e su quanto il medesimo stabilisce per aver diritto alla giubilazione.

3793. 11 notai di Cagliari presentano alcune idee di riforme sul notariato, ch'essi credono necessarie, prima che i notai della Sardegna vengano sottoposti ad una speciale contribuzione.

3794. 16 tra osti e locandieri d'Arquata, provincia di Novi, supplicano la Camera perchè ecciti il Governo ad abolire la tassa detta della foglietta.

3795. Pettazzi Francesco, dimorante a Novi, narrando che in compenso dei suoi servizi militari, veniva nel 1848 nominato a commesso nelle sussistenze militari, e ch' ora pel solo motivo di economia fu dispensato da ulteriore servizio, chiede di esser ricollocato nel suo impiego, o d'esser provvisto di un'annua sovvenzione.

3796. Erede G. B., direttore principale, ed altri 18 impiegati delle poste, presentano alcune osservazioni relative al progetto di legge sulle pensioni agli impiegati civili.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE Il dottore Luigi Colomba fa omaggio alla Camera di 150 esemplari di un suo opuscolo intitolato; *Esame del programma 26 dicembre 1850 relativo agli esami*
SESSIONE DEL 1851 — CAMERA DEI DEPUTATI — Discussioni 210

di ammissione e promozione a darsi agli ufficiali di sanità militare.

Saranno distribuiti ai signori deputati.

La Camera non essendo in numero, si farà l'appello nominale.

(*Si procede all'appello nominale, dal quale risultano mancanti i seguenti deputati*):

Baino — Barbavara — Bella — Bellono — Benso Giacomo — Berghini — Bertolini — Bianchetti — Bianchi Pietro — Bolmida — Bona — Bon-Compagni — Brofferio — Campana — Carta — Castelli — Cattaneo — Chaperon — Chenal — Chiarle — Cornero — Correnti — D'Aviernoz — D'Azeglio — De Livet — De Martinet — De Villette — Di San Martino — Fois — Galli — Galvagno — Garbarini — Gavotti — Gerbino — Ghiglini — Gianogho — Jacquemoud — Jacquier — Justin — La Marmora — Leotardi — Mameli — Mantelli — Marongiu — Marco — Mellana — Michelini — Maja — Mollard — Nieddu — Oliveri — Paleocapa — Palluel — Parent — Pernigotti — Pescatore — Pettiti — Pezzani — Piccon — Pissard — Roverizio — Ruffi — Rusca — Saoli Damiano — Scapini — Sella — Simonetta — Siotto-Pintor — Solaroli — Spano — Trotti — Taveri — Viora — Zunini.

PRESIDENTE. La Camera essendo in numero, pongo ai voti l'approvazione del processo verbale.

(È approvato.)

ARNULFO. Col numero 3792 fu letto il sunto di una petizione di un insinuatore di Saluzzo relativa al progetto di legge sulle pensioni civili, nella quale fa osservazioni intorno agli agenti demaniali. Io chiederei che la Camera volesse decretare che questa petizione fosse rimandata alla Commissione incaricata dell'esame del relativo progetto di legge.

(La Camera approva.)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca relazioni di Commissioni.

DEMARIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER L'ABOLIZIONE DEI MAGISTRATI DEL PROTOMEDICATO.

DEMARIA, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge portante abolizione dei magistrati del protomedicato. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 740.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E ADOZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'APPALTO DELLA CORRISPONDENZA POSTALE COLLA SARDEGNA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione generale sul progetto di legge per l'appalto della corrispondenza postale a vapore colla Sardegna. La discussione erasi soffermata all'articolo 20 del capitolato.

SANTA CROCE. Domando di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ha la parola.

SANTA CROCE. Il deputato Mameli m'interpellava ieri intorno ad un viaggio da me fatto con un regio piroscalo per levare una persona dall'isola Piana. Credo quindi debito mio di entrare in tale spiegazione, tanto più che trattandosi di un fatto, la Camera sarà così in grado di portar maturo giudizio sull'articolo 20 di cui si tratta.

Al principiar di luglio del 1844, se non erro, giunse in Cagliari il piroscalo il *Tripoli*, comandato dal barone Rochette. Presi posto in esso per Genova, e, se mal non m'appongo, trovavasi meco a bordo il deputato Boyl qui presente, quando ad un tratto seppesi essere ordine del ministro di guerra e marina, che il vapore dovesse passare per ponente e fermarsi nelle acque di Carloforte per levarvi una persona che aveva atteso alla pesca dei tonni nell'isola Piana.

Non è a dire quante doglianze e querimonie si levassero da tutti; tuttavia si obbidì, ed entrati in mare, a notte buia sorgemmo nell'acque dell'isola Piana. Siccome in quella terra non avvi, come direbbe il deputato Angius, nessun candellabro, dovemmo servire noi stessi di questo arnese, e si pose mano ai razzi per dare i segnali alla barchetta che doveva salpare da terra. Di fatto, non andò guari che la persona fu imbarcata con tutti i bezzi, non già coi pesci.

Ben vedete, che in tutto questo tragitto ed imbarco, si usò la massima diligenza, e non vi si spese forse neppure un'ora. Ripreso il largo, si continuò a correre la costa, e sebbene il mare fosse tranquillo, pure levandosi una brezza da maestro che a mano a mano andava rinforzando, la vaporiera non correva più che cinque miglia invece di otto, e si dovette passare lo stretto di Bonifacio, e ridursi alla costa orientale dell'Isola. Continuando felicemente il viaggio, si giunse a Genova, non già 24 ore più tardi, come asserì l'onorando deputato Mameli, ma bensì 30 ore, a segno che alcuni di noi, che prima di sciogliere da Cagliari, avevano divisato di partire immediatamente col corriere per Torino, che allora partiva al tocco da Genova, se non erro, dovettero protrarre la partenza di 72 ore, e così anche tutti i pieghi.

E poichè ho preso a parlare, seguirò pure dicendo, che quantunque io abbia fatto forse cinquanta volte il tragitto dell'Isola, sì coi bastimenti a vela, come con quelli a vapore, non m'interveniva mai di passare a ponente, salvo che a

quella volta, ed avendone spesso chiesta la cagione ai comandanti dei bastimenti, risposero sempre unanimi, che passando da levante, allorchè si afferrava Capocorso, si era certo di venir a Cagliari, mentre dalla parte occidentale non si ha mai questa certezza, ma si corre rischio di dover combattere con grosso mare e gagliardi venti.

Si noti ancora che le stesse vaporiere postali, che sciolgono per Portotorre, delle cento volte le novanta, passano a levante e preferiscono imboccare lo stretto di Bonifacio, allungando così il cammino, anzichè andare dritto e di golfo lanciato alla parte occidentale della Corsica.

Tutto ciò ch'io venni discorrendo, prova ad evidenza, che la navigazione dalla parte di levante è molto più agevole e sicura, che non da ponente.

Ma si opporrà, che ora si vuol far prendere tal tragitto alle vaporiere nei soli mesi di maggio e di giugno, nei quali il mare suol essere, non che tranquillo, ma, come altri disse, *tavolato*.

Ciò potrà asserire chi vede solo il mare dal porto, ma ponendosi in alto, è fuor di dubbio che in quella costa regna continuo in detta stagione un'gagliardo vento di maestro, il quale dove non soffiasse, sarebbe impossibile la pesca.

Ma checchè siasi, il bene generale deve entrare innanzi al privato, e se col passar la vaporiera della costa di ponente, vi fosse questo bene generale, io sarei il primo a sottoscrivere l'articolo 20; ma, al modo proposto, non si fa altro che concedere un privilegio ed un monopolio.

Diffatti l'articolo 20 dice:

« Nella stagione della pesca del tonno (maggio e giugno) sarà permesso ai vapori partenti da Cagliari di far lo scalo ad una tonnara e imbarcarvi merci, tenendo sempre i fuochi accesi della macchina, e siffatta fermata non potrà eccedere le ore 5. »

Che significa egli il fare scalo ad una tonnara? Vuol dire che la compagnia Rubattino farà scalo alla tonnara dell'Isola Piana, di pertinenza del marchese di Villamarina, ma appaltata per molti anni al signor Penco; cioè, chiamando le cose col loro vocaboli, e senza velo, se i signori Penco e Rubattino sono soci, potrebbero fare insieme il monopolio a danno delle altre tonnare, e principalmente delle demaniali. (*Mormorio dal banco ministeriale*)

Ben io ignoro se realmente i signori Penco e Rubattino siano soci; ma sono inclinato a crederlo, conoscendo la loquace usanza, e degna di essere imitata per altri; dell'associazione che sogliono praticare i commercianti genovesi.

CAVOUR, ministro di finanze, agricoltura, commercio e marina. (*Fa segni di disapprovazione*)

SANTA CROCE. C'è forse qualche male in ciò?

CAVOUR, ministro di finanze, agricoltura, commercio e marina. Sicuro che c'è male...

SANTA CROCE. Come mai ci può esser male, se il signor ministro viene ogni giorno a raccomandare le associazioni commerciali?

CAVOUR, ministro di finanze, agricoltura, commercio e marina. Domando la parola.

SANTA CROCE. Così tutte le altre tonnare di Portopaglia Flumentorgio, e che so io, vedranno passar la vaporiera, ma dell'imbarcare il tonno non ne sarà nulla.

Qui abbiamo un deputato che ha parte nella tonnara di Flumentorgio, pure egli è contrario a questo articolo 20, perchè oltre all'interesse generale, che deve essere il movente d'ogni deputato, egli conosce che tutto si riduce ad impinguare la borsa di qualche particolare... Prego il ministro Cavour, oppure il signor relatore, che leggano le osser-

vazioni fatte in questo proposito da alcuni deputati della Sardegna, così la Camera sarà chiarita delle opinioni dei deputati.

Io intenderei essere qui il bene generale, qualora l'appaltatore si obbligasse a portar i tonni in qualunque tonnara, e specialmente delle demaniali; ma, lasciando la cosa in sui generali, chi non capisce che si crea un nuovo monopolio ed un odioso privilegio? Perocchè tutte le altre tonnare scapiteranno, e lo sola del Penco, che non avrà concorrenti, sovrasterà ad ogni altra. Così, se voi accordaste un favore alla tonnara demaniale, che oggi risponde di dieci, domani vi risponderà di 100, giacchè crescerebbe il prezzo d'appalto, laddove a cotesto modo la ridurrete interamente al zero.

Ricapitoliamo: se il tragitto della parte di ponente è più lungo che non da levante; se la fermata è di cinque ore, ognun vede che il ritardo non potrà essere minore di 20 ore.

Ma in questo caso, soggiungerete, l'appaltatore pagherà la multa. Eh via! Siate certi, che non si pagherà multa nessuna, giacchè la forza maggiore, al vostro marcio dispetto, si cacerà in ogni tragitto.

Per altra parte, oltre al vento maestro che sarà buona scusa di ritardo, che cosa costa egli fare scerepolare una caldaia, rompere una paletta, spezzare uno stantuffo? ed eccoci issolato alla forza maggiore.

I sostenitori dell'articolo 20 asseriscono, che da Cagliari alle tonnare si spendono 4 ore; or bene, la vaporiera giunge a Cagliari ai 3 d'ogni mese, e non ne riparte che ai 5, in questo intervallo ella ha tempo di condursi alle tonnare, caricare, tornare a Cagliari ed ha ancora quasi 24 ore per ripigliare il tragitto da levante, e ciò senza recare il minimo ritardo alle corrispondenze, senza dar noia ai passeggeri, e senza correr rischio di mettersi per mare procelloso.

Per queste ragioni io voto contro l'articolo 20.

CAVOUR, ministro di finanze, agricoltura, commercio e marina. Io credo di dover protestare contro le parole del preopinante, non già perchè io professi un'opinione contraria alla sua intorno all'articolo 20, ma perchè il suo dire mi parve contrario all'uso parlamentare, che ho sempre veduto osservarsi in questa Camera, quello cioè di non imputare sinistre intenzioni a nessuno, tanto meno ad un assente, che perciò non può difendersi.

SANTA CROCE. Io non ho supposto...

CAVOUR, ministro di finanze, agricoltura, commercio e marina. Io mi appello alla Camera, e chiedo, se dalle parole dell'onorevole preopinante non risultasse un'accusa pel signor Rubattino e pel signor Penco, che fu altre volte nostro collega. (*B sbiglio e denegazione*)

Il preopinante ha detto che vi era una combinazione tra il signor Rubattino ed il signor Penco per stabilire un monopolio.

Se questa non è un'accusa; allora io non so... (*Segni di denegazione*)

Siccome le parole profferite dal preopinante sono scritte, il pubblico leggendole giudicherà se io le abbia bene o male interpretate.

Parmi poi che il biasimo che si gettava sopra questi due individui si potrebbe in certo modo estendere ad una classe di cittadini; e questo è il motivo per cui ho voluto combattere quanto disse il preopinante.

Venendo poi agli argomenti da lui esposti, farò osservare alla Camera che egli ci ha letto una descrizione di un suo viaggio, dalla quale risulterebbe che impiegò 30 ore di più per fare il suo tragitto da Cagliari a Genova, passando dalla

costa occidentale; ma, se la memoria non mi falla, egli disse che il bastimento sul quale era imbarcato non faceva che cinque miglia all'ora. Un bastimento come il *Tripoli*...

FARINA PAOLO. Ha detto che non poteva.

CAVOUR, ministro di finanze, agricoltura, commercio e marina. Ha detto che faceva cinque miglia all'ora.

SANTA CROCE. Ho detto che non poteva farne otto a cagione del vento.

CAVOUR, ministro di finanze, agricoltura, commercio e marina. Io credo tuttavia che, salve circostanze straordinarie, un bastimento della forza del *Tripoli* anche con venti contrari, possa fare più di 5 miglia all'ora.

Dacchè ho l'onore di reggere il Ministero della marina, esaminai i conti che rendono tutti i comandanti dei vapori che vengono dalla Sardegna, e sinora non mi pare che nessuno abbia mai fatto mezo di cinque miglia all'ora.

ASPRONI. Quelli che passano per levante.

CAVOUR, ministro di finanze, agricoltura, commercio e marina. Ciò non monta, o signori; i bastimenti che fanno il servizio nella stagione cattiva sulla costa di levante incontrano venti altrettanto gagliardi, come sulla costa di ponente, mentre è la buona stagione.

Io presumo che vi fu qualche circostanza speciale che impedì il *Tripoli* di camminare come doveva. D'altronde, questa è cosa notissima; basta aprire un atlante per riconoscere che la differenza del cammino tra la costa occidentale e la costa orientale, è di pochissimo momento; e che nella stagione di maggio e di giugno vi siano regolarmente dei venti contrari al cammino dei bastimenti, è anche cosa assolutamente inesatta.

Se la Camera credesse di dover assumere delle precise informazioni, sarebbe cosa facilissima; essa non avrebbe che ad aprire le liste del commercio genovese, e vedrebbe arrivare di continuo a Genova bastimenti dalla costa occidentale della Sardegna, e in molto maggior numero che non dalla costa orientale; ad eccezione di Cagliari, Genova ha un commercio assai attivo con Alghero ed Oristano; i bastimenti da Alghero e da Oristano giungono tutti i dì a Genova, senza incontrare queste immense difficoltà che incontrò per avventura l'onorevole preopinante.

In quanto poi all'accusa del pericolo del monopolio, vi è un mezzo facilissimo per ovviarvi, e sarebbe di adottare la proposta fatta ieri dall'onorevole deputato Biancheri, il quale proponeva, che si sostituisse all'articolo 20 un altro articolo, che avrebbe imposto l'obbligo all'appaltatore di approdare a Carloforte, che è situato nel centro delle tonnare, per farne profitto tanto il signor Penco, quanto l'onorevole deputato che è proprietario di una tonnara, (*Bisbiglio e risa*) e così pure le tonnare demaniali.

Quindi io credo che ove si adottasse questo emendamento del deputato Biancheri, il tanto temuto pericolo del monopolio sparirebbe assolutamente.

Tutte le tonnare trarrebbero un ugual profitto dai vapori, e la Sardegna, il ripeto, ne trarrebbe un utile notevolissimo.

Io ho fatto un calcolo, al quale si è trovato nulla da opporre; io ho osservato, che l'arrivo in Genova otto giorni prima, aumentava il valore dei tonni in una fortissima proporzione, talchè se si stimasse il vantaggio complessivo a lire 100 mila, sarebbe ancora poca cosa.

Si è messo in campo la questione della salute.

Io credo che a tal proposito si è fatta una grandissima esagerazione. Il deputato Mameli ha asserito che per il valore di mezze le tonnare, esso non si indurrebbe a fare quel viag-

gio; io invece il farei per il solo piacere di vedere quelle tonnare medesime. (*ilarità*)

Ecco come io apprezzo in modo ben diverso quell'immenso pericolo, tuttochè io creda di non essere soverchiamente imprudente. Ed invero io non ho inteso mai che la mal'aria potesse estendersi in alto mare ed esercitare una pestifera influenza a parecchie miglia di distanza. Mi perdoni pertanto il signor Mameli, ma io credo che ebbe qualche pregiudizio sanitario. (*Si ride*)

Io prego la Camera a por mente agli effetti possibili di questa concessione.

Se noi stabiliamo un servizio regolare tra Cagliari e Carloforte, probabilmente daremo una spinta all'industria, non solo per il commercio dei tonni, ma altresì per quello della pescagione, la quale, mi permettano i sardi che io il dica, è ancora in Sardegna nell'infanzia. In quell'isola vi è un mare assai abbondante di pesci, ed i sardi non ne traggono al presente che un profitto ben tenue. Ora, fate sì che si comincino a stabilire relazioni facili e frequenti con uno dei punti più importanti di quest'industria, e siate certi che fra pochi anni i proprietari delle tonnare, e coloro che si danno all'industria della pescagione sapranno stabilire essi stessi dei battelli a vapore, e probabilmente, non solo il signor Rubattino non potrà più esercitare quel monopolio, ma si aprirà in allora una tale concorrenza, che lo costringerà a rinunziare a questi viaggi speciali.

Questa è un'industria da favorire, un'industria in certo qual modo da creare, e la Sardegna non ne possiede tante da poter rinunziare a questa.

Io invito adunque la Camera a statuire una disposizione benefica a pro della Sardegna, anche a dispetto di alcuni deputati che la vorrebbero combattere.

PRESIDENTE. Darò intanto lettura dell'emendamento proposto dall'onorevole deputato Biancheri.

BIANCHERI. Acciò la Camera possa meglio conoscere la differenza che passa tra il mio emendamento e la proposta del capitolato, sarebbe bene di dar lettura dell'articolo 20 del capitolato.

PRESIDENTE. Darò adunque in primo luogo cognizione alla Camera dell'articolo 20 del capitolato:

« Nella stagione della pesca del tonno (maggio e giugno) sarà permesso ai vapori partendo da Cagliari di fare lo scalo ad una tonnara, e imbarcavi merci, tenendo sempre i fuochi accesi della macchina, e siffatta fermata non potrà eccedere le ore 5.

« Ove il piroscalo portasse pieghi d'urgenza, potrà il Governo sopprimere siffatto approdo. »

Leggo ora l'emendamento del deputato Biancheri:

« Nei mesi di maggio e giugno, epoca della pesca del tonno, l'appaltatore dei battelli a vapore sarà autorizzato di approdare a Carloforte, isola di San Pietro, e dovrà ricevere e trasportare ai prezzi di appalto, tante i passeggeri, che le merci provenienti dalle diverse tonnare circostanti, così dette di fuori, tenendo sempre i fuochi della macchina accesi.

« Per le operazioni relative a detto approdo, compreso il tragitto, fermata ed imbarco sono concesse sole 5 ore di ritardo alle rispettive destinazioni.

« Ove il piroscalo portasse pieghi d'urgenza, il Governo potrà sopprimere siffatto approdo. »

La parola è al deputato Santa Croce.

SANTA CROCE. Il signor ministro ha trovato che io mi era servito della parola *monopolio*, quasi volessi offendere persone assenti. Io comincio dichiarando, che io non ho in-

teso offendere alcuno colla parola *monopolio*, giacchè se ne è servito nello stesso senso molte altre volte lo stesso signor ministro, senza che ciò abbia levato rumore nella Camera. Io anzi ho fatto l'elogio dell'associazione, ed il signor ministro ci fa l'elogio della medesima tutti i giorni, dicendo che principalmente nel nostro paese nessuno sa che cosa sia associarsi, e che è cosa da promuovere.

Ciò detto, io credo cada la gran taccia che mi si dava di voler accusare il signor Rubattino di fare il monopolio dei tonni.

Quanto poi a quello che asseriva il signor ministro, essere cioè una cosa impossibile che il vapore il *Tripoli* non facesse che cinque miglia, risponderò che il signor ministro può leggere quante relazioni vuole, ma a me che mi sono imbarcato sul *Tripoli* non una, ma venti volte, è accaduto venti volte di fare colle migliori vaporiere, non cinque miglia, ma due. Nelle relazioni il signor ministro non troverà mai che le vaporiere facciano due miglia, perchè quando un vapore fa due miglia, essendo inutile abbruciare del combustibile, il vapore entra in un porto e vi sta fintantochè il mare si calma, e allora riparte di nuovo, dimodochè non è da meravigliarsi che, alloraquando il vento soffia da maestro, cioè proprio da prora, la vaporiera il *Tripoli* non facesse che cinque miglia, e fosse costretta ad imboccare nello stretto di Bonifacio per passare a sottovento dall'altra parte dell'isola.

MARTINI, relatore. Le parole testè dette dall'onorevole signor ministro della marina, di molto abbreviano quello che io intendeva di esporre; nondimeno aggiungerò qualche frase in risposta all'onorevole signor Mameli. Egli ci ha lungamente parlato dei pericoli della navigazione lungo la costa occidentale dell'isola; senza dubbio la navigazione da quel lato dell'isola non è così sicura come dall'altro; ciò non ostante vorrei che la Camera riflettesse essere il lato occidentale dell'isola appunto quello in cui sono i maggiori centri commerciali, Alghero, Oristano, Carloforte, i quali sono in continua comunicazione tra loro e coi porti della penisola. La navigazione vi è operata costantemente da navi anche di tenuissima portata. Se le disgrazie vi fossero più che altrove frequenti, il premio d'assicurazione sarebbe per quelle navi maggiore che altrove; ebbene, questi bastimenti sono assoggettati esattamente alla stessa tassa di quelli che navigano negli alti mari, locchè dimostra che l'opinione espressa dal signor Mameli è, sino ad un certo punto, tutta personale.

Darò di più, che i vapori francesi, che disimpegnano la corrispondenza coll'Africa, percorrono continuamente quella linea. Che quando poi la navigazione lunghezza la costa occidentale fosse veramente pericolosa, come osserva l'onorevole signor Mameli, mi pare allora che la Camera, per amore dell'umanità, dovrebbe non proibire, ma obbligare il signor Rubattino ad intraprendere quei viaggi.

Nessuno mi contesterà, che la maniera più sicura di navigare, è quella appunto dei battelli a vapore, perchè questi avendo in sé la forza motrice, possono in ogni caso opporre una resistenza agli elementi, e nei peggiori, sfuggire il pericolo. Ora la Camera sa che gran numero degli abitanti della riviera intraprende regolarmente questi viaggi, affine di guadagnare appunto nella pesca dei tonni il proprio pane; ora, se il pericolo vi è costante, perchè vorremo noi forzare questa povera gente a navigare su piccolissime navi che andrebbero evidentemente soggette a molto maggiori pericoli, e vorremo noi togliere a loro un mezzo più sicuro, più economico, più pronto di viaggiare?

Mi pare che in questo caso sarebbe una ragione di più per

dover anzi obbligare il signor Rubattino ad intraprendere periodicamente codesta traversata.

Quanto alla questione del monopolio, che fu pure posta innanzi dall'onorevole signor Mameli, sebbene l'emendamento testè accettato dal signor ministro tolga affatto questa questione, dirò che anche prima che questo felice ritrovato sorgesse, punto non esisteva.

Diffatti, vicino a Porto Torres stanno due tonnare; l'esportazione del tonno di queste si farebbe egualmente anche quando la Camera non accettasse l'articolo 20 del contratto Rubattino, che autorizza l'esportazione dei tonni nel mezzodì dell'isola; ne verrebbe in questo caso che le sole tonnare di Porto Torres godrebbero del privilegio che offre il trasporto col mezzo dei vapori, locchè accrescerebbe per queste un vero monopolio, mentre accettando l'articolo 20, concorrerebbero a godere di questo favore per lo meno alcune delle tonnare del mezzodì dell'isola, e così in luogo di essere due le tonnare favorite, sarebbero almeno quattro, e per tal modo l'articolo 20 non favorisce il monopolio, ed estende il profitto della corrispondenza a vapore ad un maggior numero di tonnare. Quanto poi al racconto che il nostro onorevole collega ci ha fatto del suo infelice viaggio, non ci prova altro, se non che in mare nascono procelle, e lo sapevamo anche dapprima, tutto al più si può condolarsi seco che egli abbia scelto male il tempo di avventurarsi in mare.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Asproni.

ASPRONI. Me la riservo dopo.

MARTINI, relatore. La Camera mi perdoni, l'onorevole deputato Santa Croce avendomi interpellato come relatore di dar lettura delle osservazioni che si sono fatte da alcuni nostri colleghi deputati di Sardegna, domando se gli altri divino lo stesso desiderio.

Voci. Sì! sì! No! no!

SULIS. Domando la parola su questo incidente.

CAVOUR, ministro di finanze, agricoltura, commercio e marina. Quando mi furono consegnate quelle osservazioni, io chiesi immediatamente ai deputati che me le avevano consegnate, se desideravano (siccome io aveva già presentato il progetto di legge, e non rimaneva più nulla a deliberare) che fossero comunicate alla Commissione, e si fu, non solo sull'assenso, ma sull'istanza dei deputati stessi che io ne procurai la trasmissione alla Commissione. Quindi ripeto, che non mi furono consegnate colla riserva di non comunicarle alla Commissione, ma anzi colla preghiera di comunicarle.

PRESIDENTE. Siccome sono osservazioni fatte da deputati, non mi pare che occorra di leggerle, potendo essi spiegarci in questo recinto.

VALERIO LORENZO. Mi pare che si dovrebbe dar lettura di queste osservazioni.

I lumi riuniti dei deputati della Sardegna possono fornirci quelle cognizioni che noi, non conoscendo quelle località, non potremmo avere onde poter dare un voto consciencioso ed oculato.

PRESIDENTE. Se qualche deputato chiederà la lettura di queste osservazioni la Camera deciderà.

VALERIO LORENZO. Io ne chieggo la lettura; il signor relatore si è offerto di ciò fare, e spero che la Camera acconsentirà al desiderio già da altri deputati esternato.

MARTINI, relatore. Io ripeto che sono agli ordini della Camera. (Sì! sì!)

Ne darò lettura.

« I sottoscritti, deputati della Sardegna, occupatisi dell'esame dei capitoli di appalto pel servizio della corrispondenza

postale a vapore colla Sardegna, si credono in obbligo di sottoporre all'egregio signor ministro della marina, dell'agricoltura e del commercio varie osservazioni, cui è stata chiamata la loro attenzione, perchè maturandone egli nella sua saviezza la portata, veda se possa essere il caso di introdurre negli anzidetti capitoli quelle modificazioni cui le fatte osservazioni richiamano nell'interesse dell'isola.

« 1. Comunque persuasi i sottoscritti che in vista dei termini nei quali gli anzidetti capitoli sono concepiti non sia il caso di doversi temere per parte dell'imprenditore signor Rubattino, che sia egli per muovere la minor pretesa per un diritto esclusivo dell'esercizio del traffico da Genova per la Sardegna con battelli a vapore per affari di commercio, essendo precisamente ristretta la di lui privativa al servizio postale, nullameno non crederebbero i sottoscritti inopportuno che di queste libertà di traffico ad altri battelli a vapore si facesse espressa menzione nei capitoli medesimi onde togliere anche l'ombra di dubbietà che si volesse suscitare.

« 2. Nell'articolo 2 di detti capitoli, sebbene persuasi i sottoscritti che la direzione generale delle regie poste, venendo variati per disposizione ministeriale i giorni della partenza dei piroscafi, non darà solamente avviso al Rubattino di tale deliberazione, ma avrà cura d'avvertirne anche il pubblico, o per manifesto, o nella Gazzetta ufficiale da pubblicarsi quindici giorni prima nel continente e nella Sardegna, pure credono conveniente che anche di quest'avviso al pubblico si faccia menzione nell'articolo da darsi o dal Ministero, o dalla direzione nel foglio ufficiale, come meglio si credesse, per regola non meno dei passeggeri che dei commercianti.

« 3. Ritenuti il 1 e 2 alinea dell'articolo 3, sono pure di avviso i sottoscritti che non convenga nel 3 alinea lasciare al signor Rubattino l'arbitrio di supplire, nel caso ivi contemplato, nei viaggi per Cagliari con vapori della forza di soli 100 cavalli, e stimano conveniente che si debba obbligarlo a prestare quel servizio con vapori di portata eguale a quello che ha patito il guasto.

« È già abbastanza che il Governo non glie ne fissi il numero, senza che possa ragionevolmente pretendere, in caso d'avaria, di supplire al lungo viaggio per Cagliari con battello della forza di soli 100 cavalli, questa facoltà lo autorizzerebbe sostanzialmente ad avere un solo vapore della portata di 180 cavalli ciò che non sarebbe per riuscire troppo utile al servizio, e produrrebbe gravi inconvenienti anche in vista del maggior numero di porti fissato nell'articolo 12 nei viaggi per Cagliari.

« 4. Credono similmente i sottoscritti che all'articolo 6 convenga variare la redazione, ed in vece della troppo generica ed elastica espressione *potrà il Governo*, abbiano a sostituirvi le parole: *il Governo procederà periodicamente*.

« 5. Non si vuol contrastare al superior Governo la facoltà di fare ritardare le partenze dei vapori, stimano però i sottoscritti che, onde togliere una troppo estesa arbitrarietà, si aggiungano infine al primo alinea dell'articolo 9 le seguenti parole: *per motivi di pubblico interesse*.

« 6. Trovano i sottoscritti troppo lungo il termine fissato al signor Rubattino nell'articolo 10 per l'eseguimento dei viaggi sia a Cagliari, sia a Porto Torres.

« Partendo appunto dalla base fissata che siano in grado di percorrere i vapori 9 miglia all'ora, avuto riguardo alla distanza dei diversi punti, dovrebbe eseguirsi il viaggio per Cagliari in ore 40 e 45 rispettivamente nei diversi mesi ivi accennati, e per Sassari in ore 26 e 31, ritenendo bensì

l'accrescimento combinato per i casi d'approdo alla Maddalena od alla Capraia.

« 7. Avuto riguardo al vantaggio che attualmente si accorda generalmente in Genova nel ribasso del quarto sul nolo solito ai viaggiatori non commercianti, i sottoscritti credono conveniente che per parte del Ministero si ecciti il signor Rubattino a generalizzare il vantaggio di essi nell'articolo 18 per i posti, estesi a tutti indistintamente i passeggeri dell'isola anche non commercianti.

« E siccome potrebbe rimaner dubbio sull'accordo di tali vantaggi, nel caso di scioglimento dell'attuale società che suole eseguire quei viaggi, sarebbe opportuno d'imporre al Rubattino l'obbligo della continuazione e progressività di far godere di tali vantaggi i sardi pendente il termine dell'appalto, anche nel caso di scioglimento di tale società.

« 8. Attesi gl'inconvenienti ai quali dovrebbero andar soggetti i passeggeri, nell'accordarsi al Rubattino la facoltà di cui nell'articolo 20 per la difficoltà massima che ordinariamente s'incontra nell'attraversare la costa di ponente dell'isola, sono d'avviso i sottoscritti che debba sopprimersi l'articolo 20, non dovendo gravitare sullo Stato il maggior vantaggio che si vuol accordare alle tonnare.

« 9. Non crederebbero i sottoscritti di loro decoro che si esprimesse nell'articolo 28 l'obbligo al signor Rubattino di dover dare il passaggio *gratis* nei piroscafi ai membri del Parlamento nell'andata e venuta dalla Sardegna, ma vogliono sperare che per parte del Ministero non si vorrà, dopo tre anni, declinare dall'adottato sistema di spedire a tal effetto dei regi piroscafi, onde non defraudare i membri del Parlamento di questo ben misero vantaggio stato loro fin dal principio accordato.

« 10. Per ultimo, fatto il computo delle ore di viaggio, i sottoscritti non trovano motivo per cui si debba così pure declinare, come si è fatto nelle avvertenze annesse al capitolato in ordine, sia al numero dei posti, sia alla qualità dei medesimi, dal sistema che era fissato nell'apposito regolamento per i vapori militari, che dovrà perciò ritenersi ed osservarsi anche dal signor Rubattino.

Roberti — Grixoni — Falqui-Pes — Bartolomei
— Decandia — Bayl — Salmour — Sulis.

SULIS. Le osservazioni di cui si tratta furono sottoscritte dai deputati Sardi, al fine di presentarle al signor ministro. Io, per parte mia, ho dichiarato, e su ciò chieggo la testimonianza de' miei onorevoli colleghi, i quali gl'invito a smentirmi se non dico il vero, che acconsentiva a sottoscriverle, inquantochè dovessero presentarsi al ministro perchè le esaminasse, ma che non intendeva che venissero prodotte alla discussione della Camera, e sostenerle ove si producessero.

Fatta questa dichiarazione, per quanto a me spetta, mi riferisco a quanto sarà per decidere la Camera.

ASPRONI. Domando la parola per un fatto personale.

Siccome io ho dato adesione a quanto si contiene in queste osservazioni, or ora lette dal signor relatore, dietro invito de' miei onorevoli colleghi, in unione ai quali presi parte all'esame di questo contratto, così le accetto in tutta la loro estensione.

PRESIDENTE. Io non trovo neppure conveniente perdere il tempo sopra una discussione intorno all'applicazione del capitolato.

I signori proponenti di questo articolo possono mantenerlo o ritirarlo come loro meglio piacerà; ma non vedo che la Camera abbia ora a entrare in questa discussione.

Quindi segue la discussione sul merito, e la parola è al signor Farina.

FARINA PAOLO. Io stimo che anzitutto sia necessario di bene ristabilire lo scopo di questa navigazione.

Qual è questo scopo? A parer mio, il principale si è quello di trasportar le persone e le lettere: questo è l'unico mezzo atto di agevolar le comunicazioni tra la terra ferma e la Sardegna.

Dunque, ogni qualvolta venga sensibilmente pregiudicato quest'unico mezzo di comunicazione con i nostri concittadini della Sardegna, io credo che il Governo debba andar molto a rilento nell'accettar quelle modificazioni che impediscono di metterci a contatto il più presto possibile.

Si parlò del vantaggio del commercio.

Il primo vantaggio del commercio (e ciò è passato in proverbio nell'Inghilterra, che in questa materia è autorità assai competente) è la celerità ed il risparmio di tempo.

Ora, se il viaggio che si pratica in una località, in cui il mare è più tempestoso che in altra, si allunga, vi sarà sicuramente disagio nel viaggio, ed una grande perdita di tempo.

L'onorevole ministro ha asserito che nessuno si oppose ai calcoli da esso fatti.

Ed egli calcolò, se non erro, dalle 100 alle 150 mila lire i danni che presume dover nascere dalla soppressione di questo articolo.

Io penso che nelle memorie trasmesse al Ministero a tale proposito, vi sia corso l'errore nelle cifre almeno di uno zero.

Ed invero, a detta del signor ministro, i battelli dovrebbero fare quattro viaggi. Quando i battelli del signor Rubattino, calcolata l'eventualità del caricamento a Cagliari, avranno riservata per le tonnare la portata da 25 a 30 tonnellate per viaggio, è tutto quello sul quale si possa calcolare.

Ora, se vi dovesse essere una differenza di 120, ovvero di 150 mila lire, bisognerebbe di nolo pagarne 1800, ovvero 1250 lire per tonnellata; cosa questa che, come ben vede la Camera, è assolutamente impossibile, e contraria ad ogni probabilità.

Si risponde: vi sono molti individui che dalla terraferma vanno in Sardegna per lavorare alla pesca; questo è verissimo, ma, o signori, gli uomini non vanno già soli, chè essi andando a fare la pesca nell'isola portano con loro gli attrezzi della pescagione.

Vi è inoltre una spedizione di barili che si fanno in Liguria per collocare i tonni, i quali fa d'uopo che siano colà portati ed accompagnati.

Vi è adunque continuamente un andare e venire per la pesca dei tonni, eseguito necessariamente con altri bastimenti, e non con battelli a vapore.

Per i pescatori vi ha pertanto di già un mezzo di trasporto più economico che quello dei battelli a vapore; adunque per questo riguardo non vi è nemmeno da sperare una grande risorsa.

D'altronde, questo movimento a che cosa si riduce?

Si ridurrebbe ad un movimento secondario di 500 o 600 persone, ma per queste 500 o 600 persone non credo si dovesse frastornare la corrispondenza in grande della Sardegna, perchè in questo caso vi sarebbero molti altri punti sulle coste che presentano interessi e popolazione maggiore, ai quali bisognerebbe egualmente approdare.

Noti bene la Camera che non si corre il pericolo, col rifiutare questo patto, di rompere il contratto. Se la questione fosse posta nei termini nei quali l'aveva collocata l'onorevole deputato Sulis, io non so se mi sarei realmente determinato a combattere l'articolo 20, ma io non credo niente

affatto... (*Il deputato Sulis fu alcuni cenni*)... — perdoni il signor Sulis —... che la compagnia Rubattino rifiuterebbe, dietro compenso, il contratto, solamente perchè gli è tolta questa facoltà. Dirò anzi come nel seno della Commissione siasi persino portata una cifra alla quale si faceva ascendere l'indennità che la compagnia domandava a quest'oggetto, e questa era infinitamente minore di quella accennata dal signor ministro. Io in conseguenza non posso assolutamente assentire a questa proposta.

Altronde, quale sarebbe il servizio che potrebbe arrecare il signor Rubattino (parlo in genere del servizio, cioè di tutta la pescagione) se tutto dipendesse dai quattro viaggi anni che farà in Sardegna il battello a vapore? Io ripeto che, nel complesso di tutti questi viaggi, non si potrà avere certezza di trasportare più di 100 o 120 tonnellate di tonno, e sarà il *maximum*.

Ma prescindendo anche da questi dati, cosa può fare il signor Rubattino in forza delle riserve contenute nel capitolo? Può fare il trasporto di un quarto della pesca per volta, e delle pesca di una sola tonnara. Infatti, nei primi dieci giorni della pesca, che dura 40 giorni, egli non può caricare che la pesca dei dieci giorni precedenti; nel viaggio successivo da quella parte, o per quella tonnara, non può caricare il prodotto della pesca dei dieci giorni successivi, ed andando anche ad altra tonnara non vi troverebbe ad un dipresso che il prodotto dello stesso numero di giorni, mentre il di più sarebbe già stato spedito in terraferma; e così successivamente fino alla fine della stagione della pesca.

Trasportando dunque ogni anno un quarto dei tonni di una sola tonnara, o ripartendo questi quarti sulle otto tonnare della Sardegna, ad ogni viaggio porterà tutto al più la 32^a parte dei tonni della Sardegna.

Quanto poi al preteso maggiore sviluppo della pesca, riterrà poi la Camera che il signor Rubattino, andando col suo battello in Sardegna, non porta nelle tonnare nè un tonno di più nè un tonno di meno (*Ilarità*), perchè i pesci vanno da loro nelle tonnare senza bisogno di battelli a vapore. (*Nuova ilarità*)

Consequentemente, se ci saranno molti tonni, la pesca è ricca ed abbondante; se non ci sono tonni, il signor Rubattino non li porta di certo.

Il vantaggio dunque in cosa consiste? Consiste nel portare speditamente a Genova una limitata quantità di tonno, il quale, essendo il primo che arriva, è quello che è molto pagato; dal che ne potrà solo avvenire che (se il signor Rubattino s'intenderà con i padroni di qualche tonnara, il che può ed anzi deve fare benissimo nell'interesse della sua amministrazione, giacchè il contratto gli accorda la facoltà di farlo) essendo il tonno di quelle date tonnare il primo ad arrivare a Genova, si venderà a molto maggior prezzo, e saranno i conducenti della tonnara suddetta quelli che guadagneranno di più, con scapito delle altre tonnare.

Dopo queste considerazioni, io credo che quest'articolo possa assolutamente rigettarsi, mentre sono convintissimo che il signor Rubattino, mediante un equo compenso, che non può essere certamente di gran rilievo, prescinderà da questo articolo.

CAVOUR, ministro di marina, di agricoltura e commercio, e delle finanze. Mi credo in debito di rettificare alcune parole che, o non sono state da me bene espresse, o furono frantese dall'onorevole deputato Farina.

Io non ho mai detto che questa facoltà concessa al signor Rubattino dovesse produrre al medesimo un centinaio di mila lire, ma notai bensì come questo poteva aumentare il valore

delle tonnare di un centinaio di mila lire. Se la Camera intese le mie parole nel senso del deputato Farina, ho detto involontariamente un errore, perchè nella relazione stessa il signor Rubattino non fa ascendere il beneficio che egli aspetta da questo viaggio oltre le 50 a 55 mila lire annue.

Debbo poi fare osservare che l'onorevole signor Farina ha calcolato troppo poco l'ammontare dei trasporti che potrà effettuare il signor Rubattino; egli dice che i bastimenti a vapore di questa compagnia non potranno caricare che 25 o 30 tonnellate di tonno, quando, all'incontro, io credo di non andare errato asserendo che coi bastimenti attuali, col *Lombardo* per esempio, essa possa caricare molto più di 30 tonnellate di mercanzia. Se un battello della forza di 180 cavalli fosse ridotto a non caricare che 30 tonnellate, sarebbe assolutamente inutile al servizio.

Oltre a ciò è cosa evidente che se la compagnia Rubattino vuole prosperare, dovrà sostituire altri bastimenti di maggior portata a quelli che ora essa possiede. Se la compagnia Rubattino credesse di fare, coi bastimenti che ha presentemente, un servizio proficuo, io credo che sarebbe in gravissimo errore; quindi egli è sperabile che fra un anno o due essa avrà dei battelli a elice, coi quali potrà con facilità caricare 150 e anche 200 tonnellate. Ma anche fatta astrazione da queste eventualità future, io stimo che anche col *Lombardo* essa possa trasportare dalla 80 alle 100 tonnellate per viaggio.

Quanto poi al beneficio delle tonnare, egli è evidente che il viaggio del signor Rubattino non aumenterà il numero dei tonni che seguono la costa occidentale della Sardegna, nè io mi sono mai servito di questo argomento; solo ho detto che si renderebbe più attiva, più facile e più proficua la pesca del tonno, che vi sarebbe un incentivo maggiore per estendere questa industria; nello stesso modo che, facendo una nuova strada in un distretto agricolo, non si rende la terra più fertile, nè si aumenta la forza produttiva del suolo, ma solo si dà una spinta all'industria onde si porti verso la coltivazione del suolo.

Non insisterò più oltre: mi pare che tutti gli argomenti, e pro, e contro, su questa questione speciale delle tonnare, si siano già abbastanza svolti: ma perchè la Camera possa giudicare con intiera conoscenza di causa, dirò che il signor Rubattino, dopo aver fatto ascendere il beneficio che aspetta da questo viaggio, delle 50 alle 55 mila lire, ha detto che si contenterebbe di una indennità di 20 mila lire; e abbenchè io riconosca che non gli si debba dare tutta quella somma, debbo però dire che ove la Camera ricusasse l'articolo 20, qualche cosa bisognerebbe pur dargli. Io credo che sarebbe su questo da concertarsi col signor Rubattino. Io non voglio nè impegnare la parola del signor Rubattino, nè quella del Governo. Non gli si debbe ricusare ogni compenso, e non gli si deve dare tutto quello che domanda. La Camera deve prendere a calcolo se sia opportuno il gravare di una nuova spesa il pubblico erario per motivi, che io confesso non avere a' miei occhi quell'importanza che si è voluta dare da molti membri di questa Camera.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Grixoni.

GRIXONI. Dirò due parole in risposta al signor ministro che mi ha chiamato proprietario in grazia dell'onorevole deputato Di Santa Croce.

CAVOUR, ministro di marina, agricoltura e commercio, e delle finanze. Io non l'ho accennato.

GRIXONI. Non furono che pochi mesi che anche io aveva parte, come appartenente a quella famiglia, che possiede una di quelle tonnare; in oggi non vi ho più parte. Ha

parlato dell'isola di Carlo Forte, e per poco che si voglia guardare la carta della Sardegna, si vedrà che Carlo Forte e l'Isola Piana sono una cosa sola; all'Isola Piana e Porto Torres si fa la pesca, e siccome non dista che pochi minuti da Carlo Forte, così alla punta di quell'isola si fa tutto il maneggio delle tonnare, e colà si caricano i pesci; in conseguenza sarebbe la stessa cosa poi il viaggio da Cagliari per Genova.

Il signor ministro diceva che arrivavano in Genova molte navi da parte di ponente, io dico che da Cagliari per Genova e viceversa, meno forza di tempo, nessun bastimento a vela e nessun vapore passa mai per la costa di ponente; se affari particolari lo portano ad Oristano e Bosa o in altro scalo, è un'altra faccenda, ma da Cagliari per Genova, e da Genova, per Cagliari nessuno passa mai per la detta costa di ponente; dunque vedono, signori, che vi è un motivo, e il motivo è stato già abbastanza sviluppato.

Il bene per forza fu un tempo che si usava dircelo, e sarebbe desiderabile che questa parola si eliminasse; la Sardegna ora manda i suoi deputati al Parlamento per esporre i bisogni proprii; in ogni circostanza ed in ogni occorrenza il Parlamento, ci fece giustizia.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Biancheri.

BIANCHERI. Nella tornata di ieri io impugnava la proposta soppressiva della Commissione, ed ho cercato di dimostrare che l'articolo 20 di cui si proponeva la soppressione, invece di essere contrario alle ragioni di convenienza, che avevano determinata la Commissione stessa ad adottare la legge nel suo complesso serviva anzi di più potente eccitamento per doverla accettare.

Ho però avvertito in pari tempo che i termini in cui era concepito lo stesso articolo 20, potevano benissimo dar luogo ad una difficoltà di non lieve momento.

Questa difficoltà che io aveva già rilevata ieri venne sviluppata maggiormente dall'onorevole deputato Mameli, il quale espose vari altri riflessi per dimostrare gli inconvenienti cui darebbe luogo l'articolo 20 di cui si tratta.

Per andare incontro a questa difficoltà, come a tutte quelle altre che mi si affacciarono dagli onorevoli oppositori, io mi sono determinato a proporre un emendamento da sostituirsi all'istesso articolo 20.

Con quest'emendamento io credo di essere riuscito a dissipare tutte le difficoltà che mi si erano opposte, e se la Camera mi concede qualche momento d'attenzione, mi lusingo di poterla convincere che veramente tutte queste opposizioni svaniscono mercè il nuovo articolo 20 da me proposto.

Le principali obiezioni che si fanno contro quest'articolo 20 per indurre la Camera a sopprimerlo, consistono principalmente nelle seguenti:

Si è detto in primo luogo che coll'articolo 20 non si provvede all'interesse generale, ma bensì all'interesse particolare dell'appaltatore e di qualche altro privato. Si è opposto in secondo luogo, che, passando dalla parte occidentale dell'Isola, si corrono grandi pericoli tanto per l'insalubrità dell'aria, come per le tempeste di mare, che ivi sono assai frequenti. Si è osservato finalmente, che con l'articolo 20, nei termini in cui è concepito, si verrebbe a creare un vero monopolio, ed una specie di privativa a vantaggio dell'appaltatore ed a pregiudizio di tutte le altre tonnare che esistono nell'isola di Sardegna.

Volendo andare incontro a tutte queste difficoltà, invece dell'articolo 20 in cui si dice: che sarà permesso ai vapori di fare scalo ad una tonnara per imbarcarvi merci, io ho concepito il mio emendamento in modo da togliere ogni arbitrio

all'appaltatore, con obbligarlo invece a fare approdare il vapore in un sito determinato e centrale di aria salubre e comodo per tutte le tonnare che volessero approfittarne; questo punto centrale che riunisce tutte le accennate condizioni si è l'isola di San Pietro, così detta di Carlo Forte; questo è un luogo sicuro, dove approdano molti bastimenti per mettersi al sicuro dal tempo cattivo; l'aria ne è buona in ogni stagione dell'anno, senza pericolo di sorta.

In detta Isola vengono a radunarsi tutti i fabbricatori e pescatori di tonni per depositarvi la loro pesca, e per acconciarla. Ora, se si obbliga la società appaltatrice ad approdare in questo punto, ad esclusione di tutte le tonnare, siccome ivi tutte le tonnare concorrono naturalmente, io credo che si sarà raggiunto lo scopo che si deve prefiggere, quello cioè di allontanare i pericoli e della insalubrità, e del naufragio, con procurare a questo ramo d'industria il maggior vantaggio possibile.

Si è osservato, che non tutte le tonnare potessero con eguale facilità profittare del vapore: ma, o signori, se le quattro tonnare da me accennate nella tornata di ieri, che sono le principali, e che fanno quasi tutto il commercio, mandano ad acconciare i tonni nell'istessa isola di San Pietro, non vedo perchè si possa fare una distinzione da una tonnara all'altra, e si possa dire che alcune profiteranno più delle altre.

La sola tonnara che non avrebbe la stessa facilità, ma che però potrebbe approfittare di questo approdo, giacchè potrebbe portare i suoi barili di tonno all'isola di San Pietro per imbarcarli all'epoca che il vapore vi approda, sarebbe quella di Fiumentorgio, la quale si trova, per verità, a qualche distanza dall'Isola medesima. Ma, come già facevo notare nella tornata di ieri, a questo sito di Fiumentorgio, non sarebbe ad ogni modo conveniente di approdare, come quello che presenta molta difficoltà pei bastimenti che vanno ad ancorarvi; evvi poi il pericolo dell'aria cattiva.

Ad ogni modo, la tonnara di Fiumentorgio, sebbene trovisi in condizione diversa dalle altre quattro che vengono ad acconciare i propri tonni nell'isola di San Pietro, io credo che non mancherà di fare anch'essa il suo commercio, godendo di tutti i vantaggi che la sua località può presentare.

Da ciò voi ben vedete, o signori, che la difficoltà più non consiste nell'insalubrità dell'aria, nè nei pericoli del mare, massime che questo tragitto si fa nei mesi di maggio e giugno, nei quali ognuno sa che il mare è quasi sempre tranquillo, ma soltanto nel ritardo che si verrebbe a soffrire nel tragitto; ma intanto non si potrà mai contrastare che il sito indicato nel mio emendamento non sia un sito sicuro, sano, comodo e centrale a tutte le tonnare.

A parte tutti questi vantaggi, io credo poi che col mio emendamento verrà anche a cessare ogni timore che si faccia monopolio, o che si voglia introdurre qualche privativa, giacchè, a termini del mio emendamento, l'impresario dei vapori sarebbe tenuto a ricevere non solo i passeggeri, ma anche le merci provenienti da tutte le tonnare e luoghi vicini.

Ciò spiega, o signori, il perchè io ho creduto necessario di sostituire il mio emendamento all'articolo 20, perchè come ognuno vede, con l'articolo 20 del capitolato si lasciava facoltativo all'appaltatore il ricevere le merci da quella tonnara che meglio avesse creduto, quando per lo contrario io intendo che il medesimo sia tenuto di ricevere tutte le merci e tutti i passeggeri, da qualunque parte provengano. Ciò mediante, svanisce ogni idea di privativa e di monopolio.

PRESIDENTE. Faccio osservare al signor Biancheri che converrebbe che modificasse la sua proposta, poichè essa

si riferisce alla tariffa della pescagione, e nella tabella non vi è...

BIANCHERI. (*Interrompendo*) Io spiegherò la mia idea. Io non intendo che la mia proposta non sia suscettibile di essere modificata, ma dopo averla sviluppata lascerò alla Camera il giudicare se sia opportuno di modificarla in un senso ancora più stringente e preciso onde evitare ogni dubbio.

Frattanto, io dico che allorché l'impresario sarà obbligato a prendere le merci da tutte le tonnare indistintamente, non vi sarà più pericolo di privativa, o di monopolio né di altra preferenza.

Dunque qui cessa la considerazione dell'interesse particolare; qui subentra l'interesse generale, non solo per il commercio e per gli appaltatori delle tonnare, ma altresì per quei poveri operai i quali vanno per due mesi nell'Isola alla pesca dei tonni e sono poi obbligati di ritornare coi bastimenti a vela, ed impiegare così 10, e talvolta anche 15 giorni in viaggio. Questa è una considerazione gravissima, che non conviene trasandare, onde non fare ingiustizia a questa povera gente.

Dopo di ciò, io mi riassumo sovra un punto solo quale si è quello del ritardo che dovrebbero provare i battelli a vapore passando dalla parte di ponente e facendo scalo alle tonnare nell'isola di San Pietro nei due mesi di maggio e di giugno.

Io non vi dissimulo, o signori, che da parte di levante il tragitto sarebbe alquanto più breve e più facile, ma la Camera si convincerà che nei termini in cui è concepito il mio articolo, il maggiore ritardo che s'incontrerebbe nel tragitto passando per la parte occidentale, piuttostochè per la parte orientale, sarebbe di sole 5 ore. Qui l'articolo da me proposto stringe in modo, che obbliga l'impresario a non impiegare in questo tragitto, compresa la fermata e l'imbarco della merce, un tempo maggiore di ore 5; ma l'onorevole Santa Croce, faceva osservare che l'impresario una volta che sarà autorizzato a recarsi alle tonnare, invece di cinque ore, ne impiegherà dieci o venti, ed anche 24, come asseriva ieri l'onorevole Mameli. Ma in allora, cosa giova, io dico, che colla convenzione di cui si tratta siasi limitato il tragitto da Cagliari a Genova a 45 ore, se invece di 45 ne impiegherà 50 o 60? Cosa potrà fare il Governo? Io osservo a questo riguardo, che l'articolo 16 del capitolato, dispone che « sarà destinato dal Governo su ciascun bastimento a vapore durante il viaggio un ufficiale della regia marina incaricato della sorveglianza di quanto può concernere l'adempimento del contratto nella parte riflettente i viaggi e gli avvenimenti della navigazione. »

Dopo ciò, io chiedo, se dietro una disposizione così chiara e precisa, se avendo il Governo un ufficiale della regia marina su questi bastimenti, il quale è specialmente incaricato di sorvegliare che si eseguiscono le clausole del contratto, questo ufficiale poi voglia contravvenire ai propri doveri, calpestare la legge per favorire l'appaltatore e colludere con lui; queste non sono supposizioni da farsi, e fissandosi nella legge un termine preciso di cinque ore che debbano comprendere tutte le operazioni dell'approdo, e comminandosi una penale per ogni ora di più che si impiegasse, si sarà fatto quanto basta per provvedere all'esatto adempimento degli obblighi portati dalla convenzione, e non havvi, a parer mio, altro inconveniente se non che quello del ritardo stipulato; faccio però riflettere su questo particolare che quando il battello a vapore passerà dalla parte di levante, potrà soffrire un ritardo ancora maggiore di quello convenuto all'articolo 20. Difatti, basta leggere l'articolo 19 del capitolato

per convincersene pienamente; in quest'articolo 19 si riserva al Governo la facoltà di fare approdare i piroscafi destinati per Cagliari in punti da determinarsi lungo la costa orientale della Sardegna, sia nell'andata che nel ritorno; e mentre per siffatti approdi non viene accordata indennità di sorta, sono però concesse quattro ore di ritardo alle rispettive destinazioni.

Quattro ore per andare, e quattro per ritornare dalla parte di levante, dove si vuole che passi il battello, sono otto ore di ritardo, e così molto maggiore di quello di cinque ore che dovrebbe provare passando dalla parte d'occidente: secondo la mia proposta, dunque, si accelererebbe il tragitto invece di ritardarlo, tanto più che il tragitto da occidente si farebbe nei mesi di maggio e di giugno, mentre il tragitto da levante si fa anche nel forte dell'inverno in cui i tempi sono più cattivi, e perciò ben più lungo e più difficile il viaggio. La ragione dunque del ritardo non può avere gran peso.

Ma supposto anche che questo ritardo fosse maggiore, bisognerebbe sempre confrontare il pregiudizio che può derivarne col grande vantaggio che vengono ad ottenere queste tonnare, i loro appaltatori ed il commercio in generale, e fatto questo confronto, io son certo che si riconoscerà il gran vantaggio di questo ramo d'industria, il quale, per quanto ne abbia detto il deputato Farina, è però suscettibile di maggiore sviluppo ed ingrandimento.

Io sostengo che facilitando questo ramo d'industria, lo si viene ad estendere, e che quindi, invece di cinque tonnare, se ne potrà stabilire un numero maggiore e conseguentemente la pesca ne sarà più attiva e abbondante. Ma supponendo che la pesca stia nei limiti in cui è attualmente, io dico che vi sarà sempre un gran vantaggio dal traffico dei battelli a vapore, vantaggio che né il signor Farina, né alcun altro potrà contestare, quello cioè di trasportare i tonni appena allestiti, e di poterli mettere subito in consumazione. Signori, io non voglio maggiormente intrattenere la Camera su questo noioso argomento; però non posso terminare senza aggiungere un ultimo riflesso.

Io suppongo che si sopprima l'articolo 20, come propone la Commissione; io suppongo ancora che, nonostante la soppressione di quest'articolo, l'impresario voglia ancora eseguire il contratto in ogni altra parte. Questa supposizione è affatto gratuita, perchè abbiamo sentito poc'anzi dal signor ministro che l'impresario non è punto disposto ed eseguire il contratto, e che anzi pretende un'indennità di 20 mila lire almeno; ma io dico che, anche in questa ipotesi, ne seguirebbe sicuramente un vero monopolio, e si avrebbe una vera privativa per le tonnare di Porto Torres, le quali, trovandosi ad un'ora di distanza dallo stesso scalo dove deve approdare il vapore, non mancheranno di profittarne, mentre le altre cinque tonnare, che sono molto più importanti e dove si spendono dei milioni, dovranno stare al disotto di queste.

E per verità, se si sopprime l'articolo 20 e si eseguisce il capitolato negli altri articoli, siccome l'impresario non ha nessuna obbligazione nel contratto di prendere il tonno in una tonnara piuttosto che in un'altra, siccome le due tonnare di Porto Torres esistono in vicinanza del luogo dove il vapore deve fare lo scalo, naturalmente queste avranno tutto il vantaggio, e le altre ne risentiranno gravissimi danni, e conseguentemente si avrebbero tutti gli inconvenienti che la Commissione si è proposta di evitare colla soppressione dell'articolo 20. Dunque non può essere il caso di sopprimerlo, ma bensì di mantenerlo: mentre io sono intimamente convinto che la preferenza esisterebbe quando quest'articolo si sop-

primesse, ma non quando fosse mantenuto nei termini in cui io l'ho proposto. D'altronde; indipendentemente dal ripetuto articolo 20, è chiaro che l'appaltatore sarà sempre in libertà di prendere il tonno piuttosto alla tonnara B che alla tonnara C; ed anche sopprimendo l'articolo 20 avrà sempre il diritto di andare a prendere il tonno dove vuole, cioè tanto alla tonnara più vicina che alla più lontana, alla più grande come alla più piccola, perchè non è fatta a tale riguardo restrizione, nè proibizione di sorta; quindi, postochè questa facoltà esiste, sarà sempre conveniente di estenderla a beneficio di tutte le tonnare.

Queste considerazioni mi sembrano abbastanza gravi perchè la Camera, prima di approvare la proposta soppressione, debba seriamente riflettere al pregiudizio che dovrà risentirne il commercio dell'Isola e la navigazione a vapore che tutti dobbiamo desiderare di veder prosperare.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. La parola è al signor Bolasco.

BOLASCO. Io prendo la parola per appoggiare la proposta di sospensione fatta dalla Commissione, ma non perchè si sopprima l'articolo 20, a tenore del quale nei due mesi di maggio e di giugno i vapori postali dovranno passare a ponente dell'Isola, sibbene affinchè quest'articolo 20 sia ampliato, e vi si aggiunga l'obbligo ai vapori di una breve fermata di un'ora avanti il golfo di Alghero per prendere i passeggeri e le merci per il continente.

Io non mi farò a dimostrare che non sussistono gli inconvenienti temuti da taluni per quel passaggio da ponente nei detti due mesi, perchè quei timori sono già stati egregiamente combattuti da altri preopinanti.

Voglio solo far conoscere alla Camera, ed al Ministero l'utilità, che vi sarebbe di prescrivere la detta fermata.

Signori, la città d'Alghero, che è una delle più considerevoli dell'Isola, è quasi intieramente isolata, e priva di comunicazioni.

Per andare a Cagliari avvi a fare un viaggio di circa due giorni, e per Porto-Torres, che è alla sola distanza di sette ore di cavallo, non vi è alcuna strada carrettabile.

Se pertanto vi è alcuno che, o per interesse, o per cause di salute, o per altro urgente motivo abbisognasse di venire al continente, e non potesse questi fare il lungo viaggio sino a Cagliari, o l'altro disagiata a cavallo fino a Porto-Torres, vi si troverebbe impossibilitato affatto, con danno talvolta irreparabile.

Quindi, posto che i vapori navigando verso ponente ove esistono le tonnare, devono necessariamente passare davanti al golfo dirimpetto ad Alghero, non distante più di mezz'ora dalla città, io vorrei che fosse loro prescritto di avvicinarsi almeno tanto che basti onde se vi fosse o qualche passeggiere, o qualche oggetto da imbarcarsi, possano riceverlo per mezzo di battelli che all'uopo si terrebbero pronti nei giorni stabiliti per il passaggio dei vapori medesimi.

Quest'obbligo che si imponesse ai vapori per i due mesi pendenti i quali devono passare da ponente, non sarebbe causa di ritardo che tutto al più di un'ora, ed io sono persuaso che l'appaltatore di quell'impresa vi si sottometterebbe volentieri, mentre egli ne ricaverebbe un profitto conseguente, giacchè prenderebbe sempre o passeggeri, o merci, tanto più in detti due mesi che la pesca dei coralli somministra molte occasioni e necessità di trasporti, tanto in coralli, che in speculatori dei medesimi.

E quindi, senza che il servizio postale avesse a soffrirne, senza che sia necessario verun aggravio di spesa, il Governo procurerebbe un'agevolezza a quella popolazione, che, come

è già detto, è quasi intieramente segregata, e dal continente, e dalle altre città cospicue dell'isola.

Supposto anche che quell'obbligo di breve fermata che si imponesse ai vapori quando passano avanti il Golfo d'Alghero potesse cagionare qualche ritardo nel viaggio, che, ripeto però non sarebbe maggiore di un'ora, questo ritardo messo a confronto col vantaggio che ne risulterebbe in favore di tutta quella popolazione non dovrebbe essere d'ostacolo alla mia proposta.

Mi pare, che se si favoriscono gli interessi delle tonnare, che, comunque, sono sempre interessi privati, si devono specialmente favorire gli interessi generali di una intiera popolazione, tanto più che questi possono essere non solo interessi pecuniari, ma anche interessi d'umanità, e di più grave momento. Per queste brevi considerazioni dichiaro nuovamente di appoggiare la proposta della Commissione al fine che ho indicato, cioè onde si aggiunga all'articolo venti o in un altro apposito articolo, l'obbligo ai vapori di avvicinarsi al porto d'Alghero quando passano avanti al golfo, e di farvi una fermata di un'ora per ricevere i passeggeri e merci che volessero imbarcarvisi.

Dichiaro però, che non sarei alieno di approvare fin d'ora il progetto del Ministero se il signor ministro credesse che l'obbligo di quella fermata possa essere aggiunto senza difficoltà, come io suppongo nella stipulazione del contratto.

CAVOUR, ministro delle finanze, di agricoltura, commercio e marina. Io credo che l'appaltatore non avrà difficoltà, nei mesi, ben inteso, in cui passerebbe dalla costa occidentale, a fermarsi nello scalo a cui accennava l'onorevole preopinante, quando però il tempo lo permetta, perchè altrimenti io non credo si possa fermare.

BOLASCO. Si tratterebbe precisamente di obbligarlo.

CAVOUR, ministro delle finanze, d'agricoltura, commercio e marina. Purchè il tempo lo conceda, io credo, come ho detto, che l'appaltatore non avrà difficoltà ad acconsentire a quest'obbligo, quantunque io non sappia fino a qual punto egli si possa imporre.

Del resto, io credo che questa discussione fu abbastanza prolungata, e che la Camera è abbastanza illuminata intorno alla questione; la prego soltanto di avvertire, che se alcuni fra i deputati della Sardegna hanno combattuto il progetto ministeriale, altri invece lo sostengono, ciò che prova che il Ministero non si è allontanato dalle opinioni che vennero espresse dai sardi.

SULIS. Io deposi al banco della Presidenza un'aggiunta all'articolo primo del progetto di legge, per effetto della quale mi pare che tutte le opinioni verranno ad essere concordi in quel precipuo scopo cui la Camera dee mirare perchè prosperi il commercio della Sardegna, e si abbia una corrispondenza pronta delle lettere e degli affari.

Pregherei il signor presidente a dar lettura di questa mia aggiunta, e quindi a permettermi di dire alcune parole in ischiarimento.

PRESIDENTE. L'aggiunta che propone sarebbe una condizione apposta all'approvazione, col patto che venga soppresso l'articolo 20 del capitolato, e che si aumenti di lire 40,000 l'annua sovvenzione che si dà all'impresario.

SULIS. Egli è certo che, dopo la dichiarazione che il signor ministro del commercio e della marina ha fatto testè, l'appaltatore non intenderebbe, senza compenso, di rinunciare all'utile che egli si riprometteva dal passaggio dei suoi vapori per la linea di ponente, giacchè egli crede che per tal modo possa avere alcuni vantaggi per il commercio dei tonni.

Però, considerando che molti si oppongono al mantenimento di questa clausola, ed anzi vedo che si va sì avanti da estendere all'infinito, epperò al ridicolo l'argomento del pericolo; giacchè da un fatto individuale di un viaggio mal capitato si voleva concludere per tutti i viaggi dei vapori in avvenire, io intendo cedere a tanta opposizione, desiderando innanzi tutto che questa pratica del contratto abbia ad avere il suo compimento; giacchè senza esso io dispero quasi delle sorti del mio paese natale, (*Uh! uh! Susurro*) ed io desidero che tutti i deputati, specialmente quelli delle provincie, che vi hanno un interesse diretto, vengano ad accettare questo divisamento. Io dico pertanto, che la discussione generale si rende affatto inutile, e chiedo che si chiuda, e si venga alla discussione degli articoli, giacchè al primo di essi io faccio un'aggiunta tale che racchiude il voto medesimo della Commissione, formulato nel suo ordine del giorno.

CAVOUR, ministro delle finanze, d'agricoltura, commercio e marina. Io bramerei certamente che fosse adottato il progetto primitivo, poichè l'ho compilato con tutta coscienza ed accuratezza, e per altra parte non fui convinto delle osservazioni che in contrario vennero addotte. Ciò non ostante sono pronto a piegare avanti al voto della Camera. Quindi, qualora essa crede che questo viaggio alle tonnare arrechi inconvenienti, il Ministero non ha difficoltà di ordinare il servizio in modo di evitarli. Il Governo amerebbe pure di risparmiare all'erario questo sacrificio di lire 10,000. Esso però non crede che 10,000 lire di più o di meno possano influire sul progetto col quale si vuol affidare all'industria privata la corrispondenza postale. Se perciò la Camera, respinta la proposta ministeriale, accetterà quella del signor Sulis, il Ministero non si opporrà certamente. Del rimanente, come ha anche asserito il deputato Sulis, non è probabile neppure che per 10,000 lire di più o di meno l'appaltatore rinunci ad un contratto di sì grande entità. Io quindi, in via subordinata accetto quella proposizione.

CORSI. Io non vedo come si possa accettare l'emendamento proposto dal deputato Sulis, il quale tende a regalare 10,000 lire all'impresa Rubattino, e nulla più!

La Camera, a parer mio, non debbe e non puote ora aggiungere variazioni od obblighi al contratto; ma essa potrebbe accettare l'ordine del giorno proposto dalla Commissione, col quale si invita il Ministero a toglier la clausola su cui or si discute.

Io non prenderò a ragionare sull'articolo 20 del contratto, perchè credo che a quest'ora la Camera si sia formata una chiara convinzione in proposito. Non è mestieri dunque che io accenni quanto sia esso dannoso ed improrovvido.

Il titolo stesso di questo progetto di legge: *Appalto pel servizio postale a vapore della Sardegna* indica chiaramente che esso ha per iscopo di portare nelle comunicazioni tra l'isola e il continente un miglioramento. Or bene, noi invece di riuscire al primitivo scopo, andiamo a cercare la convenienza di un'impresa!

Di questo però non farò parola, perchè ne fu detto assai. Solamente intendo di fare un'osservazione circa quanto disse l'onorevole deputato Biancheri relativamente ai 500 individui liguri che vanno tutti gli anni in Sardegna per la pesca dei tonni, i quali trarrebbero grandissimo vantaggio dal servizio dei vapori del Rubattino. Io non posso convenire in tale di lui sentenza, perchè primariamente non giunge forse il loro numero a 500; ma ammesso anche l'annunziato numero, è erroneo che convenga loro il tragitto sui battelli a vapore.

Tutti sapranno che questi individui sono lavoratori bottai,

i quali si recano in Sardegna prima che si incominci la pesca del tonno, e non ritornano in patria fino a che questa non sia finita.

In conseguenza non possono profittare in verun modo di questo nuovo servizio, sia per l'epoca dei viaggi di questi battelli a vapore, sia perchè altresì essi hanno per uso di portar seco loro i barili che fabbricano durante l'inverno nei loro paesi; e che portano in Sardegna per mezzo di leggieri bastimenti che noleggiavano per proprio loro conto.

Per altra parte, qualora tali lavoratori volessero compiere il loro viaggio col mezzo della navigazione a vapore, troverebbero egualmente i battelli dello Stato, e siccome essi son quasi marinai, potrebbero valersi dei posti di terza classe, il che, poco più, poco meno, verrebbe a corrispondere ai vantaggi preconizzati dall'onorevole preopinante. Questa classe di persone pertanto non potrà mai conseguire alcun vantaggio dall'articolo 20 del contratto, del quale ora si ragiona.

Osservo inoltre che i battelli a vapore della società Rubattino, secondo il progetto, passerebbero alle tonnare per prendervi il tonno di mano in mano preparato; nè per certo i lavoratori potrebbero imbarcarsi sul battello a vapore, perchè l'opera loro è necessaria fino alla chiusura della pesca; e quando la pesca fosse finita; il vapore più non passerebbe alle tonnare, e quindi, ripeto, di niuna utilità potrebbe riuscire a questi individui il passaggio del pacchetto sul luogo della tonnara.

Conchiudo in conseguenza con dire che quest'articolo non si debba assolutamente adottare, e che non si debba da noi stabilire indennità a favore della società Rubattino. Nel caso poi che il signor Rubattino non volesse adattarsi a questo contratto, e che perciò? Il paese non andrà in rovina se il servizio postale seguirà ad essere fatto dai vapori dello Stato, i quali finora l'hanno fatto egregiamente, con puntualità ed esattezza.

Si è detto dal signor ministro che da questo contratto ne verrà utile al commercio; io non vedo che vantaggio gliene possa derivare. Il primo vantaggio il commercio lo trae dalla sollecitudine colla quale è attivata la corrispondenza postale. Se adunque la nostra corrispondenza che per la parte meridionale dell'isola si faceva nel 1850 in quaranta o quarantacinque ore, verrà nel 1852 ad esser ritardata di cinque ore, qual vantaggio ne ricaverà il commercio, quale progresso otterremo noi se non quello dei gamberi?

Conseguentemente io mi oppongo a che sia adottato l'articolo 20 del contratto; ed a che si ammetta l'emendamento del signor Sulis, e propongo l'adozione dell'ordine del giorno sospensivo proposto dalla Commissione.

PRESIDENTE. La parola è al signor Valerio.

BIANCHERI. Io avevo chiesto la parola... (*Rumori. Basta! basta!*)

VALERIO LORENZO. Io non aumenterò l'indigestione di tonni da cui mi pare con ragione oppressa la Camera, (*Sì ride*) e chiamerò l'attenzione de'miei colleghi sopra alcuni altri punti di questa trattativa che mi paiono di grande importanza.

Prima di tutto rendo la dovuta giustizia alla Commissione per l'accurato rapporto che ci volle presentare, non senza però lasciare senza osservazione come dal Ministero siano stati presentati dei calcoli che furono trovati quasi interamente erronei, e credo sia utile che l'attenzione del signor ministro sia portata sopra questi fatti incidentali.

Se il Ministero presenta alle nostre Commissioni, le quali sono già sovracariche di lavoro, rapporti e dati statistici in-

teramente erronei, viene allora raddoppiato il lavoro, si allungano le nostre discussioni, e riesce perciò molto più difficile l'attuazione di buone leggi, che è quello che da noi attende il paese.

Ciò detto, io non entrerei nella questione dell'articolo 20, perchè ormai, se non m'inganno, l'opinione la quale sta per l'eliminazione di quest'articolo 20 si è fatta generale, per modo che io appoggerei la proposizione fatta dal deputato Corsi, affinchè il capitolato sia rimandato al Ministero, acciò egli riapra le trattative col signor Rubattino, e vegga con quale minima indennità possibile possa modificarsi il contratto. Ma non vorrei che le trattative del signor ministro si restringessero al punto che fu troppo ampiamente discusso nel Parlamento; vorrei anche chiamare l'attenzione del signor ministro sopra un punto che a me pare di molto maggiore importanza, ed è quello della tariffa dei passeggeri.

La tariffa dei passeggeri è, a parer mio, molto alta, e stimo che non venga a corrispondere allo scopo massimo che deve prefiggersi il legislatore ogni qual volta invita il paese a fare dei sacrifici, onde rendere più facili e sicure le relazioni tra l'Isola e la terraferma. Il paese consacrando una somma di 240 mila franchi all'anno onde rendere pronte, replicate e sicure queste relazioni, deve anzitutto cercare il modo di far sì, che le popolazioni della Sardegna possano facilmente venire in contatto colle popolazioni della terraferma; e per raggiungere questo scopo non basta che i viaggi siano frequenti, ma conviene eziandio che l'importo di essi non sia troppo elevato, affinchè i viaggiatori negozianti, ed anche i semplici cittadini siano per tal modo invitati ad intraprenderli. Altrimenti facendo, avverrebbe che il partito separatista che esiste in Sardegna come in Piemonte continuerebbe a spandere il mal seme della divisione, che va gettando in ogni occasione in quel paese, e seminando questo pensiero di separatismo giungerebbe a produrre nel paese dei guai, che potrebbero prendere gravi proporzioni in momenti pericolosi e che forse non sono lontani: (*Movimento*) onde io penso, che il signor ministro, tenendo conto di queste circostanze, dovrebbe, aumentando anche l'indennità da darsi, cercar di ottenere che il prezzo del trasporto dei viaggiatori venisse alquanto diminuito, perchè il prezzo di trasporto di lire 70 da Genova a Cagliari per le prime piazze, e di 45 per le seconde, mi pare grave per modo che poco giovi a migliorare la condizione del passato verso quel paese.

Io vorrei ancora aggiunta al capitolato un'altra condizione, ed è, che per i deputati della Sardegna venga continuato quel favore che fu concesso dal Governo per il passato, cioè che essi abbiano sui bastimenti che ottengono dal Governo un'indennità, il passaggio gratuito. Tutti sanno quanto siano gravi le condizioni dei nostri colleghi, che lasciano l'isola: varcano un mare che non è sempre senza pericoli, traversano tutta quanta la terraferma per venire a compiere il non sempre dolce nè lieto mandato di rappresentante del popolo; onde, se la Camera, se il Ministero vogliono che la rappresentanza nazionale della Sardegna sia composta d'uomini indipendenti, scelti fra tutti i ceti della società, non vorrà aggravare per l'avvenire la loro condizione e vorrà anzi diminuire i gravi danni a cui vanno incontro i deputati della Sardegna, abbandonando il loro paese per così lungo tempo ed a così grande distanza.

Ove altrimenti la Camera operasse, molti deputati stretti dalle loro condizioni finanziarie si troverebbero costretti ad abbandonare il mandato popolare, e la deputazione della Sardegna verrebbe ristretta nel limite dei ricchissimi, e degli impiegati del Governo.

Ora, che questo voglia il Ministero, lo comprendo; ma che questo voglia la Camera intiera, io non lo credo, e spero che dovendosi rinviare al Ministero il capitolato onde togliere l'articolo 20, e modificare, secondo io chieggo, la tariffa del trasporto del personale, vogliasi anche introdurre quest'altra modificazione. Io chiedo inoltre, che venga tolta quella facoltà di trattativa privata pel nolo, che forma l'articolo 21 della tariffa delle merci, designata sotto il titolo *pescagioni, cacciagioni, frutta fresche e simili*, in cui, invece di essere stabilito il prezzo del trasporto per tali merci, si lascia la facoltà della trattativa privata.

Se non vi fosse in quest'articolo compresa la *pescagione*, certo non lo crederei degno di particolare attenzione; ma i mari della Sardegna sono molto ricchi di pesci, cosicchè il loro trasporto può rendere di grande importanza questo diritto, ond'è che io non vorrei che abbandonando alla trattativa il fissarlo, si lasciasse alla società Rubattino il mezzo di monopolizzare quel prodotto e potesse questa, spinta dall'avidità del guadagno, alzare talmente la tariffa in queste trattative private, da far sì che il beneficio che dovrebbe derivare al commercio della Sardegna relativamente a questo importantissimo ramo, venisse ad essere perduto o totalmente assorbito dalla medesima.

Avvi ancora un'altra circostanza, sulla quale vorrei richiamare l'attenzione del signor ministro e della Camera.

La Commissione con molta ragione e saviezza avvertiva da prima, come sarebbe stato importante ed utile che i bastimenti di cui dovrebbe servirsi il concessionario avessero ad essere di grande portata, così che nella vicenda delle guerre, che potrebbero presentarsi, essi fossero come un'arma nelle mani del Governo di cui potesse esso giovare.

La Commissione retrocedette da questa osservazione sulla considerazione che l'esportazione dalla Sardegna essendo minima, i bastimenti di grande portata non potrebbero utilizzarsi e che per conseguenza, per rendere fruttuosa questa società, sarebbe utile di permettere che si limitassero i suoi bastimenti a 180 cavalli di forza.

Ma su tal punto mi giova far osservare che la medesima Commissione aveva notato, che per lo passato il prezzo di trasporto delle mercanzie sopra i bastimenti dello Stato era così alto che poteva riguardarsi come una proibizione; cosicchè può giustamente credersi che, diminuendosi la tariffa dei prezzi di trasporto sopra i vapori postali, l'esportazione dall'Isola aumenterebbe al punto da richiedere vapori di maggior forza di quelli in corso, per cui si troverebbero opportuni quelli della forza di 500 cavalli.

Io restringo il mio ragionamento in brevi termini. Mi associo al deputato Corsi, proponendo che il capitolato venga rinviato al signor ministro della marina affinchè, riaperte le trattative col signor Rubattino, ottenga che venga eliminato l'articolo 20, sia diminuita la tariffa di trasporto dei viaggiatori, sia stabilito gratuito il viaggio per i deputati della Sardegna, che venga infine tolta la condizione di poter trasportare la pescagione e cacciagione, ec. accennate all'articolo 21 a trattativa privata; ma venga stabilito anche per questo diritto un prezzo fisso mediante quell'indennità che si credesse necessario di dovergli concedere.

Io chieggo inoltre che il Ministero vegga di ottenere che la società Rubattino debba servirsi di vapori di 500 cavalli, locchè io credo utile per la nazione e per la società medesima.

CAVOUR, ministro delle finanze, d'agricoltura, commercio e marina. Mi sento in debito, avanti tutto, di giustificarmi del rimprovero dell'aver, nella relazione presentata alla

Camera, fatto un calcolo assolutamente inesatto. Non ho voluto impegnare una controversia colla Commissione per giustificare le cifre riferite nella mia relazione.

La Commissione ha calcolato come se fosse il caso di fare dei bastimenti nuovi, ma il Governo ha tenuto conto dei bastimenti che egli aveva; la Commissione ha creduto di dover prendere, per la cifra da attribuirsi all'ammortizzazione del capitale e alla costruzione dei nuovi bastimenti, alcuni dati i quali si fondano sopra l'opinione di persona sicuramente versatissima, come è il signor *Champignè*; mentre il Governo è partito da altri dati desunti da libri inglesi.

Si tratta qui di cose talmente ipotetiche, che la verità poteva stare tanto dall'una, che dall'altra parte. Sicuramente, se il Governo non avesse nessun bastimento, e dovesse assumere egli l'impresa di questo servizio, il suo sacrificio sarebbe molto maggiore del calcolo fatto, ma io credo che, tenuto conto dei bastimenti che si hanno, il beneficio si restringa, poco più, poco meno, alla somma fissata nella relazione.

Aveva desiderato di evitare una polemica di cifre, ma poiché ci sono condotto, io sono costretto a giustificare quelle da me adottate.

Rispondo ora al deputato Valerio sulle modificazioni da lui proposte.

Non parlerò più dei tonni, perchè non avvenga più il pericolo di un'indigestione completa. (*ilarità*)

Venendo alla tariffa pel trasporto de' passeggeri, farò avvertire che se il Governo dà un corrispettivo al concessionario, è appunto perchè crede che tale tariffa si sia ridotta al minimo grado.

Se il signor Valerio vuol paragonare quanto si pagherebbe, secondo esso, per andare in Sardegna con quanto si paga su tutti gli altri battelli a vapore che fanno il servizio delle coste del Mediterraneo, egli verrà che la tariffa consentita dal concessionario è minore, comparativamente, di ogni altra.

Se il Parlamento crede che si debba fare un sacrificio più grande, che si vada in Sardegna anche per nulla, sicuramente vi sarà un maggior vantaggio per i viaggiatori. (*ilarità*)

Se si vuole istituire il calcolo della spesa per lega marina, si vedrà che questa tariffa ha forse un ribasso del 50 per cento da quanto si paga per andare da Genova a Napoli, a Marsiglia, in qualunque altro parto del Mediterraneo.

Ora, io chieggo al Parlamento, se sia il caso d'imporre un nuovo onere al paese, per favorire quelli che vogliono venire dalla Sardegna, ovvero recarvisi. Si noti, che coloro meritano maggiormente l'interessamento della Camera, cioè i viaggiatori di 3 classe, pagherebbero da Genova per andare a Cagliari, nulla più che 18 lire. (*Movimento*)

Io non so veramente in qual altro servizio di corrispondenza a vapore si facciano 360 miglia per 18 lire.

Non vedo poi, che lo stabilire gratuito il trasporto dei deputati della Sardegna sia cosa ragionevole. Se la Camera lo desidera, io sicuramente non ne fo oggetto di seria opposizione; ma prego i signori deputati di avvertire, che se si impone l'obbligo di trasportare i rappresentanti della Sardegna gratuitamente, ne verrà per conseguenza logica l'obbligo di trasportare pure gratuitamente i deputati della Savoia nelle vetture corriere dello Stato (*Riso e movimenti in senso diverso*).

Io faccio notare agli onorevoli deputati che fanno segni negativi, che costa molto di più il prezzo del trasporto dalla città di Bonneville a Torino colle vetture corriere, che da Cagliari a Torino. (*Sensazione*)

Ora, se il Parlamento crede, che per legge si debba stabi-

lire il trasporto gratuito dei deputati della Sardegna, ragion vuole che si trasportino anche gratuitamente i deputati della Savoia; non vi possono essere due pesi e due misure. (*È vero! è vero!*)

Il passaggio delle alpi è malagevole quanto il passaggio del mare.

In quanto alla questione dell'articolo 21, quella della pescagione, cacciagione, frutta ecc., se non si è stabilita una tariffa, si è perchè si pongono questi generi in ceste molto voluminose. Bisogna usare pel trasporto di queste merci infinite precauzioni.

In tal guisa si rende il loro trasporto più malagevole di quel che lo sia per altre mercanzie. Gli è per tal motivo che si è lasciato una certa latitudine, come si usa in quasi tutte le imprese, quando si tratta di certi generi di una natura eccezionale.

Ciò premesso, io dichiaro che ove si adottasse la proposta Valerio, sarebbe mestieri di ricominciare le trattative da capo a fondo, e non si potrebbe con fondamento sperare che queste sortissero l'intento che esso si propone, senza accrescere di molto il sacrificio dello Stato.

Io credo in tutta coscienza che, mercé quattro mesi di trattative continue, si sia fatto il contratto colle condizioni più ragionevoli che si potevano sperare. Se la Camera volesse disaminare contratti analoghi fatti dalle altre nazioni, potrebbe agevolmente chiarirsi che, rapporto a questo contratto, è relativamente, di poca entità il sacrificio che fa il Governo.

Da ultimo io farò presente che, se si rendessero più gravi le condizioni del contratto, sarebbe mestieri di accrescere di molto il sacrificio dello Stato per favorire alcuni interessi che non sono d'ordine generale, e tal cosa nelle attuali angustie dell'erario io non la credo opportuna.

Il Governo quindi risolutamente si oppone alle proposte fatte dall'onorevole deputato Valerio.

MARTINI, relatore. Domando la parola come relatore della Commissione.

L'onorevole signor ministro di marina ha sino ad un certo punto impugnati i calcoli della Commissione; è dunque mio dovere di non lasciarlo senza risposta.

Voci. Ai voti! ai voti!

MARTINI, relatore. Chiedo scusa; certo non è mia mente infastidire la Camera; ma il parere della Commissione che conclude in ultima analisi coll'adozione del contratto Rubattino è tutto appoggiato sopra questi calcoli. Io stesso che sostengo la convenienza del contratto integrale, rinunzierei a questa opinione, quando mi si dimostrasse l'errore dei calcoli che ho sottoposto alla Camera nel mio rapporto. Persisto adunque a chiedere alla Camera il permesso di dire poche parole.

PRESIDENTE. Parli pure.

MARTINI, relatore. La Camera mi ascolti con pazienza, non la fastidierò a lungo.

Il signor ministro ha sembrato dubitare dell'esattezza dei calcoli della Commissione. Senza dubbio che questi calcoli sono fatti con dati presuntivi; essa si è attenuta al metodo usato nella redazione dei bilanci francesi: il Governo solo avrebbe potuto e dovuto presentare il suo conto fondato sopra dati reali, tratti dai consuntivi. Egli non lo ha fatto, si è valuto dello stesso metodo della Commissione; ma i suoi dati, mi sia permesso di dirlo, sono affatto ipotetici, non mai calcolati nè dai bilanci francesi, nè dagli inglesi. Le proporzioni di consumo, di riparazione e di interesse, sono ovunque le medesime.

Il calcolo che precede il progetto di legge del Governo è

del tutto incompleto, e prego la Camera di osservare che egli è discordante cogli altri esibiti dell'amministrazione della marina; le presunzioni sulla sua esattezza sono dunque difficili. Quanto all'esattezza del calcolo della Commissione, persisto a ritenerla evidente; anzi, se dovessi dire, questi calcoli sono inferiori al vero nei loro risultati.

La corrispondenza di Sardegna costa allo Stato più di quanto si sia mai detto. Nè posso acconsentire alla eccezione esposta dal signor ministro di marina, il quale sembrò lasciar intendere che quando i bastimenti sono usati, la cifra annuale dell'interesse del denaro impiegato nell'ammortizzazione del medesimo, e nella manutenzione dei legni, possa essere minore. L'interesse del denaro è sempre lo stesso; la manutenzione annuale è piuttosto maggiore che minore in un bastimento usato, e l'ammortizzazione della somma impiegata, calcolandosi in base di quest'ultima e della durata presumibile dei bastimenti, se per essere i bastimenti vecchi valgono meno, durano anche meno, ed il risultato è sempre il medesimo. Ripeto dunque, il calcolo dell'amministrazione è fatto sovra dati presuntivi ed erronei, quello della Commissione sovra dati egualmente presuntivi, ma generalmente accettati. Anzi aggiungerò, che la Commissione volendo procedere col massimo scrupolo, fece indagini ed ottenne documenti, dai quali le fu dato arguire che la spesa reale della corrispondenza di Sardegna operata dai vapori regii a carico dell'erario, non era inferiore a quella stabilita dai suoi calcoli. Dirò anzi che secondo questa, l'economia che risulterebbe dal contratto Rubattino non ascende per ora, cioè coi sei viaggi al mese, che a lire 275 circa, mentre, calcolando dietro questi documenti, la detta economia ascenderebbe ad oltre i trecento.

Aggiungerò, che nel calcolo dell'amministrazione della marina v'è tale cifra che sorprese la vostra Commissione, ed è quella indicante il consumo del carbone voluto a tale corrispondenza. A giustificare quella enorme cifra, si fa ascendere il consumo del carbone ad una tonnellata per ora. E tutti sanno che il consumo del carbone sui legni in corso di navigazione si calcola in ragione di quattro chilogrammi per ora e per cavallo; così per consumare una tonnellata di carbone all'ora, vorrebbero bastimenti di almeno 250 cavalli. Ora, se di tal forza fossero i bastimenti che lo Stato impiega in questa corrispondenza, anche maggiore d'ogni altra cifra enunciata, risulterebbe col nuovo contratto la economia.

Ma tali non sono i bastimenti che lo Stato manda ed ha mandato in Sardegna; conviene dunque cercare in altro modo la spiegazione di un tanto consumo di carbone.

Io chieggo perdono se insisto tanto, onde provare alla Camera quanto sia vistosa la economia che risulta da questo contratto, e tenga a stabilire la veracità del calcolo che le ho sottoposto.

Su questo calcolo, ripeto, basa la conclusione favorevole della Commissione per rapporto al contratto Rubattino, e su questo calcolo solo, non su quelli contraddittorii offertisi dalla amministrazione marittima. Di più, questo calcolo giustifica l'operato della Commissione, non solo per ciò che riguarda l'esame di questa legge, ma anche alle altre idee d'amministrazione marittima da lei emesse all'epoca del bilancio.

Persuasa della necessità d'una marina da guerra e d'averla coi minori oneri possibili, essa si è applicata a liberarla da quelle istituzioni parassite che aggravandone il bilancio poco contribuiscono ad esigerne la forza guerresca, in modo tale, che tutto che lo Stato può dare per la marina da guerra servisse realmente per la marina da guerra. Nel numero di questi servigi che l'aggravano senza accrescerla d'importanza,

trovò la corrispondenza di Sardegna, la quale obbligando il Governo a tenere bastimenti di piccola portata e quindi inutili agli usi di guerra, nulla accresceva alla nostra forza marittima, nel mentre che non solo era passiva, ma costosissima. Ed ecco perchè il presente contratto illustrato dal suo calcolo, la giustifica interamente. Così se il Governo alienerà i bastimenti inutili della corrispondenza e non li sostituirà, si potranno avere in luogo di quelli, legni da guerra. E se, finita questa corrispondenza e realizzata la economia, terrà in armi qualche legno da guerra, i nostri giovani ufficiali ed i nostri marinai ne avranno davvero istruzione marittimo-militare, e la nostra marina da guerra potrà, senza aggravio dello Stato, o con minore aggravio, dare qualche segno di vita.

Io non avrei voluto entrare in queste spiegazioni, e più che il signor ministro medesimo, rimpiangio d'averlo dovuto fare. Ma pure, riguardo alla Commissione e nell'interesse del contratto Rubattino, non ho potuto esimermene.

PRESIDENTE. La parola è al signor Mameli.

MAMELI. Vi rinunzio.

Voci. Ai voti!

SAPPA, relatore. Domanderei alla Camera la permissione di sottoporle alcune osservazioni, non già sul progetto di legge, nè contro l'articolo 20 sul quale si è abbastanza parlato, ma piuttosto sulla proposta fatta dal deputato Sulis la quale riguarda la Camera.

Il signor deputato Sulis vorrebbe che la Camera venisse a fissare un'indennità da darsi all'appaltatore di questo servizio; ma in tal modo la Camera si costituirebbe parte contraente, poichè quando essa abbia fissata una data somma, sarà pur sempre libero all'appaltatore di accettarla, o di rifiutarla. Mi pare pertanto che questo sistema sia poco parlamentare, poco coerente alla dignità ed alle vere attribuzioni della Camera.

La Camera approva, o disapprova i contratti quando crede, o quando non li crede convenienti, e se crede che un contratto non è stato abbastanza studiato, lo rimanda al Ministero, perchè procuri di riformarlo, ma ad essa non appartiene il costituirsi parte contraente; io quindi mi oppongo alla proposta del deputato Sulis.

CAVOUR, ministro di finanze, d'agricoltura, commercio e marina. Vi sarebbe un mezzo per conciliare le giusta suscettibilità del deputato Sappa col desiderio della Camera di farla finita una volta. Si potrebbe accettare una condizione poco presso così concepita: è autorizzato il Ministero, dopo avere stabilita la soppressione dell'articolo 20, ad accordare un compenso in corrispettivo di tale soppressione, con che non sia maggiore della somma di lire . . .

Voci. No! no!

PRESIDENTE. Non essendovi alcun precedente su questa materia, bisogna stabilir bene il sistema che si vuole seguire. I sistemi non possono essere che due: o un ordine del giorno, che sospenda la votazione del progetto di legge, e contenga le varie condizioni che la Camera intende di apporre per l'approvazione definitiva del capitolato, rimandando il progetto al Ministero, onde questo proseguiva le trattative sulle basi fissate dalla Camera; ovvero passare alla discussione dell'articolo 10 con che si dia l'autorizzazione al capitolato, ma apponendovi tutte quelle condizioni che si credono necessarie. Mi pare che non vi sieno che questi due sistemi, e conviene che la Camera si decida o per l'uno o per l'altro.

SULIS. Il Ministero ci ha presentato il capitolato: quindi è in facoltà del Ministero di dire: io accetto tale clausola, tale cancellazione, e dimando tale o tal'altra aggiunta; ma la

mia proposta cosa racchiude? racchiude una radiazione ed un'aggiunta; il Ministero accetta la radiazione, accetta l'aggiunta, epperò mi pare che sia nell'ordine delle discussioni parlamentari che la questione si continui ad esaminare in questa guisa.

PRESIDENTE. Non vi è una sola condizione, ve ne sono tre o quattro.

CAVOUR, ministro delle finanze, d'agricoltura, commercio e marina. Questa l'accetto, le altre le respingo.

PRESIDENTE. La Camera tuttavia dovrà votare.

SULIS. L'ordine del giorno che la Commissione ci propone riguarda la radiazione dell'articolo 20; quindi questa radiazione è già contemplata nell'aggiunta che ho fatta all'articolo primo.

In quanto all'osservazione fatta dal signor Corsi che nulla osta che si continui nel sistema attuale, io osserverò che continuare in questo sistema porta una spesa quasi doppia di quella che l'erario patirebbe con questo contratto.

Ma egli dice: questo contratto è contratto postale, e il commercio si fa per lettera; ma io domanderò al signor Corsi se quelli che spediscono in Sardegna e viceversa, per esempio, frutta, bestie lanute e cornute, ed altre simili mercanzie possono mandarle per mezzo di lettera. *(Risa)*

CORSI. Ma nemmeno coi vapori.

SULIS. In quanto all'osservazione che si è fatta circa il rendersi contraente la Camera, io dico che il fare ciò non è rendersi contraente, ma sibbene è accettare il trattato sulle norme che vennero consentite ora dal Ministero, e che la società, ossia il signor Rubattino, è proclive ad accettare.

Mi pare quindi che queste ragioni siano vevoli per indurre la Camera affinché si per l'interesse finanziario come per il vantaggio dell'isola voglia procedere nell'approvazione di questa legge.

PRESIDENTE. Prima di più oltre progredire, io credo che la Camera debba decidere il modo di votazione.

VALERIO LORENZO. Chiedo la parola sull'ordine della discussione. Io mi oppongo all'ordine di votazione che attualmente venne proponendo l'onorevole deputato Sulis. Io non ho mai veduto che nessun Parlamento abbia, seduta tenente, proceduto ad una specie di contratto senza sentire le parti contraenti, e crederei pericolosissimo che la nostra Camera desse la prima questo esempio.

Anche quando il voto della Camera si volesse restringere puramente e semplicemente alla cancellazione dell'articolo 20 del capitolato credo che sarebbe molto più conveniente rinviare il capitolato al signor ministro, dacchè egli così potrebbe ancora intendersi coi signor Rubattino intorno al compenso da dargli in corrispettivo della facoltà che gli era fatta col citato articolo, ed ottenere forse di ridurre a più tenue somma di quella che propone l'onorevole Sulis. Questo sarebbe più regolare. Inoltre il signor ministro potrebbe ancora vedere se è possibile ottenere altre modificazioni a questo capitolato. Ove poi egli non potesse ottenere tutte queste concessioni, si limiterebbe a rappresentare il capitolato colla semplice cancellatura dell'articolo 20. Così la Camera potrà poi sancire questo progetto di legge senz'altre difficoltà, e per tal modo si procederà con quella regolarità da cui la Camera dei deputati non dovrebbe dipartirsi giammai.

PRESIDENTE. Interrogherò prima di tutto la Camera sul sistema che intende seguire, se cioè ella voglia votare l'ordine del giorno condizionato, oppure se intenda approvare il progetto tal quale è stato presentato.

CORSI. Pare a me che dovrebbe essere sottoposto per primo alla deliberazione della Camera il progetto della Com-

missione, ossia l'ordine del giorno che la medesima propone il che equivarrebbe a quanto intende forse fare l'onorevole nostro signor presidente.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera a quale dei due sistemi di votazione che venni proponendo, intenda attenersi.

Coloro i quali credono si abbia a dichiarare il voto della Camera per un ordine del giorno sospensivo, vogliono alzargli.

(La Camera approva)

Si potrebbe quindi porre tosto ai voti la proposta del deputato Valerio, di rimandare questo capitolato al signor ministro perchè esso entri in nuove trattative colla società Rubattino, e faccia di ottenerne oltre la soppressione dell'articolo 20, una riduzione di tariffa pel trasporto dei viaggiatori, l'obbligo del trasporto gratuito dei deputati sardi, una fissazione di tariffa anche per gli oggetti accennati all'articolo 51.

SULIS. Da quanto venne sin qui detto appare che l'unico ostacolo al porre immediatamente in discussione il progetto di legge, ed all'accettazione della mia aggiunta, sia l'ordine del giorno Valerio.

Che cosa avverrebbe ove l'ordine del giorno Valerio fosse accettato? Ne avverrebbe che il Ministero dovrebbe riprendere nuove contrattazioni pel capitolato, quindi venire a deporlo nuovamente sul banco della Presidenza per essere rinviato ad una Commissione che ne dovrebbe presentare il suo avviso in nuova relazione.

Or tuttociò a che ci porta? Ad impedire che nell'attuale Sessione si ultimi questo importantissimo negozio.

Io propongo dunque la sospensione dell'esame di questa legge fino a martedì venturo, e così il Ministero potrà prendere i necessari concerti coll'impresario, e dircene il risultato.

PRESIDENTE. Onde appunto evitare l'inconveniente accennato dall'onorevole deputato Sulis, occorre che l'ordine del giorno formoli le condizioni secondo le quali la Camera è disposta ad accettare il contratto. Allora il signor ministro potrà con basi certe intavolare trattative coll'appaltatore, e se le condizioni apposte saranno da questo accettate, allora, ad una ripresentazione del contratto, la Camera non avrebbe più che da approvarlo senza altro.

BIANCHERI. Io aveva fatta una proposizione in surrogazione all'articolo 20; la Camera a questo proposito non si è ancora pronunciata: se la Camera intende di rimandare l'esame di questa questione alla Commissione od al Ministero, perchè si concertino meglio coll'impresario, io non conto nessuna difficoltà di aderirvi, con che però non si pregiudichi la questione.

CAVOUR, ministro di finanze, agricoltura, commercio e marina. Io faccio viva istanza perchè la Camera voglia decidere definitivamente la questione dei tonni, e non voglia incaricare il Ministero di cercare modificazioni all'articolo 20, per poi rinnovare questa lunghissima e dolorosissima discussione.

La Camera voglia pronunciarsi sul principio incluso nell'articolo 20. Ove essa lo adotti, sarà il caso di vedere se si debba servire della redazione del signor Biancheri, alla quale non ho opposto nessuna difficoltà. Ma io la prego instantemente di farla finita sulla questione dei tonni.

In quanto alle altre condizioni che si vorrebbero imporre debbo dichiarare che il Ministero ha negoziato quattro mesi per ottenere questo capitolato, e nella sua coscienza crede di aver ottenute le massime concessioni possibili, e che ogni variazione che ci si vorrebbe introdurre, condurrebbe certo ad un aumento ingente dei sacrifici del tesoro.

È dovere sacro del Ministero di opporsi con tutte le sue forze a che si aumenti l'aggravio che lo Stato viene ad incontrare mediante questo contratto.

Accetto adunque, di buon grado, qualunque sia la determinazione della Camera rispetto ai tonni, ma in quanto agli altri punti, io credo dovermivi opporre risolutamente.

PRESIDENTE. In questo stato di cose si può votare prima la proposizione della Commissione, la quale sospende l'approvazione di questo contratto, perchè si ottenga la soppressione dell'articolo 20: in caso che tale proposta fosse rigettata, verrebbe quella del signor Sulis per la soppressione dell'articolo 20, accordando una maggiore indennità di lire 10 mila all'appaltatore, cioè facendo facoltà al Ministero di accordare questo compenso.

Indi vi sarebbe la proposizione del signor Valerio, il quale subordina l'approvazione del contratto a tre condizioni, oltre quella della soppressione dell'articolo 20.

La proposta del signor deputato Biancheri non la potrei ricevere tale e quale, dacchè essa si riferisce alla tariffa per la pescagione, e nella tabella non v'è, per questa, tariffa alcuna.

È d'uopo dunque, ove l'onorevole signor Biancheri intenda persistere in essa, che la modifichi.

Metto dunque dapprima ai voti la proposta della Commissione.

Voci. Sì! sì!

ANGIUS. Domando la parola.

Voci. No! no! (*Rumori — Segni d'impazienza*)

ANGIUS. Io dirò poche parole. (No! no! — *Il rumore cresce.*)

PRESIDENTE. Su che cosa intende parlare?

ANGIUS. Sulla proposta della Commissione. (No! — *Il rumore continua*) Lascino che io dica poche parole. E se l'avessero permesso, avrei già finito.

La Commissione ha proposto la cancellazione dell'articolo 20, per la ragione che con esso si serviva all'interesse dei privati.

Questa ragione è stata distrutta, e dopo di essa non resta che una ragione meschina che non dovrebbe prevalere all'utile generale.

Questa ragione (*Con forza*) io la dirò francamente, o signori: è la comodità personale; perchè non si vuol prolungare il viaggio di 5 ore o di 8, passando pel ponente.

Ecco la vera ragione per cui i miei compaesani di Cagliari vogliono tolto l'articolo 20 che tanto favorirebbe l'industria delle tonnare ed il commercio.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta della Commissione.

VALERIO LORENZO. Io chiedo se, votandosi la proposta Commissione, rimarrà ancora luogo a votare quelle da me fatte.

In caso contrario, io non accetterei questo modo di votazione.

PRESIDENTE. Mi pare che la proposta della Commissione escluda necessariamente la proposta Sulis, ma non quella del signor Valerio, per la ragione ch'egli, oltre alla soppressione dell'articolo 20, appone all'approvazione del capitolato colla società Rubattino altre condizioni.

ASPRONI. Io chieggo se la proposta del deputato Sulis si metterà ai voti in caso che venga rigettata quella della Commissione.

PRESIDENTE. Quando sarà rigettata la proposta della Commissione, verrà messa ai voti quella del signor deputato Sulis.

Pongo adunque prima di tutto ai voti l'ordine del giorno motivato, stato proposto dalla Commissione.

(La Camera approva.)

Ora pongo ai voti la proposta fatta dal deputato Valerio Lorenzo.

SULIS. Prima delle proposte del signor deputato Valerio dovrebbe essere messa ai voti la mia, la quale contiene due condizioni; la prima, che venga soppresso l'articolo 20 del capitolato; e l'altra che si aumenti di lire 10 mila l'annua sovvenzione di lire 225 mila di cui all'articolo 18 del capitolato medesimo.

PRESIDENTE. Ma la Camera ha già votato la soppressione dell'articolo 20, escludendo ogni idea di compenso. (*Segni di dissenso*)

CAVOUR, ministro di finanze, d'agricoltura, commercio e marina. La Camera non ha escluso l'idea del compenso.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno votato, così si esprime; «La Camera, riservandosi di adottare il progetto di legge di cui approva il principio, rinvia il capitolato, ed invita il Ministero a riaprire le trattative colla società Rubattino onde ottenere una modificazione nelle tariffe personali e merci, e la soppressione dell'articolo 20, passa all'ordine del giorno.»

FARINA PAOLO. Siccome io sono uno di quelli che nel seno della Commissione hanno vivamente sostenuto il principio della soppressione dell'articolo 20; debbo perciò dire in onore della verità che non si è per nulla esclusa l'idea dell'indennità della Commissione: che anzi tutti implicitamente l'hanno ammessa e riconosciuta necessaria. Io non dico che il Rubattino possa guadagnare delle centinaia di mille lire accordandogli questa facoltà, ma ne può certo cavare un prodotto, ed un prodotto di riguardo. Se perciò gli si toglie questa facoltà è necessario gli si dia un'indennizzazione, un compenso, e nel seno della Commissione, ripeto, nessuno ne ha esclusa l'idea.

PRESIDENTE. A me pare essere stato abbastanza chiaramente espresso che si poneva ai voti la proposta della commissione che chiedeva la soppressione dell'articolo 20 senza indennità.

Voci. No! no!

MARTINI, relatore. In questo caso non sarebbe certo la proposta della Commissione.

VALERIO LORENZO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

VALERIO LORENZO. Io credo che questa discussione sia ora affatto inutile. Si è votata la soppressione dell'articolo 20; gli interessi del paese sono quindi a questo riguardo posti nelle mani del signor ministro. Se egli potrà ottenere che questa soppressione possa aver luogo senza indennità, tanto meglio: chè anzi è obbligo suo di fare il possibile per ottenere ciò. Ove poi tal cosa non gli sia possibile, allora verrà a dichiararlo alla Camera, e la Camera voterà quell'indennità che sarà da essa creduta necessaria; ma io penso intanto che l'idea della Camera si è che l'articolo 20 sia soppresso senza indennità.

Voci. No! no!

PRESIDENTE. La Camera potrà meglio significare la sua intenzione votando sulla proposta del signor Sulis.

Voci. No! no!

CAVOUR, ministro di finanze, marina, agricoltura e commercio. Mi pare che la proposta del signor Sulis significasse qualche cosa solo, quando dava sin d'ora facoltà al Ministero di terminare la questione, quando la Camera accettandola, dava un voto definitivo. Ma il dare al Ministero la facoltà di negoziare fissandogli un *maximum*, e poi riser-

vandosi ancora di deliberare sul risultato delle sue negoziazioni; sarebbe poco decoroso per esso.

PRESIDENTE. Non vi è adunque più a votare su altre proposizioni.

CAVOUR, ministro di finanze, marina, agricoltura e commercio. Non c'è più nulla a votare salvo che sulle proposte del deputato Valerio Lorenzo.

VALERIO LORENZO. Prima che si proceda alla votazione delle mie proposte, desidero rispondere due parole al signor ministro della marina. Egli ha detto che la tariffa fissata per i passeggeri, in paragone colle altre praticate nel Mediterraneo, rimane ancora discreta, ed è a quelle inferiore.

Farò osservare al signor ministro, che per i viaggi che si fanno da Napoli a Genova, e così pure da Livorno, da Civitavecchia ecc., nessun Governo fece alcun sacrificio. Quei battelli a vapore sono opere di private speculazioni, i quali fanno il servizio postale per conto di ciaschedun Governo, senza che però nessuno di questi abbia creduto utile alla sua politica di facilitare le relazioni tra i diversi punti della Penisola. Lo Stato fa dei grandissimi sacrifici, e li fa nobilmente per riunire per mezzo di una facile corrispondenza la Sardegna alla Liguria, ma per ciò appunto l'agevolezza del trasporto delle persone debb'essere uno dei massimi benefici che si debbono aspettare da questa legge. Il paragonare quindi il servizio dei battelli a vapore tra la Liguria e la Sardegna, con quello degli altri battelli a vapore del Mediterraneo, non istà assolutamente.

Venendo poi ai trasporti dei viaggiatori di terza classe, a cui accennava particolarmente il signor ministro, io osservo, che il prezzo di 18 lire per venire da Cagliari a Genova è molto limitato per il numero delle persone, perchè la tariffa stabilisce la classe delle persone, che sole possano prevalersi di tale servizio.

Inoltre giova avvertire che col prezzo di lire 18 la terza classe non avrebbe cibo. Ora vede il signor ministro, che tale categoria essendo limitata nella classe delle persone, ed essendo senza cibo, non ha poi tutta quella facilità di prezzo che egli andava magnificato.

Riguardo poi alle proposte che ho fatte relativamente al passaggio gratuito per i deputati della Sardegna, l'onorevole signor ministro ricordandosi troppo bene di un mezzo di azione politica, che è quello di mettere in contrasto provincia con provincia, città con città, (*Sensazione*) veniva citando i deputati della Savoia. Io gli faccio osservare che per quattro Legislature continue i deputati della Sardegna hanno ricevuto il passaggio libero sui bastimenti dello Stato senza che perciò alcun deputato della Savoia, (e questo mi piace dirlo ad onor loro) abbia alzata una voce di reclamo. Del resto non istà il paragone tra i deputati della Savoia e i deputati della Sardegna; perchè questi quando sono giunti a Genova, loro rimane ancora il viaggio da Genova a Torino, che è quasi della stessa lunghezza che quello della Savoia, e tocca loro inoltre fare il viaggio nell'interno dell'isola. Molti di essi che abitano la parte centrale dell'isola, debbono fare per venire ad imbarcarsi a Cagliari, un viaggio quasi altrettanto lungo quanto quello che fanno i deputati della Savoia. Io lo ripeto: se la Camera vuole che la deputazione della Sardegna sia accessibile per tutti i cittadini, essa deve adottare la mia proposta, che altrimenti potranno essere eletti a deputati della Sardegna solamente persone ricchissime, ed impiegate; e quanto questo sia consono allo spirito delle nostre istituzioni, ognuno sel vede.

Venendo all'articolo 21 della tariffa che io credo della massima importanza, su cui richiamai la particolare attenzione

del Ministero della marina, egli mi ha risposto riguardo alla pescagione, che trattandosi di pesci i quali vogliono essere mandati in cesti particolari bisognava lasciar le trattative libere colla società Rubattino. Io faccio osservare che bisognerebbe allora dire *pescagione fresca*, altrimenti col titolo generico di *pescagione* si comprenderanno tutti i generi di pesci conservati, e ne verrebbero quindi anche i tonni; e così sarebbe dato un mezzo al signor Rubattino di vantaggiare più una tonnara che un'altra e di stabilire quel monopolio per combattere il quale la Camera ha soppresso l'articolo 20 del capitolato.

Io credo quindi di tutta necessità, se si vuol ottenere questo risultato, che venga inserito all'articolo 21 *pescagione fresca*, perchè così non sarà libero al signor Rubattino di stabilire, mediante trattativa privata, il prezzo del trasporto del tonno e di tutti gli altri pesci salati, i quali formano una delle tante ricchezze della Sardegna, ed altrimenti rimarrebbero abbandonati in gran parte al suo monopolio.

Per tutti questi motivi, io insisto nelle proposizioni che ho fatto, ben inteso che se il signor ministro trovasse in uno di queste un ostacolo tale per cui il contratto non potesse più aver luogo, io sarei pronto a recedermi. Vorrei però che egli procurasse di ottenere qualcuna di queste modificazioni le quali io credo della massima importanza e vantaggio sì per la Sardegna come per la terraferma.

ROSELLINI. L'onorevole deputato Valerio ci ha parlato di sacrifici che farebbe lo Stato. Io non so veramente che cosa egli intenda per questi sacrifici; anzi dalla relazione del Ministero appare che il Governo farebbe per questo appalto un guadagno, il quale, secondo i calcoli della Commissione, ascenderebbe a 65,000 lire annue. Non è dunque il caso di parlare di sacrifici cui lo Stato soggiacerebbe. La compagnia Rubattino incaricandosi della corrispondenza colla Sardegna presta un servizio attivissimo, ed è quindi giusto che le venga corrisposta un'indennizzazione.

VALERIO LORENZO. Domando la parola per un fatto personale.

Risponderò all'onorevole signor deputato Rosellini circa la mia affermazione che lo Stato fa sacrifici per stabilire questa corrispondenza. Senza badare a quanto si spendeva da una cattiva amministrazione precedente, io ho accennato alla somma di 240,000 lire che mediante questo contratto il Governo paga al signor Rubattino. Ho detto che questa somma è considerevole; questo non si può negare. Quindi sussiste la mia asserzione. Io non ho mai chiesto che il Governo imponesse sacrifici alla società Rubattino; so che cosa vuol dire essere negozianti, e intendo che il signor Rubattino faccia i suoi interessi: ma intendo altresì che i deputati abbiano il diritto di difendere gl'interessi dello Stato contro gli stessi negozianti. (*Bene! a sinistra*)

MARTINI, relatore. Domando la parola per una semplice osservazione.

PRESIDENTE. Porrò prima ai voti le diverse proposizioni. . .

Voci. La divisione!

MARTINI, relatore. Intendo soltanto far osservare al deputato Valerio che il calcolo offerto dalla Commissione non è del costo della corrispondenza di Sardegna come se fosse intrapresa da una cattiva amministrazione. In quel calcolo si è anzi considerata la migliore economia. Respingo dunque qualunque insinuazione su tale proposito.

PRESIDENTE. Pongo quindi ai voti la proposta Valerio. . .

Voci. La divisione!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la divisione, comincerò

a porre ai voti la prima parte della proposta Valerio, che, cioè « sia ottenuta la modificazione della tariffa personale e delle merci. »

(La Camera non approva.)

Pongo ai voti l'altra parte della medesima proposta, « che sia accordato il passaggio gratuito ai deputati della Sardegna. »

(La Camera non approva.)

Essendo stata adottata la proposta della Commissione, non rimane a votare su altro; così il capitolato è rinviato al Ministero.

L'ordine del giorno reca la discussione sul progetto di legge per la tassa sulle successioni.

COMUNICAZIONE DEL GOVERNO.

GALVAGNO, ministro dell'interno. Ho l'onore di presentare alla Camera un decreto reale, col quale il barone deputato Sappa viene incaricato di sostenere quale regio commissario la discussione del progetto di legge sulle pensioni di riposo degl'impiegati civili.

PRESIDENTE. La Camera dà atto al signor ministro dell'interno di questa comunicazione.

DISCUSSIONE E ADOZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA TASSA SULLE SUCCESSIONI.

PRESIDENTE. L'ordine nel giorno reca la discussione del progetto di legge per la tassa sulle successioni. Quale venne adottato dal Senato, esso è concepito ne' seguenti termini: (Vedi vol. *Documenti*, pag. 376.)

La discussione generale è aperta.

(Nessuno domanda la parola.)

Nessuno chiedendo di parlare, interrogo la Camera se intenda procedere alla discussione degli articoli.

(La Camera assente.)

(Posti ai voti gli articoli, dal 1, sino al 28, vengono approvati senza discussione.)

« Art. 29. La presente legge cesserà dall'aver vigore col 1 gennaio 1855. »

La Commissione propone a questo articolo la seguente aggiunta:

« Essa non avrà effetto in Sardegna che dopo l'applicazione della legge pel riordinamento delle imposte prediali ed abolizione delle decime. »

RICOTTI. La divisione.

ARNULFO, regio commissario. Il Governo è in dovere di proporre la soppressione dell'alinea che riflette la Sardegna per principio di giustizia e per la necessità dell'erario.

Per necessità, inquantochè importa all'erario, nelle circostanze nelle quali si trova, di non perdere una porzione qualsiasi degli introiti.

Per principio di giustizia, perchè trattandosi di un'imposta la quale ha per fondamento le trasmissioni di proprietà che si operano per atto d'ultima volontà o ab intestato, imposta che si paga negli Stati di terraferma, non vi è ragione per cui debba andarne esente la Sardegna, nella quale hanno luogo mutazioni di proprietà allo stesso titolo. Questo principio fu adottato dalla Camera quando nella scorsa Sessione approvava la legge sull'insinuazione: seguì bensì un diverso sistema

allorchè si trattò dell'imposta sui fabbricati, ma ciò fu per circostanze particolari, cioè pel motivo che allora era in discussione la legge relativa al riordinamento del tributo prediale in Sardegna, della quale faceva parte l'allibramento dei fabbricati con basi diverse da quelle che provvisoriamente si volevano adottare per i fabbricati della terraferma, e non poteva per conseguenza sussistere l'una e l'altra legge quanto alla Sardegna.

Oltre a ciò la Sardegna, per quanto alle case, trovasi in condizioni eccezionali, dipendenti principalmente dal riscatto dei fondi, e si giudicò più ragionevole il provvedere per esse colla legge speciale che allora era in discussione, ed ora è approvata.

Al contrario, l'imposta sulle successioni può uniformemente colpire e successioni tutte, sia deferte in Sardegna che in terraferma senza inconvenienti particolari alla Sardegna.

La Sardegna fu dalla Camera assoggettata al pagamento dei diritti d'insinuazione, i quali sono percepiti per le traslazioni di proprietà e aperte per atti tra vivi. Chi eredita in Sardegna per un valore di lire 100,000 è in pari condizione di chi eredita egual somma in terraferma; ambedue gli eredi arricchiscono per una somma eguale in forza della legge la quale compartisce loro eguali diritti all'eredità e la medesima protezione alle cose acquistate. Quindi devono egualmente sopportare il tributo che viene imposto sulle successioni, niun riguardo avuto ad altre circostanze estranee all'acquisto dell'eredità o del legato.

Allorquando si discusse altra volta in questa Camera il presente articolo, si disse che la Sardegna paga bensì una somma minore di tributo prediale in confronto della terraferma, ma che è gravata dalle decime e da altri pesi, come è quello derivante dalle associazioni alle compagnie baracellarie, decime e pesi che in Piemonte non si sopportano; e per questo motivo la Camera inclinò e non fa sopportar alla Sardegna questa tassa finchè il tributo prediale sia colà meglio riordinato.

Ma occorre a tal riguardo osservare che la tassa sulle successioni si vuole ora imporre sul valore venale delle proprietà; epperò i pesi che gravitano sulla medesima, quali sono le decime e le assicurazioni baracellarie, siccome ne diminuiscono il valore, così la tassa di successione non colpisce salvo ciò che, detratto i pesi, costituisce il valore realmente pervenuto all'erede od al legatario, e cade a fronte di questo riflesso ogni considerazione fondata sul pagamento delle decime e sulle assicurazioni baracellarie.

Per questo motivo non può esistere ineguaglianza di trattamento per le tasse delle successioni fra la Sardegna ed il Piemonte, quantunque vi fosse, per ipotesi, disuguaglianza nelle altre imposte che colpiscono la proprietà stabile.

Se in Piemonte i fondi stabili hanno un maggior valore, perchè non pagano decime ed assicurazioni, pagano in ragione del valore medesimo.

Se in Sardegna i fondi stabili hanno minor valore venale a causa delle decime ed assicurazioni, la tassa di successione essendo ragguagliata su questo valore, sarà tanto minore.

Per queste ragioni il Governo non può astenersi dall'instare presso la Camera affinchè usi uguale trattamento nell'applicazione di questa legge, e che per gli acquisti che si fanno a titolo ereditario in Sardegna, non solo di proprietà stabile, ma anche di mobili (in ordine ai quali non ponno neppur farsi le obiezioni or ora esposte) si paghi quel tanto che si paga in Piemonte per eguale traslazione di proprietà egualmente tutelata dalla società che percepisce il tributo.

Per questa ragione, ho premesso che chiedevo la soppressione dell'alinea che riflette la Sardegna per principio di giustizia.

SULLI. Io sono veramente meravigliato che il signor Arnolfo, il quale nella stessa qualità di regio commissario al Senato difese l'esenzione della Sardegna, qui ora dica tutto all'opposto di ciò che disse nel Senato, (*Sensazione*) e siffattamente da combattere quel che in allora voleva egli stesso.

Però nell'esaminare la ragionevolezza delle cose ora da lui esposte, sempre più mi persuado che la sua proposta non può ricevere accettazione in questa Camera. (*ilarità generale*)

Egli ha fatto un elenco di tutte le leggi d'imposta che sono state introdotte in Sardegna prima che dalla Sardegna si fossero tolte quelle altre leggi di finanza, le quali il Ministero stesso pel prima riconobbe troppo gravatorie; e la conseguenza che ora egli ne deduce si è, che se erano dieci quei gravami, debbono adesso essere undici; (*Si ride*) bell'argomento!

Egli ci dice, od almeno altra volta disse: ma ciò che nelle imposte a loro speciali pagano i sardi, non entra nella cassa dell'erario; le decime, per esempio, ciò che si paga per l'assicurazione baracellaria, non va nelle casse dello Stato.

Signori, io mi ricordo che quando il famoso ministro Sully prese a reggere gli affari della Francia, trovò l'erario in peggiore condizione di quanto l'abbia ora trovato il ministro Cavour.

Quel ministro trovò che la Francia in quell'epoca pagava 150 milioni di moneta d'allora, mentre solo 50 milioni entravano nell'erario; gli altri milioni venivano mangiati qua e là. (*ilarità*)

Il ministro Sully non adoprò i mezzi che vorrebbe ora praticare il ministro Cavour; esso non fece sì che si esigessero nuovi 120 milioni dai contribuenti per versarli nella cassa dello Stato; ma procurò che quei milioni che si pagavano qua e là, invece di essere sciupati, entrassero nelle casse medesime della nazione.

Il signor Cavour imiti il ministro Sully (io credo di poter ciò dirgli senza offender la sua suscettibilità), e vedrà allora che le cose procederanno secondo vuole la giustizia.

D'altronde a me basta di richiamar alla Camera il suo voto dato quando in questo recinto si esaminò per la prima volta questa legge, nella quale per la mozione del deputato Josti s'introdusse quel medesimo articolo avversato ora dal nostro commissario. E finirò con dar lettura delle parole più significative del rapporto della Commissione.

• La Commissione (ivi si dice) trovò nelle ragioni che avevano dettate le deliberazioni precedentemente prese dalla Camera un motivo sufficiente per consigliarla a persistere nel suo voto. Quindi si dispensò dal cercarne altre in altra sfera più delicata di argomenti. »

Io non mi aggirerò ora in questa delicata sfera; dirò soltanto che vale violare un principio in tutte le sue parti, come violarlo in una sola, e che esso principio, cui allude la Commissione, sarebbe violato se la Camera adottasse la redazione che venne suggerita dal commissario regio.

CAVOUR, ministro d'agricoltura, commercio, finanze e marina. L'onorevole preopinante mi proponeva ad esempio un grandissimo ministro.

Io credo però che l'impegno di un ministro delle finanze in Piemonte in questi momenti sia forse più malagevole di quello che avesse il ministro Sully, sia per la forma del Governo che in allora rendeva più facili le operazioni finanziarie, sia perchè l'eredità che egli raccolse non era forse così pesante come quella che io dovetti accettare.

Ma lasciamo gli esempi, e veniamo al fatto.

Quando la Camera discuteva per la prima volta questo progetto di legge per la tassa sulle successioni, opportunamente stabiliva che nessuna nuova imposta sarebbe andata a colpire la Sardegna, e massime la parte territoriale della medesima, finchè le sorti della legge sull'imposta prediale per quell'isola pendevano incerte.

Io credo che la Camera abbia voluto esercitare una certa coazione sul Ministero, onde accelerare la sanzione di una legge che è a buon diritto riconosciuta di un'importanza vitale per l'isola di Sardegna.

Ora queste circostanze sono mutate: la legge sull'imposta fondiaria della Sardegna ha ricevuto la sanzione dei tre poteri: quindi non vi può esistere più quel desiderio di spingere il Governo ad accelerare l'adozione di una misura riconosciuta così salutare; si può quindi esaminare la disposizione di legge, e vedere se vi sia motivo per esentare la Sardegna dalla tassa di successione.

Considerando la cosa in sè stessa, mi pare che dal punto che la Camera ha esteso alla Sardegna la legge sull'insinuazione, essa debbe pure, per esser logica, estendere egualmente a quell'isola l'applicazione della legge sulle successioni, che non è che un'insinuazione applicata alla mutazione per ragione di successioni. L'esistenza di tasse speciali sopra la proprietà non è un motivo per esentarla da questa tassa, che non ha alcuna relazione colle altre. Le tasse che esistono in Sardegna, diminuiscouo il valore della proprietà, rimarrà quindi necessariamente diminuito l'ammontare dell'asse ereditario, sul quale gravita la tassa delle successioni. Ma quando è fatta una liquidazione, il sardo erediterà nello stesso modo che eredita il cittadino di terraferma.

Centomila lire in Sardegna avranno lo stesso, se non il maggior valore di centomila lire ereditate in terraferma.

La Camera, col ristabilire le disposizioni dell'articolo 3 in favore delle piccole eredità, allontana gl'inconvenienti che l'applicazione della legge potrebbe avere in Sardegna. Io non vedo perchè le persone doviziose di Sardegna non abbiano a pagare sin d'ora la tassa sulle successioni, come le persone doviziose del continente; io non vedo perchè, se venisse a morire taluno, come accadde son parecchi giorni che un ricco duca lasciava una ragguardevole eredità, la sua eredità abbia ad andar esente da qualunque tassa.

Nelle circostanze attuali del tesoro è una necessità assoluta d'imporre delle tasse, e fra tutte queste non ve ne è alcuna che abbia un carattere più equo di quella sulle successioni. Prego quindi la Camera, a nome della giustizia e dell'equità a non volerla restringere in modo dannoso pell'erario; e quindi, prese in considerazione le mutate condizioni, ed atteso che la legge di cui si desiderava con ragione la sanzione, ora è definitivamente sanzionata, credo che non sia più il caso di mantenere per la Sardegna una disposizione che aveva in mira di farle godere, al più presto possibile, del beneficio dell'abolizione delle decime e del riordinamento del tributo prediale.

PRESIDENTE. Il signor Iosti ha la parola.

IOSTI. Sarò brevissimo.

Voci. Ai voti! ai voti!

IOSTI. Se si vuol rimandare la discussione ad altra seduta...

Voci. No! no! Parli! parli!

IOSTI. Io sorgo a combattere le ragioni messe innanzi dal commissario regio e dal signor ministro, ed a provare che quando la Camera aveva adottata questa sospensione relativamente alla Sardegna, essa non commetteva punto come

non commette adesso, nessun errore di logica. Si disse che avendo per la Sardegna votato l'imposta sul bollo e l'altra sull'insinuazione, ragion voleva che si dovesse votare anche questa; ma quest'osservazione non mi convince; allora fu un'abbondanza di fiducia della Camera, perchè, pensando essa che il Governo si dava ogni premura per accomunare la Sardegna, anche nei vantaggi, alla terraferma, per abbondanza cominciò ad ammettere per la Sardegna la prima legge finanziaria; ma, visto poi che il Governo non si curava a realizzare i suddetti vantaggi alla Sardegna, essa ha pensato (ed ha fatto bene) di sospendere l'applicazione delle ulteriori imposte per la Sardegna, la quale trovasi tuttora in un sistema d'imposizioni tutto suo proprio, eccezionale ed esorbitante. Circa quello che paga la Sardegna, io credo che non si può aggiungere niente al rapporto che ne ha fatto il signor Mameli, nell'occasione che si discuteva la prima volta la presente legge. Certo l'onorevole deputato Mameli non è un uomo da dire una cosa per un'altra: io quindi prego la Camera e il Ministero di rileggere il quadro che ha fatto il signor Mameli delle imposte che gravitano la Sardegna. Nè vale il dire che questa è un'imposta puramente riservata ai ricchi; che quelli che ereditano un capitale di 100 franchi in Sardegna, è come lo ereditassero in Piemonte; nè si dica che se pagano questa imposta i proprietari di terraferma, posti nella stessa condizione di fortuna dei Sardi, possono pagarla anche i proprietari di Sardegna.

Le imposte, qualunque sia la loro origine, qualunque sia il modo col quale si vuole inorpellarne la giustizia, dico che sono sempre ingiuste quando eccedono le forze economiche del paese; io dico che le imposte, per essere giuste ed eque non debbono avere che un solo criterio, essere proporzionate allo stato economico del paese, e quando un paese è povero, quando un paese è gravato o sotto il titolo di decime, o sotto qualunque altro titolo d'imposte, oltre le sue forze e lo stato di sua ricchezza, non bisogna imporlo più oltre, quand'anco le nuove imposte non colpiscano che i ricchi.

Perchè, signori, le imposte in qualsiasi modo si ripartino e si percevano, diminuiscono sempre il capitale del paese; e quando un paese è povero, mungetelo in un senso, mungetelo in un altro, non fate che aumentare la sua rovina. La grande questione sta qui che la Sardegna è aggravata più di quello che lo comporti il suo stato finanziario, che quindi non è capace di sopportare altre imposte. L'altra questione è questa, che la Sardegna ha chiesta la fusione per poter partecipare a tutte quelle altre leggi che sono favorevoli allo sviluppo commerciale ed alla ricchezza dei paesi di terraferma.

Ora io domando, perchè il Governo in questi tre anni non ha promosso nella Sardegna l'applicazione di quelle leggi, le quali potevano recarle qualche immediato vantaggio; con che diritto, con che coraggio, con che equità vuole egli paraggiare la Sardegna alla terraferma nei soli nuovi balzelli?

È vero che si è votato la legge riguardante l'abolizione delle decime, ma l'applicazione di questa legge non avrà luogo che nel 1855, e di qui al 1855 si possono fare altre leggi le quali deroghino a quella, o possano intervenire altre circostanze che ne impediscano l'applicazione.

Io vorrei assolutamente veder applicata alla Sardegna questa legge dell'abolizione delle decime, e quindi non avrei difficoltà a che venissero applicate poscia tutte le altre nuove di finanza che imponete alla terraferma; ma prima i vantaggi, poi gli oneri comuni. Nè vale che il Ministero ci prometta che a suo tempo sarà applicata; io rispondo, che la

fiducia ha i suoi limiti, e che quando una cosa che poteva già farsi non si è fatta, io non credo alla volontà di farla, massime quando si tratta di decime ecclesiastiche. Ecco le ragioni schiette perchè io proposi nella prima discussione il presente articolo d'aggiunta alla legge, ed ora lo difendo di nuovo. Signori, è per la stessa ragione per cui io mi oppongo e voto contro tutte le leggi di finanza, prima che il Ministero mi proponga leggi organiche.

È vero che v'è taluno che dice: facciamo prima le leggi governative, e quindi faremo le leggi organiche; non mi lascio prendere a questo linguaggio, io voglio prima le leggi organiche, e quindi vi darò le leggi governative; perchè altrimenti, quando voi avrete i mezzi di governare, voi non troverete più comodo e necessario di accordarci leggi organiche; preferisco quindi che non possiate governare. Siamo espliciti: franchigie a noi, denari a voi; se no, no. Ed io credo di essere estremamente logico e leale in questa questione, come in quella di cui ora discutiamo della Sardegna.

ARNULFO, commissario regio. Domando la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

ARNULFO, commissario regio. Dirò poche parole per un fatto che mi è personale.

L'onorevole deputato Sulis ha accennato che vi è contraddizione tra quanto io dissi al Senato, quando ivi si trattò del presente articolo di legge, e ciò che sostengo attualmente alla Camera, il che intendo di dimostrare che non è. Difatti nanti il Senato io non ho detto che ammettessi l'alinea di cui trattiamo, ma ho dichiarato soltanto che il Governo non sarebbe stato alieno dall'aderirvi, e considerato come mezzo di transizione, e perchè allora non era ancora votata la legge sul riordinamento del tributo prediale in Sardegna, senza tacere che fra i motivi per quali il Governo sarebbe stato da ciò alieno, eravi anche quello che la Sardegna sopportava la imposta delle decime e delle assicurazioni delle compagnie baraccellari. Il Governo era poi altresì disposto ad aderire ad una tale disposizione, perchè esisteva il voto di questa Camera in tale senso, ed anche perchè aveva il massimo interesse a che questa legge fosse senz'altro adottata, in quanto che dal ritardo nella sua esecuzione negli Stati di terraferma ne derivava allo Stato un danno maggiore di quello che sopporta dall'esenzione accordata alla Sardegna, e fra due pregiudizi doveva scegliere il minore.

Giova però ritenere che all'epoca di tale discussione la legge sul riordinamento del tributo prediale nella Sardegna, votata solo da questa Camera, portava che sarebbe in esecuzione al prossimo gennaio 1855, e a che (votata dal Senato dopo quella sulla tassa di successione) fu protratta al luglio 1855, il che rende più dannosa alle finanze l'esenzione concessa alla Sardegna, di quel che lo fosse all'epoca in cui il Governo non si mostrava alieno dallo aderire alla sospensione della presente legge fino all'attuazione di quella sul tributo prediale.

Ma ora che devesi di nuovo discutere in proposito nanti questa Camera, il Governo che vede la necessità e la giustizia dell'imposta estensibile alla Sardegna, propone quello che aveva già proposto in occasione della prima discussione, che cioè non si ammetta sospensione riguardo alla Sardegna.

Credo quindi dimostrato non esservi contraddizione tra quanto dissal Senato, e la proposta che ora ho fatto, e che vi esistecambiamento di circostanze, il quale autorizza vie più la proposta medesima.

Molte voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Pongo ai voti quest'articolo per divisione come fu domandato.

TORNATA DEL 26 APRILE 1851

BARTOLOMEI. Faccio osservare al signor presidente che non siamo più in numero.

PRESIDENTE. La Camera è ancora in numero. Sottopongo alla sua approvazione la prima parte di questo articolo, cioè quale venne votata dal Senato.

(La Camera approva.)

Ora pongo ai voti la seconda parte, cioè l'aggiunta proposta dalla Commissione.

(La Camera approva.)

Pongo ai voti l'intero articolo 29.

(La Camera approva.)

Ora si procede alla votazione sul complesso di questo progetto di legge per scrutinio segreto.

Risultamento dello squittinio.

Presenti e votanti..... 106

Maggioranza..... 54

Voti favorevoli..... 91

Voti contrari..... 14

(La Camera approva.)

La seduta è sciolta alle ore 5 e 5/4.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì :

1° Discussione del progetto di legge per una tassa annuale sui corpi morali e manimorte;

2° Discussione del bilancio passivo dell'azienda delle gabelle per l'anno 1851.

TORNATA DEL 28 APRILE 1851

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

SOMMARIO. *Atti diversi — Relazione sul progetto di legge sullo stato degli ufficiali — Relazione del ministro delle finanze sulle modificazioni introdotte al capitolato per la corrispondenza postale in Sardegna — Discussione del progetto di legge modificato dal Senato, per una tassa sui corpi morali, e sulle manimorte — Questioni sulla competenza del Senato nelle leggi di finanza — Opinioni dei deputati Valerio Lorenzo, Sulis, Sineo, Farina Paolo, Bon-Compagni, Cadorna, Menabrea ed Asproni — Cambiamento di Presidenza — Spiegazioni ed opinioni del deputato Pinelli — Osservazioni e ordine del giorno motivato del ministro dell'interno — Repliche dei deputati Farina Paolo, Valerio Lorenzo e Pinelli — Emendamento di quest'ultimo all'articolo 1.*

La seduta è aperta alle ore 2 pomeridiane.

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

PRESIDENTE. La Camera non essendo in numero, si procede all'appello nominale.

(Questo viene interrotto, dacchè sorvengono deputati a comporre il numero legale.)

La Camera essendo ora in numero, sottopongo alla sua approvazione il processo verbale della tornata precedente.

(La Camera approva.)

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Il signor Petitti luogotenente di vascello di prima classe, fa omaggio alla Camera di 180 esemplari di una sua memoria *Sulle pensioni di ritiro ai militari della R. marina.*

Saranno distribuiti ai signori deputati.

Se vi hanno relazioni di Commissioni in pronto do la parola ai relatori.

**RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE
SULLO STATO DEGLI UFFICIALI.**

PETITTI, relatore. Ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza la relazione sul progetto di legge sullo stato degli ufficiali. (Vedi vol. Documenti, pag. 545.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

CAVOUR, ministro di marina, agricoltura, commercio e finanze. Domando la parola per una comunicazione.

PRESIDENTE. La parola è al signor ministro per una comunicazione.

**MODIFICAZIONI AL CAPITOLATO PER LA
CORRISPONDENZA POSTALE CON LA SARDEGNA.**

CAVOUR, ministro di marina, agricoltura, commercio e finanze. Coerentemente alla determinazione presa dalla Camera nella tornata di sabato intorno al progetto di legge per l'approvazione dell'appalto relativamente alla corrispondenza