

Il deputato Ricasoli Bettino chiede un mese di congedo.

(È accordato.)

Il deputato Abatemarco domanda gli sia prolungato il congedo di due mesi.

(È accordato.)

Il deputato Ginori-Lisci domanda un prolungamento di congedo fino a tutto il 15 marzo.

(È accordato.)

L'onorevole Picone, deputato di Girgenti, domanda che sia accettata la sua demissione.

(È accettata.)

Invito i signori deputati a volere, giusta la proposta del deputato Sanguinetti, riunirsi negli uffizi per procedere alla costituzione degli uffizi stessi.

La seduta è sciolta alle ore 4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Discussione dei progetti di legge:

1° Servizio postale e commerciale nel Mediterraneo e nell'Adriatico;

2° Privativa dei sali e tabacchi.

TORNATA DELL'8 MARZO 1862

PRESIDENZA DEL CAVALIERE ANDREUCCI, VICE-PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Relazioni sui disegni di legge sulle opere pie, e per modificazioni alla legge sull'amministrazione provinciale e comunale. — Discussione generale dello schema di legge per la concessione di un servizio postale nel Mediterraneo e nell'Adriatico — Spiegazioni ed avvertenze del ministro per i lavori pubblici — Osservazioni e proposta sospensiva del deputato Susani — Schiarimenti del deputato Peruzzi — Cenni in favore del deputato Bixio — Risposta del ministro suddetto e del relatore Conti — Osservazioni del deputato Michelini — Il deputato Bixio svolge altre considerazioni contro la proposta sospensione — Chiusura della discussione generale. — Presentazione di cinque disegni di legge del ministro per gli affari esteri: Trattato di commercio colla Porta Ottomana; Spesa per il riscatto del dazio di Stade, secondo convenzione coll'Annover; Applicazione a tutti i nazionali della legge consolare 15 agosto 1858, con modificazioni; Convenzione postale colla Svizzera; esercizio della giurisdizione consolare in Levante. — Domanda del deputato Bruno circa il bacino di carenaggio a Palermo — Risposta del ministro per i lavori pubblici, e schiarimenti del deputato Peruzzi.*

La seduta è aperta all'una e mezzo pomeridiane.

NEGROTTI, segretario, legge il processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

GIGLIUCCI, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

8039. Il municipio e molti cittadini di Legnano e le rappresentanze di 40 comuni dei mandamenti di Luvino, Somma, Cuvio, Varese, Tradate, Arcisale, Appiano e Maccagno fanno piena adesione alla petizione 7995 concernente la strada ferrata Gallarate-Varese-Luvino.

8040. La Giunta municipale di Torino, provincia di A-bruzzo Citeriore, nel presentare i titoli comprovanti l'acquisto fatto nel 1604 dal monastero di San Giovanni in Venere di molti fondi lungo la sponda destra del fiume Sangro e il diritto di passaggio sulla scofa nel detto fiume, dichiarasi disposta a cederli per i lavori della ferrovia mediante equa indennizzazione a norma di legge.

8041. Il gonfaloniere di Pian Castagnaio, prefettura di Siena, trasmette una deliberazione del Consiglio municipale diretta ad ottenere un aumento territoriale ad oggetto che il comune possa colle tenui sue rendite far fronte ai bisogni di quella popolazione.

8042. Morrone Rosa, di Napoli, vedova di Luigi Defortis,

destituito per motivi politici nel 1820 da ufficiale di tesoreria, domanda un pronto annuo sussidio.

RELAZIONI SUI PROGETTI DI LEGGE: 1° SULLE OPERE PIE; 2° MODIFICAZIONI ALLA LEGGE PROVINCIALE E COMUNALE.

GIGLIUCCI. A nome del relatore della Commissione, l'onorevole Minghetti, ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge sulle opere pie.

BON-COMPAGNI, relatore. Ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza la relazione sul progetto di modificazioni all'amministrazione provinciale e comunale.

PRESIDENTE. Verranno stampate e distribuite.

ATTI DIVERSI.

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

(Segue l'appello nominale, che è interrotto.)

La Camera trovandosi adesso in numero, accordo facoltà di parlare al deputato Capone.

CAPONE. Prego la Camera d'accordare l'urgenza alla pe-
tizione 8057.

(È dichiarata d'urgenza.)

PRESIDENTE. Il deputato Cesare Napoletano scrive scu-
sandosi di non aver ancora potuto recarsi nel seno della Ca-
mera, perchè incaricato dell'organizzazione della guardia
nazionale del circondario di Noto.

**DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER CON-
CESSIONE DI UN SERVIZIO POSTALE NEL MEDI-
TERRANEO E NELL'ADRIATICO.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione
del progetto di legge relativo alle convenzioni per la con-
cessione del servizio postale e commerciale nel Mediterraneo
e nell'Adriatico.

Il signor ministro pei lavori pubblici accetta le modifica-
zioni proposte dalla Commissione?

DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici. Il Ministero
accetta in massima il progetto di legge quale venne prece-
dentemente concordato tra i concessionari, la Commissione
ed il Ministero; non debbo però dissimulare alla Camera una
avvertenza.

Ieri essa ha sentito a parlare d'economia; ora io dirò
francamente che in taluna delle linee che sono contemplate
in questo progetto, se mai la Camera crederà d'introdurre
qualche risparmio, io non mi vi opporrò con troppa insi-
stenza.

Le poche modificazioni che il Ministero aveva in pensiero
d'introdurre nella legge furono accettate dalla Commissione
e dalle parti. Se si crederà nella discussione di discuterne
qualche altra, si vedrà se sarà il caso di ammetterla. Del re-
sto, ripeto, il Ministero non ha obiezione da fare a questo
progetto di legge.

Se il presidente poi me lo permette, io aggiungerei anche
qualche parola sopra un progetto di formare una compagnia
di navigazione, sul quale l'onorevole mio antecessore, l'ono-
revole deputato Peruzzi, occorrendo, saprà dare qualche
maggiore spiegazione.

È pervenuta ieri l'altro a sera al Ministero un'istanza di
una persona che appare rappresentante di una progettata
grande compagnia di navigazione. Un'istanza simile era stata
presentata all'onorevole Peruzzi, il quale aveva risposto alla
dimanda di assecondare questo grandioso progetto con una
lettera nella quale diceva che prima di esaminare la propo-
sta voleva che si adempissero certe condizioni.

A dir vero queste condizioni, che saviamente l'onorevole
mio antecessore richiedeva prima di esaminare questa pro-
posta, non furono adempiute; ond'io rimasi perplesso se
fosse cosa di tal natura da doverne intrattenere la Camera.
Ma siccome questo progetto ha ottenuto al suo nascere l'ap-
poggio morale di personaggi ragguardevolissimi e onoran-
dissimi, e con lo stesso si viene a proporre una riduzione del
sussidio annuo che il Governo dovrebbe pagare, ed anche si
viene a proporre l'abbandono delle anticipazioni che il Go-
verno fa onde aiutare le compagnie nella loro formazione,
così io credetti conveniente di farne parola alla Camera.

PRESIDENTE. Do lettura del progetto secondo è stato
modificato dalla Commissione:

« Art. 1. Per la concessione dei servizi postali marittimi
sono approvate, colle modificazioni introdottevi, le seguenti
convenzioni annesse alla presente legge:

« 1° Convenzione in data del 21 novembre 1861, ed annesso
quaderno d'onori, stipulato tra i ministri dei lavori pub-
blici e delle finanze e il signor cavaliere Raffaele Rubattino;

« 2° Convenzione in data del 5 dicembre 1861 tra i ministri
predetti ed i signori cavaliere Gottardo Accossato e Lodovico
Peirano e compagnia col quaderno d'onori annesso.

« Art. 2. Sarà provveduto con ispeciali stanziamenti sul bi-
lancio passivo dell'anno corrente e dei successivi per l'a-
dempimento delle condizioni accennate negli articoli 1 e 2
di queste due convenzioni. »

Mi dispenso per ora di dar lettura delle convenzioni, col-
l'espressa riserva di farlo poi in quelle parti che sarà ne-
cessario, quando si procederà alla discussione particolare
delle medesime.

Frattanto dichiaro aperta la discussione generale.

La parola spetta al deputato Susani.

SUSANI. Pigliando a parlare in questa occasione, io sento
più che mai di non essere nell'argomento uomo speciale;
ma, poichè agli uomini speciali molte volte si rimprovera
di essere in questo silo fuori di luogo, io mi conforto che a
molti questa mancanza ch'io sento non parrà ragione perchè
mi dovessi tacere.

Il progetto di legge, sul quale oggi è chiamata l'attenzione
della Camera, venivaci portato dal Ministero, il quale, a mio
avviso, lo considerava da un punto di vista che io approvo.
Sebbene si trattasse di tre separate convenzioni, pure il Mi-
nistero presentava per quest'approvazione un solo progetto
di legge. Che cosa voleva egli esprimere con questo? Voleva
evidentemente esprimere come, sebbene fossero distaccate
le convenzioni, pure il loro complesso era inteso a soddis-
fare ad un bisogno unico, era inteso a provvedere ad un
servizio che il Ministero, con una generalità d'intendimenti
certo assai lodevole, credeva non si potesse scindere. Il
progetto invece che vi venne sottoposto oggi dalla Commis-
sione parmi abbia alquanto deviato da questa maniera di ve-
dere che io altamente approvava, imperocchè delle tre con-
venzioni, due sole la Commissione ne raccomanda alla Ca-
mera perchè siano approvate, proponendovi tuttavia alcuni
emendamenti.

Io non intendo ora di entrare a discutere delle singole
modificazioni introdotte dalla Commissione; il luogo a ciò
verrà propriamente quando si discuterà degli articoli, im-
perocchè io penso che la discussione generale sulla legge
non abbia a pregiudicare la discussione e l'esame dei sin-
goli capitoli, dei singoli quaderni d'onori.

Mi limiterò dunque ad esporre alcune considerazioni ge-
nerali, le quali mi sembrano abbastanza importanti perchè
la Camera possa sopra di esse fermarsi prima di passare alla
discussione degli articoli.

Io so, anzi, più che sapere, sento meglio di quello che al-
cuno potesse credere, quanta sia l'importanza per la nazione
di avere un potente sviluppo della marina mercantile a va-
pore; io so quanto la marina mercantile sia indispensabile
allo sviluppo della marina militare; ma quanto più io sento
questa verità, tanto più son tratto a chiedere a me stesso se
l'attuale progetto soddisfi alle esigenze di coloro i quali am-
mettono la verità di questo incontrastabile principio, ed io
veramente sarei condotto a doverne dubitare.

La marina nazionale da guerra in che cosa principalmente
si avvantaggia della marina mercantile, o signori? Ella si
avvantaggia innanzi tutto da ciò che vi hanno nel paese uo-
mini atti a riempire i quadri della forza indispensabile per
l'armamento dei vascelli, e si avvantaggia da ciò che, cre-
scendo il numero dei capitani della marina mercantile, si

faciliterà sempre più anche per noi il ricorrere a questi uomini capaci ed sperimentati nei momenti di straordinario bisogno.

Ciò faciliterà anche a noi lo imitare il glorioso esempio datoci testè dall'Inghilterra, la quale, un giorno avendo creduto potesse venire l'eventualità d'una guerra oltre mare coll'America del Nord, ha in poche ore veduto le file degli ufficiali della sua marina da guerra portentosamente ingrossarsi al primo appello fatto da quell'ammiragliato agli ufficiali della marina mercantile.

Ma di un'altra cosa ha, e forse non meno, bisogno la marina guerresca. Essa domanda dagli stabilimenti della marina mercantile aiuto pei trasporti, aiuto per le costruzioni, aiuto per le urgenti riparazioni dalle avarie. La Francia e l'Inghilterra egli è principalmente nell'intendimento di provvedere a questo bisogno che hanno sovvenuto le linee di navigazione a vapore private.

Io invano ho cercato, nelle attuali convenzioni, cose le quali accennino al soddisfacimento di alcuni tra questi, certo non trascurabili nostri bisogni. Perchè non si è posta condizione di sorta che le navi, le quali debbono servire a questi armatori, vengano, dopo un certo tratto di tempo almeno, costrutte in paese? Perchè non si è chiesto (eppure si poteva) che le macchine, le quali serviranno a questi piroscafi, vengano, entro certi limiti almeno, costrutte nel nostro paese?

Signori, io so che la marina militare si troverà provvoluta di potenti mezzi di costruzione quando sarà attivato l'arsenale della Spezia; ma io non credo che si abbia ad aspettare a provvedere che quell'opera sia compiuta, che quell'arsenale sia in istato di funzionare. Io non credo poi che, quando quell'arsenale sarà fatto, la marina nazionale italiana possa credere mai di trovarvi tutto quello che le abbisogna, cosicchè potesse giammai prescindere dal contare sopra il concorso della marina mercantile. Infatti io veggio che nell'America, ed in Inghilterra soprattutto, dove giganteschi sono gli stabilimenti della marineria da guerra, le più importanti opere moderne furono costrutte dagli'imprenditori delle costruzioni private.

Io sono atterrito, o signori, quando debbo dire a me stesso che se domani si rompesse l'albero dell'elice di una delle nostre principali navi, temo che nello Stato non vi sia un maglio che basti a ribadirlo; e se noi non potremo andare a Tolone od a Marsiglia od in un porto dell'Inghilterra, o se per andarvi dovremo passare innanzi ad una flotta nemica, dove ripareremo le avarie alle quali anche i vincitori si trovano esposti?

Il Governo francese, dopo aver fatto triste esperimento dell'inefficacia sua a provvedere a tutti i bisogni della navigazione postale, concluse nel 1851 una convenzione colla compagnia delle messaggerie nazionali allora, poscia imperiali. La società aveva per primo obbligo di provvedere in paese alla costruzione del proprio materiale.

Per ottenere quest'intento sono giustificati i sacrifici che quel Governo ha fatti e fa in pro di quella potente associazione. Ed essa infatti ha degnamente corrisposto all'aspettazione dell'Assemblea legislativa, la quale, dopo lungo dibattimento, ha accordati i sussidi principalmente in vista di quella necessità. E l'associazione vi ha soddisfatto quintuplicando il proprio materiale, vi ha soddisfatto creando uno degli arsenali più rimarchevoli di Francia.

E poichè, o signori, qui molte volte si è parlato, ed a ragione, dello sviluppo di una istituzione che noi abbiamo ad invidiare al primo nemico d'Italia, all'Austria, del *Lloyd* austriaco, permettete che anche in questo proposito io ricordi

che cosa ha fatto l'Austria pel *Lloyd*. Lo diceva alcuni giorni fa e lo ha ripetuto eloquentemente l'onorevole Bixio in quest'Assemblea, l'Austria non ha risparmiati sacrifici per rendere potente quell'associazione di privati navigatori. Ma l'Austria vi ha posta una condizione il giorno in cui le ha dato un sussidio. L'Austria ha voluto che il *Lloyd* montasse un arsenale proprio e là volle che si costruissero i suoi navigli; imperocchè essa pure comprese che non meno giova alla marina da guerra l'avere facilità di trasformare i piroscafi postali in navi onerarie di quello che sia il trasformare il costruttore per le navi pacifiche in costruttore di bellici strumenti.

Io so che molti in questa Camera altre volte hanno creduto che il sostenere cosiffatti principii facesse a pugno con certe teorie economiche, alle quali rendo omaggio, ma la cui soverchia ed illimitata applicazione io credo francamente essere dannosa allo sviluppo della potenza nazionale.

Quando io vedo un paese qual è il Belgio, il quale si trova certo in tali condizioni da non temere la concorrenza dell'industria straniera, porre per condizione che i materiali delle sue strade ferrate siano provveduti in paese, io dico che in verità non saprei perchè nell'occasione di questo contratto, in compenso di così gravi sacrifici, non si possano chiedere ed ottenere analoghe condizioni.

Io so che agli Italiani non mancherà slancio d'intraprendere cose le quali siano degne del loro passato e degne dell'avvenire al quale intendono; ma io so altresì come a riuscire non basti il proposito, io so che nei principii si devono dagli'industriali superare grandissime difficoltà, e però io, il quale sono nemico della protezione propriamente detta, io credo che incomba al Governo di preparare la culla, di agevolare la vita di quelle industrie che sono ancora nelle fasce, quando lo sviluppo di esse importi allo sviluppo della potenza nazionale.

E invero la gravità dei sacrifici imposti da questa convenzione è tale che autorizza l'esigenza della quale io ho tenuto parola. Se occorra dimostrarlo, mi permetterà la Camera che io citi alcune poche cifre.

La Francia è certo in condizioni assai più adatte di ogni altra potenza, per istituire un paragone con noi, per ciò che ha tratto a queste industrie, e per non essere soverchiamente lungo mi restringerò a portare davanti alla Camera solo pochissime cifre sui contratti vigenti in Francia.

La Commissione nella sua relazione si è fermata a considerare il sussidio paragonato ad ogni lega percorsa in virtù del contratto, o, per dir meglio, ad ognuna delle leghe che il contratto vuole sieno indeclinabilmente percorse. Su di ciò nulla ho a dire; ma se noi facciamo il paragone in altra maniera, arriveremo facilmente ad alcuni risultati, i quali credo sieno fatti per colpire la mente di chiunque attenda a quest'argomento. Mi permetterò quindi di presentare le cifre sotto una forma che mi pare più adatta alla comune intelligenza.

Come io diceva, i contratti delle messaggerie in Francia datano dalla legge dell'8 luglio 1851. Furono a questa legge fatte successivamente varie modificazioni il 16 febbraio, il 3 e 9 agosto 1854, il 28 novembre del medesimo anno, e finalmente il 6 giugno 1857; furono per ultimo fatte quelle modificazioni le quali condussero il contratto a quel punto nel quale è oggigiorno. La convenzione contempla la navigazione del Mediterraneo, che ha sette linee, e la navigazione del mar Nero, che ne ha due. Sulla prima linea la società ha l'obbligo di percorrere in un anno 16562½ leghe marittime; sulla seconda ne deve percorrere 22680.

In questo stesso contratto, oltre a molti vantaggi che qui non sono pattuiti a favore dei trasporti del Governo, è pattuito che il materiale debba essere costruito in paese. In un solo caso, s'io non erro, si è fatto eccezione per un certo numero di navi, delle quali s'è accordato l'acquisto, purché fossero francesate, come dice il *cahier des charges*.

Se voi fate il conto dei diversi sussidi i quali sono accordati alle messaggerie nazionali per i servizi che ho ricordati, troverete che la spesa sostenuta dalla Francia per i servizi del Mediterraneo e del mar Nero somma a 4,776,118 franchi e 40 centesimi. Io ho voluto vedere a quanto ascenderà per noi la spesa dei contratti, i quali, considerati complessivamente, rappresentano il sistema messo innanzi dal Governo, e facilmente sono venuto al risultato. Aspetto di vedere una buona ragione per cui non si abbia da considerare oggi il contratto Florio, poichè credo che il ministro avesse perfettamente ragione quando volle vedere in queste tre convenzioni e in quella da Ancona ad Alessandria d'Egitto un tutto, considerando così tutto l'avvenire più vicino, quello che a lui era dato di sistemare, della nostra marineria mercantile a vapore.

Le convenzioni, le quali rappresenterebbero in questo modo il nostro servizio pel Mediterraneo e l'Adriatico, sono quattro: Florio, Rubattino, Accossato e Palmer. Il percorso in leghe voluto dai diversi quaderni d'onere sarebbe di circa 244007 leghe, salvo errore; il sussidio il quale sarebbe dovuto dall'erario pubblico ascenderebbe a lire 6,521,187; veggio quindi che noi pagheremmo per questa navigazione una metà circa di più di quello che paga la Francia, la quale col suo sussidio, dando vita ad una sola potente società, ha ottenuto questo grandissimo risultato, che, mentre, come io aveva l'onore di dire, il percorso voluto dai contratti era di sole 188000 leghe marine, nell'anno ultimo, del quale io ho potuto vedere i resoconti, la società ne ha percorse effettivamente oltre a 500000.

Si dirà che le condizioni delle nostre coste sono diverse da quelle delle coste francesi, che noi abbiamo dovuto provvedere a dare sussidio per una navigazione a vapore di cabotaggio, la quale non era nelle esigenze francesi.

Ma a questo io risponderei che, ove si fosse fatto un contratto solo con una potente società, esonerandola dalle linee secondarie e confidando per queste nello sviluppo naturale della società medesima, si sarebbe fatto l'interesse del pubblico erario, non meno che quello della nazione.

Io credo che sopra le linee di breve percorso sia più facile la concorrenza spontanea, che non sopra le linee di lunga percorrenza. È falso che pel breve percorso la vela faccia concorrenza più temibile all'elice che non nei lunghi viaggi.

Ma si potrà rispondere (e certo l'obbiezione ha un gran peso) che il Ministero ha fatto tutto ciò che per lui si poteva onde suscitare questo potente concorrente, il quale potesse dar vita ad un'unica società.

Lo credo; ma in qual modo l'ha egli fatto? L'ha fatto nei limiti di queste convenzioni, io suppongo. L'ha fatto onde trovare un uomo solo, il quale fin dal primo giorno e nel termine di pochi mesi provvedesse a tutte queste esigenze.

Era egli possibile di trovare, anche in condizioni di tempo e di credito migliori, con quegli oneri, un solo intraprenditore? Io credo di no, non tanto perchè m'illumini il fatto che alle cure ministeriali non sia riescito di trovarlo, quanto perchè guardo alle condizioni imposte.

Quando voi volete un solo intraprenditore, perchè mai venirgli addosso tutto in una volta colle esigenze di questo servizio? Io credo che a questa maniera sia cercare per non

trovare, perchè voi lo mettete nell'impossibilità di provvedere in così breve tempo a tutte le vostre esigenze. Se gli deste uno spazio di tempo conveniente, egli provvederebbe in seguito; ma subito non può.

A questo si risponde: ma io debbo provvedere subito. Ed a questa risposta io osserverei che non a tutte le linee proposte riconosco l'urgenza che dicesi abbia determinato il Governo a trascurare il principio generale sul quale mi sono fermato. Risponderei per ultimo che a molte di queste urgenze, se provvedere si voleva anche subito, lo si poteva in via provvisoria. Risponderei finalmente che vi si provvede oggi in via provvisoria senza voto della Camera e sebbene non sia esistente in diritto convenzione autorizzata dal Parlamento. Così, come si fanno attualmente i più urgenti di questi servizi, potrebbero ben farsi per un altro mese.

Il *Lloyd*, del quale ho fatto parola, qual sussidio riceve dal Governo austriaco? Io ho qui il bollettino ufficiale delle leggi di quell'impero, in cui veggio che nella convenzione stipulata col *Lloyd* furono distinte tre specie di percorsi.

La prima specie di corse, per cui il Governo paga il compenso di fiorini 4 e 20 carantani per ogni lega marittima, comprende le linee Trieste, Corfù, Alessandria, e ritorno; Trieste, Sira, Costantinopoli, e ritorno. Il sussidio di 4 fiorini e 20 carantani, valuta austriaca (in carta, o signori), è molto piccola cosa. Stante lo squilibrio tra la carta e l'argento oggi esistente, è inferiore ad otto franchi per lega marina; se fossero al pari l'argento e la carta, il sussidio sarebbe di circa 11 franchi.

Vengono poi le corse per le quali il Governo paga il compenso di fiorini tre e mezzo per ogni lega marittima. Sono le linee Trieste, Ancona, Brindisi, Corfù, Sira, Smirne, e ritorno; Corfù, Lutrachi, Calamachi, Pireo, Sira, e ritorno; Corfù, Messina, Malta; Malta, Tunisi; Malta, Tripoli, e ritorno; Costantinopoli, Galatz, e ritorno; ed altre sei linee, della lettura delle quali non credo di dover annoiare la Camera.

Finalmente vengono undici linee, sulle quali non si dà alcun sussidio.

Mi pare che queste cifre bastino a dimostrare che, quando l'erario italiano faccia il chiesto sacrificio di altri sei milioni di lire col medio sussidio di franchi 25 90 per lega, avrebbe diritto di aspettare che in cambio fosse meglio provveduto ed alle esigenze della navigazione ed alla istituzione di un potente cantiere di costruzione.

Io pertanto, che sono convinto che dei sacrifici e dei sacrifici forti si debbano fare opportunamente per incoraggiare la marina mercantile, dico la verità che piuttosto crederei nell'interesse della nazione di accrescere il sacrificio annuo, quando si avesse il corrispettivo del quale ho detto, che di votare senza modificazioni queste leggi, le quali impongono un sacrificio che, confrontato a ciò che se ne ritrae, è veramente eccessivo.

L'onorevole presidente del Consiglio ieri, ed oggi il ministro dei lavori pubblici, parlarono di economie; io sono d'avviso che *economia* sia bellissima parola, che il concetto se ne debba strettamente e dovunque applicare, se bene inteso; ma, quando sento che si vogliono introdurre economie nei lavori pubblici, io temo che altri possa intendere per economie il rallentare l'esecuzione di tali lavori, o il diminuirne l'entità. Veramente, se così dovesse intendersi la cosa, io ne sarei spaventato; se non che è troppo ovvia la spiegazione, perchè io a me medesimo non debba dare tranquillante risposta. Io credo che il Gabinetto intenderà come nei lavori pubblici l'economia debba consistere nello spen-

dere utilmente i denari dello Stato. In questo senso non vi è economia, per piccola che sia, la quale non debba tenersi in gran conto; ed io credo che, intesa a questo modo la frase, il ministro dei lavori pubblici abbia molto da fare.

Intesa in questa maniera l'economia, parmi che la prima applicazione che se ne dovrebbe fare si è nel complesso di queste convenzioni; e la Camera, a mio avviso, farebbe cosa molto opportuna se volesse sospendere questa discussione, se volesse aspettare a votare questa legge quando essa possa esserlo nella sua integrità, così come la proponeva il ministro, alla iniziativa del quale essa appartiene.

Io credo che la Camera farebbe bene ad occuparsi contemporaneamente della convenzione tra Ancona e Alessandria d'Egitto. Nel frattempo il Ministero vedrebbe se non ci fosse maniera d'intendersi con questi stessi concessionari per formare una società potente, a cui, a costo anche di accrescere il sussidio, io vorrei dato l'obbligo del cantiere di costruzione.

È in questo senso che io intendo la parola *economia*. Spenderei più volentieri otto milioni all'anno per questo servizio, se potessi avere il cantiere di costruzione e la nazionalità del servizio debitamente assicurata, che non sei milioni senza avere alcun cosiffatto corrispettivo. Quando avessi il cantiere assicurato, solo allora troverei che avrebbe avuto perfettamente ragione la Commissione quando disse che quindici anni di concessione erano breve tratto di tempo.

Provvedete ai cantieri, ed io estenderei la concessione a 20, a 25 anni; ma nello stato attuale delle cose credo che, provvedendo unicamente all'urgenza del domani, noi, votando la legge come attualmente si trova, non faremo quello che a tutti i rappresentanti della nazione sta a cuore di veder fatto.

PRESIDENTE. Il deputato Peruzzi ha facoltà di parlare.

PERUZZI. Il Ministero antecedente, occupato della necessità di sviluppare le comunicazioni fra i vari punti del regno non collegati da strade ferrate, dovette dare opera all'istituzione di servizi postali marittimi ed alla conservazione ed accrescimento di quelli che nelle varie provincie esistevano avanti la loro annessione. Appena poté cominciare a vedere i risultamenti di questi servizi ed apparvero in più chiara luce i molti bisogni a cui conveniva provvedere, il Ministero istituì una Commissione composta di chiarissimi uomini, alcuni dei quali fanno parte di quest'Assemblea, acciò proponesse quello che di meglio vi fosse a fare.

Questa Commissione redasse un capitolato; questo capitolato fu pubblicato; si chiamarono i concorrenti, ma i concorrenti non vennero. Si fece un nuovo capitolato con condizioni più favorevoli, si aprì di bel nuovo il concorso; i concorrenti si presentarono, ma in piccol numero, e quegli a cui fu aggiudicata l'impresa non poté adempiere a' suoi impegni; e tuttora rimane, cred'io, nelle casse dello Stato la cauzione che aveva depositata.

L'onorevole deputato Susani vi diceva essere naturalissimo che questi concorrenti non si presentassero. E soggiungeva: voi avete fatto un capitolato in condizioni tali che non era possibile che uomini seri si decidessero a concorrere, imperocchè erano riunite in questo capitolato delle linee buone e delle linee cattive. Meglio era fare un capitolato per le linee buone esclusivamente, e provvedere alle linee cattive in quel modo che si sarebbe potuto migliore.

Io non contesto che quest'idea, la quale, per dir la verità, non mi passò per la mente, come chissà quante altre idee buone non passano per la mente di quelli che amministrano

gli affari dello Stato e di coloro che compongono le Commissioni che essi chiamano a sorreggerli co' loro lumi, io non contesto, dico, che quest'idea abbia forse qualche cosa in sè di buono, ma però io dubito assai della convenienza di attuarla nelle condizioni speciali nelle quali si trova il paese nostro. Imperocchè, o signori, nel nostro paese sono quasi più necessarie queste comunicazioni, le quali, industrialmente parlando, sono cattive, di quello che siano le comunicazioni le quali, sempre industrialmente parlando, sono buone. Infatti alle comunicazioni, le quali industrialmente sono buone, già è provveduto, e provveduto in altro modo, perfino da imprese straniere. Ciò che a noi preme moltissimo sono appunto le comunicazioni cattive.

Ad esempio, per citarne una, io so bene quanti sforzi sono occorsi per istabilire una comunicazione che è stata sempre in cima de' miei desiderii, la comunicazione, cioè, tra le varie città dell'Adriatico, le quali appunto mancano completamente di comunicazioni terrestri e marittime e fra loro e colle altre parti del regno.

Ebbene, io ho personalmente trattato, e in mille modi trattato, con tutte le società italiane e straniere che mi era riuscito di avvicinare, e non ho mai potuto ottenere condizioni convenienti, anzi quasi sempre ebbi dei rifiuti.

Ho trattato col ministro della marina per provvedere a questo servizio con dei bastimenti della marina reale; ma il naviglio dello Stato è stato sempre così scarso ai bisogni di trasporto di truppe e di materiali da guerra, che nella condizione anormale delle comunicazioni terrestri deve da un punto all'altro d'Italia farsi per la via mare, che gli è stato forza di noleggiare dei bastimenti persino per il servizio della guerra e per quella Commissione nautica, della quale l'onorevole mio successore fa parte.

Uno dei principali ostacoli di questi servizi di minore importanza, il quale fa sì che essi non garbino alle società intraprenditrici, egli è, o signori, lo stato delle nostre coste: di questo fu qui più volte parlato, e il precedente Ministero ne era così convinto, che ne fece oggetto principalissimo de' suoi studi, dei quali io spero che la nazione potrà raccogliere il frutto, mercè la solerzia dei nostri successori.

Le nostre coste sull'Adriatico mancano completamente di porti, e quando non vi sono porti, i premii di assicurazione crescono a dismisura, perchè crescono i rischi dei capitali impiegati in questo genere di speculazione.

Io ho avuto sott'occhio, e credo di averne rimessa una copia alla Commissione incaricata dell'esame della legge, ho avuto, dico, sott'occhio varie relazioni dei capitani di bastimento che ora fanno il viaggio tra Ancona e Messina, toccando vari punti dell'Adriatico e dell'Ionio; ma, o signori, a scorrere quei giornali di bordo pare di leggere il viaggio di Ulisse. Io vi assicuro che fa pena il pensare alle grandi traversie che hanno dovuto patire ed alle immense difficoltà che hanno dovuto superare per approdare in questo od in quel porto; ed accadde ben spesso che in molti non poterono in verun modo approdare.

Quindi, o signori, che cosa sarebbe accaduto se noi avessimo seguito il partito voluto dall'onorevole Susani?

Noi avremmo probabilmente, anzi dirò certamente, trovato qualche compagnia, là quale avrebbe assunta l'impresa delle buone nostre linee di navigazione, di quelle linee cioè alle quali è già provveduto, alle quali credo che non sarebbe neppure gran fatto difficile di provvedere con tenue sussidio del Governo. Ma alle linee di minor importanza industriale e di maggior importanza politica, perchè si tratta di collegare luoghi che non sono altrimenti fra loro collegati, per

quelle, o signori, io credo che avremmo speso molto di più, giacchè quel prezzo che è pattuito nei contratti, che ora stanno dinanzi al Parlamento, è un prezzo medio che, a giudizio degli uomini dell'arte i quali seggono in questa Camera e che tutti sono stati consultati dal Ministero, è lungi dall'essere esagerato.

Prendiamo ad esempio il servizio della Sardegna. L'antico Governo sardo ha fatto una convenzione col signor Rubattino fin dall'anno 1851, se non erro, con la quale accordavasi, salvo errore, 12 lire per lega, che sommano assai più di quella carta di cui parlava l'onorevole deputato Susani a proposito del *Lloyd* e del Governo austriaco.

Il Rubattino ha fatto un pessimo servizio costantemente. Le comunicazioni fra l'isola di Sardegna ed il continente sono state tali che hanno porto il maggior argomento alle lagnanze dei Sardi, i quali talvolta (ben me ne ricordo per essermi stato narrato da qualcuno dei nostri colleghi) doverono, per venire dalla Sardegna a Torino, traversare il Moncenisio (*Sensazione*), passando per Marsiglia, Lione, ecc.

L'impresa Rubattino ha durato molti anni; è stata favorita dal Governo e dal commercio di Genova; eppure non ha mai corrisposto agl'intendimenti del Governo, e non ha mai soddisfatto ai bisogni del paese.

Ora, o signori, mercè il nuovo contratto l'impresa Rubattino ha già cominciato a dar esecuzione alle convenzioni; ha comprato due piroscafi, il *Moncalieri* ed il *Caprera*, i quali fanno così bene il servizio tra il continente e l'isola di Sardegna, che in una popolarità reale si è mutata l'impopolarità antecedente del signor Rubattino fra le popolazioni sarde.

Io credo quindi, o signori, che quanto sarebbe stato desiderabile l'aver una sola società che assumesse tutti questi servizi, altrettanto abbiamo dovuto convincerci ciò essere nelle presenti condizioni impossibile, a meno di voler ritardare l'attuazione di questi servizi, che io ho sempre creduto e credo essere indispensabile di attuare colla più grande sollecitudine. Ed io sono di parere che il Governo, qualunque siano gli uomini che reggono la cosa pubblica, non dovrà mai tralasciare di adoperarsi a porre queste compagnie fra loro d'accordo; e se le associazioni sono riuscite per la costruzione di strade ferrate, molto più facilmente riusciranno per queste imprese, le quali appunto in ragione della necessità di cantieri di riparazione, credo che abbiano sommo interesse a fondersi e a ridursi in una sola grande società italiana.

Io non vedo a ciò nessun ostacolo nelle convenzioni che oggi sono dinanzi al Parlamento, e di cui alcune disposizioni furono dalla Commissione molto opportunamente modificate, appunto per renderle più uniformi e per agevolare il conseguimento dello scopo preaccennato, a cui mira la Commissione del pari che l'onorevole Susani, come credo che vi tenda con uguale impegno l'intera Camera.

E poichè io sono su quest'argomento debbo rispondere brevi parole ad un invito che mi ha fatto l'onorevole ministro dei lavori pubblici, a proposito di una di quelle imprese nelle quali appunto avevamo riposta la nostra speranza per ottenere quest'unificazione di una grande compagnia marittima di navigazione italiana, cioè della compagnia italo-orientale.

Io ho veduto nei giornali molti avvisi di questa grande intrapresa che, per parte mia, ho salutata con sinceri augurii di prosperità; ma, a dir vero, mi è parso che quel programma abbracciasse troppe cose, che fosse troppo esteso, che perciò grande fosse il rischio che avesse ad abortire nel

nascere, per voler dar vita ad un colosso troppo considerevole. Per esempio, mi è parso che si trattasse non solo di stabilire servizi marittimi nel Mediterraneo, nell'Adriatico ed in altri mari, ma anche per le colonie e per gli stabilimenti transatlantici.

Il concetto mi parve un po' troppo vasto per poter essere attuato con tanta facilità nelle nostre presenti condizioni. Comunque sia, io auguro a questa società un lieto avvenire, ma frattanto credo che non convenga fermarci per istrada e sospendere più lungamente la soddisfazione di un desiderio generale delle nostre popolazioni, per aspettare che questa compagnia possa fondarsi. Ed a proposito di essa io debbo esporre che varie volte, essendo venuti da me alcuni dei promotori, fra gli altri un signor conte Bargnani, mi hanno sempre detto che pel momento non erano in misura di far proposte al Governo, che i capitali non erano riusciti a raccogliermi in vista delle circostanze del credito, e che speravano di potere nel seguito essere essi i fondatori, per così dire, di queste varie imprese alle quali il Governo stava per dare i servizi postali marittimi, tanto che stimai di dovermi indirizzare al signor Accossato, col quale mi avevano assicurato di avere iniziato a tal uopo delle trattative. Pochi giorni sono io lessi sopra un giornale una lettera indirizzata al ministro dei lavori pubblici dal signor conte De Bustelli Foscolo, gerente di questa società, e poco dopo averla letta su quel giornale cotesta lettera giunse al Ministero dei lavori pubblici. Io, mercè un'attenta lettura degli statuti, vidi quali erano le condizioni perchè la società potesse dirsi legalmente costituita. La società si è iniziata sotto la gerenza del conte De Bustelli Foscolo, ed io, replicando senza indugio alla sua lettera, lo invitai a porgere spiegazioni tali che giustificassero l'adempimento delle accennate condizioni.

Nè io mi proponeva con ciò di accettare l'offerta del conte Bustelli, perchè quando il Ministero aveva presentato al Parlamento una proposta non poteva formarne un'altra, senza che il Parlamento si fosse pronunciato, ma aveva in animo di operare, come altre volte si fece in casi analoghi, di presentare cioè alla Commissione della Camera l'offerta del signor Bustelli Foscolo, perchè la Camera ne facesse quel conto che avesse creduto conveniente.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, avendo detto alla Camera che queste spiegazioni non erano state presentate, io credo che non sia il caso di soprassedere per ciò dall'adozione di una legge la quale provvede ad uno dei bisogni più urgenti del paese, la quale contiene pure il germe delle future fusioni e porta seco la necessità di altre intraprese, d'instituire cioè dei cantieri i quali saranno indispensabili, e prova nè che sono già state fatte delle domande di località onde poterli impiantare.

Io credo, o signori, che con ciò noi avremo contribuito efficacemente anche allo sviluppo della nostra marineria, perchè avremo provveduto pel caso di guerra ad una suppellettile di mare, ad una flottiglia di bastimenti da trasporto che ci potrà essere immensamente utile, perchè, come diceva l'onorevole ministro, quella che ora abbiamo è oltremodo scarsa.

BIXIO. Dirò poche cose intorno alla presente questione.

Io ritengo che questa è una legge d'urgenza, è una legge che tocca la difesa dello Stato. Perciò non so troppo comprendere come l'onorevole Susani, dopo avere accennato all'utilità ed ai vantaggi palpabili che lo sviluppo della marina mercantile porta alla marina militare, dopo aver detto che questa è una cosa importantissima, venga poi a dirci di soprassedere. E ciò perchè? Per aver tempo a fare una società.

Per giustificare la formazione d'una società egli si appoggia sopra fatti che non sono precisi. Non discute se debbano o no aversi una o più società; dico che il signor Susani, per dar forza ai suoi argomenti, ha preso una delle cinque società francesi che esistono.

Non è vero che il Governo francese abbia nel Mediterraneo una sola società; il signor Susani sa meglio di me che nel Mediterraneo la Francia ne ha tre, anzi quattro, e nell'Oceano ne ha due. I suoi argomenti adunque non possono persuadere. Il Governo inglese ha trentotto società, venti il Governo americano, e quand'era in condizione diversa ne aveva dodici. Non veggio poi per qual motivo debba essere una grave questione l'aver una società sola. Per la forma che ha l'Italia, per le sue isole, mi pare che si debba subito far qualche cosa. Se invece aspettiamo d'aver questa grande società, non avremo mai niente. Intendo di trattare la questione piuttosto praticamente, perchè sulle generali non mi pare sia necessario parlare. Solo nella discussione degli articoli mi riservo di proporre qualche lieve modificazione, per ottenere che il materiale ci rimanga. Non è necessario discutere sulla questione generale, perchè non mi pare che gli argomenti adottati dall'onorevole Susani siano veramente seri. Mi pare che basti accennarli per vedere che non sono ammissibili.

Detto questo, io aspetto la discussione degli articoli per proporre alcuni emendamenti.

DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici. Dirò poche parole per rettificare un errore, o forse una meno esatta espressione che mi è sfuggita quando ho accennato alla compagnia italo-orientale; mi pare d'aver detto che questa compagnia offriva un ribasso sul sussidio e l'abbandono dell'anticipazione. Io ho detto che l'onorevole mio antecessore aveva richiesto l'adempimento di alcune condizioni; non ho detto che tutte queste condizioni non fossero adempiute, ho detto che alcune mi pareva che evidentemente non lo fossero, di altre mi si asseriva bensì che lo fossero, ma non mi si provava che la cosa fosse realmente come si asseriva. Del resto io, non meno dell'onorevole Peruzzi, auguro alla compagnia italo-orientale un prospero avvenire.

Dirò anche poche parole all'onorevole Susani, il quale, quantunque abbia combattuto la legge (*Ilarità*), tuttavia ha manifestato delle idee nelle quali io acconsento.

Se si potesse fondare una grande compagnia di navigazione ed imporle l'obbligo di fondare dei cantieri di costruzioni navali nello Stato, l'obbligo di stabilire grandi officine di costruzione di macchine ed altro, certo questa sarebbe una grande fortuna pel paese; ma resta a vedere se noi siamo in tali condizioni da averla questa grande compagnia a cui si possano imporre questi obblighi; io credo che le condizioni del paese siano tali per cui tal fatto non è possibile.

Ma l'onorevole Susani diceva: il motivo per cui non potete avere una compagnia è chiaro; avete fretta nell'esigere tutti i servizi; se aveste ideato il capitolato diversamente, era possibile di avere una compagnia unica, potente, la quale avrebbe meglio provveduto ai bisogni a cui si vuole provvedere con questo disegno di legge. Io forse, per questa legge, avrei fatto meglio di ricorrere all'espedito cui si rivolsero in qualche caso alcuni dei ministri della precedente amministrazione, di mandare a sedere su questi banchi un regio commissario; ma io sapeva che nella Camera questa legge aveva molti fautori, la vedeva accolta dal Governo, dalla Commissione e dalle parti interessate; mi parve che non dovesse incontrare difficoltà; perciò io stesso ne ho assunta la responsabilità e l'incarico di difenderla nell'interesse del Governo, anche sapendo le probabili opposizioni.

Dico dunque che l'obbiezione dell'onorevole Susani sarebbe ragionevole se altre fossero le condizioni del paese, ma nelle condizioni attuali del paese importa di avere immediatamente questi servizi.

Questi contratti principiarono colla rivoluzione di Sicilia, e andarono sempre crescendo. Si è dovuto provvedere con servizi temporari colla compagnia Frassinetti alle comunicazioni tra Genova e la Sicilia. Altri servizi si sono stabiliti a un di presso nello stesso modo, quelli, ad esempio, della compagnia Zuccoli, alla quale succederà il signor Accosato.

Vede dunque l'onorevole Susani che queste combinazioni sono una necessità del momento.

Sta bene che si sarebbe potuto far meglio aspettando una più grande compagnia; ma nelle condizioni attuali del paese, quello che si voleva era d'aver il più prontamente possibile delle compagnie di navigazione, le quali mettessero in comunicazione tra loro le varie parti dello Stato. Questo si ottiene con questi contratti, e perciò io credo che si fece bene a stabilirli.

D'altra parte c'è un rimedio assai facile, al quale io spero darà la sua adesione anche l'onorevole Susani, ed è che si cercherà (ed io per mia parte dichiaro all'onorevole Susani che sono disposto assumerne l'impegno), si cercherà, dico, di ottenere una fusione di queste diverse compagnie.

L'onorevole Peruzzi ha accennato alla grande fusione delle società industriali delle ferrovie francesi, e giustamente; quindi giova sperare che senza molte difficoltà si riuscirà a fondere insieme anche queste società di navigazione, ed appunto quando si tratterà la fusione delle diverse compagnie sarà allora il caso di vedere se potremo imporre l'obbligo di cantieri, ed altre condizioni, le quali, anche offendendo un po' i principii severi dell'economia politica, riescano però a creare nel paese un mezzo nuovo e potente di prosperità e di ricchezza.

Detto questo, ho poche cose da aggiungere su questo progetto di legge. Debbo però affrettarmi a dichiarare anche un'altra cosa.

L'onorevole Susani ha parlato di economie, ed ha dichiarato quali potrebbero essere quelle che, secondo lui, sarebbero lodevoli.

Io concorro nella sua opinione, come sono d'accordo coll'onorevole Peruzzi, il quale ha detto che certelnee le quali paiono meno profittevoli sono quelle sulle quali appunto più specialmente deve portarsi l'attenzione del Governo. Ed io spiego chiaramente il mio pensiero.

Io ho visto nel progetto di legge, quale venne modificato dalla Commissione, aggiunta la linea da Genova a Marsiglia. Siccome quella linea è già sufficientemente servita in altro modo, io credo che in questo caso noi potremo fare un'economia senza nessun danno. Ma se, per esempio, si trattasse di fare un'economia sul servizio dell'arcipelago toscano, sul servizio da Cagliari a Palermo, ed anche direi da Cagliari a Napoli, io per verità sarei molto esitante ad acconsentire a simili economie, perchè queste linee, più forse delle altre, riescono utili, in quanto che provvedono eminentemente allo scopo di questa legge, a procurare cioè la coesione politica di tutte le parti d'Italia, ad accrescere le sue forze produttive, le quali si accrescono sempre in ragione diretta dei mezzi di comunicazione, ed infine provvedono a creare la base della marina militare, cioè un personale ed un materiale mercantile, senza del quale qualunque provvedimento che noi facessimo per creare una flotta da guerra riuscirebbe poco utile.

Dopo le mie dichiarazioni, che faccio nel modo il più esplicito, di dare opera immediatamente ad ottenere, se sia possibile, l'unificazione di queste compagnie, io spero che l'onorevole Susani vorrà essere un po' più benigno al progetto di legge quale venne formulato, e che io prego la Camera di voler sanzionare col suo voto, riservandomi tuttavia, se mai venissero proposte modificazioni, di prendere ancora la parola in proposito.

SUSANI. L'onorevole generale Bixio ha creduto che io fossi un borbonico, ed ha fatto sopra di me una di quelle brillanti cariche per cui noi l'ammiriamo uomo di guerra (*Si ride*); credo di dovermi limitare a rispondere ad un fatto.

Io ho parlato di una società francese, la quale sola provvede ai servizi più importanti tra quelli che corrispondono alla somma delle convenzioni italiane che ho considerate.

Non ho creduto di uscire dall'argomento per dire che sapeva che è provveduto da altre società ad altre navigazioni nello stesso Mediterraneo, ed in altri mari; d'altronde, se non l'avessi saputo per altra fonte, me lo avrebbe insegnato la relazione della Commissione, la quale di ciò faceva parola.

Dunque tra l'onorevole Bixio e me su questo argomento non vi è che un malinteso.

Ma in verità io non capisco come si possa fare un grandissimo ostacolo a ritardare di alcuni giorni una discussione per vedere se si possono introdurre nuove condizioni nei capitoli, dopo che non si è dato importanza al ritardo già avvenuto di tre mesi, e quando i servizi di fatto procedono come se le convenzioni fossero approvate.

Io desidererei sapere dall'onorevole deputato Peruzzi, dalla Commissione, dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè queste ragioni non militino contro la sospensione per la convenzione Florio, della quale essi tacciono.

CONTI, relatore. Domando la parola.

SUSANI. La Commissione di questo non ci ha sufficientemente informati. Ad ogni modo io piglio atto delle dichiarazioni del Ministero, e siccome ho fede che per quanto dipende da lui saranno presto tradotte nel dominio dei fatti, mi limiterò a proporre a tutte queste convenzioni, ed a quelle qualsivogliano di questa natura che si presentassero in questa Camera, un emendamento, onde assicurare che, passato il primo quinquennio, le navi nuove debbano essere costruite in Italia. Io spero che lo stesso ministro non dovrebbe fare opposizione a curare dagli attuali concessionari l'accettazione di questa condizione. Credo che l'onorevole Bixio ed altri uomini competenti di questa Camera vedranno che l'emendamento che io annunzio varrà la pena di essere seriamente discusso. Confido che gli stessi concessionari vorranno, nell'interesse dell'Italia, che è pur patria loro, adottare questa modificazione. Se fosse necessario di fare anche qualche concessione per ciò; se fosse necessario, per esempio, di accordare una dilazione ai termini per la restituzione dei sussidi accordati per queste convenzioni; se fosse necessario di prolungarne la durata, io credo che la Camera provvederebbe utilmente all'interesse generale del paese, facendo questo nuovo sacrificio onde ottenere l'adozione di così fatto emendamento.

PRESIDENTE. Il deputato Conti ha facoltà di parlare.

CONTI, relatore. Sono in debito verso il deputato Susani di due risposte. La prima sua domanda riguarda il perchè la Commissione abbia creduto di dover togliere la convenzione Florio da questa legge. La ragione è semplicissima. La Commissione non ha punto voluto mutare l'indirizzo generale che il Ministero aveva dato a questa legge; nessuno fra i membri della Commissione sa comprendere che cosa voglia

intendere l'onorevole Susani con simili parole. Nel suo lavoro sembra ad essa non solo di aver mantenuto l'indirizzo generale di questa legge a fine di mettere in comunicazione fra loro le varie provincie d'Italia nella miglior maniera possibile, ma di averlo pur consolidato con maggior uniformità nelle varie sue parti.

Se la vostra Commissione ha ritirato il contratto Florio, ciò avvenne soltanto perchè la società Accossato accettò le modificazioni introdotte da essa nella sua convenzione e nel suo quaderno d'oneri, perchè la società Rubattino pure le accettò, e la società Florio non le ha ancora accettate.

Se in luogo delle trattative che stanno continuando, si avesse potuto terminare ogni differenza, così da essere in condizione di portare avanti alla Camera in una volta sola tutte tre queste convenzioni, la vostra Commissione ne sarebbe certamente stata assai lieta; ma ciò non poté aver luogo perchè il signor Florio dimora in Sicilia, e colà ha d'uopo di curare molti suoi interessi e bene assicurarli, prima di venire a Torino.

Stiamo adunque ancora aspettando il fine delle trattative, le quali, appena compiute, la vostra Commissione si farà carico di sottomettere anche quella convenzione e quel quaderno d'oneri alla vostra approvazione.

L'onorevole Susani domandava se la Commissione crede che ci siano dei gravi inconvenienti nel ritardare più oltre la discussione di questa legge.

Risponderò che la Commissione non ha creduto di far parola su ciò nella sua relazione, perchè la cosa le sembrava di tutta evidenza. Questi servizi soffrirono già assai dei ritardi anche troppo lunghi che sono avvenuti; e il Ministero, a quanto credesi, dovette prima d'ora procurare qualche mezzo per sovvenire alle più stringenti necessità di questi concessionari; essi hanno diritto a ragguardevoli somme, ed il Governo non può dare gli ordini per il loro pagamento senza la vostra approvazione della presente legge; io credo pertanto che, se noi ritardassimo ancor più questa discussione, gravi sarebbero gli inconvenienti che ne verrebbero al pubblico servizio.

Vengo ora a quell'ordine di considerazioni che non ho ancora udito trattar da altri dopo il deputato Susani.

L'onorevole Susani voleva forse lasciare la Camera sotto l'impressione che questi contratti fossero assai gravosi, essendo che accennava a ciò che il Governo francese concesse per sovvenzione alla società delle *Messageries impériales*, e faceva dei confronti con ciò che il nostro Governo propone ora di concedere alle nostre società.

Farò osservare all'onorevole Susani, e mi dispiace di venir dopo la brillantissima carica del generale Bixio a non far altro che disperdere gli ultimi corpi che restano sul campo di battaglia; farò, io diceva, osservare all'onorevole Susani che, se esso si è trincerato dietro la sola compagnia delle *Messageries* e mantiene la giustezza delle sue vedute sulla posizione di essa, io nondimeno credo d'essere in grado di combatterlo precisamente su questo terreno. Egli mise insieme il servizio delle *Messageries* nel mar Nero e quello di varie parti del Mediterraneo, ne fece una cosa sola, come se si trattasse di cose simili; poi, non contento di unire quello di Florio con quello di Rubattino e di Accossato, perfino vi aggiunse quello di Palmer, e con ciò credette di prepararsi un ottimo insieme di premesse per istituire il voluto confronto.

Mi perdoni l'onorevole Susani, ma questi paragoni si possono fare solo fra cose della stessa natura, e che perciò a confronto si prestino: se noi prendiamo qua e là dati che riguar-

dano cose disparate, non si può cavare a buon diritto alcuna conseguenza dal loro confronto.

E qui devo notare che la somma di cui si carica il Governo per questi due servizi insieme riuniti è ben minore di quanto calcolava l'onorevole Susani, il quale parlava di sei milioni, mentre non sono che lire 4,468,464, come risulta da calcoli fatti minutamente servizio per servizio colla massima cura.

Osserverò poi che, se invece di aggruppare più numeri, prendendo le quantità convenienti, lasciando le incomode, e così costituire un dato di confronto, se invece se ne prenda un solo esatto, incontrovertibile, quello, per esempio, della sovvenzione annua, vedrà chiaramente la Camera, e dovrà pur convenire l'onorevole Susani, che questi contratti non sono punto gravosi e stanno vantaggiosamente a confronto coi francesi, seppur non ne sono migliori.

Infatti il Governo imperiale concede alle *Messageries* una sovvenzione di più che venticinque franchi per lega percorsa; il Ministero ci propone nella presente legge di concedere lire ventuna a Rubattino, ventotto ad Accossato; la media dunque non va lontana da quei venticinque franchi che paga la Francia per ciascuna lega nel Mediterraneo, vale a dire per quei servizi che sono in condizioni perfettamente identiche a quelle di cui si sta ora trattando.

Da quanto ho detto mi pare chiaramente risulti che l'impressione sfavorevole che l'onorevole Susani tentò destare riguardo alla quantità della sovvenzione non è punto sostenuta dai fatti.

Se poi volesse l'onorevole Susani proporre qualche emendamento alla presente legge riguardo al luogo in cui abbiano a costruirsi i piroscafi delle società sovvenute, io mi riservo a rispondere e valutare gli argomenti da esso già messi in campo allora soltanto quando egli ne facesse oggetto di proposta definitiva, nel qual caso avrò ad esporvi anche su ciò la opinione della vostra Commissione.

DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici. L'onorevole Susani vorrebbe introdurre un emendamento alla legge; sperando che egli voglia rinunciare a questa sua idea, io gli farò una semplicissima osservazione.

Qualunque sia l'innovazione che si introduce nel capitolato, il medesimo impone al Governo l'obbligo di rinnovare le trattative per far accettare queste variazioni ai concessionari.

Il capitolato così come è presentato è accettato dai concessionari; se la Camera lo approva, avrà approvato un provvedimento definitivo; se la Camera introdurrà delle variazioni, per quanto possano parere ad alcuni ragionevoli, queste variazioni faranno sì che il Ministero dovrà ancora fare delle pratiche, rinnovare le trattative, onde ottenere il consenso delle parti, e quindi dovrà perdere ancora tempo.

L'onorevole Susani e l'onorevole relatore avendo parlato dell'onere che con questa legge si viene ad imporre allo Stato, io mi credo in debito di esporre le cifre che ho raccolte al Ministero.

I servizi affidati alla società Rubattino importano una spesa di 1,547,364 lire. Sono 75684 leghe di percorso. Noti la Camera che in questa cifra si comprende la linea Genova-Marsiglia, che viene sottratta, e quindi starà la cifra allegata dall'onorevole relatore. E noti ancora la Camera che questa cifra costituisce il *maximum* dell'onere che viene imposto allo Stato, al quale è riservata la libertà di fare una diminuzione fino al terzo.

La società Accossato assume il servizio per un percorso

di 110 mila leghe, che importano 5,082,464 lire, oltre i servizi che attualmente la società ha da Napoli a Palermo, come subentrata alla società Zuccoli.

Questi diversi oneri nel loro complesso formano la somma di lire 5,325,744.

Ma anche per la società Accossato la cifra che ho indicata è il massimo degli oneri che vengono ad essere imposti allo Stato, in quanto che nei viaggi da Genova a Napoli, che costituiscono la parte principale dell'impresa, il Governo ha facoltà di diminuire il servizio fino alla metà, se bene ricordo.

Havvi poi la società Florio, la quale fa un servizio di 57986 leghe colla spesa di L. 705,208 50.

In complesso l'onere massimo a cui si sottopone lo Stato, dai dati che ho sott'occhio e che posso comunicare all'onorevole Susani, ammonta a L. 5,574,516 50.

Date queste spiegazioni alla Camera, onde anche su questo punto la questione fosse chiarita, io non ho altro da aggiungere, e spero che la Camera vorrà approvare la proposta legge.

PRESIDENTE. La parola spetterebbe al deputato Susani, ma, se non è per un semplice schiarimento, debbo avvertire che ha già parlato due volte.

SUSANI. Se la Camera lo permette, dirò due sole parole per un fatto personale.

Voci. Parli! parli!

SUSANI. L'onorevole deputato Conti ha lanciato leggermente un'accusa contro di me, che nè io, nè deputato alcuno, credo, possa supporre di meritare, imperocchè egli mi ha accusato di avere citate delle cifre le quali non sono le vere.

Signori, le cifre che io ho citate sono esattissime. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, annunciando la somma del sacrificio per le tre convenzioni Florio, Rubattino ed Accossato, ha piuttosto provato che l'onorevole relatore della Commissione non aveva esattamente citate le cifre, poichè egli, il ministro, ci disse che per queste tre convenzioni il sacrificio era al massimo di L. 5,574,516.

Ora io, nel conto che ho citato e che ho qui sotto gli occhi, aveva messo in nota unicamente per questi servizi lire 4,959,827 appunto calcolando sulla ragionevole diminuzione che potrà aver luogo. Io dissi che era di oltre sei milioni il sacrificio, considerando il complesso dei servizi postali ai quali aveva riguardo, perchè ho tenuto conto della proposta convenzione da Ancona ad Alessandria, la quale, portando un percorso di 38896 leghe, col sussidio assegnato dalla convenzione medesima, porterà una spesa di L. 1,561,565.

A torto dunque mi accusò l'onorevole relatore d'aver errato in più. Se io dovessi pigliare la cifra, certamente più esatta, stata ora annunciata dall'onorevole ministro, l'errore vi sarebbe, ma sarebbe in meno, cioè esisterebbe circa un milione di differenza a mio favore.

Ora, lasciando al giudizio della Camera quanto a queste citazioni si riferisce, non dirò altro se non se che le linee servite dalle messaggerie francesi sono, e non altre, perfettamente paragonabili al complesso dei servizi postali su cui ho fermata la mia attenzione; imperocchè le linee contemplate nelle convenzioni passate in Francia dal 1851 al 1857 con quella società sono le più analoghe che trovar si possano. Per completare l'analogia bisognava completare la linea del contratto Palmer, e per ciò ad essa io estesi il mio ragionamento.

Io ho fatta la media della quale parlava l'onorevole relatore e l'ho qui sotto gli occhi assieme ad altri calcoli. Sì, è vero, se noi non consideriamo che il sussidio dato per ogni

lega, noi troveremo i nostri concessionari in condizioni forse inferiori a quelle fatte alla società francese.

BIXIO. Domando la parola.

SUSANI. Ma, o signori, questo si chiama, in verità, non voler vedere la questione che da un solo lato: la Camera deve tener conto delle altre condizioni, le quali sono nel *cahier des charges* delle messaggerie.

Se uno dà un pranzo a tre franchi, ed un altro dà pure il pranzo a tre franchi, ma di più dà la cena (*Si ride*), parmi che, perchè non si paghi il pranzo più all'uno che all'altro, non sia meno evidente che il secondo fa il servizio a più buon mercato.

Ora, che cosa danno di più le messaggerie? Esse danno di più lo stabilimento meccanico, danno la maggior potenza colla quale provvedono all'incremento della marina nazionale. Nella creazione di questo stabilimento che la Francia ha conseguita sta per lei la ragione del sacrificio. Sopra di ciò io ho voluto fermare l'attenzione della Camera, e sono lieto di vedere che l'onorevole ministro riconosca che a ciò resta a provvedere.

Del resto, io ho imparato da lui, quando sedeva sopra altri banchi, come non bisogna cedere troppo facilmente agli inviti ministeriali, quindi è che, sebbene con dispiacere debba dirglielo, manterrò l'emendamento (*Ilarita*) che ho annunciato di voler proporre a tempo e luogo, e lo mantengo nella speranza di essere in ciò sostenuto da altri membri della Camera.

MICHELINI. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, al principio del suo ultimo discorso, diceva essere necessario che la Camera accetti le convenzioni quali le sono presentate dal Governo e dalla Commissione, per non esporsi al pericolo di mandare a monte ogni trattativa coi concessionari.

Io osservo che i concessionari, i quali già hanno accettate le modificazioni fatte dalla Commissione, bene potrebbero accettare anche quelle che intendesse la Camera stessa d'introdurre.

Infatti, quando l'onorevole Peruzzi, allora ministro dei lavori pubblici, stipulava, a nome del Governo, le convenzioni di cui ora si tratta, egli credeva senza dubbio che i patti fossero i migliori possibili, perchè nessuno dubita che non gli stessero a cuore gli interessi delle finanze, cioè della nazione. Eppure ciò non fu, avendo i concessionari acconsentito a patti ancor più favorevoli alle nostre finanze. Ebbene, ciò che è accaduto una volta potrebbe accadere un'altra, vale a dire i concessionari potrebbero aderire a nuovi patti che fossero loro imposti dalla Camera, come hanno aderito a quelli della Commissione. Chi vi dice quale sia il loro *ultimatum*?

Se non che tutto questo dimostra quanto sia vizioso il sistema sinora seguito dal Governo, contro il quale sistema non ho mancato alcune volte di elevare la debole mia voce.

Non è cosa conveniente che le Commissioni, ed ancor meno la Camera, si facciano a trattare coi concessionari, delle quali trattative abbiamo avuto parecchi esempi. E poi, malgrado queste trattative, ancorchè si suppongano fatte colla maggiore diligenza, non si acquista la certezza che i patti siano i migliori possibili per le finanze. Questa certezza non nasce che dalla concorrenza.

Il Governo adunque, quando intende concedere la costruzione di un'opera pubblica o di un pubblico servizio, com'è questo di cui ora trattiamo, dovrebbe stabilire i patti che crede convenienti, lasciandone uno mobile, per esempio il prezzo; presentare tale progetto al Parlamento, il quale vi farebbe quelle modificazioni che crederrebbe opportune, e poi

si aprirebbe l'incanto e si concederebbe l'opera a chi si contenta di prezzo minore. In sostanza, io non domando altro al Governo se non che egli faccia ciò che fanno i comuni, le provincie, le opere pie in casi simili. Solamente in questa guisa Ministero e Parlamento hanno la sicurezza di avere degnamente tutelati, com'è debito loro, gl'interessi delle finanze.

Ci pensi seriamente il nuovo Ministero.

CONTI, relatore. Le cifre date dalla Commissione sono esatte, e concordano con quelle del Ministero. Infatti la spesa della convenzione Accossato fu da essa calcolata a circa tre milioni, come pure dal Ministero, e la spesa che riguarda la convenzione Rubattino fu dalla vostra Commissione calcolata a circa un milione e mezzo, mentre il Ministero la stabiliva a qualche cosa di più, perchè teneva pur conto della linea di Marsiglia che è abbandonata dalla Commissione. Quindi non credo che sia il caso d'occuparsi dell'appunto che volle fare l'onorevole Susani, chiamando anche in testimonio il signor ministro, che precisamente è in ciò di pieno accordo colla Commissione.

Quanto al credere che si volesse offendere l'onorevole Susani col negare l'esattezza dei suoi calcoli, debbo dire che sarebbe cosa ben strana se alla Commissione non fosse permesso di credere che errino coloro i quali contraddicono alle sue idee. Il rettificare un errore fu sempre e sempre sarà cosa lecita per chi in un conflitto d'opinioni trova che l'avversario si fonda su premesse erronee. L'onorevole Susani diceva che ne' suoi calcoli aveva tenuto conto anche della convenzione Palmer.

Confesserò che, discutendo questa legge, ho creduto discutere una legge pel servizio postale nel Mediterraneo e nell'Adriatico, e non poteva presumere che in calcoli ad essa relativi l'onorevole Susani volesse introdurre altri elementi affatto estranei.

L'onorevole Susani ora conviene che questa convenzione non è troppo dispendiosa in paragone delle francesi, e la vostra Commissione è ben lieta di trovare l'approvazione dove meno la aspettava.

Egli vi diceva però che la società delle messaggerie, ad eguale sovvenzione, dà di più al Governo francese; tuttavia, quando si trattò di spiegare in che consisteva questo di più, si trovò alquanto imbarazzato, e finalmente disse che dava di più al paese uno stabilimento meccanico.

È facile rispondere all'onorevole Susani che lo stabilimento meccanico non è dato al paese, ma che la società lo ha fondato per suo proprio vantaggio, al quale va naturalmente unito anche il vantaggio del paese cui appartiene. Se l'onorevole Susani pensa che questo sia nella proporzione di una cena ad un pranzo, per mia parte debbo confessare che credo s'inganni. Fatta la dovuta ragione, io la troverei una cena molto, ma molto magra.

BIXIO. L'onorevole Susani mi costringe a venire a confronti con tutte le linee postali mondiali per provare che, o per sistema od impensatamente, dimentica le condizioni speciali in cui si trova l'Italia marittima, i porti d'Italia, e le società nascenti, e quelle che sono morte, ed i porti che verranno, ed i bastimenti che avranno. Egli ha fatto cenno di una società francese, e disse: le *messaggerie imperiali* hanno 24 franchi per lega; ma esse esistono da molti anni, hanno un movimento nel Mediterraneo di 120000 passeggeri annui; nel 1850 il movimento era di 52000, nel 1859 i passeggeri erano già 126000 con un movimento di 100000 tonnellate di mercanzie; di più la linea delle messaggerie imperiali arriva alla China da una parte, all'America meri-

dionale dall'altra. E questa società riceve 18 o 19 milioni dal Governo francese. Bisogna quindi tenere in considerazione che essa dispone di enormi capitali, che ha il trasporto dell'armata francese, e quindi che una tale società si trova in condizioni molto diverse dalle nostre. Abbiamo nel Mediterraneo il *Lloyd* austriaco, il quale ha un movimento di 42000 passeggeri all'anno; abbiamo la società peninsulare orientale sulla linea di Malta che comunica colle Indie, la quale ha un materiale enorme, e contro la quale conviene naturalmente che ci prepariamo a lottare. La società peninsulare orientale ha 52 bastimenti, 70000 tonnellate, 17000 cavalli. Queste società bisogna che si mettano in concorrenza con quelle che percorrono la linea d'Alessandria.

Citerò un fatto: l'altro giorno (fa vergogna il pensarlo) uno dei nostri bastimenti, per essere tratto in terra, ha costato sei volte di più di quello che costa a Taiti, al capo di Buona Speranza, ed in non so quante stazioni, non dico militari, ma stazioni commerciali inglesi.

Ebbene il *Sardegna*, vapore di 400 tonnellate (i quali vapori oggi non si guardano più), per essere tirato a Sestri, malgrado che il comando di divisione avesse concesso alla società Rubattino 300 uomini per tirare il bastimento, ha costato in tre giorni 12,000 franchi, oltre ad altre spese e non esclusi i pericoli.

Tutti gl'ingegneri ch'erano a Genova, tutti i costruttori della riviera, tutti gli ufficiali di marina sono accorsi a Sestri per compiere questa gran cosa, che farebbe ridere i Taitani, che hanno le calate d'alaggio nell'isola loro da molto tempo.

E voi volete far paragone delle nostre società nascenti colle società francesi, che hanno già una lunga esistenza, che da molti anni ricevono milioni di sussidio!

In questo momento la società transatlantica francese, che avrebbe tre anni di tempo per impiantarsi, riceve la cifra, che io credo più precisa, di 28 milioni, quantunque, ripeto, abbia infatti tre anni di tempo per la linea nuova degli Stati Uniti.

Ma l'Inghilterra colle immense linee commerciali, colle enormi sue ricchezze, con tutte le possibilità di fare il servizio ad un prezzo relativamente minimo, poichè è suo il materiale, suo il carbone, suo il personale, l'Inghilterra, dico, non paga forse alla linea *Cunard* dall'anno 1800 e tanti, 42 franchi alla lega?

Ma negli Stati Uniti la linea *Collins* non riceve forse 84 franchi la lega? Ma se sussiste questa società, se sussiste la *Cunard*, la quale ha già 50 bastimenti, 45000 tonnellate, e dei bastimenti come l'ultimo, la *Scozia*, di 4000 tonnellate, egli è perchè hanno avuto degli aiuti.

Con queste società voi dovrete naturalmente trovarvi a lottare. La marina nostra nasce oggi, e le società postali attuali sono il primo anello della marina avvenire, inquantochè non v'è chi siasi occupato della marina che non sappia che la marina a vela è condannata a perire, che noi non potremo uscire dal Mediterraneo per le comunicazioni coll'Oriente, quando si aprirà il passaggio del mar Rosso, se non avremo marina a vapore, poichè nel mar Rosso si naviga coi bastimenti mossi dal vapore, che possono lottare contro quei venti e percorrere un lungo tratto di mare, dovendo bordeggiare continuamente, facendo appena il 50 per cento di cammino, come si fa coi venti contrari.

Dunque, se noi vogliamo portare la nostra marina, non dico al punto cui sono le altre, poichè ci vuole assai ad andare a tal punto, ma in condizioni di vita possibile, di esistenza prospera, bisogna aiutare le nostre società.

Io ho la convinzione profonda che le nostre società, mi auguro di ingannarmi, perderanno. E, se il Governo vorrà fare il suo dovere nell'interesse della marina militare e dei trasporti eventuali di truppe in tempo di guerra, dovrà ogni tanto far verificare i conti di queste società, e, quando vedrà che la cosa non va, aumentare le sovvenzioni.

Così ha fatto il Congresso degli Stati Uniti d'America, che in queste cose è maestro. Non c'è questione di economia che tenga; è una questione di difesa pubblica. Si tratta prima di tutto di esistere.

Ora la marina a vapore d'oggi è la vita della marina avvenire; e, quando avremo cessato di pensare ad ammazzarci tutto il giorno, per bacco! bisognerà bene pensare a muovere il commercio, a far sì che il nostro paese non le riceva solamente, ma che anche i nostri marinai vadano a trasportare le merci agli altri popoli, in mezzo a quest'Europa che ci considera come cadaveri.

E per far questo, per dare un movimento alla nostra marina secondo le condizioni possibili del suo sviluppo, quando avrete fatto il doppio di quello che volete fare con questa legge; quando avrete concesso alle società tutti i mezzi per tenersi, non dico in pari condizioni alle inglesi, perchè voi capite bene che quelle grandi società che hanno cinquanta o sessantamila tonnellate in vapori, che hanno il carbone al prezzo di pochi scellini, saranno sempre in miglior condizione delle nostre, perchè tutto quello che noi tiriamo dall'Inghilterra essi l'hanno là; quando ancora avrete tutto questo, esse non potranno forse vivere.

Ora, volete che vivano queste società? La questione è lì. Non andate a cercare altra discussione. Questa sola è importante e non bisogna illuderci. Che cosa si vuol sospendere? Si vuol sospendere la vita? L'abbiamo fatto anche troppo.

Quando il Governo ha creduto di far gran cosa col dare dieci franchi per lega alla società Rubattino ha dimenticato che un'inchiesta, fatta per ordine del Parlamento inglese, ed era già la terza, ha dimostrato che anche ad un prezzo maggiore le società inglesi non potevano vivere; nè poteva succedere diversamente. E adesso voi volete fare lo stesso, voi volete ridurre queste società a vivere tisiche?

Ognuno che s'imbarchi oggi a bordo di uno dei nostri bastimenti riconoscerà facilmente che, se vi è il bastimento sporco e non si può pulire, si perde nel cammino; ora è accaduto che molti dei nostri vapori perdono due miglia all'ora! E sapete che cosa vuol dire perdere due miglia all'ora?

Il ministro dei lavori pubblici, per quanto vorrà classificare i porti, fare delle concessioni a delle società perchè stabiliscano dei bacini ed aiutarle a fare in modo che si possa provvedere ai bisogni della marina, sarete ancora molto indietro; se non le aiutate potentemente, non avrete marina che vi serva.

Ma vi è di più; vi è una questione che m'importa assai più della marina, la quale, quando possa avere uno sviluppo che sia relativo alla nostra dignità, noi saremo morti; ma vi è, dico, una questione dell'oggi, del domani.

Io vi ho già detto altra volta: non desidero la guerra, perchè credo che bisogna farne una e grossa, e per questo conviene organizzarsi seriamente; ma, malgrado che io non desidero la guerra, essa può venire.

Voi sapete che abbiamo 70 mila uomini nel mezzogiorno d'Italia, che in una guerra possibile sono gente che non si può servire se non li raccogliete, se non li portate il più prontamente possibile là dove debbono essere strategicamente davanti al nemico.

Ma se oggi che siamo in pace, ed in tempo in cui la flotta

può far quello che vuole, non avete tanti legni, tanti vapori da non poter disporre di un piccolo vapore per una Commissione di nautica, la quale è messa in condizione che tutte le volte che deve partire deve guardare che tempo fa, come volete che si abbia a fare in tempo di guerra?

Abbiamo quattro vapori francesi che paghiamo 40 mila franchi al mese; ma volete sempre essere in questa condizione?

Io vi posso provare (vorrei esser breve, perchè sono cose che ognuno le sente) che nel 1860, nel periodo della campagna meridionale, la società che ha cinque bastimenti soltanto, la società Peirano, avrà trasportato 57 mila uomini. La società Zuccoli ne avrà trasportati 12 mila; quella di Rubattino ha un movimento annuo di 14 mila passeggeri. Fate dunque che la condizione di queste società migliori, fate che si riducano in istato di poter fare qualche cosa di serio, altrimenti, quando si presenterà l'occasione di servirvi dell'opera loro, sarete obbligati a spendere molto di più.

Quando noi eravamo a Napoli, allorchè si sciolse l'esercito meridionale, i soldati che lo componevano non potevano essere mandati alle loro case perchè mancavano i vapori.

Figuratevi la posizione di quell'esercito, al quale non si poteva più comandare, perchè non dipendeva più da nessuno essendo disciolto. Mancando i vapori, dovevano tutti questi soldati essere consegnati in caserma, comando al quale potevano rifiutarsi; il Governo non li forniva più di niente, bruciavano quindi le finestre per riscaldarsi, non avevano pagliericci, erano insomma in uno stato deplorabile, e tutto ciò perchè non c'erano vapori da trasportarli.

Sapete che cosa ha fatto ultimamente la marina inglese in occasione della guerra del Canada? Si sono presentate al Governo le enormi società che colà esistono, società le quali hanno in complesso 117 bastimenti, 6000 uomini d'equipaggio, e bastimenti di una portata di 4000 tonellate; si sono, come dissi, presentate al Governo e gli dissero: avete truppa da mandare? siamo qui tutti a vostra disposizione, imbarchiamola e portiamola dove volete, pagherete quando lo potrete; cosicchè la marina inglese che ha 850 bastimenti a vapore, malgrado questo, non ha mosso il suo materiale da guerra, si è servita dei bastimenti di queste società ed ha mandato le truppe alla loro destinazione.

Nella guerra di Crimea i vapori inglesi sono venuti a prendere anche i nostri soldati. Abbiamo avuto la bella vista dei vapori inglesi che venivano a prendere le nostre truppe a Genova, noi che un tempo avevamo la Crimea, abbiamo veduto i bastimenti inglesi a prenderli, e questi bastimenti, a chi non li aveva veduti fuori, parevano una meraviglia.

I vapori inglesi nel 1855 trasportarono in massa pel Governo 450000 uomini. Il presidente del Consiglio diceva ieri, e tutti hanno applaudito, e chi non ha applaudito colle mani ha applaudito col cuore, diceva: non vi sarà questione in cui l'Italia non sia chiamata a dire la sua parola. E come farete a dire la vostra parola? Bisogna avere dei bastimenti. Dunque come si fa? Volete metter le compagnie in buone condizioni, e mentre gli altri pagano molto, voi volete darci niente. E poi dite che abbisognano delle grosse società; ma niente affatto; non sortiranno neanche le piccole; bisogna darci dei denari; nessuno va a fare all'amore a bordo dei bastimenti; il banchiere non ha mica il bel garbo di trar fuori dei milioni per metterli a bordo di legni per far piacere a noi; niente affatto; esso cerca non solo d'impiegar bene i suoi denari, ma di guadagnare. Ebbene io credo che non guadagneranno molto nei primi anni. Io non capisco più; a me pare che noi stiamo qui a cercare non il pelo nell'uovo, ma l'uovo nel pelo. (*ilarità*)

PRESIDENTE. Il deputato Peruzzi ha facoltà di parlare.

PERUZZI. Ho chiesto la parola per rispondere brevissimamente al signor Michelini che io consento pienamente nelle sue idee, tanto che per due volte, come ho già avvertito, aveva sperimentato la pubblica concorrenza prima di addivenire alla stipulazione di questi contratti che sono stati presentati all'approvazione della Camera.

In mancanza di offerte migliori parve che fosse meno male fare quello che si è fatto che non far nulla, o il continuare in uno stato di cose che dava continuamente luogo a dei giusti reclami e che metteva un ostacolo molto serio alle comunicazioni che bisogna favorire quanto più presto e meglio si può tra le varie parti del nostro regno.

Io credo che, se noi avessimo avuto dei servizi sulle coste dell'Adriatico fin dai primi tempi in cui fu fatta l'annessione delle provincie meridionali al resto d'Italia, probabilmente il brigantaggio avrebbe meno lacerato quelle infelici provincie, perchè sarebbe stato molto più facile mobilitare le truppe, trasportar soldati, ordini, provvigioni e stabilire fra le provincie istesse quelle relazioni, le quali non possono che efficacemente contribuire alla unificazione d'Italia, al mantenimento dell'ordine e della sicurezza e allo sviluppo della pubblica ricchezza.

Il Governo di cui io faceva parte stimò opportuno di dover spendere quanto faceva di bisogno per la cessazione di uno stato di cose che era troppo anormale e che non avrebbe potuto prolungarsi senza inconvenienti gravissimi per la cosa pubblica.

A questo proposito io assunsi una responsabilità la quale credo ampiamente giustificata dalle necessità del momento, collo stabilire nelle convenzioni che dovessero queste eseguirsi provvisoriamente, salvo la debita indennità nel caso che al Parlamento non piacesse approvarle; ciò si fa abitualmente, e senza di questo sarebbe impossibile di provvedere all'andamento del pubblico servizio.

L'onorevole Susani mi ha perseguitato anche su questi banchi con una osservazione che altre volte mi aveva diretta sui banchi del Ministero, cioè col farmi responsabile del ritardo posto dalla Commissione a riferire su questa legge.

Io sono stato, e l'onorevole relatore della Commissione può farmene buona testimonianza, sono stato forse troppo insistente nel sollecitare questa relazione; so che la Giunta ha dovuto fare delle serie indagini prima di addivenire alle modificazioni delle convenzioni, e di farle accettare ai concessionari.

Ma in questo frattempo alcuni di essi acquistarono dei vapori, e fra gli altri il signor Rubattino, col coraggio di cui è ampiamente fornito, lo dico a sua lode, incontrò delle scadenze le quali minacciavano nientemeno che di farlo fallire; allora il Ministero, confesso questo peccato, assunse sotto la sua responsabilità di anticipargli una somma non grande colle dovute cautele, perchè potesse in ogni caso il Governo esserne rimborsato.

Ma se ora si volesse aggiungere un nuovo ritardo, come proponeva l'onorevole Susani, io sono convinto che rischieremo di mettere i concessionari attuali nella impossibilità di adempiere ai loro impegni e di dover trattare nuovamente l'affare come se fosse vergine.

Per tal guisa io non dubito di asserire che l'onorevole Susani ha proposto cosa che sarebbe estremamente pregiudizievole alle convenzioni, le quali difficilmente nelle condizioni presenti potrebbero spiegarsi migliori; imperocchè giova osservare che l'Inghilterra paga generalmente le sue sovvenzioni con molti e molti milioni, e, come ha detto l'onorevole

Bixio, lo spirito di associazione in quel paese è assai più sviluppato di quello che lo sia nel nostro. I mezzi di costruzione, di riparazione ed armamento dei bastimenti sono molto superiori ai nostri; i porti dove approdano sono generalmente sicurissimi, invece che i nostri non lo sono punto, e il carbone costa generalmente in Inghilterra 10 scellini, laddove presso di noi, nel Mediterraneo costa 40, e nell'Adriatico, se non isbaglio, da 45 a 48 lire la tonnellata.

Ora, signori, ciò malgrado, noi vediamo all'estero delle sovvenzioni le quali per l'Inghilterra variano tra i 9 e i 50 scellini, e quanto alla Francia io osservo che le messaggerie imperiali, delle quali tanto si parla e di cui ho qui la nota di tutti i bastimenti, hanno delle velocità le quali variano tra i 7 e i 10 nodi al massimo.

Dunque non c'è poi là quell'immensa economia che ci vuol far credere l'onorevole Susani, particolarmente se si osserva alla diversità di condizioni a cui ho accennato, e specialmente a quella del carbone, ed alle molte altre che ha enumerato l'onorevole deputato Bixio.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda la parola, la discussione generale è chiusa.

Converrebbe ora procedere alla discussione speciale degli articoli, ma siccome la Camera non sarebbe in grado di deliberare per mancanza di numero, così si deve rimandare questa discussione ad altra tornata.

PRESENTAZIONE DI CINQUE SCHEMI DI LEGGE:

- 1° TRATTATO DI COMMERCIO CON LA SUBLIME PORTA; 2° PER APPLICAZIONE A TUTTI I NAZIONALI DELLA LEGGE CONSOLARE DEL 15 AGOSTO 1858; 3° GIURISDIZIONE CONSOLARE IN LEVANTE; 4° RISCATTO DEL DAZIO DI STADE; 5° CONVENZIONE POSTALE CON LA SVIZZERA.

RATTAZZI, ministro per gli affari esteri. Ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza un disegno di legge per l'approvazione di un trattato di commercio e navigazione, conchiuso tra il Governo di S. M. e la Sublime Porta, firmato in Costantinopoli il 10 luglio 1861.

Parimenti ho l'onore di presentare due progetti di legge: l'uno per l'applicazione a tutti i nazionali della legge consolare 15 agosto 1858, con alcune modificazioni; l'altro per l'invio presso alcuni consolati in Levante di magistrati incaricati del disimpegno delle funzioni inerenti all'esercizio della giurisdizione consolare.

Presento pure un progetto di legge per l'approvazione della spesa necessaria al riscatto del dazio di Stade, in coerenza ad una convenzione coll'Annover.

Infine debbo nuovamente sottoporre alla Camera l'approvazione del progetto di legge per la convenzione postale conchiusa colla Svizzera il giorno 8 dello scorso agosto.

La Camera ricorderà che ha già approvata questa convenzione, ma sgraziatamente, nella copia che era stata trasmessa a questo Consesso dal Ministero, si era omessa la seconda parte di un articolo.

Veramente questo errore materiale non può dar luogo a difficoltà, perchè, sebbene si fosse intralasciata quella parte dell'articolo nella copia, tuttavia nella relazione, che accompagnò lo schema di legge, si era fatto cenno speciale della disposizione medesima, e la Camera, sanzionando la stipulazione, ha anche tenuto conto di quella parte dell'articolo; ma siccome l'approvazione è stata fatta sopra una co-

pia inesatta, io stimo conveniente di ripresentare il progetto di legge.

Io prego la Camera di decretare d'urgenza l'esame di questa convenzione e di inviarla alla stessa Commissione la quale se n'è già occupata la prima volta; poichè io spero che potrà essere facilmente e senza nessuna difficoltà approvata dalla Camera.

PRESIDENTE. La Camera dà atto al signor ministro della presentazione di questi tre progetti di legge, che saranno stampati e distribuiti.

Quanto alla convenzione postale colla Svizzera, il presidente del Consiglio chiede che essa sia decretata d'urgenza ed inviata alla stessa Commissione che l'ha già esaminata la prima volta. Se non vi sono opposizioni, sarà approvata la doppia istanza fatta dal presidente del Consiglio.

(È approvata.)

DOMANDA DEL DEPUTATO BRUNO RELATIVA AL BACINO DI CARENAGGIO A PALERMO.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Bruno per muovere una domanda al ministro dei lavori pubblici.

BRUNO. Vorrei fare un'interpellanza sul bacino di carenaggio a Palermo. Desidererei sapere se il signor ministro l'accetta.

PRESIDENTE. Svolga la sua domanda, il ministro poi dirà quando intenda rispondervi.

BRUNO. L'anno scorso, in occasione delle interpellanze relative a Napoli ed a Sicilia, parlai di un bacino di carenaggio già decretato dal Governo borbonico e non ancora eseguito. Convinto che l'attuale ministro dei lavori pubblici, il quale altra volta fu prodittatore in Sicilia, ne vorrà riconoscere l'importanza per la città di Palermo, mi permetto interrogarlo sopra questo punto perchè il Governo aveva assunto l'impegno di costruire siffatta opera, e circostanze eccezionali soltanto hanno impedito sinora agli antichi ministri il compimento di tale impegno.

Io spero dunque che l'attuale ministro vorrà dar peso alla mia proposta, ed è per ciò che nell'interesse del commercio in generale, e dei vantaggi che ne ricaverà Palermo, gli domando se vorrà sin d'ora accettare la mia preghiera, poichè in caso diverso mi riservo svilupparla ampiamente in altro giorno che piacerà al ministro e alla Camera.

DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici. Io non sarei in grado di rispondere attualmente alla domanda che mi muove l'onorevole deputato Bruno, epperò mi riservo a chiedere informazioni al Ministero, e spero di potergli dire fra breve se l'istanza da lui fatta per la costruzione di un bacino sia effettuabile entro un breve tempo.

Posso nondimeno annunziare fin d'ora che fra i progetti di legge in parte allestiti avviene uno che riguarda il porto di Palermo, cioè la formazione di un antemurale davanti alla cala di Palermo.

Non posso però impegnarmi fin d'ora di presentarlo prima di averlo esaminato; questo progetto figura nell'elenco degli affari che riguardano appunto la città di Palermo e la Sicilia, dei quali ho chiesto immediatamente conto.

Assicuro quindi l'onorevole deputato Bruno che mi occuperò immediatamente dell'affare da esso lui accennato, e, se l'onorevole presidente vuol darmi qualche giorno di tempo, io sarò lieto di rispondere alla sua interpellanza.

PRESIDENTE. Il deputato Bruno intende egli di determinare il giorno?

BRUNO. Il giorno che crede il ministro; non è poi affare d'urgenza.

PERUZZI. Nell'intento di risparmiare forse una discussione alla Camera, e siccome il signor ministro dei lavori pubblici ha dichiarato essere suo intendimento di presentare i progetti di legge che sono allestiti a questo riguardo, se la Camera mi permette, io darò brevissime spiegazioni.

Si tratta a Palermo di fare un antemurale per iscrivere l'attuale scalo della città, che formerebbe un porto abbastanza vasto e considerevole; questo progetto fu ultimamente spedito a Palermo affinché si facciano sul luogo le debite osservazioni, e nel progetto stesso vi è un bacino di carenaggio da costruire presso il forte di Castellammare.

Sarebbe stato anche nei divisamenti del Governo di convertire il forte stesso di Castellammare ad usi mercantili, sia per farne dei docks, sia per le dogane od altro uso che si voglia o sia richiesto dai bisogni del commercio. A tale scopo il Ministero dei lavori pubblici aveva comunicata al Ministero della guerra questa pratica, onde sapere il suo avviso riguardo all'uso cui possano essere destinate le dipendenze

di quel forte; ed io sono in grado di annunziare alla Camera che il ministro dei lavori pubblici aveva ricevuto già assicurazioni verbali dal precedente ministro della guerra che, a suo avviso, questo forte non fosse necessario per la difesa, e che in conseguenza poteva essere opportuno disporne per uso mercantile.

Ecco lo stato della questione.

Se pertanto l'onorevole interpellante si trova soddisfatto, la Camera vorrà sapermi grado, io spero, di questi schiarimenti.

La seduta è levata alle ore 4 3/4.

Ordine del giorno della tornata di lunedì:

1° Seguito della discussione sul progetto di legge concernente il servizio postale marittimo;

2° Discussione del progetto di legge relativo alla privativa de' sali e tabacchi.

TORNATA DEL 10 MARZO 1862

PRESIDENZA DEL CAVALIERE ANDREUCCI, VICE-PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Congedi. — Lettura di un disegno di legge del deputato Sineo sulla responsabilità ministeriale. — Approvazione di un'elezione. — Discussione del disegno di legge per il servizio postale nel Mediterraneo e nell'Adriatico — Avvertenza del deputato Susani relativa all'articolo 23 — Istanza del deputato Cugia sull'articolo 1 del quaderno d'oneri colla società Rubattino — Risposta del ministro dei lavori pubblici — Cenni del relatore sull'articolo 2 — Emendamento del deputato Mureddu all'articolo 6, combattuto dai deputati Conti, relatore, Valerio, Peruzzi, Bixio e dal ministro suddetto, e non appoggiato. — Comunicazione di un decreto di nomina a regio commissario del commendatore Manna. — Obbiezioni del deputato Susani sull'articolo — Parlano i deputati Conti, relatore, Valerio, Bixio, Ricci Giovanni, Peruzzi, Michelini, Vacca ed il ministro suddetto — Repliche e proposte diverse — È rinviato alla Commissione. — Domanda del deputato Gallenga circa la composizione del Ministero — Spiegazioni del presidente del Consiglio — Osservazioni del deputato Bixio — L'incidente è chiuso. — Annunzio d'interpellanza del deputato Petruccelli. — Lo schema di legge sull'amministrazione della pubblica istruzione è ritirato. — Si riprende la discussione — Emendamenti dei deputati Susani, Valerio, Bixio, e istanze del deputato Mureddu all'articolo 18 — Spiegazioni del ministro e dei deputati Ricci Giovanni e Conti — L'articolo è rinviato alla Giunta — Emendamenti dei deputati Valerio, Bixio e Peruzzi all'articolo 19 — Osservazioni del ministro e del relatore — Si approva l'articolo emendato — L'articolo 23 è pure rinviato alla Giunta coll'emendamento del deputato Susani, dopo osservazioni del ministro e dei deputati Valerio, Conti e Bixio.*

La seduta è aperta all'una e mezzo pomeridiana.

TENCA, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

GIGLIUCCI, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

8045. La Giunta municipale di Arona, aderendo ai voti manifestati dalle popolazioni dei comuni interessati nel compimento della linea di strada ferrata da Gallarate al lago Maggiore, rivolge istanza simile alla petizione 7950.

8044. La Giunta municipale di Frassineto, provincia di Alessandria, espone i frequenti reclami dei padri di famiglia astretti al pagamento della tassa personale de' loro figli separati di abitazione, assenti, e persino di quelli in servizio militare, e domanda opportuni provvedimenti.

8045. Gli operai della fabbrica dei tabacchi di regia privata in Chiaravalle, provincia d'Ancona, domandano che l'attuale critica loro condizione venga migliorata, mentre stanno attendendo quei generali provvedimenti che saranno