

TORNATA DEL 13 GIUGNO 1867

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO MARI.

SOMMARIO. *Atti diversi.* = Annunzio d'interpellanza del deputato Guttierrez. = Relazione fatta dal deputato Piroli sull'inchiesta ordinata circa l'elezione di Pontassieve, e proposta di convalidazione — Rinvio della deliberazione. = Istanza del deputato Catucci per la presentazione di uno schema di legge per la proroga di termini delle iscrizioni ipotecarie, e dichiarazione favorevole del guardasigilli. = Presentazione di disegni di legge: acquisizione dei diritti di alcune società concessionarie di ferrovie sovvenute dallo Stato; spesa straordinaria per lavori marittimi; sostituzione per decreti reali dei consiglieri di Appello ai consiglieri di Cassazione. = Istanza del deputato Minervini per la discussione di una petizione, e spiegazioni del deputato Torrigiani. = Annunzio d'interpellanza del deputato Marsico. = Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici — Approvazione del nuovo capitolo proposto dal ministro, per la ferrovia di Savona — Proposizione dei deputati Morelli Donato, Lovito e Giunti per la strada della salina di Lungro, oppugnata dai deputati Valerio, relatore, e Torrigiani — Osservazioni del ministro, e sua proposta sospensiva — Si passa all'ordine del giorno secondo proposta del relatore — Proposizione del deputato Bembo e di altri per un servizio marittimo da stabilirsi fra Venezia e Alessandria d'Egitto — Dichiarazioni del ministro per la marineria e cenni de' suoi progetti circa la marineria militare. — Opposizioni del deputato Bixio — Osservazioni del deputato Civinini, e istanze dei deputati Maurogòno, Bembo e Sandri — Repliche del ministro e sue osservazioni sulla marineria militare — Considerazioni del deputato Bixio e sue censure circa il comando e l'esito della battaglia di Lissa — Osservazioni dei deputati Breda, Nicotera, Corte e Depretis, e dichiarazione del deputato D'Amico — Altre spiegazioni del ministro — Approvazione di una proposta del deputato Nicotera — È terminata la votazione dei capitoli del bilancio dei lavori pubblici.

La seduta è aperta al tocco e mezzo.

CALVINO, segretario, legge il processo verbale della precedente seduta, che viene approvato.

BERTEA, segretario, espone il seguente sunto di petizioni e quindi l'omaggio:

11,601. I religiosi dell'ordine spedaliere di San Giovanni di Dio, Fate-bene-fratelli, reclamano dal Parlamento l'esatta applicazione della legge 7 luglio 1866 in quanto concerne la misura delle pensioni che la medesima ad essi accorda; ed in appoggio della loro domanda trasmettono una memoria a stampa intorno alla natura di quell'ordine religioso.

11,602. Lorda Cesare, da Torino, già sotto-capo operaio nella manifattura dei tabacchi di detta città, rappresenta d'essere stato da quel direttore posto fuori di servizio e quindi dispensato definitivamente per rifiuto a recarsi ad una nuova destinazione assegnatagli,

e nell'addurre le ragioni per cui non potè obbedire agli ordini avuti, invoca l'appoggio della Camera onde gli sia resa giustizia.

11,603. Il sindaco della città di Avellino trasmette copia d'un indirizzo votato da quel Consiglio comunale col quale invita il Governo ad abbandonare ogni trattativa per la vendita dei beni ecclesiastici, sostituendovi i comuni uniti in consorzio, nel cui territorio sono situati i beni medesimi.

11,604. Il municipio del comune di Vicalvi, provincia di Terra di Lavoro, chiede gli sia accordata la censuazione dei beni siti nel suo territorio del soppresso convento dei Cistercensi di Sora.

11,605. Beria cavaliere Maurizio, d'Argentina, residente in Torino, chiede che, colla legge sull'asse ecclesiastico testè ripresentata, vengano soppressi tutti i benefizi e le cappellanie laicali, salvi sempre quei

temporanei diritti che le leggi riconoscono a favore dei provvisti in materia di abolizione dei suddetti vincoli.

ATTI DIVERSI.

BERIA, segretario. Il signor Edoardo Soffietti fa omaggio di 12 esemplari di un suo scritto pubblicato col titolo: *Dopo la convenzione Erlanger, o sistema pratico, tutto nazionale, di operare la liquidazione dell'asse ecclesiastico.*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Masari.

MASSARI GIUSEPPE. Dal mio onorevole amico il deputato Chiaves ho ricevuto l'incarico, che molto volentieri ho adempiuto, di presentare al banco della Presidenza la petizione che trovasi registrata al numero 11,605, colla quale il cavaliere Maurizio Beria domanda dei provvedimenti intorno ai benefizi ecclesiastici ed alle cappellanie laicali. In conformità del desiderio che mi ha espresso il mio riverito collega, prego la Camera di voler deliberare che questa petizione sia inviata, come del resto sarebbe di diritto, alla Commissione incaricata dell'esame del progetto di legge sulla liquidazione dell'asse ecclesiastico.

PRESIDENTE. La petizione di n° 11,605 sarà inviata alla Commissione per la liquidazione dell'asse ecclesiastico.

RICCIARDI. Chiedo l'urgenza in favore della petizione segnata col n° 11,601, la quale proviene dai frati di San Giovanni di Dio, più noti sotto il nome di Fate-benefratelli. Questi frati domandano quello che altri moltissimi, cioè che sia eseguita la legge del 7 luglio, che sieno insomma pagate loro le pensioni dovute per legge. Questi frati poi meriterebbero una considerazione speciale, siccome quelli che, soli forse tra i frati tutti, riescono veramente utili all'umanità.

(È dichiarata urgente.)

PRESIDENTE. L'onorevole Assanti, dovendo recarsi ai bagni per motivi di salute, domanda un congedo di 40 giorni.

(È accordato.)

Debbo annunziare alla Camera che l'onorevole Gutierrez ha inviato al banco della Presidenza questa domanda d'interpellanza:

« Il sottoscritto desidera interpellare, tanto il signor ministro dell'interno, quanto il signor ministro delle finanze, circa gl'intendimenti del Governo sulle conseguenze sì d'ordine pubblico che finanziarie, che sarebbero per emergere dall'applicazione della legge 28 giugno 1866 per imposta sulle vetture pubbliche. »

Prego il signor ministro per l'interno a dichiarare quando voglia rispondermi.

RATTAZZI, ministro per l'interno. Per parte mia io sono sempre agli ordini della Camera; ma, siccome

non sarebbe presente il signor ministro delle finanze, si potrebbe fissare il giorno di lunedì prossimo, se così crede la Camera.

PRESIDENTE. Non essendovi opposizione, si metterà all'ordine del giorno della seduta di lunedì.

CATUCCI. Per non interrompere il corso già stabilito della discussione sui bilanci, basterebbe che l'onorevole interpellante rimandasse la sua interpellanza al tempo in cui verrà in discussione il bilancio dell'entrata.

GUTTIEREZ. Io non ho difficoltà che la mia interpellanza sia inviata all'occasione che si tratterà del bilancio attivo delle finanze; ma mi riservo, nel caso che per qualunque incidente la discussione fosse ritardata, di ripresentare la mia interpellanza.

RELAZIONE DELL'INCHIESTA GIUDIZIARIA SULL'ELEZIONE DEL COLLEGIO DI PONTASSIEVE.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Piroli a venire alla ringhiera per riferire intorno al risultamento di un'inchiesta sopra un'elezione.

PIROLI, relatore. Per incarico del II ufficio, riferisco i risultamenti dell'inchiesta giudiziaria decretata dalla Camera il 25 marzo ultimo sulla elezione del collegio di Pontassieve, avvenuta nella persona del conte Alfredo Serristori.

Ritiene la Camera che nella votazione che ebbe luogo il 10 marzo al collegio di Pontassieve, il conte Alfredo Serristori ottenne voti 226; il dottore Francesco Gentili 103.

Nella votazione di ballottaggio, seguita il 17 marzo, il conte Serristori ebbe voti 346; il dottore Gentili 233. Il conte Serristori restò quindi eletto a maggioranza di 115 voti sull'altro candidato, e fu proclamato deputato.

Ma nell'atto stesso che l'ufficio definitivo ne faceva la proclamazione, il signor Filippo Liccioli, in nome proprio e di diversi elettori presenti che si associavano a lui, protestava contro l'elezione affermando di essere in grado di fornire le prove che era l'effetto di manifesta pressione e di illeciti brogli, riservandosi di presentare alla Camera il ricorso relativo, corredato coi mezzi giustificativi che avrebbe potuto procurarsi.

E in effetto, in un memoriale in data del 20 marzo, diretto al presidente dell'ufficio definitivo della sezione principale di quel collegio, avvocato Raffaello Caldini sindaco di Pontassieve, memoriale sottoscritto dallo stesso signor Liccioli e da altri 21 elettori, esponeva diversi fatti che, supposti veri, avrebbero di necessità condotto a ritenere che la elezione fosse il prodotto della corruzione e del broglio.

La Camera pertanto, conformemente al voto una-

nime dell' ufficio I, che esaminò la prima volta questa elezione, ordinò *un'inchiesta giudiziaria perchè fosse fatta la luce sopra i fatti esposti nel reclamo.*

L'onorevole deputato che riferì su questa elezione alla Camera fu sollecito di dichiarare che i due candidati conte Serristori e dottore Gentili erano fuori di qualsiasi partecipazione ai brogli che si dicevano avvenuti.

Da questa dichiarazione il signor Liccioli prese occasione per presentare un secondo memoriale, diretto all'onorevole nostro presidente, sotto la data del 1° aprile in cui erano esposti alcuni fatti « dai quali avrebbe potuto inferirsene diverso giudizio per quanto riguardava il conte Serristori. » Nel memoriale stesso erano narrati altri fatti diretti ad avvalorare la prima protesta, e si domandava che anche su questi si portassero le investigazioni dell'inchiesta giudiziaria.

Incaricato dell'inchiesta fu un consigliere della Corte d'appello di Firenze, il quale ha compiuto al suo ufficio con rigorosa imparzialità.

Ora ecco il compendio dei fatti che nella prima protesta e nella seconda istanza o protesta, presentata dal signor Liccioli, furono denunziati. Il riferirli nella loro integrità è indispensabile onde la Camera possa apprezzare con piena cognizione i risultamenti dell'inchiesta giudiziaria.

Il signor Liccioli ed i suoi soci nella protesta affermavano pertanto che il dottor Giuseppe Somigli, medico condotto al Bombone, aveva percorso prima dell'elezione i diversi comuni del collegio di Pontassieve, dichiarandosi apertamente fautore ed agente del conte Serristori, e « commettendo al dottore Tito Bacciocchi, medico condotto a San Gaudenzio, al dottor Lorenzo Golfi, medico condotto a Londa, ed a Giovanni Burchi, maestro di scuola alla Ruffina, di adoperarsi ad ogni costo per la riuscita della candidatura Serristori, lasciando al primo 50 lire, al secondo pure 50 lire, al terzo 25 lire, con facoltà di spendere quel di più che occorreva all'uopo per accumulare il maggior numero di voti; »

Che, sempre sotto la direzione del dottore Somigli, agirono continuamente Rellini Luigi, il dottore Luigi Fedi, Bigazzi Pietro, Polverini Giuseppe farmacista, Parenti Enrico notaio, Bastiani Anacleto graduato nelle guardie di città di Firenze;

Che il Rellini, in un pubblico caffè alla Ruffina, parlando con Burchi Giovanni e con altri, si mostrò fautore della candidatura del Serristori, e disse apertamente che, *ove non bastasse la persuasione, i voti verrebbero comperati con denaro a qualunque prezzo;*

Che lo stesso Rellini, nel sabato precedente la votazione di ballottaggio, conferiva con Francesco Degl'Innocenti, possidente e negoziante della Ruffina, studiandosi di persuaderlo a votare pel conte Serristori, il quale, asseriva, doversi preferire al Gentili, *perchè questi nel suo programma aveva manifestato l'animo*

di volere abbattere la religione e rovesciare il Governo, e si indicavano le persone alle quali il Degl'Innocenti avrebbe raccontato l'accaduto;

Che gli elettori del comune di Rignano sull'Arno, dopo essere stati sobillati nei giorni precedenti dal dottore Somigli, dal dottore Fedi, da Pietro Bigazzi, nel giorno della votazione di ballottaggio ebbero il trasporto in vapore pagato, pranzo a Pontassieve e lire 5 a testa, per votare a favore del Serristori; e questo fatto sarebbe stato confessato da un Battelli Pietro, da un Del Soldato Zanobi, amendue di Rignano, e da un Del Campo Silvestro;

Che il farmacista Polverini, per testimonianza di un certo Ferroni, che lo avrebbe risaputo direttamente dal dottore Somigli, aveva a sua disposizione lire 800 per valersene nelle elezioni;

Che Bastiani Anacleto, graduato nelle guardie di città di Firenze, si era recato durante il periodo elettorale a Pontassieve a Scieci, al Mulino del Piano, a Dicomano, alla Ruffina ed a Contea, affermando apertamente di brigare per interesse del conte Serristori, cercando fautori, e promettendo danaro in ricompensa dei voti; e s'indicavano a testimoni Barbieri Paolo, Gerini Augusto, Molignoni Giacomo, Burchi Giovanni, Cocchi Agostino, Bartoli Ferdinando;

Che il Bastiani (il quale scrisse una lettera al Barbieri che è agli atti e di cui darò lettura a suo luogo) aveva anche personalmente impegnato il Barbieri, con promessa di danaro, a favorire l'elezione Serristori: ed allo stesso scopo aveva offerte lire 50 a Molignoni Giovanni; si teneva in relazione col Serristori; dichiarava che, qualora il danaro non bastasse, egli ne andrebbe a prendere dal maestro di casa del conte Serristori, a casa del quale si sarebbe fatto condurre tre volte in vettura da Pontassieve; e si indicavano a testimoni un Diletto Del Campo, un Fabrini Luigi, un Cartei Gaetano;

Che Tanini Lorenzo, contadino di Volognano presso Pontassieve, nel mattino della votazione di ballottaggio offrì prima al signor Paolo Savelli, benestante, domiciliato a Pontassieve, e poi a Baldini Bernardo ed a Raffaele Caselli tre voti a favore del Gentili, al prezzo di lire 11, dicendo che per conto del Serristori glieli pagavano lire 10;

Che il cappellano don Emilio Pratesi era stato costretto di recarsi a Pontassieve per votare in favore del Serristori, sotto la minaccia di vedersi tolto lo stipendio che, nella qualità di catechista, riceve dal comune di Rignano; e si indicava a testimone un Rossi Ferdinando, barbiere di Rignano;

Che a cura del segretario comunale di Reggello, nella mattina del ballottaggio, fu affisso un manifesto in cui dicevasi che nella votazione di ballottaggio i suffragi dovevano cadere necessariamente sul conte Serristori, o sul dottor Gentili; e si concludeva: « noi dobbiamo votare per la monarchia costituzionale, per il Re, per l'ordine, dunque per il conte Serristori; »

Che un certo Francesco Stoppioni, pagato dal Polverini, si sarebbe recato a votare per Serristori invece del padre;

Che finalmente nel 19 marzo, il dottor Luigi Fedi, il dottor Somigli ed altri, indicati come fautori del Serristori, avrebbero tenuto una riunione che ingenerò nel pubblico la convinzione avesse per fine d'impedire che si scuoprissero i brogli elettorali; e di questo fatto erano indicati a testimoni il signor Luca Fraschetti, Rossi Gaetano barattaio, e Rossi Ferdinando barbiere.

Ora, perchè la Camera possa vedere fin d'ora come nell'apprezzare i risultamenti dell'inchiesta, debba essere fatta una larga parte alle passioni che si agitano nel mezzo delle lotte di partito e degl'impegni ed influenze personali, gioverà rilevare che Maglioni Raffaele, Vannini Pietro, Rossi Ferdinando, Garini Giovanni, Degl'Innocenti Torello, Maglioni Antonio, Cartei Serafino e Acerboni Pietro, che sono tra i sottoscrittori della protesta, hanno dichiarato di averne udita la lettura per la prima volta, quando furono esaminati dal consigliere incaricato dell'inchiesta: che chi si adoperò per raccogliere parecchie firme fu un Paolo Savelli, il quale, interrogato nell'inchiesta, dichiarò di non potere accertare alcun fatto di corruzione, non conoscendone, e che riteneva che l'elezione del Serristori fosse il risultato della corruzione e dell'intrigo, e lo riteneva con molti, perchè era sostenuto; anche con dispendio, dal dottore Somigli e dal Bastiani che appartengono al partito più spinto della sinistra, sebbene il Serristori appartenga, per quanto crede il Salvelli alla destra.

E se raccogliamo dagli esami dei denunziati i motivi che li determinavano ad associarsi alla protesta del signor Liccioli, troviamo che la maggior parte, e tra questi lo stesso signor Filippo Liccioli, non hanno alcun fatto speciale di propria scienza da potere attestare: uno dichiara che firmò la protesta perchè l'avevano firmata altri che hanno più testa di lui; un altro perchè ha visto *darsi gran moto* il Somigli e il Baltiani; un terzo perchè l'avevano firmata anche il Burchi e il Barbieri, che pure erano indicati come fautori dell'elezione Serristori; questi due la firmano per allontanare da sè la taccia di avere fatta una mangeria; altri sol perchè furono testimoni del contegno scandaloso del contadino Tanini Lorenzo nel giorno del ballottaggio. Onde segue che, a parte ogni altra considerazione, il numero dei firmatari della protesta non conferisce per niente alla credibilità dei fatti in essa denunziati, i quali debbono essere appurati coll'accurato esame delle deposizioni dei molti testimoni interrogati nella inchiesta. Il compito è arido, e non breve, ma è pur necessario.

Seguendo per tanto l'ordine dei fatti dianzi indicato, noteremo essere accertato che la elezione del conte Serristori nel collegio di Pontassieve era stata propugnata dal dottore Somigli, dal dottore Bacciocchi, dal dottore Golfi, dal Burchi e da altri nelle elezioni del

1865. All'aprirsi del movimento elettorale nelle ultime elezioni il dottor Somigli si indirizzò anche questa volta a quei suoi colleghi ed al Burchi, e depositò nelle mani dei due primi lire 50 per ciascuno, e lire 25 al Burchi perchè se ne servissero, come si erà praticato anco nelle precedenti elezioni, a pagare le vetture per trasporto alle varie sezioni degli elettori che avessero voluto approfittarne, perchè diversamente, sia per la spesa, sia pel disagio nessuno va a votare; ma con ciò non si coartava il voto di nessuno, perchè gli elettori, arrivati all'urna, potevano dare il voto a chi volevano. Il dottor Bacciocchi, il dottor Golfi e il Burchi consentirono; ma, avendo in seguito cambiato il loro candidato, e portato il dottor Gentili, restituivano il danaro, il Golfi prima delle due votazioni, il Bacciocchi avanti la seconda votazione, e il Burchi dopo la seconda. Così narra la cosa il dottor Somigli, la cui dichiarazione è confermata dalle testimonianze del Bacciocchi, del Golfi e del Burchi, i quali affermano che formavano quell'accordo, ma col patto che, ove sorgesse la candidatura del dottor Gentili, essi si riterrebbero sciolti da qualunque impegno, e avrebbero restituiti i danari al dottor Somigli. È bene che la Camera oda le parole stesse con cui è narrata la cosa, onde possa farsi un concetto vero dell'importanza che può attribuirsi al fatto, provato, che ad una parte degli elettori, che concorsero a dare il loro voto nelle ultime elezioni del collegio di Pontassieve, fu somministrato il mezzo di trasporto, lo che del resto si sarebbe praticato, per quanto risulta dall'inchiesta anche dai propugnatori dell'elezione del dottore Gentili, senza che vi si ravvisasse nulla di meno che lecito.

Il dottore Bacciocchi narra adunque che nel mese di marzo ed una settimana innanzi la prima votazione, il dottore Somigli andò a San Gaudenzio e raccolti i notabili di quel luogo, domandò se avrebbero appoggiato anche questa volta l'elezione del Serristori, tanto più che non si erano presentati altri candidati; ed ebbe in risposta che avrebbero preferito il Serristori al candidato clericale qualora si fosse presentato, ma nello stesso tempo gli fecero sentire che, se si fosse presentato come candidato il dottore Gentili o qualche altro che piacesse di più del Serristori non intendevano di essere legati; allora il dottore Somigli pregò esso testimonio di tenere in deposito la somma di cinquanta lire, che gli consegnò, per prendere una vettura o due quante fossero bisognate onde agevolare il concorso a Dicomano a quegli elettori che non volessero sostenere la spesa ed il disagio del viaggio a piedi. Saputosi poi che a Pontassieve, nello stesso giorno, in una adunanza di elettori, era stata proposta la candidatura del Gentili, che incontrò favore sia perchè uomo assai stimato e benemerito del paese, sia pei suoi principii, e tutto che per essere imminente il giorno della votazione fossero molto incerti della riuscita, i notabili di San Gaudenzio si tennero sciolti da qualunque impegno col Somigli, e il dottore

Bacciocchi restituì il denaro. Il Bacciocchi nega assolutamente che quei denari fossero destinati per accaparrare voti pel Serristori. Il dottore Golfi narrava alla sua volta che il dottore Somigli, suo amico e collega, lo interpellò per iscritto e poi a voce per sapere se coi suoi amici avrebbe appoggiato anche questa volta la candidatura del Serristori, come già nel 1865, in cui fu proposto il Serristori perchè aveva per concorrente un candidato clericale; al che il dottore Golfi rispose che, ove non sorgesse la candidatura del dottore Gentili, egli e gli amici suoi avrebbero di buon grado appoggiata come l'altra volta quella del conte Serristori: altrimenti no, perchè esso dottore Golfi ed i suoi amici riconoscevano più idoneo il Gentili. « In questo leale concertato (leggo le precise parole) nel quale si rimase col dottore Somigli, il medesimo mi lasciò 50 lire che dovevano servire per pagare, come nel 1865, le vetture che avrebbero trasportato gli elettori da Londa (che non era ancor stata costituita in sezione) a Pontassieve, poichè *se no non viene nessuno*. Intanto giunse la notizia, nel venerdì precedente la prima votazione, che in una adunanza preparatoria era stata proclamata in Pontassieve la candidatura del dottore Gentili. Il dottore Golfi fu sollecito di scrivere al dottore Somigli che non poteva più essere d'accordo con lui, e gli rimise le 50 lire. Nega per altro il Golfi che nel rilasciargli quella somma il Somigli lo impegnasse di adoperarsi ad ogni costo per la riuscita della candidatura Serristori, con facoltà di spendere quel più che occorreva all'uopo per accumulare il maggior numero di voti « nè la moralità del dottore Somigli gli avrebbe permesso di esternare questi concetti, nè tanto meno io avrei tollerato che mi si tenesse siffatto linguaggio. » Così conclude la sua deposizione il dottor Golfi.

E qui la Camera terrà conto di una osservazione che nasce spontanea in presenza delle dichiarazioni di questi due testimoni, i quali, schierati tra i propugnatori della candidatura Gentili contro il Serristori, non possono essere sospettati di parzialità: ed è che dal momento che i dottori Bacciocchi e Golfi si rendevano depositari di danaro per valersene a procurare i mezzi di trasporto a quegli elettori che non volessero sostenere la spesa o il disagio del viaggio, e senza legarsi a sostenere ad ogni modo la candidatura Serristori, ma anzi con patto espresso di appoggiare quella del dottore Gentili, ove fosse portata innanzi, è forza ammettere che veramente i danari loro affidati non erano dati e ricevuti con intenzione meno che onesta, e per fine di corruzione o di broglio; perchè sarebbe contraddittorio nei termini che si formasse un patto meno onesto per adoperarsi al successo d'una elezione nell'atto medesimo che si poneva la riserva di dare ad altro candidato l'appoggio della propria influenza; e certo è ancora che nel patto di somministrare i mezzi di trasporto agli elettori, onde agevolare il loro concorso all'urna, giustificato, direi quasi, dalla

esperienza che altrimenti in quei luoghi nessuno si cura di esercitare il proprio diritto, non si vedeva nulla di illecito. Ciò che è detto dei dottori Bacciocchi e Golfi, deve ripetersi del maestro di scuola Burchi, al quale allo stesso scopo furono depositate lire 25, e che può essere tanto meno sospetto in quanto che dopo che fu messa innanzi la candidatura del Gentili, si pose tra i sostenitori suoi, per non separarsi dagli elettori della sua sezione, e restituì il danaro, e di più si sottoscrisse alla protesta, pur dichiarando che non uno dei fatti di brogli e corruzione ivi indicati era a sua notizia, e di essere stato costretto ad unirsi ai protestanti per purgarsi dalla taccia di aver appartenuto alla schiera di quei *mangioni*, che, per quanto dicevano i protestanti, avevano *speculato* in quelle elezioni.

Ma non è da maravigliare che il fatto dei danari depositati dal dottore Somigli nelle mani del Bacciocchi, del Golfi e del Burchi servisse di punto di partenza per appoggiare una protesta; i danari erano stati depositati, il fatto era notorio. Come però, ove si fosse limitata ai termini della verità, il fatto avrebbe potuto parere inconcludente, tanto più che anche dai sostenitori del dottore Gentili si somministravano agli elettori i mezzi di trasporto, si aggiunse nella protesta che i danari dovevano servire per accaparrare dei voti, e che non si doveva stare per danari. È inutile dire che il dottore Somigli respinge qualunque taccia di pressione, d'intrigo o di corruzione; meraviglia di essere fatto segno alle proteste dei sostenitori della candidatura Gentili, mentre afferma che a tutti è noto che egli raccomandava bensì il Serristori, ma senza insistere non appena trovava che la sua raccomandazione non incontrava favore; e non sa comprendere come possano sorgere obliqui sospetti sopra di lui che per difendere i proprii principii ha patito il carcere e il bando, ed ha esposta la sua vita in guerra; dice che non ristette dallo spendere, ma non per broglio o corruzione, anche quando propugnò la candidatura del Gentili (che fu altre volte deputato) contro Antinori; del Montanelli contro Carega, del Mosconi contro Piccoli; e sostiene che la protesta è opera del sindaco di Pontassieve, l'avvocato Raffaele Caldini, che si era proposto di avversare e combattere la elezione Serristori anche prima che vi fosse movimento elettorale; e indica a testimonio il cavaliere Orselli ed il dottore Paoletti, il quale interrogato nell'inchiesta ha dichiarato che avendo parlato col signor avvocato Caldini insieme al cavaliere Orselli, ispettore sanitario nell'esercito, nel 14 o 15 marzo in Firenze, sul merito dei due candidati all'elezione di Pontassieve, il Caldini non solamente si mostrava partigiano del Gentili, ma aggiungeva che aveva tanto in mano, ed avrebbe almanaccato tanto per dare di nullità l'elezione quando fosse risultata a favore del Serristori. E che veramente una parte diretta e principale prendesse l'avvocato Caldini nel promuovere e favorire la protesta si confermerebbe per la te-

stimonianza di Frascchetti Luca, segretario dei comuni di Pontassieve, Rignano e Pelago, il quale tra le altre cose afferma che la protesta fu compilata dallo stesso Caldini quale avvocato del Liccioli, e che il Caldini stesso fece trascrivere da certo Gori, impiegato comunale, il memoriale aggiunto.

Vediamo ora, quali siano i risultamenti ottenuti in ordine ai fatti accusati a coloro che erano denunziati come agenti del dottor Somigli.

Figura tra i più attivi un Rellini Luigi possidente nella contea di Turicchi nipote del dottor Somigli, al quale si imputava di avere procacciato di raccogliere voti al Serristori anche con danaro. Questo Rellini afferma che si era formata una società di elettori per portare la candidatura Serristori, e provvedere gli elettori dei mezzi di trasporto. Conferma ciò che si dice nella protesta ed è che egli aveva consigliato anche il Burchi a raccogliere voti pel Serristori, ma nega recisamente avergli detto mai di raccogliere voti anche con danaro: ed in effetto il testimonio Burchi, lo stesso di cui abbiamo già parlato, e che nella protesta era indicato come testimonio della parte avuta dal Rellini nella elezione di Pontassieve, nega recisamente che in qualsivoglia occasione il Rellini dicesse che, ove non bastasse la persuasione, i voti verrebbero comprati col danaro.

Del paro è smentito che il Rellini cercasse di persuadere il Degli Innocenti a dar il voto al Serristori, dandogli a credere che il dottore Gentili avesse manifestato l'animo di voler abbattere la religione e rovesciare il Governo: il Degli Innocenti lo nega, e dice che Rellini lo consigliava a votare pel Serristori, come più adatto, e senza fargli promesse di sorta alcuna, « fu un discorso onesto, dice il testimonio, e quale si fa per giudicare spassionatamente del merito dei candidati: » e il teste Fossi Pietro, che era indicato come colui che aveva udito dal Degli Innocenti Francesco quel tale discorso, ne conferma la deposizione, e aggiunge che tra gli argomenti adoperati dal Rellini per dare la preferenza al Serristori vi era che sarebbe uno di quelli da andare a Roma anche col cannone.

A provare che oltre i mezzi di trasporto, gli elettori avevano avuto pranzo pagato e cinque lire per ciascuno, erano indicati i testimoni Rossi Antonio e Cini Pasquale ai quali la cosa sarebbe stata affermata da Battelli Silvio e da Zanobi Del Soldato. Ora, nè il Rossi, nè il Cini dicono punto di avere udito dal Battelli e dal Zanobi che egli ed altri avessero ricevuto 5 lire per dare il voto al Serristori: parlano di una voce diffusa nel paese, ma senza che l'istruzione abbia potuto accertarne l'origine, e meno poi assodare la sussistenza del fatto; e quanto al pranzo pagato, il Battelli ed il Zanobi Del Soldato lo hanno smentito, con deposizioni circostanziate, poichè il Battelli ha dichiarato che si unì col Rellini ed altri e nominarono un cassiere in

comune a cui ciascuno pagò la propria parte; e il Del Soldato, maravigliando che si stampino di *queste papere* negò recisamente di avere avuto pagato il viaggio e il pranzo, e dice: venni a mie spese e votai come mi parve.

Il Del Campo Silvestro ammette di avere profittato del mezzo di trasporto offertogli dal Rellini, ma nega di avere avuto pagato il pranzo; dice di più che se ne sarebbe adontato: non esclude per altro di aver potuto dire per ischerzo al Pacini d'aver avuto anche il pranzo: e a questo proposito giova richiamare un'osservazione fatta dal testimone Battelli Pietro, che cioè vi erano due partiti e che possono essere state prese sul serio parole e discorsi detti per burla, e, aggiungeremo noi, fors'anco per millanteria e per puntiglio di partigiani, tanto più se si guardi alla condizione e qualità della maggior parte dei testimoni da cui muovono le voci e i discorsi che servirono di fondamento alla protesta.

Tra i quali vuolsi notare più specialmente un Caselli Raffaello, negoziante di vino che figura in più occasioni nell'inchiesta, ed era indicato fra quelli che potevano deporre dei viaggi e dei pranzi pagati dal Rellini, e interrogato si limitò a dire che gli era stato dimandato nella mattina del ballottaggio se aveva fissata la carrozza per condurre gli elettori al Ponte per votare a favore del Serristori; al che avrebbe egli risposto di non aver fissato niente, perchè era alieno dalle brighe. Ora il Rellini, che non ha negato di avere provveduto ai mezzi di trasporto di alcuni elettori, e non avrebbe avuto ragione di negare, se vero, quanto si asseriva dal Caselli, dichiara che fu lo stesso Caselli che gli offrì di condurre otto elettori al Ponte, ma in modo da non essere conosciuto, per non fare dispiacere al Liccioli, e che quanto a sè non si sarebbe mai rivolto al Caselli perchè *non è roba*, e si sarebbe ristretto per tutta risposta a dirgli: *si vedrà*.

Del dottore Fedi e del farmacista Polverini poco può dirsi, perchè ben poco o quasi nulla risulta. Che fossero del partito del Serristori è certo. Che anche il Fedi persuadesse a dare il voto al Serristori lo abbiamo dalle testimonianze di Poggi Pietro, il quale dichiara che il Serristori era decantato per un buonissimo giovane, ma che ad ogni modo non si sentiva disposto ad andare a votare, perchè *tanto fanno le cose a modo loro*. Il Fedi lo consigliava però a recarsi all'urna; e interrogato per chi era meglio votare, gli rispondeva pel Serristori. Anche il Messini Ferdinando sarebbe stato dal Fedi persuaso a recarsi a votare, e il Polverini gli avrebbe somministrato il mezzo di trasporto, e questi è il solo testimonio che aggiunga che oltre, al viaggio, avrebbe avuto dal Polverini, giunto in Regnano, pagato anche il caffè.

Il Polverini pareva appunto l'incaricato del dottore Fedi a pagare le spese delle vetture e dei trasporti a quegli elettori che, disposti a votare pel Ser-

ristori, non volessero sostenere le spese o il disturbo del viaggio. E fu anzi detto, e registrato nella protesta, certamente allo scopo di avvalorare la voce di corruzione, che il Polverini aveva a sua disposizione un 800 lire, e si indicava a testimonio un Ferroni Giuseppe vetturale, che aveva condotta a Pontassieve due elettori pel dottore Somigli, ed era stato pagato dal Polverini con 4 lire. Ma anche questa circostanza, qualunque ne fosse il valore, è stata smentita, perchè il Ferroni ha bensì depresso che si rivolse al dottore Somigli reclamando di non avere avuto che quattro lire, mentre agli altri vetturini ne sarebbero state date cinque, ma ebbe per risposta che non desse retta alle ciarle, che anche gli altri vetturali avevano avuto 4 lire.

Tra le persone che la protesta pone come uno degli agenti del dottor Somigli, e che nella memoria aggiunta si afferma che aveva diretti rapporti col conte Serristori, è Bastiani Anacleto di Pontassieve che occupa l'ufficio di sotto-ispettore nelle guardie di città di Firenze: ma il dottor Somigli nella sua deposizione ha respinta qualunque solidarietà col Bastiani, ha dichiarato che la sua intromissione anzichè giovare, ha fatto danno alla candidatura del Serristori, e che quanto a sè, non ha mancato di adoperarsi perchè non se ne immischiasse.

Ma sta in fatto che il Bastiani si diede *gran moto* per favorire l'elezione del Serristori. Vediamo come, e ciò che più importa, con quale effetto.

Nel 13 marzo il Bastiani scriveva da Sieci a Barbieri Paolo fornaio a Pontassieve, detto Giustino, questa lettera:

« Caro Giustino:

« Ti prego a fare sì di fare più voti che poi per il conte Serristori te che poi, ma senza farti conoscere, e non dubitare che ne avrai ricompensa io sarò costà domani sera. Tuo amico Anocleto Bastiani.»

La lettera, appena ricevuta fu dal Barbieri consegnata al signor avvocato Caldini sindaco, il quale la tenne presso di sè, ne unì copia alla protesta, e presentò poi l'originale.

Paolo Barbieri dichiara che oltre ad avergli scritto la lettera sopra riportata, il Bastiani, nella sua bottega, l'aveva sollecitato ad andare a votare pel Serristori assicurandolo che l'avrebbe messo nella lista delle persone da compensare (senza dir come, ma il testimone dubita in denaro).

Il Barbieri avrebbe detto al Bastiani di esser disposto a votare, ma che se avesse cambiato idea avrebbe dato il suo voto a chi gli piaceva di più. Aggiunge che teneva un credito di circa 30 lire verso il Bastiani, e che costui gli diceva che se andava bene questo affare lo avrebbero levato di mezzo.

Ho già accennato che Barbieri Paolo non solamente consegnò subito la lettera al sindaco signor Caldini, ma si unì poi a coloro che protestavano contro l'elezione del Serristori.

Molignoni Giacomo macchinista alla stazione di Pontassieve dichiara che il Bastiani gli offrì danaro perchè si adoperasse per il conte Serristori, promettendogli che lo avrebbe messo nella nota delle persone da compensarsi; che avrebbe avuto più dell'altra volta, in cui ebbe lire 50. E quest'offerta gli era fatta, perchè usasse la sua influenza per procacciare voti a favore del Serristori; e aggiugne che, siccome questa volta gli elettori di Pontassieve portavano tutti il Gentili, così esso Molignoni non poteva assumersi di favorire la elezione del Serristori, perchè voleva stare colla maggioranza del paese in cui abitava. Depone inoltre che il Bastiani si diceva in relazione col Serristori e col Somigli, ma che avevano ordine di figurare di non conoscersi; e, contestatogli che il Bastiani impugnava assolutamente (come si vedrà più innanzi) le cose da lui affermate, risponde: *io credo di aver detto la verità*, e cita, come testimonio presente a questi discorsi, Gerini Augusto ma il Gerini nulla ha depresso su questa circostanza.

Vanini Pietro, uno dei protestanti, afferma avere udito il Bastiani sollecitare un Pellegrino Caldini a votare pel Serristori con promesse di ricompensa, ma che il Caldini non votò: e che esso Vanini cambiò candidato e si determinò di dar il suo voto al dottore Gentili, quando udì quel discorso.

Anche Casella Raffaello, quello stesso che, secondo la testimonianza di Rellini Luigi, gli si era offerto per trasportare elettori, afferma che il Bastiani voleva comperare il suo voto pel Serristori, ma ne sarebbe stato respinto sdegnosamente.

Fra coloro che si associarono alle proteste e sottoscrissero senza leggere è un Gerini Pietro, negoziante di mercerie, il quale ha un figlio (Augusto Gerini) che dallo stesso Gerini Pietro è detto un disperato. Ora Gerini Pietro narra che il Bastiani si sarebbe indirizzato anche a costui per raccogliere voti pel Serristori presso preti! e gli avrebbe dato 7 o 10 lire, ma esso Gerini Pietro lo avrebbe mandato a Firenze perchè non andasse in nessuno dei posti dove volevano che andasse: e in effetto non sarebbe andato in giro. Il Bastiani avrebbe poi anche direttamente tentato di corrompere lo stesso Gerini Pietro dicendogli *oh al tuo figliuolo gli ho dati dei quattrini e non sarà finita lì, e se darai retta a me tanto te, che Bertoli e Del Sergio, potevi avere un duecento lire ciascuno: che credevi non ve le facessi dare!* Il Gerini dichiarò che intese che voleva alludere al caso che si fosse votato pel Serristori; e aggiugne: io gli dissi che una volta aveva dati quattrini al figlio mio, io avrei votato pel Serristori, ma lo dissi per far le viste di secondarlo, perchè era *determinato a votare secondo coscienza e andai subito al caffè Zecchini a raccontare il fatto a chi vi era*. Dichiarò che il Bastiani nel villaggio di Sieci aveva nel portafoglio 3000 lire, ma che a Pontassieve ne spese pochi, forse perchè si accorse che non era aria. In Contea di Turiachi si vuol che riuscisse a *spenderne*

di più, ma (conclude) per ogni rimanente c'è chi dice che abbia mangiato tutto lui.

Se non che, per quanto riguarda al Gerini Augusto, le cose sarebbero andate non precisamente come le narra il padre suo. In effetto, Gerini Augusto dichiara che nel mercoledì avanti la prima votazione parlò col Bastiani in Pontassieve, e venuto sul discorso delle elezioni, gli disse: se tu vai fuori e *ti ci entrano*, devi dire che nominino Serristori; che la sera dello stesso giorno il Gerini ricombinò in paese il Bastiani e avendogli detto: *oh voi non pagate niente*, gli mise in mano settanta centesimi; che il venerdì della settimana successiva fu chiamato dal Bastiani che gli dette due franchi dicendogli: fa come ti dissi, cioè *che se c'entravano raccomandassi il Serristori*, e termina: *io non l'ho più riveduto, nè mi sono mai occupato di raccomandare nè il Serristori, nè altri.*

I passi del Bastiani furono seguiti sino in Firenze, lo che ci fa ritenere per fermo che nulla è stato ommesso di quanto poteva servire ai bisogni dell'inchiesta; e così Del Campo Dilitto afferma che il Bastiani gli disse in Firenze essere in isborso di un 100 lire e che andava dal mastro del Serristori a farsi pagare: e vi ha un Cartei Gaetano che afferma avere saputo dal Bastiani di *gite* fatte da Pontassieve al palazzo Serristori, e di telegrammi spediti al Serristori; e, contestato al testimonio che il Bastiani negava aver detto di essersi recato mai al palazzo Serristori sia pure, disse il testimonio, lo avrà detto *per vanità perchè è uomo che ha goduto sempre poca stima.*

Ma il maestro del comune di Pontassieve, Cocchi Agostino, interrogato sul contegno del Bastiani, confermò che veramente gli si era rivolto pregandolo a votare pel Serristori ed a volersi adoperare perchè anche altri votassero per lui; ma gli rispose che non voleva ingerirsene, perchè aveva per sistema di dare ascolto soltanto ai suggerimenti della sua coscienza. Il Bastiani non gli avrebbe detto altro, nè avrebbe fatte promesse al testimonio o ad altri di ricompense in denari per i voti che si fossero procurati. E il testimonio aggiugne: *anche per interesse dell'altro candidato Gentili vennero in giro emissari e fautori, e la stessa precisa parte del Bastiani la fece pel Gentili il marchese Guadagni. Fu promesso e dato per l'una parte e per l'altra il trasporto gratuito agli elettori per venire a Pontassieve.* Io stesso ne profittai per la prima votazione, attesa la stagione piovosa, ma per il ballottaggio andai e ritornai a piedi.

Ora, come si difende il Bastiani?

Il Bastiani dice insomma che ha preso parte alle elezioni di Pontassieve, suo luogo natio, dove credeva di potere essere ammesso quale elettore, e come la coscienza gli suggeriva. Ha fatto cinque campagne, coi propri mezzi e senza ricorrere ai comitati, e ha visto il Serristori mostrare il petto alle palle nemiche, e nel suo modo di vedere poteva essere utile al paese.

Scrisse al Barbieri perchè favorisse la elezione del Serristori, e la ricompensa di cui parla nella lettera si era di rifondergli le spese e i danni che avesse potuto incontrare allontanandosi dal suo negozio per andare a persuadere qualche elettore, ma non mai per comperare voti e nega di aver fatto altra promessa. Nega pure quanto si afferma dal Casella Raffaello e sostiene che fu il Casella stesso che fra le due votazioni gli andò incontro dicendogli che avrebbe avuto dodici voti da disporre pel Serristori, ma che ci sarebbero voluti quattrini; e il Bastiani lo mandò via dicendogli che *lo conosceva*, alludendo alla sua poca moralità, per conoscere della quale pregava fossero raccolti i certificati relativi (e in effetto esiste agli atti certificato della delegazione di Pontassieve che prova essere stato soggetto più volte a misure di polizia). Ammette di essersi adoperato e aver fatto molti viaggi a spese di una società di elettori per sostenere la candidatura del Serristori, ma senza aver oltrepassato i limiti dell'onestà e del dovere nè tentato mezzo alcuno di corruzione; dice avere dati pochi centesimi al Gerini figlio, perchè uomo stretto dal bisogno; protesta poi essere assolutamente falso quanto si afferma da Gerini Pietro, che qualifica con severe parole, del discorso relativo al Nencini e a Sergio del Vita e dal Malignoni; ammette avere una sol volta telegrafato al conte Serristori per annunziargli l'esito della votazione di ballottaggio, e attribuisce tutto lo scandalo al sindaco Caldini il quale, parlando del Bastiani, avrebbe detto che contro le sue sollecitazioni a favore del Serristori non vi era altro rimedio che bastonarlo.

Se ora si volessero mettere a fronte le accuse fatte al Bastiani e le costui difese, per proferire un giudizio sicuro sulla sussistenza dei fatti esposti nella protesta, converrebbe discendere ad esaminare le circostanze speciali che influir possono a determinare il convincimento sulla credibilità dei testimoni che lo aggravano, quasi tutti interessati nell'esito dell'inchiesta come che associati alla protesta: ma le conclusioni a cui è venuto l'ufficio, il quale vuole riservato alla competente autorità il conoscere definitivamente di questi fatti ai fini della responsabilità personale del Bastiani, circoscrivono il compito del relatore ad una osservazione che è perentoria. I risultamenti dell'inchiesta non hanno dimostrato che tra il dottore Somigli, il dottore Fedi, il farmacista Polverini e le altre persone che propugnavano la candidatura del Serristori fosse alcuna relazione col Bastiani, e sta non ismentita la protesta del Somigli che respingeva qualunque solidarietà coll'ingerenza arrogatasi dal Bastiani in quelle elezioni.

Ora, o fosse che il Bastiani si adoprassero di proprio moto, e spinto non da altro che da zelo di parte, o fosse che il Bastiani si desse tanto a fare nella speranza che in caso di successo gli venisse un titolo alla benemerenzza e alla generosità del candidato di cui si

fece inconsulto propugnatore (poichè, o signori, io non esito ad affermare che, anche indipendentemente dalla considerazione che nessuna prova ci è somministrata dall'inchiesta, il sentimento stesso della dignità nostra non ci consente di potere pur solo dubitare che l'onorevole conte Alfredo Serristori, che ci fu collega nell'ultima Legislatura, potesse abbassarsi a questi mezzi), certo è che l'opera del Bastiani non avrebbe avuta alcuna influenza sull'esito finale della elezione. Gli autori della protesta non hanno mancato di raccogliere tutti i fatti che potevano appoggiarla: vedremo fra breve che l'avvocato Caldini non mancò di recarsi sui luoghi a rintracciare le prove dell'accusa di brogli e di corruzione che fu registrata nel verbale della proclamazione dell'elezione, svolta poi nel memoriale indirizzato allo stesso avvocato Caldini, che ne fu l'estensore, e nell'istanza complementare spedita alla Camera. Or bene che ne è risultato, pur ammettendo che si debba prestare piena fede alle dichiarazioni che accusano il Bastiani? Paolo Barbieri, non che prestarsi alle sollecitazioni e promesse del Bastiani, consegnò la lettera 13 marzo 1867 al Caldini, e si associò alla protesta; Molignoni respinse le offerte del Bastiani e gli dichiarò voler far parte coi fautori del dottore Gentili; Caldini Raffaello non andò a votare; Capelli Raffaele avrebbe respinte sdegnosamente le proposte del Bastiani, Gerini Pietro fa le viste di secondarlo e corre subito propalare il fatto; Gerini Augusto si tiene quelle lire 2 e 70 centesimi che dovevano essere la ricompensa di una propaganda pel Serristori, e non parla più con alcuno nè pel Serristori nè per altri... In breve, quanti depongono di promesse o sollecitazioni fatte dal Bastiani, tutti confermano a un tempo che furono senza effetto; nè varrebbe il dire che da altri elettori abbia il Bastiani potuto essere meglio accettato, poichè anche prescindendo dalla testimonianza del Cocchi ove fosse lecito di entrare nel campo delle presunzioni e delle congetture, saremmo condotti a ritenere che veramente la presenza del Bastiani nel collegio di Pontassieve, e la sua intromissione nella lotta elettorale, abbia anzi nuociuto alla candidatura Serristori, come dichiara il dottor Somigli, e si conferma dalla testimonianza di Pietro Vanini; e per avventura non andrebbe lontano dal vero chi ritenesse che il Bastiani *vendesse del fumo* quando prometteva ricompense pei voti, senza per altro nulla sborsare (meno le lire 2 70 donate al Gerini), e così si spiegherebbe come, ritenendosi che avesse denari da spendere, e vedendo che non ne spendeva, nascesse l'opinione di cui parla Pietro Gerini che avesse *mangiato tutto lui*.

Ora dobbiamo parlare di Tanini Lorenzo. Nella protesta il fatto fu esposto (come si è veduto) in termini tali che, se potevano lasciar dubitare che anche i fautori del Gentili usavano mezzi di corruzione, davano la cosa per certa a danno del partito del Serristori. Ora, o signori, io non vi ripeterò per minuto tutte le particola-

rità che si raccolgono dalle deposizioni delle diverse persone chiamate per appurare questo fatto; dirò solo che ove si avesse potuto prestar fede al contadino Lorenzo Tanini si sarebbe dovuto ammettere che Paolo Savelli, il quale sarebbe stato indicato al Tanini come un compratore di voti, avrebbe effettivamente accaparrati per danaro dei voti a favore del dottore Gentili; che in questo intrigo avrebbero avuto parte Bernardo Baldini e Raffaello Casella; che poi ogni cosa sarebbe andata a vuoto perchè il Savelli non avrebbe voluto mantenere l'accordo.

Ma il Tanini è smentito dai testimoni, come un menzognero sfacciato, e stretto alle ultime dalle interrogazioni del giudice, mal sostenne le sue prime dichiarazioni, e finì col domandare carità, esclamando che aveva cinque figliuoli, e che durava fatica a campare. Ma ciò che è provato si è che nella mattina del ballottaggio il Tanini pubblicamente offriva in vendita dei voti, che s'indirizzò al dottore Fedi e al dottore Somigli domandandogli se erano disposti a comprare tre voti pel Serristori a lire 11 l'uno, perchè l'altro partito glieli pagava 10 lire, e il Somigli ritenne fosse un emissario degli avversari, mandato per porre in essere la prova che i partigiani del Serristori fossero scesi a questi mezzi immorali e indegni, onde non potè tenersi dal dirgli che si rivolgesse a quei signori che avevano pagato il pranzo agli elettori di S. Brigida e del Mulino del Piano, cioè al marchese Guadagni che favoriva il dottor Gentili. E il Tanini, richiamato dal giudice, confessò che aveva fatta la proposta al dottore Somigli per *scoprire paese*, per vedere se compravano i voti, ma disse di avere agito *di sua testa e senza avere avuto incarico*; su di che sarà fatta la luce in congrua sede dall'autorità giudiziaria, se la Camera accoglierà le conclusioni che, a nome dell'ufficio, avrò l'onore di presentare dopo che avrò brevemente toccato degli ultimi fatti denunziati nella protesta, non senza notare che fu il contegno del Tanini e non altro che determinò alcuni degli elettori di Pontassieve ad associarsi alla protesta, come hanno attestato in processo il dottor Tirinanzi e il Burchi.

Sull'accusa di pressione esercitata con minacce verso il Pratesi onde costringerlo a votare pel Serristori non occorrono molte parole perchè fu smentita dal Pratesi, con sua protesta indirizzata alla Camera dei deputati, nella quale disse che aveva ricevuto l'annuncio di una circolare del prefetto che esortava i funzionari ad esercitare il diritto e compiere il dovere di concorrere col proprio voto alle elezioni; ma non ebbe da alcuno nè insinuazioni nè eccitamenti che concernessero la persona del candidato. E sebbene nella aggiunta alla protesta si persistesse indicando anche un testimonio che, per avere udito dire avrebbe dovuto provare il fatto, cioè il barbiere Ferdinando Rossi, questi lo ha recisamente negato.

È provato che nel giorno del ballottaggio venne af-

fisso in Regello un manifesto nei termini già riferiti nella protesta, ed anzi il testimonio Berti Francesco ne ha esibito l'esemplare; ma i nomi che vi sono sottoscritti come membri del Comitato elettorale non vi figurano colle qualità di sindaco e di assessore che due di essi rivestivano, e non potrebbe accusarsi di avere male usato della propria autorità chi agiva come semplice cittadino e libero elettore. Che se non può approvarsi un linguaggio indirettamente offensivo al candidato avversario, nonostante che chi ebbe a sottoscrivere il manifesto protesti in contrario, il vostro ufficio ha ritenuto che la cura di provvedere alla riparazione delle offese incomba a chi può esserne colpito, mentre si metterebbe il piede in una via troppo pericolosa quando la Camera si arrogasse di esaminare quale influenza possono avere esercitata in una elezione le censure, le accuse e le oblique insinuazioni, onde troppo spesso sono fatte segno le persone, nei solenni momenti in cui la nazione è chiamata ad esercitare il più prezioso dei suoi diritti, e nei quali più che mai deve essere garantita e rispettata la libera manifestazione delle opinioni sulle cose, e sugli uomini che sono o aspirano ad entrare nelle agitazioni della vita pubblica.

Il testimonio Francesco Stoppioni ha recisamente smentita la voce che si era fatta correre che egli si fosse recato a dar il voto pel padre settuagenario; ha indicate le persone che possono attestare che l'unica volta che il padre suo ha potuto recarsi a dar il voto, vi si presentò personalmente, e chi scrisse per lui il bollettino nella sala delle elezioni. Ammette che il Polverini lo aveva impegnato a consigliare il padre a recarsi alla votazione per escirne una volta, e gli aveva manifestata la propria opinione che fosse meglio votare pel Serristori, ma nulla più, e nega che il Polverini discendesse a far promesse.

Per ultimo non ci arresteremmo al fatto di una supposta riunione dei fautori della elezione Serristori, e dei sospetti che ne sarebbero sorti che si brigasse per impedire si scoprissero i brogli, perchè è manifesta la inconcludenza di una imputazione che si fonda sopra un sospetto, fondato alla sua volta sopra un *supposto*, se non ci somministrasse occasione di riferire una parte della deposizione di Luca Frascchetti, segretario dei comuni di Pontassieve, Rignano e Pelago riuniti in consorzio, che non manca di spargere qualche luce. Il Frascchetti dichiara che la denuncia di quella supposta riunione ha origine da un discorso piuttosto animato, passato tra esso testimonio e l'avvocato Raffaele Caldini, sindaco di Pontassieve, il quale aveva fatto un giro nel collegio per assumere indagini intorno la già seguita elezione, e rimproverava al Frascchetti e al sindaco di Rignano, che avevano voluto appurare come stesse il fatto della pretesa pressione esercitata sul Pratesi, l'incompetenza ad occuparsi di ciò che si era detto del Pratesi nella protesta. Il Fra-

schetti avrebbe combattuto l'opinione del Caldini, ed avrebbe aggiunto: *a voi altri deve essere permesso di andare, stare e fare, e pretendete che quelli che voi avete imputati nel ricorso se ne stiano inoperosi colle mani in mano?* Da queste o simili parole l'avvocato Caldini avrebbe argomentato la sussistenza del fatto riferito nella protesta, e del quale esso Grassetti era indicato testimonio.

Questi, o signori, sono i risultamenti dell'inchiesta da voi ordinata perchè fosse fatta la luce sui fatti denunziati nella protesta contro la elezione di Pontassieve, la Camera è ora chiamata, nella sua imparzialità, a pronunziare.

A me non resta che di esporre le conclusioni a cui è venuto l'ufficio II, a nome del quale ho avuto l'onore di riferire e di accennarne per sommi capi i motivi.

L'ufficio II ha pertanto ritenuto che nessuna prova di broglio o corruzione o di pressione è risultata a carico del dottore Somigli, del dottore Fedi, di Bigazzi Pietro, di Polverini Giuseppe e di Parenti Enrico, tutti denunziati nella protesta:

Che le voci di danari sborsati e spesi per accaparrare de' voti hanno avuto origine dal fatto che furono depositati danari per servire al trasporto degli elettori e non per altro, come è stato accertato dalle testimonianze delli signori Bacciocchi, Golfi e Burchi.

Che non può portare ad annullare la elezione per vizio di pressione o di corruzione il fatto provato che ad alcuni elettori furono apprestati i mezzi di trasporto per agevolare il loro concorso all'urna, perchè non si potrebbe mai ravvisare un motivo sufficiente per sè a determinare a favore di un candidato il voto dell'elettore nel risparmio di una tenue spesa o del disagio di un viaggio che è in pieno arbitrio dell'elettore di evitare coll'astenersi dalla votazione.

Che tanto meno questo fatto potrebbe portare ad annullare la elezione di Pontassieve, dopo che si è ottenuta la prova che, senza pur sospettare che vi fosse nulla di meno che lecito o di meno conveniente alla dignità del corpo elettorale, il somministrare i mezzi di trasporto agli elettori di propria parte, era entrato nella consuetudine di quei luoghi, e nella ultima elezione si sarebbe adoperato anche da parte dei fautori dell'elezione del dottore Gentili;

Che, pur tenuto conto delle circostanze siano personali siano di fatto che, in una discussione di criteri sulla credibilità delle testimonianze, potrebbero rendere dubbia la fede di alcuni dei testimoni uditi nella inchiesta, è provato che Anacleto Bastiani, qualunque ne fosse il motivo o lo scopo, si sarebbe adoperato con promesse di ricompense a raccogliere voti a favore del conte Alfredo Serristori, ed avrebbe altresì a questo intento data ad Augusto Gerini la tenue somma di lire 270 perchè, venendo l'occasione, parlasse a favore di questo candidato: ma è pure accertato che i suoi conati non hanno ottenuto alcun successo, che la sua

intromissione non ha per nulla influito a portare maggior numero di voti al Serristori, se pure, e la persona e il contegno del Bastiani, non hanno ottenuto contrario effetto.

Che il fatto di Tanini Lorenzo è isolato e si presenta coi caratteri del tentativo di carpire danaro;

Che l'inchiesta ha dimostrato il non fondamento della protesta anche rispetto agli altri fatti sopra esaminati, e dai quali si traevano argomenti per provare la pressione e il broglio;

Che finalmente se il contegno riprovevole di qualche individuo non può avere forza di rendere nulla la elezione e di rendere frustranea la manifestazione della volontà della grande maggioranza degli elettori che si è pronunciata per il conte Alfredo Serristori, è per altro morale ed è giusto che ne debbano risponderne come di ragione.

Quindi il secondo ufficio vi propone:

1° A maggioranza, che sia confermata la elezione del conte Alfredo Serristori a deputato del collegio di Pontassieve;

2° All'unanimità che gli atti dell'inchiesta siano trasmessi all'autorità giudiziaria perchè si proceda contro Bastiani Anacleto e Tanini Giovanni se, e come di diritto.

RICCIARDI. La Camera ha udito molto imperfettamente la lunga e laboriosa esposizione dell'onorevole Piroli.

Io, che ho prestato molta attenzione alle sue parole, ho potuto convincermi di questo: la elezione di Pontassieve essere una delle più magagnate fra quante ebbero luogo in Italia durante quest'anno. Si produssero in essa fatti gravissimi, siccome rilevasi dall'inchiesta di cui l'onorevole relatore ci ha dato contezza; ma i più fra i miei onorevoli colleghi non avendo udito la relazione, io propongo la questione sospensiva, cioè che sulle conclusioni proposte dall'ufficio su questa elezione non pronunzi la Camera se non quando i deputati tutti avranno potuto leggere nel resoconto ufficiale la relazione dell'onorevole Piroli, cioè nella tornata di sabato.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore propone che sia convalidata la elezione, e che le carte ad essa relative siano trasmesse all'autorità giudiziaria.

L'onorevole Ricciardi domanda che si sospenda sino alla seduta di sabato ogni deliberazione intorno alla elezione medesima.

La proposta del deputato Ricciardi, come sospensiva, debbe avere la precedenza. Domando innanzitutto se è appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata, la metto ai voti.

(Dopo doppia prova e controprova è ammessa.)
(*Conversazioni*)

L'onorevole Piroli ha facoltà di parlare per una dichiarazione.

PIROLI, relatore. Spero che le conclusioni a cui è venuto l'ufficio avranno giustificato come il relatore dovesse farsi scrupolo e coscienza di riferire sopra quei risultamenti dell'inchiesta i quali hanno dovuto trattenere lungo tempo ed annoiare la Camera, come hanno annoiato anche me moltissimo, ma che erano, a mio giudizio, indispensabili.

Ora io prego la Camera a voler acconsentire a che quella parte di relazione che ho dovuto compendiare, io la possa esporre, cioè stampare integralmente nel resoconto. (*Si! si!*) Questo richiederà forse che la discussione, invece di sabato, segua lunedì, o dopo, ma domando di poter pubblicare per intero la esposizione dei fatti. (1)

PRESIDENTE. La Camera acconsente.

L'onorevole Catucci ha la parola.

CATUCCI. La Camera sa che con decreto transitorio del 30 novembre 1865, fatto in occasione della pubblicazione dei nuovi Codici italiani di unificazione per tutto il regno, fu accordato il termine di un anno per iscrivere talune ipoteche e privilegi che, secondo le legislazioni passate, in alcune parti degli ex-regni non avevano d'uopo d'iscrizione per esistere.

Nella Legislatura passata la Camera vide il bisogno di prorogare questo termine ancora ad un altro anno. Oggi, o signori, io vi presento le stesse ragioni per interessare la Camera affinchè questo termine si proroghi ancora almeno di un altro anno.

L'onorevole nostro collega, il deputato Bove, che è ammalato, per lo che con suo dispiacere è lontano da noi, mi mandava da Napoli un progetto di legge; ma, come vede la Camera, un progetto di legge per iniziativa di un deputato non potrebbe venire in esecuzione, poichè il termine si compie colla fine di questo mese corrente di giugno.

Non starò in questo momento a dirvi le gravi ragioni che giustificano la proroga; basterà solo rammentare che l'obbligo dell'iscrizione tende nientemeno che alla garanzia di svariati diritti, nel senso che non adempiendosi alla iscrizione, questi diritti rimarrebbero estinti, mentre che per le abolite legislazioni rimanevano vivi senza alcuna iscrizione.

Si badi intanto che quest'obbligo d'iscrizione è anche a carico delle pubbliche amministrazioni, le quali, e mi consta, non hanno potuto completare tutte le iscrizioni pel mantenimento di diversi crediti, come a dire a favore del demanio, del fondo pel culto, e di altri corpi morali. E siccome queste iscrizioni debbono eseguirsi in provincie e paesi diversi e distanti fra loro, perciò non si è potuto raggiungere l'obbligo e lo scopo indicati dalla legge transitoria; quindi tutta la giustizia per prorogarsi il termine almeno di un altro anno. Così io prego l'onorevole ministro guardasigilli

(1) *La relazione surriferita è quella integrale presentata in seguito dall'onorevole Piroli.*

perchè egli, prima che il termine spiri, presenti un progetto che corrisponda a questi bisogni vivamente richiesti.

Anzi, io spero che l'onorevole ministro mi risponderà d'averne già in pronto questo progetto di legge; poichè sarebbe fatale se si lasciasse trascorrere il mese di giugno; molti crediti sarebbero perduti per parte del demanio e di altre amministrazioni, come altresì a danno di molti privati, i quali se non si sono provveduti della iscrizione, non è da attribuirsi a loro colpa, ma alle umane condizioni per le quali il tempo concesso alle iscrizioni non è stato sufficiente.

Infine trattandosi di conservazione di un diritto, il legislatore non può avere ragioni dal negare, invece di agevolare, tanto più quando ciò deriva da mutamenti di legislazioni, massime nella delicata materia cui la proroga si riferisce.

TECCHIO, ministro di grazia e giustizia. L'argomento, al quale ha toccato testè l'onorevole Catucci, ha già fatto soggetto delle mie considerazioni; ed ho appunto in animo di proporre a questi giorni un progetto di legge nel senso che egli accennava; massime che il termine utile per le iscrizioni sta per scadere col fine del mese corrente; e quando non si provvedesse prontamente a questa materia, le pubbliche amministrazioni, e specialmente quelle del demanio e del fondo pel culto, rimarrebbero esposte ad irreparabili pregiudizi.

Il desiderio quindi manifestato dall'onorevole Catucci sarà ben presto soddisfatto.

PRESENTAZIONE DI DISEGNI DI LEGGE, E DI UNA RELAZIONE.

PRESIDENTE. Il ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

GIOVANOLA, ministro dei lavori pubblici. Ho l'onore di presentare alla Camera, in nome anche del ministro di finanze, un disegno di legge col quale si dà facoltà al Governo di acquistare i diritti d'alcune società concessionarie di strade ferrate, ora sovvenute o garantite dallo Stato. (V. Stampato n° 99)

Ho pure l'onore di presentare alla Camera un altro disegno di legge, che ha per oggetto d'autorizzare diverse spese straordinarie per lavori marittimi. (Vedi Stampato n° 100)

Non credo sia necessario che domandi espressamente l'urgenza per il primo dei disegni di legge, essendo stato il Ministero replicatamente invitato a presentarlo.

Io avrei adempito a questo impegno prima d'ora, se le note mie occupazioni di questi giorni mi avessero lasciato maggior tempo per i profondi studi che richiedeva un tale argomento gravissimo. Quindi credo

che la Camera di buon grado vorrà decretarne l'urgenza.

Desidererei fosse pure decretata l'urgenza anche per l'altro progetto, concernente i lavori per i porti, giacchè, come dissi nella discussione relativa, molti comuni e corpi morali hanno i fondi disponibili per attivare i lavori, ed ove la Camera approvasse questo disegno di legge, si potrebbe tosto porvi mano senza aggravare immediatamente il bilancio dello Stato. Prego in conseguenza la Camera a volere decretare l'urgenza tanto per l'uno che per l'altro dei due nominati disegni di legge.

PRESIDENTE. Si dà atto della presentazione di questi due disegni di legge, che saranno stampati e distribuiti. Se non v'è opposizione, saranno pure dichiarati urgenti.

(Sono dichiarati urgenti.)

TECCHIO, ministro di grazia e giustizia. Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge di un solo articolo il quale tende a sopperire senza spesa ai bisogni di quelle Corti di cassazione nelle quali v'ha difetto del numero legale di consiglieri. (V. Stampato n° 98)

Questo progetto è della massima urgenza, e nel tempo stesso della più grande semplicità.

La Camera ricorda come nella precedente Legislatura sia stato imposto al Ministero di ordinare la suprema magistratura del regno.

In seguito a quel voto, era naturale che il Ministero sospendesse la nomina di nuovi consiglieri di cassazione in quelle Corti nelle quali andava mano a mano verificandosi qualche vacanza.

Ora, specialmente nella Corte di cassazione di Palermo, mancano niente meno che quattro consiglieri; e perciò torna impossibile che quella Corte risponda al suo compito con quella sollecitudine che è nel desiderio di tutti.

Quale è il rimedio? Il rimedio potrebbe forse ad alcuno parere che esista nell'articolo 285 della legge sull'organamento giudiziario. Ma, chi bene guardi, quell'articolo non è attinente alla materia. L'articolo 285 ha preveduto il caso che in alcuna Corte di cassazione non vi sia il numero di consiglieri dalla legge richiesto a comporre quella che dicesi seduta od aula a sezioni riunite; e per codesto caso ha stabilito che si possa integrare il numero legale facendo intervenire alle sedute altrettanti consiglieri di Appello quanti sono i consiglieri di Cassazione che mancano.

Egli è facilissimo di vedere come quello stesso espediente, che venne ammesso pel detto caso speciale, possa riescire opportuno anche per i casi generali, ai quali ho dianzi accennato.

Non si tratta d'introdurre un principio nuovo: si tratta di seguire quel sistema medesimo, che fu introdotto dalla legge dell'organamento giudiziario del 1865 nel citato articolo 285.

La Camera ravviserà che non è certo indiscreta la preghiera che io le muovo, ch'ella voglia del presente progetto occuparsi immediatamente, e produrre al più presto possibile la relazione, affinchè io sia posto in grado di adempiere, senza spesa, alla necessità della giustizia nelle Corti di cassazione.

PRESIDENTE. Si dà atto della presentazione di questo schema di legge, il quale, se non si fa opposizione, s'intende dichiarato d'urgenza.

Invito l'onorevole Robecchi a presentare una relazione.

ROBECCHI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul bilancio del Ministero degli affari esteri per l'anno 1867. (V. Stampato n° 3-E)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà inviata alla stampa.

MINERVINI. La Camera nella tornata del dì 11 giugno decretava d'urgenza la petizione 11,592, presentata dall'onorevole Nicotera, sopra i lamenti che faceva la deputazione provinciale di Napoli, per il decreto che aveva sciolti tutti i Consigli provinciali.

L'onorevole Rattazzi trovavasi presente: non si oppose alla urgenza: che era pronto a sostenere la costituzionalità del decreto: che sarebbonsi corretti gli errori forse intervenuti. Pregherei perciò l'onorevole presidente (se fosse presente il presidente della Commissione per le petizioni) a voler far sì che si riferisca su questa quanto prima, altrimenti sarebbe inutile la discussione, perocchè troverebbesi eseguito quello che con la petizione si sostiene inesequibile.

TORRIGIANI. Veramente non ho inteso bene nè per intero quello che ha espresso l'onorevole Minervini, perchè i rumori della Camera me lo hanno impedito: parmi che egli abbia parlato intorno una petizione, la quale mi è nota unicamente per l'urgenza che ne fu domandata alla Camera.

Ieri stesso la Commissione delle petizioni si è radunata: non è ancora giunta a notizia della Commissione quella di cui ha parlato l'onorevole Minervini; ma ove piacesse alla Camera di ottemperare al suo desiderio, io sono sicurissimo che la Commissione, radunandosi anche espressamente, si farebbe sollecita di riferirne alla Camera in quella tornata che piacesse alla medesima di decretare.

PRESIDENTE. Formoli la sua proposta ed io la metterò ai voti, perchè sono già le tre e mezzo e non abbiamo ancora incominciata la discussione del bilancio.

MINERVINI. Proporrei alla Camera, se non avesse nulla in contrario, che si riferisse intorno a questa petizione nella tornata di sabato, anche perchè l'onorevole presidente del Consiglio ne ha concordata la dichiarazione dell'urgenza. (*Il deputato San Donato fa sotto voce qualche osservazione all'oratore*)

Qui non vi sono consiglieri provinciali, qui io sono deputato del paese.

Avendo dunque la Camera decretata questa petizione d'urgenza, e l'onorevole presidente del Consiglio avendo accettata quest'urgenza, e sosterrebbe il suo operato...

PRESIDENTE. Questi sono i motivi. Quale è la proposta?

MINERVINI... io prego la Camera di deliberare che si riferisca su questa petizione nella tornata di sabato, cioè prima che il regio decreto sia eseguito, perchè vi sono molti reclami contro il medesimo, ed io non entro nel merito di essi, ma sulla importanza della questione.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, si porrà all'ordine del giorno della tornata di sabato la relazione di questa petizione.

(La Camera approva.)

Essendo presente l'onorevole ministro della guerra, debbo annunziargli un'interpellanza, che l'onorevole Marsico domanda di fargli. Egli scrive:

« Il sottoscritto desidera interpellare il signor ministro della guerra sul decreto del 7 maggio 1865 che ha per oggetto l'aumento della tariffa per l'irrigazione che si fa colle acque del canale di Sarno. »

Domando se e quando il signor ministro intenda rispondere a questa interpellanza.

DI REVEL, ministro per la guerra. Non avendo ancora esaminata la cosa, non posso rispondere subito, ma lo farò in una delle prossime sedute che piacerà alla Camera di fissare.

MARSICO. Se si potesse fissare la seduta di dopodomani...

DI REVEL, ministro per la guerra. Acconsento.

PRESIDENTE. Quest'interpellanza sarà messa all'ordine del giorno di sabato.

Ha chiesto facoltà di parlare l'onorevole Bixio.

BIXIO. Vi rinunzio.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEL DICASTERO DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1867.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1867.

Rammenta la Camera che il signor ministro propose d'aggiungere al bilancio dei lavori pubblici un capitolo col numero 128 per la ferrovia di Savona, e di assegnare al medesimo la somma di 800,000 lire.

Pongo ai voti questa proposta, stata ieri discussa.

(Dopo prova e controprova è adottata.)

La Camera con un ordine del giorno ha sospesa l'approvazione dell'articolo 19 del capitolo ottavo, rimandando alla Commissione l'esame della questione relativa alla strada della salina di Lungro.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

VALERIO, relatore. La strada di cui si tratta è un

ramo che si stacca dalla strada nazionale, attraversa la provincia di Cosenza, e si volge, passando vicino al paese di Firmo, alla miniera detta di Lungro, la quale è distante di pochi chilometri dal paese di Lungro.

Gli onorevoli proponenti non domandano che questa strada sia dichiarata nazionale, certamente non si potrebbe dichiararla tale. Appare però che questa strada fu dichiarata provinciale, e che la provincia di Cosenza non intende di riconoscerla per tale. (*Conversazioni*)

Se la Camera crede di attendere alle mie parole, continuerò; altrimenti io non sono disposto a parlare inutilmente.

PRESIDENTE. Favoriscano di far silenzio.

VALERIO, relatore. Deve ricordare la Camera che la legge dei lavori pubblici, trattando delle strade provinciali, comunali e vicinali, prescrive: che le strade provinciali devono essere eseguite e mantenute a spese della provincia, o dei consorzi di provincie; che le strade comunali devono essere mantenute dal comune, o da consorzi di comuni; e che le strade vicinali cadono sole a carico di privati, o di consorzi di privati nei quali consorzi possono anche essere chiamati i comuni.

Appare che questa strada fu dichiarata provinciale; ma, come ho detto, la provincia non ha creduto di aderire; e sembra che la provincia vorrebbe che questa strada fosse dichiarata demaniale. Io credo che la Camera sarà pienamente edotta sulla vertente questione quando sentirà la lettura di due documenti ufficiali, uno dei quali è un ufficio diretto dal prefetto della provincia di Cosenza al Ministero delle finanze, e l'altro è appunto la risposta del Ministero delle finanze alla prefettura di Cosenza.

L'ufficio prefettizio di Cosenza, in data dell'11 maggio 1866, scrive:

« In seguito a nuova classificazione delle strade nazionali del regno, dal Ministero dei lavori pubblici venne dichiarato di conto provinciale il tronco che dai piani di Camerata (circondario di Castrovillari) trae alle saline di Lungro.

« La deputazione provinciale appena conosciuto sifatto provvedimento, rappresentava non offrire desso alcuna ragione giustificativa, in base ai criteri fissati coll'articolo 15 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, per essere accettato, e proponeva quindi fosse novellamente fatto tema di esame per conseguirsene la revocazione.

« Sta di fatto che un effettivo interesse non ha la provincia al mantenimento di detto braccio di strada. Solo i due comuni di Lungro e di Firmo ne fornirebbero per le comunicazioni fra loro, ma il vero interesse e l'esclusivo uso spettano all'amministrazione finanziaria (ramo gabelle), ne' riguardi alle saline, ai prodotti delle quali non altro smaltimento si può dare che a mezzo della strada in parola.

« Il Ministero dei lavori pubblici, il quale non seppe, in sostanza, sconoscere la realtà delle osservazioni apposte dalla deputazione provinciale, ma che dovea, allo stato delle cose, limitarsi all'esecuzione di un principio adottato per legge, dietro deliberazione del Parlamento, il Ministero dei lavori pubblici, con suo dispaccio 20 aprile p. p., n° 3242, divisione 4ª, sezione I, nell'atto di tener fermo il provvedimento di che trattasi, consigliava alla deputazione stessa di promuovere, giusta la legge, il consorzio fra i due citati comuni e la direzione compartimentale delle gabelle. Tale consiglio venne premurosamente ammesso con atto deliberativo 1° maggio andante che qui ho l'onore di compiegare in copia.

« Col medesimo è invocata l'autorizzazione superiore a che la direzione compartimentale abbia a porsi di concerto colla provincia, stabilendo intanto il principio della sua entrata nel consorzio da formarsi, giusta le norme contenute al capo 3 della surriferita legge 20 marzo 1865, salvo a far redigere il piano del consorzio stesso ed il riparto delle rispettive quote di spesa.

« Nell'informare, ecc. »

A questo ufficio rispondeva il Ministero delle finanze sotto la data del 24 maggio stesso anno, nei seguenti termini:

« Dalla prefettura di Cosenza venne comunicato in copia un atto di deliberazione di quella deputazione provinciale, colla quale si provocano da questo Ministero le disposizioni opportune onde la direzione delle gabelle di quel compartimento abbia a far parte del consorzio che si vorrebbe formare coi comuni interessati, per provvedere i fondi necessari al mantenimento della strada da Camerata a Lungro, che da codesto Ministero fu già dichiarato *provinciale*.

« Al dire della deputazione mancano i voluti estremi per essere la detta strada considerata d'interesse generale, non essendo essa di veruna importanza per le relazioni commerciali, industriali ed agricole della provincia; e, secondo essa, l'amministrazione delle gabelle è chiamata per la prima a prendere parte al consorzio per la ragione che la strada stessa serve al trasporto dei sali che si estraggono dalla salina di Lungro.

« Senza entrare nel merito dell'opposizione fatta dalla predetta deputazione provinciale a che la strada in questione sia mantenuta a spese della provincia, lo scrivente si limiterà ad osservare, per quanto riguarda la pretesa compartecipazione della direzione delle gabelle, che la salina di Lungro la quale non rappresenta che un'impresa è bensì ora di proprietà dello Stato, ma può essere ceduta, come fu già proposto al Parlamento, ad un privato, non potendo interessare al Governo di mantenerla a lungo.

« Qualora venisse approvata la cessione, il rilevatorio non sarebbe più tenuto a concorrere al mantenimento della strada di cui è parola, giacchè, ai sensi

della legge 20 marzo 1865, i privati non possono essere chiamati a formar parte di un consorzio per strade provinciali e comunali.

« Più che d'utilità governativa, giova notare che lo stabilimento salifero di Lungro è di vantaggio alle popolazioni di quei paesi, le quali traggono la loro sussistenza sia dall'industria dell'escavazione, che da quella del movimento del sale, il cui prezzo di costo è molto più elevato di quello di altre saline; nè potrebbero altrimenti procacciarsi lavoro.

« Il mantenimento e la prosperità di quello stabilimento deve quindi interessare anche alla deputazione provinciale, ridondando esse a beneficio di tutta la provincia.

« Per queste ragioni adunque, lo scrivente non crede di dare il suo voto adesivo alla proposta fatta col suaccennato atto di deliberazione, e perciò rimette, ecc. »

Come può scorgere la Camera, il quesito che qui si tratta è codesto: questa strada ha il carattere di strada provinciale, o di strada comunale, o di strada vicinale?

Si discute di ciò tra la provincia di Cosenza e l'amministrazione delle finanze. Mi pare che basti collocare la questione in questo modo, per dire che la soluzione di questa questione è affatto estranea al Parlamento, non è questione di bilancio, non è neanche questione da risolversi dal Parlamento; è una questione di diritto, per la risoluzione della quale ci sono le leggi, e per l'applicazione delle leggi ci sono le vie amministrative e le vie giudiziarie.

Quindi la vostra Commissione crede di proporvi sopra questa questione l'ordine del giorno puro e semplice.

MORELLI DONATO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Vorrei però osservare all'onorevole Morelli, che quando ha domandato la parola una volta, e fu iscritto, la prego a non domandarla una seconda volta, perchè altri avendo domandato di parlare dopo di lui, potrebbero per avventura dirmi che io non li ho iscritti.

Ho detto questo per giustificarmi di fronte all'onorevole Giunti, che aveva domandato la parola.

Ora ha facoltà di parlare.

MORELLI DONATO. Mi rincresce di non potermi trovare d'accordo coll'onorevole relatore della Commissione, e me ne rincresce tanto più perchè io mi vedo, mio malgrado, costretto ad occupare insolitamente il tempo preziosissimo della Camera.

Ma io confido che la Camera, in vista della singolarità e della specialità della questione che le sta davanti, vorrà nello stesso tempo accordarmi la sua benevola attenzione e concedere alla mia provincia tutta quella rigorosa giustizia che le compete.

Signori, la Commissione del bilancio a me pare che non abbia per intero esaminata la questione della

strada della salina di Lungro, e mi pare invece che essa si sia arrestata solamente a dichiarare che in quella strada non si trovano scolpiti i caratteri prescritti dalla legge sui lavori pubblici, capaci a farla dichiarare nazionale.

Ma la Commissione del bilancio avrebbe dovuto nello stesso tempo esaminare, se i caratteri della strada in parola si riscontrano con i caratteri che la legge stessa attribuisce alle strade provinciali e comunali.

Signori, io sfido l'onorevole relatore della Commissione...

VALERIO, relatore. La Commissione...

MORELLI DONATO... e sfido l'onorevole ministro dei lavori pubblici a venire, se lo possono in coscienza, dichiarando in quest'Aula, se nella strada della salina di Lungro si trovino impressi i caratteri voluti dalla legge, e che debbono essere i caratteri delle strade provinciali e comunali. Ora, se in quella strada questi caratteri non si trovano, io domando come mai si possa ammettere un principio tanto erroneo, che verrebbe a determinare una violazione la più flagrante di legge.

Signori, si verrebbe a dire: appunto perchè la strada non è provinciale e non è comunale, appunto per questo è la provincia di Cosenza, oppure i comuni Lungro e Firmo che devono sostenerne la spesa.

TORRIGIANI. Domando la parola.

MORELLI DONATO. Io non credo che la Camera sia disposta a tenere dietro ad un ragionamento simile, e decretare un principio così erroneo.

Signori, il relatore della Commissione del bilancio vi è venuto leggendo due note, una del prefetto della provincia di Cosenza, un'altra del ministro delle finanze. Da quelle note in riassunto emerge che tutto al più questa strada si potrebbe considerare come un consorzio tra i due comuni di Lungro e Firmo e l'amministrazione delle gabelle.

Io per me dichiaro alla Camera che questo apprezzamento sarebbe anch'esso erroneo. Io comprenderei che si potesse ammettere il consorzio tra i comuni di Lungro e Firmo, quando la strada riunisse realmente quei due comuni; ma voi avete inteso che la strada partendo dai piani di Camerata, che altro non sono che una campagna aperta ove non vi ha neppure un casolare, e, dirigendosi per le vicinanze del comune di Firmo, si arresta alla salina di Lungro. Ora, io domando al raziocinio di tutti voi, come si possa venire concludendo che una strada, la quale avvicina solamente un comune e non raggiunge l'altro, sia da dichiararsi strada consortile fra questi due comuni. A me, lo ripeto, pare che questa sia una dichiarazione molto più assurda dell'altra.

Se la Commissione del bilancio lo avesse voluto, se il desiderio di fare economie, che per altro per essa è un dovere, non le avesse preoccupato talmente lo spi-

rito, da farla fermare su quelle che non si possono e non si debbono fare, io credo fermamente che essa avrebbe trovate le ragioni per le quali la strada della salina di Lungro non può che appartenere allo Stato, e non deve che essere mantenuta e riparata a spese dello Stato.

Se la Commissione del bilancio avesse fatto questi studi, essa avrebbe trovato queste ragioni sia nel decreto del 1849, col quale la costruzione della salina di Lungro veniva ordinata, sia nei bilanci degli anni precedenti, dai quali risulta come questa deviazione dello stradale nazionale che percorre le Calabrie è stata sempre considerata come una traversa nazionale. E tanto ciò è vero, che nei bilanci dal 1861 sino ad oggi non s'incontra una partita speciale per la traversa della salina di Lungro; ma invece le spese di manutenzione e di riparazione sono state incluse in quelle che si sono fatte per lo stradale nazionale delle Calabrie.

Nel bilancio del 1864, quantunque in un articolo le dette spese siano iscritte cumulativamente, pure in un'annotazione sono poi suddivise in due parti, cioè l'una che si riferisce alla strada nazionale, e l'altra alla sua deviazione per la salina di Lungro, fatto che maggiormente prova il mio assunto.

Le avrebbe trovate pure nella legge che il ministro Minghetti presentò al Parlamento nell'aprile del 1864. In quella legge erano comprese le concessioni delle saline di Volterra, di Barletta e di Lungro, fatte dal Governo ad una società.

Ora, ecco come il Governo si esprimeva in quelle concessioni, relativamente alla strada della salina di Lungro:

« Art. 4. Dovrà il concessionario terminare a sue spese la via rotabile di quattro chilometri circa, già incominciata, dalla miniera al comune di Lungro, secondo il tracciato che verrà determinato dal Governo, ed entro lo spazio di due anni dal dì dell'approvazione del tracciato.

« Dovrà parimente sistemare nel termine di tre anni dalla consegna, la strada rotabile attuale della miniera a Torre Cerchiara, per Camerata.

« Per queste due opere dovrà il concessionario impiegare una somma non minore di lire 60,000 e godrà di tutti i vantaggi assicurati alle opere di pubblica utilità.

« Queste due strade saranno mantenute a spese del concessionario per cinque anni.

« I lavori dovranno essere verificati ed approvati dagl'ingegneri del Governo. »

Signori, vedono bene dalla lettura che ho fatto, come il Governo, in ogni epoca, abbia considerato la strada della salina di Lungro di proprietà dello Stato, e che l'ha considerata per tale anche quando si decideva a concedere all'industria privata tutte le saline del regno. Ma io non mi arresto a questo, e dico che,

se la Commissione avesse voluto esaminare le ragioni, per le quali questa strada a nessun altro può essere attribuita fuori che allo Stato, le avrebbe rinvenute nella destinazione della strada medesima.

Sì, signori, io domando a chi debba mai attribuirsi una strada destinata a servire soltanto ad una salina che appartiene allo Stato, destinata a facilitare il trasporto di cento mila quintali di sale che dalla miniera si estraggono, e che per la sola differenza della spesa di trasporto, fatto il paragone tra le spese di trasporto con bestie da soma e quelle per trasporto con ruote, offre al tesoro nazionale l'annuo vantaggio di più di cento mila lire. Or bene, signori, quando noi abbiamo tutti questi estremi che concorrono nella presente questione; quando vediamo che il Governo incassa non solo i prodotti della salina di Lungro, ma anche le economie che sorgono dalla facilitazione che si ha di trasportare il sale con ruote, come si può venire a condannare un'infelice provincia a sostenere la spesa della strada? Lo ripeto, sarebbe questa un'enorme ingiustizia. Io non ricorrerò ad eccitare le simpatie della Camera con fare la descrizione delle condizioni miserabili nelle quali versa la mia provincia, io mi trincerò semplicemente dietro i principii della più rigorosa giustizia, ed invocando questi, io mi permetto di proporre alla Camera l'ordine del giorno del quale darò lettura, confidando che la Camera nell'alta sua giustizia darà ragione a me, e più che a me, alla mia provincia, la quale ha bisogno di averla.

Ecco il mio ordine del giorno:

« La Camera, ritenendo di proprietà dello Stato la strada della salina di Lungro, invia al bilancio del Ministero delle finanze lo stanziamento delle spese di manutenzione e di riparazione della medesima, e passa all'ordine del giorno. »

GIUNTI. Signori, sentendo a parlare della salina di Lungro ho chiesto anch'io la parola, poichè non si tratta solamente di discutere della strada, la quale dalla salina di Lungro va a Camerata (ch'è ciò che ha formato oggetto del discorso dell'onorevole mio collega ed amico Morelli), ma si anche di altri due tronchi, proposti dal Consiglio provinciale di Cosenza, uno dei quali dalla detta salina di Lungro si estenda fino a Belvedere marittimo, nei versanti del mar Tirreno, e l'altro dalla ridetta salina di Lungro a Torre Cerchiara nei versanti del mar Ionio. Ed è a quest'ultima cui accennava il ministro delle finanze, signor Minghetti, quando volendo fare la cessione della miniera di Lungro, metteva la costruzione di quella strada a carico del concessionario.

Fo osservare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che l'idea del Consiglio provinciale di Cosenza si fu di congiungere alla salina i due sopraddetti stradali, nello scopo di agevolare il trasporto dei sali, procurando una grande economia all'erario dello Stato.

E siccome una tale strada offre gli estremi voluti

dall'articolo decimo della legge del 20 marzo 1865, meriterebbe di essere classificata tra le strade nazionali. Premurato l'onorevole ministro Jacini a doverla dichiarare nazionale, non potendo negare gli estremi che tale avrebbero dovuto farla dichiarare, rispose esservi altra strada, cioè quella da Paola a Rossano che anche unisce i due mari, e che non poteva perciò classificare nella stessa provincia due strade tra le nazionali ch'erano parallele.

Ma se noi volessimo esaminare tutte le strade parallele le quali sono state dichiarate nazionali, dovremmo escluderne molte. E poi da Belvedere a Paola vi è una grande distanza di circa cinquanta in sessanta chilometri.

Ma l'onorevole ministro de' lavori pubblici mi dirà che non è ora il momento di poter dichiarare nazionale la strada di cui è parola; e che ci è bisogno di una legge del Parlamento. Ma a ciò rispondo all'onorevole ministro de' lavori pubblici, che avendo egli assunto l'impegno verso la Camera di presentare all'approvazione della stessa una legge con la quale si verrà a fare una nuova classifica delle strade nazionali, fin da ora lo prego di volersi ricordare di classificare tra le strade nazionali quella da Lungro a Belvedere marittimo, e da Lungro a Torre Cerchiara.

E se mai le circostanze dell'erario pubblico nol permettessero, subordinatamente lo prego a volere con forti sussidi agevolare tale opera di costruzione, desiderata da una grande quantità di paesi ove spargerebbe la ricchezza.

Per quanto so, cotesta strada cominciata da molti comuni uniti in consorzio è stata, ma debolmente, sussidiata dal Ministero de' lavori pubblici.

Ma alla fin fine le forze di quei comuni si sono esaurite, ed ora essi non possono continuare un'opera, la quale oltrepassa i mezzi di cui possono disporre, avendo appena tanto quanto poter sopperire agli urgenti bisogni locali.

Prego l'onorevole ministro de' lavori pubblici di riflettere che io mi astengo, come ha fatto l'onorevole mio collega Morelli, di far la descrizione della posizione infelicissima della provincia di Cosenza in fatto di viabilità; e tanto più me ne astengo avendone non a guari parlato a lungo gli onorevoli deputati miei amici Plutino, Nicotera, Lovito ed Asproni, nè io vorrei annoiare la Camera, e toglierle un tempo preziosissimo nell'attuale posizione di cose.

In ogni modo conchiudo, che nutro speranza l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà dichiarare nazionale la strada da me sopra cennata, che, secondo me, ne ha tutti gli aspetti; e nella peggiore ipotesi vorrà compiacersi di largamente sussidiarla.

GIOVANOLA, *ministro pei lavori pubblici*. Sull'eccitamento dell'onorevole Giunti ha già provveduto la Camera allorchè deliberò fosse invitato il Ministero a presentare un progetto di legge per compiere il sistema stradale,

ed estendere le comunicazioni della parte continentale dell'Italia meridionale. È fuori dubbio che, allorquando il Ministero farà gli studi per soddisfare a questo voto della Camera, dovrà prendere in considerazione anche la proposta dell'onorevole Giunti, e se riconoscerà avere la strada da lui accennata le condizioni richieste dalla legge per essere preferita ad altra linea, sarò ben lieto di prendere la proposta in considerazione; ma in questo momento gli studi speciali comparativi non essendo ancora fatti, il ministro non potrebbe prendere l'impegno che desidera l'onorevole Giunti.

Riguardo alla questione, della quale l'onorevole relatore ha fatto un'esattissima storia, non posso dir altro, se non che dai discorsi dell'onorevole relatore e dell'onorevole Morelli Donato risulta non essere questa strada nè nazionale, nè provinciale, nè comunale. Questa strada avrebbe piuttosto, direi, i caratteri di strada industriale, perchè il demanio dello Stato, come proprietario di uno stabilimento industriale, avrebbe interesse che esistesse, e ne avrebbe infatti già costruita una parte.

La lunghezza di questa strada dovrebbe essere di 16 chilometri; finora si sono spese 54,000 lire, e per condurla a termine richiedonsi altre 119,000 lire.

Attualmente, come risulta dai rapporti ufficiali, il trasporto del sale si fa ancora a schiena d'animali. L'amministrazione trovasi adunque nella condizione di qualunque industriale; se perciò la direzione delle gabelle crederà conveniente di fare una strada per agevolare e rendere meno costoso il trasporto del sale, la farà; ma credo che nessuno possa imporre alle finanze dello Stato l'obbligo d'esercire le saline in un modo piuttosto che in un altro.

Potrebbe anche darsi che lo Stato reputasse conveniente d'abbandonarle. Se si volesse obbligare il Governo a fare spese che non gli tornassero utili, ne potrebbe venire per conseguenza l'abbandono delle saline.

Parlo in questo momento di cose che non riguardano il mio Ministero, ma lo fo perchè è assente il ministro delle finanze.

Le miniere di sal gemma in Italia sono generalmente passive per chi le esercita. Quando noi abbiamo un sale marino come quello di Trapani, che condotto a qualunque riva di Calabria costa poco più di una lira e mezza al quintale, non può essere molto conveniente il coltivare le cave di Lungro per avere un prodotto che costa sul luogo tre lire, senza calcolare le spese che anche a breve distanza ne raddoppiano il prezzo. Dunque se il Governo mantiene queste saline, lo fa per un principio di umanità, per non privare quelle popolazioni di una fonte di lavoro, ma non bisogna imporre al Governo oneri maggiori, perchè altrimenti sarà costretto di abbandonare quegli stabilimenti, i quali sono di un grandissimo beneficio locale.

Per queste considerazioni prego i signori deputati

che hanno fatto questa proposta di non insistere, perchè, se per avventura questa strada avesse, allacciandosi alle linee principali, una importanza generale per il paese, potrà essere compresa nel sistema generale stradale che il Ministero presenterà per completare le comunicazioni delle Calabrie; ma se non è tale, non si raggiungerà lo scopo, pretendendo di porla a carico delle finanze, perchè, come dico, allo stato delle cose non v'è di mezzo un interesse stradale, ma interesse industriale.

Come ministro dei lavori pubblici io non debbo entrare nella questione dell'esercizio della salina di Lungro, ma credo di esporre le idee del mio collega delle finanze. La finanza soltanto è giudice di quanto le convenga, e non le si può imporre di fare un'opera, quando non vi sia il tornaconto industriale di sostenerne la spesa.

PRESIDENTE. Dopo le dichiarazioni del signor ministro, l'onorevole Morelli insiste?

MORELLI DONATO. Insisto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Torrigiani.

TORRIGIANI. Se l'onorevole Morelli crede di aggiungere qualche cosa, mi riserverò la parola dopo di lui.

Io difendo l'operato della Commissione; lo dico chiaramente all'onorevole Morelli, se egli crede di parlare prima...

PRESIDENTE. Vi ha un altro deputato che ha domandato la parola prima.

TORRIGIANI. Io cercherò allora in brevi termini di mettere la questione in chiaro, giacchè procedendo la discussione mi pare che siasi proceduto in modo confuso. La Commissione del bilancio ha trovato la strada di Lungro annoverata già dal Ministero che la pose fra le provinciali. Essa non dubitava un momento che sorgesse in pensiero ad alcuno di rivendicare questa strada alle nazionali, onde eliminare ogni dubbio, perciò bastava riportare il pensiero, lo sguardo all'articolo 10 della legge sui lavori pubblici. Veramente io non dovrei ricordarlo a nessuno de' miei colleghi, perchè a tutti è presente; ma mi sia lecito dappoichè troppo si è detto su questa strada di Lungro; per quest'articolo 10 i caratteri delle strade nazionali sono così definiti:

« a) Quelle che nel loro corso congiungano direttamente parecchie delle città principali del regno, e quindi coi più vicini porti commerciali di prima classe;

« b) Quelle che allacciano le precedenti, e le grandi linee commerciali degli Stati limitrofi;

« c) Le grandi strade attraverso le catene principali delle Alpi e degli Appennini;

« d) Tutte quelle che hanno uno scopo esclusivamente militare. »

Ora, quando l'onorevole Morelli insiste, dicendo: bisogna che lo *Stato* mantenga questa strada, spetta a lui di provare che la strada della salina di Lungro ha

qualche carattere che l'avvicini almeno a quelli che la legge indica onde contraddistinguere le nazionali. Questo, me lo perdoni, è per lui e per tutti assolutamente impossibile; dunque la conseguenza a dedurne quale è? Che non avendo questa strada alcun carattere per essere dichiarata nazionale, non può in modo alcuno interessare il bilancio dello Stato.

Parmi che l'onorevole Morelli abbia confuso lo *Stato* col *Demanio*, confusione deplorabile che non appena giunga a balenare al pensiero dell'onorevole Morelli, mi lusingo che basterà per deciderlo a non più insistere nella sua domanda. Se egli ravvisa dei diritti nella provincia pel mantenimento di quella strada, con quei mezzi amministrativi o giuridici che le leggi vigenti accordano ad essa, lo faccia, ma non deve venire ad agitare questa questione davanti alla maestà del Parlamento, poichè noi non possiamo occuparci che delle strade nazionali. La questione è tanto semplice che parmi non meriti vi si sprechi intorno altro tempo.

L'onorevole Morelli ha fatto l'appunto alla Commissione di non avere abbastanza studiato la questione e di non avere adempiuto abbastanza esattamente il suo compito. Io deploro che egli sia venuto fuori con questa accusa, sia per questa come per tutte le altre questioni accampate intorno a questo bilancio. Io affermo che la Commissione del bilancio si è adoperata, per quanto è risultato, direi quasi, con eccessivo zelo intorno a questo bilancio dei lavori pubblici, e affermo con eccessivo zelo se debbo guardare oggi ai risultati a cui siamo venuti, dappoichè la Commissione del bilancio si è fatta carico di mettere davanti alla Camera e le rilevanti e le piccole economie. È forse deplorabile che la Camera non l'abbia seguita su questa via.

Ora è bene che la Camera sappia, è bene che lo sappia il paese quali siano gli ultimi risultamenti a cui siamo oggi venuti, al termine come ci troviamo di questa discussione.

La vostra Commissione, o signori, aveva proposto nelle spese ordinarie una economia di 1,545,000 lire che per le variazioni approvate si è venuta poi assottigliando tanto da ridursi a 711,000 lire. Queste 711,000 lire di economie (a parte quelle che non sono economie, ma ritardi di spese), sono sorpassate oggi da aggiunte maggiori nelle spese straordinarie, per lire 870,000, cosicchè, come io aveva l'onore di presentare nella discussione di ieri, e lo feci noto alla Camera, questo bilancio uscirà veramente con una conclusione inattesa, quanto grave davanti al paese, perchè un bilancio qual è questo dei lavori pubblici di 87,000,000 di lire, dopo dodici giorni di discussione lo abbiamo condotto a tali condizioni da presentare un'eccedenza di lire 159,000. Questi sono i risultamenti ottenuti malgrado il lavoro della Commissione, ch'essa ha coscienza di aver compiuto informandosi ai supremi bisogni della cosa pubblica.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lovito.

LOVITO. Se la Camera non ha seguito la Commissione sul terreno delle economie, per quel che riguarda il bilancio dei lavori pubblici, io non debbo per conto mio che lodarla. Essa ha creduto, come credo io, che tutti i risparmi che si facessero in questa parte del bilancio dello Stato non risulterebbero che a danno delle condizioni economiche del paese; questo in risposta alle ultime osservazioni dell'onorevole Torrigiani.

Però dopo il discorso dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, che mi pare abbia posata con molta precisione la questione, io non credeva che l'onorevole Torrigiani volesse rifare un passo indietro e rigettarci in quella confusione d'onde eravamo cominciati ad uscire.

L'onorevole Torrigiani ha difeso l'operato della Commissione del bilancio dei lavori pubblici al momento in cui essa presentò la relazione; ma egli non ha parlato di quel lavoro che doveva fare la Sotto-Commissione dei lavori pubblici dal giorno in cui la Camera inviò la mozione d'ordine dell'onorevole Morelli allo studio speciale della Sotto-Commissione del bilancio stesso.

VALERIO, relatore. Domando la parola.

LOVITO. Che cosa vi ripete la Sotto-Commissione dei lavori pubblici? Essa vi dice: noi non troviamo nella strada da Camerata alla salina i caratteri voluti dall'articolo 10 della legge sulle opere pubbliche, dunque la strada non può essere scritta come nazionale sul bilancio. Ma la Commissione non ha finito il suo cammino. Essa poteva, studiando sull'invito della Camera, guardare le altre parti della quistione, e cominciando, come fa l'onorevole Morelli, a vedere se la strada è comunale o provinciale, venire alla conclusione che debba poi essere nazionale.

Fra le opposte conclusioni del Morelli e della Commissione, che cosa resta dunque di vero? Quello che, diceva l'onorevole ministro: cioè che, non essendo la strada nè nazionale nè provinciale, nè comunale, si potrà battezzare per industriale a servizio del demanio dello Stato. Perchè altrimenti come volete assegnare un posto ufficiale a questa strada? Ma a che serve questa strada se non a sfruttare la salina di Lungro che è una miniera di sale di proprietà dello Stato? (E mi duole che non sia una miniera d'oro, perchè liberandoci da tutte le questioni finanziarie, si dichiarerebbe subito nazionale.) (*ilarità*)

È dunque una miniera appartenente allo Stato, e poichè questa strada non serve che allo Stato, è chiaro che deve appartenere al demanio, e la manutenzione resterà pure a carico suo.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici diceva: ma lo sfruttamento di questa miniera non è produttivo. Ed a questa, che è un'altra questione, io non ho nulla a rispondere; ma finchè lo Stato fa l'industriale,

stimo di conto suo la miniera, e sopporterà la strada che vi conduce.

E non è questa destinata al trasporto di sali nei depositi di Rossano, Cosenza, Torre Cerchiara, Castrovillari, Moliterno, ecc. ? In guisa che io credo che in questo momento la Camera non potrebbe prendere altra decisione che di rimandare la deliberazione di questa questione al bilancio delle finanze, ramo gabelle, perchè questa strada fa parte integrante, secondo me, della miniera del sale di Lungro, che è sotto l'amministrazione delle gabelle, e l'ordine del giorno dell'onorevole Morelli (che io non ho presente e pregherei l'onorevole presidente di darne lettura), che racchiude, se non erro, questo concetto che è l'unico accettabile, perchè, in conclusione se la strada in questione non ha nessuno dei caratteri contemplati dalla legge dei lavori pubblici, ne ha nondimeno uno tutto speciale, quello di servire unicamente alla salina, di farne parte integrante, e perciò non può come accessorio che appartenere a chi è proprietario della salina, lo Stato, a cui carico deve certo rimanere la strada.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno dell'onorevole Morelli Donato è così formulato:

« La Camera, ritenendo di proprietà dello Stato la strada della salina di Lungro, invia a ministro delle finanze lo stanziamento della spesa relativa alla manutenzione e riparazione della medesima, e passa all'ordine del giorno. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Morelli.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Essendo domandata la chiusura interrogo la Camera se è appoggiata.

(È appoggiata.)

VALERIO, relatore. Domando la parola contro la chiusura.

PRESIDENTE. Ha la parola contro la chiusura.

VALERIO, relatore. Prego la Camera a non chiudere la discussione per lasciare che la Commissione possa esprimere la sua opinione sopra l'ordine del giorno dell'onorevole Morelli.

PRESIDENTE. Essendo stata appoggiata la chiusura la metto ai voti.

(Non è approvata.)

La parola spetta all'onorevole Morelli Donato.

MORELLI DONATO. Io debbo dare uno schiarimento, e fare una rettifica su ciò che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha detto, e che a me sembra errore.

L'onorevole ministro ci è venuto dicendo che lo stato presente delle cose era il seguente: cioè, che bisognava spendere per il completamento della strada della salina di Lungro oltre 119 mila lire.

Ebbene, il signor ministro ha errato accennando ciò alla Camera. È ben vero che nel 1862 le cose riguardanti la strada della salina di Lungro giacevano nella condizione accennata dall'onorevole ministro, ma ora non è così, ed ecco come invece si mostrano.

Fin dal 1862 il Governo molto si occupava di questa strada, anzi se ne occupava tanto che destinava una Commissione d'ingegneri a studiarne le condizioni.

Ebbene, o signori, io ho avuto il piacere di leggere il rapporto che quella Commissione d'ingegneri indirizzava al Governo. In quel rapporto si dice dell'utilità della strada e della necessità di compierla; poi si conchiude affermando che a quell'epoca le spese già fatte per la costruzione erano di 54,268 lire, e che quelle che restavano a farsi erano di 119,000 lire; ma dal 1862 al 1867 le condizioni di quella strada sono ben mutate, ed oggi il tronco che riunisce lo stradale nazionale e la salina di Lungro è perfettamente completo, tanto che è aperto alla circolazione delle vetture.

Giacchè ho la parola mi permetto rispondere brevemente all'onorevole Torrigiani, il quale dichiarò che, sebbene questa strada benedetta non abbia il carattere di strada provinciale, non abbia quello di strada comunale, nè quello di strada nazionale...

TORRIGIANI. Ma non ho detto questo.

MORELLI DONATO. Non dubiti: se non altro non ha dichiarato che abbia il carattere di comunale o provinciale.

PRESIDENTE. Ma non si interrompano.

MORELLI DONATO. Poi ci è venuto dicendo che debba restare così come sospesa senza che nessuno se ne occupi, senza che nessuno ci spenda attorno del danaro dopo che ne ha costato tanto allo Stato. Questo mi sorprende, e mi sorprende tanto più, in quanto che questa questione viene dietro ad un'altra che è ad essa analoga, e che questa stessa mattina è stata risolta dalla Camera.

Signori, quando si riscontrano questi estremi nella strada della salina di Lungro, cioè che non ha i caratteri di strada nazionale, che non ha i caratteri di strada comunale, che non ha quelli di strada provinciale, ma, per confessione dello stesso ministro delle finanze, ha quelli di una strada che non si può disgiungere dalla salina di Lungro, perchè salina e strada si completano l'una coll'altra e s'immedesimano fra loro, bisogna pur venire ad una conclusione, e determinare chi ne sia il proprietario.

L'onorevole Torrigiani vorrebbe rimandare questa questione ai tribunali ordinari. Io credo che il vero posto in cui essa debba trovare la sua sede sia il Parlamento. E tanto più deve essere qui, inquantochè pochi minuti or sono, come ho già detto, abbiamo deciso una molto più interessante questione, quella di assegnare cioè alla via di Savona 800,000 lire.

Ma, mi si potrà dire da qualcuno che per la via di Savona esiste una legge: io risponderò che anche per la via della salina di Lungro esiste una legge, e che la sola differenza che possa esistere fra le due si è che, l'una è forse di una data anteriore all'altra. Ma questo non muta le condizioni delle cose, perchè non esiste

legge alcuna per cui debbasi intendere abrogata l'intera legislazione delle provincie meridionali.

Dietro tali chiarimenti, sempre più confidando nella giustizia della Camera, spero di vedere approvato il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

GIOVANOLA, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Morelli ha creduto di rettificare quanto ho detto, invece egli ha confermate le cose da me esposte, perchè effettivamente dalle risultanze ufficiali che si trovano presso il Ministero si evince che la somma spesa per questa strada ascende a lire 54,268 69, e la somma a spendersi sarebbe quella di lire 119 mila.

Un ispettore assai pratico del servizio stradale delle provincie meridionali, ed il quale appartiene a quelle provincie, mi assicurò che, dopo quelle prime spese, non si impiegò altro danaro intorno a quella strada, e che anche attualmente il sale si trasporta a soma. Io quindi sono in perfetta buona fede nel ritenere vere le informazioni d'ufficio, finchè non sia dimostrato il contrario. Però, giacchè l'onorevole Morelli suppone che dopo il 1862 si sia lavorato ancora per conto del Governo, e che la strada sia stata condotta a termine, farei questa proposta conciliativa, ed è che, siccome la Commissione del bilancio è una sola, si compiacesse nuovamente d'indagare se effettivamente dopo il 1862 si siano fatte spese su quella strada, se la strada sia stata condotta a termine, chi abbia fatte quelle spese, e poi ne riferisca in occasione del bilancio delle finanze. Credo sia il caso di accertare questo fatto perchè, se effettivamente il Ministero delle finanze od altro Ministero avesse condotta a termine quella strada, la questione cambierebbe d'aspetto. Io non dico fin d'ora che la Camera dovrebbe votare una somma per conservarla, ma parmi che i termini della questione sarebbero mutati. Ma io ho ragione di ritenere che la strada non è finita, che se n'è costruita solo una terza parte, e dal 1862 in poi non s'è più lavorato. Se risultasse (ciò che però non consta al Ministero dei lavori pubblici) che l'amministrazione delle saline abbia terminata quella strada, forse allora la Camera avrebbe un criterio differente per giudicare tale questione.

La pregherei quindi ad accettare la proposta sospensiva.

VALERIO, relatore. Mi rincresce molto di dovere, a nome della Commissione, dichiarare che il temperamento proposto dall'onorevole Morelli, e che sarebbe sino ad un certo punto accettato dal ministro, la Commissione non crede che si possa in alcun modo accogliere dalla Camera.

Poniamo la questione chiaramente, poichè essa è molto semplice, e non so comprendere come sopra una questione tanto semplice si sia potuto discorrere tanto ed essere ancora indecisi.

L'onorevole Lovito ha detto: la Camera ha incaricato la Commissione di studiare la quistione della strada del Lungro, ed essa non l'ha studiata.

Mi perdoni l'onorevole Lovito, egli giuoca sopra un equivoco; ed io credo che lo fa senza volerlo. Egli pretenderebbe che la Commissione avesse studiato se la strada del Lungro sia nazionale, provinciale, comunale o vicinale, o privata, e fosse venuta a dichiararlo alla Camera. Ora, io dico che questo non poteva essere il mandato che la Camera aveva dato allá Commissione del bilancio. La Camera ha dato alla Commissione quest'unico mandato, di studiare la proposta fatta dall'onorevole Morelli e di venire a proporre alla Camera la soluzione di essa. Or bene, la Commissione vi dichiara nettamente che la strada da Camerata alla salina del Lungro fu dal ministro dei lavori pubblici, per la legge 20 marzo 1865, dichiarata provinciale. Questo risulta dai documenti ufficiali di cui ho dato lettura...

GIOVANOLA, ministro *pei lavori pubblici*. Se permette vorrei fare una rettificazione.

VALERIO, *relatore*. Parli pure.

GIOVANOLA, ministro *pei lavori pubblici*. Il ministro dei lavori pubblici ha proposto che la strada fosse abbandonata alla provincia, ma siccome non s'è ancora fatta la classificazione regolare delle strade della provincia di Cosenza, così non si può dire che sia definitivamente provinciale.

VALERIO, *relatore*. Domando licenza un momento per cercare il documento che aveva sott'occhio poco fa.

Ecco quello che dice il prefetto di Cosenza scrivendo al Ministero della finanza l'undici maggio. « In seguito alla nuova classificazione delle strade nazionali del regno, dal ministro dei lavori pubblici venne dichiarato provinciale il tronco che dal luogo di Camerata, circondario di Castrovillari, trae alla salina di Lungro. » Dunque per ora stiamo in questi dati. Il Ministero ha dichiarata questa strada provinciale; questa dichiarazione non sarà ancora rivestita delle sue ultime forme, non sarà ancora resa effettiva secondo la forma assoluta voluta dalla legge, ma fin ora l'unica autorità competente a parlare su questa materia, il ministro dei lavori pubblici, l'ha dichiarata provinciale. A questa dichiarazione di provincialità si oppone la deputazione provinciale, la quale vorrebbe che questa strada fosse invece dichiarata demaniale. Anzi era già disposta la provincia a far sì che fosse considerata consortile tra il comune di Lungro, quello di Firmo e la salina.

Adunque questa strada non è nazionale; è di dubbia provincialità. Comunale non lo è certo, almeno non lo sappiamo. La legge dei lavori pubblici dichiara che le strade provinciali debbano essere mantenute dalla provincia o dai consorzi della provincia; che le strade comunali debbano essere mantenute dal comune, o dai consorzi del comune; che le sole vicinali possano essere mantenute dal consorzio degl'interessati. A chi spetta ora giudicare in questa vertenza che c'è tra il

ministro delle finanze e la deputazione provinciale di Cosenza?

MORELLI DONATO. Al Parlamento.

VALERIO, *relatore*. Non spetta al Parlamento, onorevole Morelli. La legge indica le autorità che debbono giudicare; la legge attribuisce questa facoltà al ministro, la legge dà alle deputazioni provinciali la via amministrativa per richiamarsi delle decisioni del Ministero che fossero contrarie ai loro interessi. Quando fossero esaurite tutte queste vie amministrative, la legge lascia ancora aperta la via giudiziaria. Questo è il procedimento che si deve seguire, e non venire davanti alla Camera a dimandare che la Camera si costituisca in Consiglio di Stato amministrativo, per giudicare della provincialità, della nazionalità, della comunalità, della consortilità o delle vicinalità di una strada! Non si viene a domandare ciò al Parlamento. (*Interruzione*) Se hanno qualche cosa da dire, me lo dicano chiaro: chè risponderò chiaro. Questo, ripeto, non si può domandarlo al Parlamento.

Dunque noi non possiamo in nessun modo ammettere che in questa questione interloquisca il Parlamento. Noi crediamo che su questa questione si debba passare all'ordine del giorno puro e semplice, e non crediamo che si debba dichiarare che questa strada è dello Stato.

In primo luogo, questa parola *dello Stato* sarebbe una parola vaga, che non si capisce che cosa voglia dire. *Dello Stato!* Se s'intende per *Stato* la generalità dei contribuenti, la legge dice che le sole strade che gli si possono attribuire sono le strade nazionali. Ora nessuno v'è che pretenda che questa sia strada nazionale; dunque dello Stato non è. Si può dire dunque che sia demaniale? Ma perchè noi, senz'averne gli elementi sotto gli occhi, ci dichiareremo per le ragioni sostenute dal ministro per le finanze perchè questa strada non sia dichiarata demaniale, ma sia mantenuta come comunale o consortile (come aveva proposto il ministro dei lavori pubblici alla provincia di Cosenza, e la provincia di Cosenza in ciò consentiva) fra i due comuni di Lungro e di Firmo e la salina?

Perchè dovremo noi giudicare qui senza gli elementi sott'occhi, e senza la competenza di giudicare? Perchè dovremo noi entrare (uscendo dalle nostre attribuzioni legislative, ed entrando nelle attribuzioni amministrative e giudiziarie), venire qui a dare una sentenza?

L'onorevole Lovito sarà ora, io credo, persuaso che il suo rimprovero diretto alla Commissione è assolutamente infondato, e che la Commissione avrebbe mancato al suo dovere se avesse contribuito a trascinare la Camera in questa via.

Quindi la Commissione, riassumendo la condizione delle cose, da cui risulta che questa strada di dubbia provincialità, di non conosciuta comunalità o vicinalità, deve essere classificata dall'autorità competente,

e non può essere classificata dalla Camera, persiste nel proporvi l'ordine del giorno puro e semplice sopra questa discussione.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. È stato domandato dalla Commissione l'ordine del giorno puro e semplice; l'onorevole ministro invece ha fatto la proposta...

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. Dal momento che la Commissione non l'ha accettata, la ritiro.

PRESIDENTE. In tal caso pongo ai voti l'ordine del giorno puro e semplice proposto dalla Commissione.

(Dopo prova e controprova è adottato.)

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. Prego l'onorevole presidente di concedere la parola all'onorevole mio collega il ministro per la marineria, per continuare le spiegazioni circa le intenzioni del Governo sul servizio marittimo tra Venezia ed Alessandria d'Egitto, in risposta ad una interpellanza indirizzatami in un momento in cui l'onorevole mio collega non era presente.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Bembo, Maldini ed altri, di cui non ripeterò i nomi, avendoli annunziati nella seduta passata, propongono alla Camera questo voto motivato:

« La Camera, ritenendo conveniente di porre in diretta comunicazione la Venezia con Alessandria d'Egitto, interessa il Ministero a presentare un progetto di legge che assicuri, nel modo il meno gravoso per lo Stato, un servizio di navigazione fra i due punti, e passa all'ordine del giorno. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro per la marineria.

PESCATTO, ministro per la marineria. L'onorevole mio collega il ministro dei lavori pubblici ha già risposto sull'argomento che informa l'ordine del giorno presentato da molti deputati della provincia di Venezia, sullo stabilimento di una linea di navigazione tra Venezia e Costantinopoli. Dietro la dichiarazione che egli ha fatto nella tornata d'ieri l'altro, darò schiarimenti su degli studi che sonosi intrapresi nel Ministero, che ho l'onore di reggere, in ordine al procurare sensibili facilitazioni al nostro commercio per stabilire quelle corrispondenze che sono nei desiderii dei proponenti l'ordine del giorno, ed altre analoghe.

La Camera sa che il materiale galleggiante della marina è composto di bastimenti corazzati attualmente in numero di undici, al fine di quest'anno in numero di quattordici, e con altri che sono in costruzione e saranno allestiti in un non lungo andar di tempo, in numero di diciotto. Su di esso solo la nazione debbe far conto nei possibili futuri conflitti, ed esso è per qualità nautiche e per qualità militari quale quello delle altre marine di prim'ordine, ed aggiungerò che negli esperimenti confrontativi, recentemente fatti dalla nostra squadra permanente del Mediterraneo, le

corazzate costrutte nei nostri cantieri hanno fatto la migliore prova di loro.

Queste 18 navi corazzate, che, lo ripeto, sono le sole che al giorno d'oggi possano considerarsi quali bastimenti da combattimento, hanno dietro di loro una quantità numerosissima d'altri legni, se non erro, in numero di 77, i quali, se hanno qualità nautiche stupende, non hanno qualità militari. Le nazioni d'Europa e qualche nazione dell'America hanno già pensato d'alienare in modo qualunque, anche con grandissimo scapito, buona parte dei loro legni a questi corrispondenti, cioè non corazzati. Quindi anch'io ho dovuto pensare se non fosse conveniente alienarne una parte, sia perchè non serve più come materiale di guerra attiva, sia perchè è di molto eccedente ai bisogni delle nostre stazioni transoceaniche, e dell'istruzione degli equipaggi, sia perchè non è necessaria ai trasporti militari, sia perchè non più necessaria infine ai molti altri usi in cui poteva in altri tempi impiegarsi.

Ma io dovetti convincermi che sarebbe assai difficile trarre un partito alquanto vantaggioso; forse il solo pratico ed utile si è quello di farli disfare per utilizzarne le parti ancora buone del materiale che le costituisce. Mi venne allora il pensiero che una parte di questi bastimenti, e meco convennero in questo giudizio uomini competenti, potesse utilmente essere data in uso a compagnie commerciali. Ho cercato di conoscere l'opinione di distinti nostri armatori, dei distinti nostri capitani marittimi, domandando loro se, sotto date condizioni, opinavano potesse il commercio valersi di questi bastimenti; ed il ministro ha già ricevuto cinque o sei proposte diverse per avere la concessione d'uso di bastimenti da guerra per viaggi periodici, sia da Venezia verso l'Oriente, sia da Genova, Napoli e Palermo verso l'America.

Altra società si è pure presentata, la quale domanderebbe, a condizioni che io credo accettabili dal Governo, perchè completamente nel suo utile, e che, se la Camera permette, cercherò di accennare brevemente, altra società, dico, domanderebbe d'averne in uso parecchi dei nostri legni per stabilire una linea di navigazione tra Genova ed il Portogallo.

Ora è evidente, o signori, che se vogliamo conservare noi stessi questi bastimenti, dovremmo sottostare a spese per la loro manutenzione, per la loro guardia, e nelle nostre darsene deperiscono più assai che non navigando. Per altra parte è indispensabile di fare una scuola per i fucchiisti, perchè è certo che senza di queste scuole i nostri vapori non saranno bene alimentati, nè la loro corsa sarà regolare, nè essenzialmente si avrà quel consumo di combustibile che è strettamente necessario.

Risulta infine indispensabilissimo, se si vogliono avere degli ufficiali di marina, che questi ufficiali navighino, perchè portare l'uniforme di marina e non

avere buon numero di anni di navigazione è assolutamente un assurdo, è un non avere ufficiali di marina.

BIXIO. Domando la parola.

PESCETTO, ministro per la marineria. Ora su questa base il ministro della marina avrebbe l'idea di concedere, senza domandare alcun affitto, ed all'uso sovraccennato, i bastimenti che egli non crede utili e necessari al servizio attuale della marina di guerra, e che crede trovarsi in tali condizioni da potervi servire, se non quanto il potrebbero bastimenti costruiti appositamente, pur sempre in modo utile, sì da esservi ampiamente il tornaconto commerciale.

Circa una trentina sono i legni fra i settantasette non corazzati, facenti parte del naviglio dello Stato, che le persone le più competenti e giudici naturali del fatto, reputano inutili appieno alla marina da guerra; non già perchè si trovino in cattivo stato, perchè scadenti nelle condizioni di navigabilità, ma perchè non corrispondenti agli usi di guerra, nel modo il più radicale trasformati colla introduzione fattasi delle navi corazzate.

Fra questi bastimenti, n° 19, ad avviso, ripeto, d'uomini che reputo in cosiffatta materia ampiamente competenti, potrebbero servire molto convenientemente ad uso del commercio (che anzi alcuni non farebbero che ritornare all'uso pel quale furono primitivamente costrutti); ed il Ministero sarebbe disposto a concedere a quelle società nazionali che presentassero le volute garanzie di solvibilità, e di attitudine od idoneità ad operazioni congeneri quel numero fra i medesimi bastimenti che occorra per istabilire delle linee di navigazione sia da Venezia verso l'Oriente, sia da un altro porto d'Italia per l'America, e metterebbe per condizione: che queste società dovessero pensare alla modificazione di quelle installazioni che sono necessarie per bastimenti mercantili e che non si trovano sui bastimenti da guerra; che questi bastimenti dovessero essere equipaggiati con ufficiali, marinai e fuochisti della marina militare in quel numero e con quelle paghe che si stabiliscono per i bastimenti d'eguale tonnello appartenenti al commercio.

Sembra che questo progetto possa essere accettato, e riconosciuto pratico ed utile dal commercio; attesa, se egli è vero che i bastimenti da guerra, sia per la loro molto maggiore immersione conseguente da assai più robusta costruzione, e così molto più pesante, sia pel maggior numero di cavalli di cui sono forti le loro macchine, sia pel consumo maggiore di combustibile possono nei loro viaggi richiedere una spesa maggiore di quella che vuolsi per un bastimento mercantile d'uguale stazatura, è altresì vero che la principale difficoltà che al costituirsi ed all'avviarsi trova una compagnia di vapori è quella della gravissima prima spesa che deve fare per stabilire il suo naviglio. Moltissimi fra i miei onorevoli colleghi sanno che una compagnia potente ha stabilito una linea di navigazione

tra l'Italia e l'America, e che precisamente per il vistoso capitale di cui ha dovuto disporre, onde procurarsi tutti i bastimenti necessari a questa linea estesa di navigazione, ha dovuto finire col fallimento.

Ora, se il Governo somministra egli questo primo materiale, se evita ad una società mercantile questa gravissima spesa di primo impianto, ne favorisce potentemente la costituzione; ed io non esito a dichiarare che, per bene fatto ogni conto, debba risultare che l'interesse del capitale impiegato, che l'ammortizzazione che bisogna procurare almeno in 15 anni per questo materiale, dia una somma molto maggiore di quella che può richiedere il maggiore consumo del combustibile occorrente nei legni che si vorrebbero dare in uso al commercio.

E tant'è vero, signori, che questo computo non è erroneo, che, lo ripeto, cinque o sei società hanno già fatto domande al Ministero per poter entrare con esso in trattative.

Le basi per altro per addivenire a cosiffatte concessioni di queste trattative non sono ancora abbastanza definite e si concretate da cautelare il Governo e da poter aprire un concorso fra gli aspiranti all'espostavi concessione.

E qui m'occorre dire che in quest'affare, come in ogni altro ancorchè di minimo importo, io mi sono prefisso di trattare a pubblico concorso e non mai per trattative private, giacchè ho convinzione profonda che con i pubblici concorsi si possa solamente tutelare la moralità dell'amministrazione: moralità che pur troppo e troppo sovente è posta in dubbio, più per mancanza nella forma, che non nella sostanza.

Appena queste basi saranno stabilite, ed appena m'avrò parere favorevole dai Corpi consulenti del Governo, sarei d'avviso di domandare a S. M. un regio decreto per addivenire alla concessione, a quelle compagnie idonee e solvibili ed offrenti le migliori condizioni a vantaggio del Governo, dell'uso, come già esposi, di quei legni dell'attuale naviglio di guerra, riputati inutili allo stesso e che le prescelte compagnie giudicassero di conveniente utilizzazione per attuare le più proficue linee di navigazione.

È naturale che sarebbero prescelte sulle altre che accorreranno quelle società che presentassero contemporaneamente maggiori vantaggi al Governo, quella infine (ma di ciò non mi lusingo troppo) che offrisse anche un annuo corrispettivo per l'uso dei bastimenti.

Così mi lusingo e spero che il desiderio dei deputati veneti, di vedere stabilire una linea fra la celebre loro città capitale e l'Oriente, sarà anche per questo sistema reso maggiormente soddisfatto...

MALDINI. Non credo.

PESCETTO, ministro per la marineria. L'onorevole Maldini non lo crede; pure io persisto nella mia opinione, e più d'ogni altro reputo questo sistema promettente più pronta e facile attuazione dei desiderii dei Veneti.

Credo che, se la Venezia, se il litorale italiano occidentale possono avere quelle linee di navigazione che portino un utile diretto al Governo nel senso che ho accennato, cioè di diminuzione di spese e di maggiore esercitazione nel personale della marina, saranno questi vantaggi importantissimi, senza calcolare quello di attivare il commercio e regolare con periodicità le relazioni con paesi coi quali tutti sanno quanto sia interessato il commercio italiano.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bixio.

BIXIO. L'onorevole ministro per la marineria è venuto, in risposta ad un ordine del giorno dell'onorevole Bembo ed altri deputati che domandavano di avere una linea che allacci le comunicazioni tra Venezia e l'Egitto, a proporre una cosa così straordinaria, così insolita, così condannata da tutti coloro che si sono occupati di tali questioni, che io veramente ne sono rimasto sorpreso. Non c'è autore di opere sulla marineria che non si sia occupato di questa questione e non abbia condannato ciò che si propone.

(Interruzione.)

Ho detto che l'onorevole ministro per la marineria è venuto a proporre in occasione di questo ordine del giorno una questione grave e condannata da tutti, e sfido il signor ministro a citarmi un solo scrittore di cose marittime di qualunque paese che non abbia condannato nel modo il più formale la destinazione a trasporto del materiale della marineria armata degli equipaggi dello Stato. Ho detto che tutti gli autori hanno condannato questo sistema, e basterà che io gli citi il Joinville che rammenta come una cosa disastrosa per la marineria francese questo sistema, segnatamente nell'ultima guerra del Messico. E noti bene l'onorevole signor ministro per la marineria che pei trasporti commerciali, lo creda a me che ho navigato sulle due marine, gli elementi della marineria militare non servono per la marineria commerciale, è tutt'altra cosa; ma c'è una questione pregiudiziale, è che non si può, la legge non vi permette di farlo, voi non potete far obbedire un ufficiale, un equipaggio della marineria militare ad un direttore di società commerciale in cose d'interesse particolare, non lo potete fare. Si è fatto o, dirò meglio, si è voluto provare di farlo in altri paesi, per la posta, e anche da noi, nei primordi della navigazione a vapore; ma un'inchiesta inglese, di quel paese che è il maestro nelle cose di mare, bastò per provarne gl'inconvenienti ed il maggior costo.

Del resto, i nostri annali parlamentari stessi ricordano i lagni del nostro commercio. Nel tempo in cui si faceva la corrispondenza dalla nostra marina militare tra l'isola di Sardegna ed il continente era un servizio che non era più nè militare, nè commerciale. (Si ride)

Ma e poi, mi permettano, come facciamo noi a discutere una questione tanto grave così per incidente?

La legge credo che non lo permetta; mi si dirà che la Camera può fare tutto, ma in una proposta di legge non con voti e per incidente; nè questo certo non si può fare per decreto reale. Questa non è questione che si possa risolvere così su due piedi; ed io la considero la cosa la più condannabile che possa elevarsi mai in questo momento da un uomo di mare; la considero come l'ultimo crollo a quella infelice marina che è morta, dando vita a quella dei nemici che non esisteva! (Bravo! Bene! a sinistra)

Ma per amor di Dio! non uccidiamo questa marina: sarebbe rovinarla affatto. Del resto non so neppure quanto gli onorevoli deputati veneti sarebbero contenti per una linea di comunicazione a vapore, di avere delle carcasse (*Mormorio*), perchè, se si hanno dei bastimenti buoni, non si mettono in trasporti; si daranno le carcasse, perchè vadano a far ostriche lungo il tragitto (*Si ride*); e andranno così in Egitto? Io non so!

Dopo che ho detto queste cose nel modo il più franco e schietto, perchè davvero mi pare tanto singolare la proposta, ricorderò in qual abbassamento morale si trovavano i nostri ufficiali all'epoca della guerra di Crimea per essere costretti al trasporto, ed erano trasporti di cose dello Stato, trasporto di soldati in tempo di guerra, di provvigioni, ecc., loro pareva di essere scesi molto in basso; andate adesso a metterli nella condizione di far trasporto di un sacco di fieno, un sacco di fave, un altro di grano, non so se anche di pesce putrido, e chi sa per chi; ma mio Dio! non è questo il modo. (*Movimenti*)

Prima però che si venisse ad una discussione sulla questione sollevata dall'onorevole ministro, vorrei sapere veramente cosa si tratta di stabilire.

Coll'ordine del giorno proposto dall'onorevole Bembo ed amici suoi penso bisogna spiegarsi chiaramente.

Tutti sanno che la legge del 3 agosto 1862 ha stabilita una società per le comunicazioni a vapore tra Ancona ed Alessandria d'Egitto.

Ora, gli onorevoli che hanno firmato quell'ordine del giorno, che cosa domandano? Di allacciarsi a quella stessa società, oppure costituirne una nuova tra Venezia, propriamente detta, ed Alessandria?

Notino gli onorevoli deputati che tra Brindisi ed Alessandria d'Egitto v'è un servizio privilegiato sulla cui linea non possiamo mettere niente, senza che intervenga una convenzione tra il Governo e la società che esercita quella navigazione.

Ora, essi domandano di stabilire parallelamente alla linea Brindisi-Alessandria un'altra linea?

Durante la discussione del bilancio abbiamo veduto talune cose che mi lasciavano credere che potesse venir accettata la loro domanda.

Ma avremo così due linee parallele per Alessandria che partono da due punti non molto distanti l'uno dall'altro, uno che parte da Venezia, e l'altro che parte da Brindisi, e bisognerebbe spendere 35 lire la lega

per la linea che parte da Brindisi, e 35 lire per lega per la linea che parte da Ancona.

Bisogna dunque che gli onorevoli deputati che domandano una comunicazione tra Venezia e l'Egitto, dicano cosa intendono. Se si trattasse di allacciare Venezia con Brindisi per allacciarsi con Alessandria d'Egitto, una combinazione, insomma, per cui, aumentando la sovvenzione alla compagnia Adriatico-orientale che fa quel servizio: se fosse così io mi riservo la parola, inquantochè alla società Adriatico-orientale mi opporrei a che le fosse dato un nuovo vantaggio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Civinini.

CIVININI. Si ricorderà la Camera che io, a proposito del capitolo del bilancio, in cui si parla di servizio postale marittimo, suscitai la questione della società di navigazione Adriatico-orientale. E mi pare che la Camera decidesse che il ministro dei lavori pubblici dovesse dare a proposito di quest'articolo alcuni schiarimenti.

Gli schiarimenti che la Camera aspettava e che io particolarmente credeva di avere sollecitati, riguardavano principalmente due punti, cioè la qualità del materiale che la società adopra nei suoi viaggi fra l'Italia e l'Egitto, ed il modo con cui compie il suo servizio. La Camera può credere che l'ora tarda...

Voci. No, non è tardi.

CIVININI... e il desiderio di non toglier troppo tempo agli urgenti lavori non mi permetterebbero di allungarmi su questo argomento. Ma la Camera sa che ci sono stati moltissimi lamenti sull'una cosa e sull'altra. Si è detto che i materiali non offrono i vantaggi ed i comodi a cui i passeggeri, principalmente, hanno diritto pel prezzo che pagano; si è detto che i bastimenti non hanno la velocità che è necessaria per viaggi di simil natura, e che era conforme ai patti stabiliti nel contratto.

Quanto poi al servizio, si sono avute diverse cagioni di lamento per parte dei passeggeri, e specialmente si sono avuti frequentemente da lamentare dei ritardi inescusabili, dei quali ha sofferto il servizio postale. Ora io sperava che l'onorevole ministro avrebbe dato qualche schiarimento in proposito, avrebbe detto che cosa intendeva di fare per mantenere l'esatta regolarità di questo servizio; ed avrebbe assicurato la Camera che d'ora in poi, per quanto dipende da lui (perchè egli naturalmente non sta sui bastimenti che partono da Brindisi e non li accompagna fino ad Alessandria), per quanto, dico, dipende da lui, avrebbe fatto sì che il servizio sia dei passeggeri, sia della valigia, si faccia colla massima speditezza e puntualità.

La Camera intende che io fui mosso a parlare di quest'argomento per due ragioni egualmente importanti: la prima, perchè si tratta di una società sovvenzionata, e molto largamente, dallo Stato, per cui è

giusto che il paese almeno approfitti di questi sacrifici che sostiene; la seconda, perchè si tratta degli interessi di un'importante colonia italiana.

Io non sono punto solito di lusingarmi di certe grandezze future dell'Italia che ricordano un po' troppo i sogni della nostra passata dominazione; pure non esito a dire che le nostre colonie orientali debbono essere certamente una delle più larghe e più sicure fonti della nostra futura prosperità. Oltre di che la nostra colonia in Egitto merita anche speciali riguardi, perchè in ogni occasione essa mostrò che la lontananza non ha punto scemato in quei nostri concittadini l'affetto pel nostro paese, e noi li abbiamo sempre veduti larghi del loro danaro e del loro sangue ogni volta che l'Italia ha avuto bisogno di raccogliere intorno a sè, per qualche nobile impresa, i suoi figli. È dunque giusto che l'Italia si ricordi di loro. E siccome essi molto spesso si lamentano, e molte volte hanno avuto anche ragione di tenersi umiliati al confronto delle altre nazioni, le quali hanno in quelle parti eccellenti servizi di navigazione coll'Europa, così io credetti che non si dovesse lasciar passare quest'occasione senza richiamare sopra questo fatto l'attenzione del signor ministro dei lavori pubblici.

E mi mosse anche un'altra ragione. Evidentemente il commercio con quelle regioni è tanto importante e tanto ricco, che non può a meno di suscitare la concorrenza presso le altre nazioni europee che hanno una marina. Ora, se vi è una parte del mondo nella quale l'Italia possa giustamente e con qualche fondamento di ragione pretendere di tenere una superiorità, è evidentemente in Egitto.

Io non voglio in quest'occasione diffondermi su quello che crederei opportuno che si dovesse fare per quella colonia; forse sarebbe occasione di parlarne a proposito del bilancio degli esteri, e sarà allora il caso di vedere se il Governo si occupi quanto deve di quella importante parte dei nostri concittadini. Ma ora basterà al presente proposito dire che noi dobbiamo fare quanto dipende da noi per mantenere alta la nostra bandiera in quei mari, e fare che essa non sia umiliata al confronto delle altre. Ed un fatto che il ministro non deve ignorare, avviene ora precisamente, ed è che, mentre noi stiamo parlando di estendere la nostra navigazione fino all'Egitto, si presentano molte compagnie straniere a farci concorrenza, e si presentano persino delle compagnie turche, egiziane. Ora, è molto chiaro che questa concorrenza non ci si dovrebbe fare, nè ci si farebbe, se noi sapessimo convenientemente profittare dei vantaggi della nostra posizione.

Noi siamo gli antichi dominatori dell'Oriente; tutti sappiamo che fino a pochi anni fa la sola lingua europea che si parlava in Oriente era l'italiana; questo pur troppo oggi non è più. Ma pure potremmo, almeno per la navigazione, mantenere in quelle parti il

nostro grado, fra le altre nazioni europee, se il servizio de' nostri vapori soddisfacesse convenientemente alle giuste esigenze del commercio e dei viaggiatori.

Spero quindi che l'onorevole ministro dei lavori pubblici da un lato vorrà dare alla Camera qualche spiegazione che ci rassicuri su quest'argomento, e dall'altro farà tutto il possibile onde questo servizio sia fatto regolarmente ed utilmente, ed in ogni caso, la società sia richiamata all'esatta osservanza dei suoi obblighi, e ciò mediante quelle multe che sono stabilite nel contratto.

GIOVANOLA, ministro *pei lavori pubblici*. Di buon grado aveva assunto l'impegno nella seduta di sabato, se non erro, di rispondere nella successiva tornata all'interpellanza fattami dall'onorevole Civinini intorno al servizio della società Adriatico-orientale, e se la Camera lo avesse desiderato, avrei potuto rispondere anche nella tornata di lunedì. Ma poichè oggi si è ritornato su tale argomento, mi credo in debito di dare le spiegazioni necessarie...

Voci. Non è la questione.

BROGLIO. Domando la parola sull'ordine della discussione.

Voci a sinistra. Parli il ministro.

LA PORTA. Mentre ha la parola il ministro non si può chiederla sull'ordine della discussione.

BROGLIO. Se il ministro vuol lasciarmi parlare, non credo che l'onorevole La Porta vorrà essere più ministeriale di lui stesso. (*ilarità*)

GIOVANOLA, ministro *pei lavori pubblici*. Poichè l'onorevole Civinini ha sollevata una tale questione, io credo che sia meglio finirla subito...

BIXIO. Permette un'osservazione?

GIOVANOLA, ministro *pei lavori pubblici*. Parli pure.

BIXIO. Io avrei molte domande da fare relativamente a quest'argomento.

GIOVANOLA, ministro *pei lavori pubblici*. Risponderò anche a lei, ma prima debbo rispondere all'onorevole Civinini.

BIXIO. Allora parlerò dopo.

GIOVANOLA, ministro *pei lavori pubblici*. Non ho mestieri di dire che io divido pienamente i sentimenti di simpatia che l'onorevole Civinini ha verso la colonia italiana di Alessandria d'Egitto. Essa merita veramente tutti i nostri riguardi, tutta l'attenzione della madre patria; ed è della più grande importanza il conservare ed estendere le nostre relazioni commerciali già esistenti con quel paese, e fare che si muti in realtà la speranza che tutti nutriamo d'un avvenire ancora più prospero, e di uno sviluppo maggiore d'affari con quella parte così ricca delle coste del Mediterraneo.

Egli mi ha interpellato circa il materiale della compagnia. Ora mi risulta che il materiale è quale venne stabilito nella convenzione approvata colla legge del 3 agosto 1862. Il Ministero dei lavori pubblici non è certo competente a giudicare del merito di questo materiale;

ma la Camera può essere certa che il Ministero prima di ricevere i bastimenti, ne fece fare le volute verifiche, visite, ispezioni e perizie per parte degli ufficiali della regia marina, e sempre ogniquale volta sorgevano richiami circa la minore convenienza di quei bastimenti, si ripeterono queste perizie.

Se la Camera lo desidera, non ho difficoltà di deporre sul banco della Presidenza i verbali delle verifiche fatte. Non è però men vero che i servizi che fanno altre società per Alessandria d'Egitto, come le *Messaggerie imperiali*, la *Peninsulare*, il *Lloyd austriaco*, la *Compagnia egizia*, sono più perfetti, ma ciò proviene perchè queste essendo già costituite da lungo tempo e sopra basi più larghe, hanno un materiale di molto maggior valore e più soddisfacente che non quello della nostra società. Questo confronto produce certo un sentimento di poca compiacenza nei nostri nazionali colà stabiliti. Ma se è deplorabile una tale condizione di cose, il Governo non ha mezzi di porvi rimedio, inquantochè essendo legato con un contratto colla società concessionaria, non può pretendere più di quanto il contratto consente.

Riguardo poi al modo con cui vien fatto il servizio, riconosco anch'io che vi furono nel tempo passato dei richiami, principalmente per aver la società fatto trasporti troppo frequenti di bestiame: ma essendosele subito mosse rimostranze, a tal riguardo, l'inconveniente cessò. Circa poi alla velocità delle corse, è pur vero che alcune volte i viaggi durano più di quello che è convenuto in media, cioè non raggiungono la velocità di dieci nodi all'ora. Ma bisogna avere presente la disposizione dell'articolo diciassette del capitolato d'oneri, il quale stabilisce che si deve fare una somma di tutte le ore impiegate nel viaggio durante un semestre, e quando l'impresa ha nel semestre eseguiti i suoi viaggi in quel termine di ore che è fissato, non è passibile di multa. Da ciò ne viene che se un viaggiatore arriva ad Alessandria in ritardo, poniamo anche di due giorni, egli ha ragione di lagnarsi d'esser arrivato tardi, ma il Governo non ha mezzi per punire la società, perchè essa metterà a calcolo in compenso di questo ritardo la velocità maggiore impiegata in altri viaggi, ed alla fine del semestre la società starà nel limite prefisso. È una condizione del contratto che il Ministero non può mutare e del quale esso non è responsabile.

La convenzione deve durare ancora 10 anni, e non è in nostra facoltà di alterarla. In questo primo semestre del 1867 a tutto il 27 maggio, la società aveva guadagnato 220 ore, cosicchè se alcuno arrivasse domani ad Alessandria, perdendo tre giorni, può muovere quante lagnanze vuole, ma, come dissi, il Governo ha nessun mezzo per richiamare la società all'ordine.

Del resto, ritardi passibili di multe, propriamente non si verificarono che nel secondo semestre del 1866; e allora l'amministrazione fu sollecita di intimarle

alla società; ma essa rispose, opponendo osservazioni di diritto e di fatto. La ragione principale che affacciò la società fu che avendo forniti due bastimenti pel servizio della guerra, ed avendo sempre continuato il servizio di trasporto per Alessandria di Egitto non poteva mettere in riparazione alcuno dei suoi bastimenti, i quali avevano perduto di velocità a causa della mancata pulitura della carena. Nè essendovi bacini di carenaggio in Italia, essa durante la guerra non poteva mandarli, come al solito, a Trieste od altrove per prontamente riattarli e rendere loro la primitiva velocità. Io non dico che questa ragione sia sufficiente per dispensare la società dal pagamento delle multe, ma la Camera comprenderà che è essa grave, e tale da essere presa in considerazione. Se dal parere dei consulenti legali del Ministero risulterà che, malgrado l'eccezione opposta, la società debba andare soggetta a multa, il Governo non la risparmierà e la condurrà, ove occorra, dinanzi ai tribunali, essendo sua ferma intenzione che la convenzione sia severamente eseguita.

Posso perciò assicurare l'onorevole interpellante e la Camera che il Governo non avrà nessun riguardo, nè sarà trattenuto dal compire il dovere suo da nessuna condiscendenza verso la società; ma l'onorevole preopinante e la Camera devono altresì ritenere che il Governo si trova a fronte di una convenzione la quale limita di molto la sua azione.

Io non posso quindi far altro che promettere che il Governo osserverà lealmente la convenzione, e che non trascurerà mai il suo dovere. Epperò spero che anche i nostri connazionali d'Egitto non avranno più a lagnarsi per l'avvenire del servizio della società.

Quanto poi alla questione della Venezia, lascio la parola all'onorevole mio collega il ministro della marina.

PRESIDENTE. Ora, secondo l'ordine dell'iscrizione, la parola spetta all'onorevole Maurogò nato, ma osservo che la discussione va intralciandosi.

MAUROGÒNATO. Io aveva domandato la parola unicamente per semplificare la questione.

Il nostro ordine del giorno si riferisce ad un bisogno, ed oserei dire ad un diritto della Venezia; e questo bisogno e questo diritto non devono essere compromessi dalle questioni colla società Adriatico-orientale.

In quanto a me ringrazio l'onorevole ministro della marina, perchè vedo che nel preoccuparsi di migliorare il servizio del suo Ministero, ha pensato a conciliare nello stesso tempo gli interessi del commercio.

In quanto all'affidare questo servizio alla marina militare, io non posso farmi giudice di questa questione, che deve essere riservata alle persone dell'arte; ma mi pare che ci sarà sempre una grave difficoltà da superare ed è quella specialmente della lentezza dei bastimenti da guerra e della poca attitudine che gli

ufficiali della marina militare possono avere per gli affari commerciali. Ma questa non è la questione. Il nostro ordine del giorno è assai semplice.

Sta per aprirsi la ferrovia del Brenner: noi abbiamo domandato alla Camera che inviti il Ministero a presentare un progetto di legge il quale, col minore sacrificio possibile della nazione, serva a rannodare la corrispondenza postale mediante vapori diretti e regolari fra Alessandria e Venezia. Bene inteso che quando abbiamo detto *comunicazione diretta*, non intendevamo dire che i bastimenti dovessero partire da Venezia e andare direttamente ad Alessandria (quantunque una comunicazione così diretta sarebbe di somma convenienza per Venezia), ma intendevamo di dire che questi bastimenti non dovessero toccare che alcuni punti sulla linea tra Alessandria e Venezia, per esempio, Ancona e Brindisi. Quello che importa a noi è che non ci sia trasbordo. Ora, questo, secondo me, è un diritto per Venezia; è un diritto sotto il punto di vista dell'equità, sotto il punto di vista dell'interesse ed anche del decoro nazionale. Quanto all'equità dirò poche parole.

Se lo Stato concorre affinchè sieno sovvenute tante società di navigazione per favorire il commercio di tutti gli altri porti d'Italia, è giusto che anche Venezia, la quale contribuisce alle spese generali, goda essa pure di simili vantaggi.

Quanto all'interesse nazionale ripeterò quanto fece osservare l'onorevole Lovito oggi, e l'altro ieri l'onorevole D'Amico, che dalla prosperità del commercio proviene la ricchezza nazionale.

Oramai fido assai poco nelle economie pel miglioramento delle nostre finanze, ma spero che rifioriranno per mezzo di una migliore amministrazione, e per l'aumento della ricchezza nazionale. Dunque tutto ciò che gioverà ad aumentare la ricchezza nazionale, gioverà alle finanze.

Ho detto che la domanda contenuta nell'ordine del giorno importa molto alla dignità della nazione. Infatti ora che sta per aprirsi la strada del Brenner, se non avremo una comunicazione diretta fra Venezia ed Alessandria, la ferrovia del Brenner che fu per tanti anni l'ardente desiderio di Venezia, sarà aperta in vantaggio di Trieste e non di Venezia. È facile il provarlo. Infatti, finchè la navigazione si farà direttamente soltanto fra Alessandria e Trieste, le merci si scaricheranno a Trieste, e per la linea ferrata di Nabresina-Mestre procederanno a Trento. Egli è certo che non si porteranno le merci nel porto di Venezia che è molto lontano dalla stazione, ma si impiegherà il mezzo della strada ferrata la cui amministrazione sarà ben sollecita a ribassare, ove occorra, le sue tariffe in modo da rendere preferibile la linea di Nabresina-Mestre. L'Austria ci ha fatto aspettare altri venti anni l'apertura del Brenner, perchè ha voluto che Trieste avesse la precedenza mediante la strada del

Semmering, ha voluto che Trieste avesse tutto il tempo di consolidare le sue relazioni coll'Oriente.

Ora siamo giunti al momento di vedere aperta la strada del Brenner; perciò l'Austria ha dovuto cedere alla pressione della Germania che aveva portato la strada ferrata fino ai confini del Tirolo, perchè aveva delle ragioni militari e strategiche per desistere dalla sua opposizione, e perchè decentemente non poteva astenersi dal terminare quella strada; ma ora, permettetemi l'espressione, se non vogliamo essere ridicoli, dobbiamo portare la linea di navigazione non più fino a Brindisi, ma fino a Venezia. Noi non abbiamo domandato che si preferisca la società Adriatico-orientale, nè che si adotti il sistema dell'onorevole Pescetto; abbiamo solamente richiamata l'attenzione della Camera su questo bisogno, e, permettetemi di dirlo, su questo diritto di Venezia, affinchè la Camera stessa voglia raccomandare al ministro di presentare un progetto di legge qualsiasi, del quale il potere esecutivo avrà la responsabilità.

La Camera esaminerà questo progetto e lo approverà se le sembrerà buono; se questo sarà il progetto ora sviluppato dall'onorevole ministro per la marina, sarà libera la Camera di rifiutarlo o di accettarlo; se sarà invece un nuovo contratto colla compagnia Adriatico-orientale, la Camera vedrà quali oneri e quali condizioni deve imporle. Se questa società ha un diritto bisogna rispettarlo. In ogni modo la Camera potrà rigettare, approvare, o modificare quel qualsiasi progetto di legge che le verrà presentato; ma oggi non si tratta se non che di raccomandare alla Camera, senza preoccuparsi nè della compagnia Adriatico-orientale nè del sistema proposto dall'onorevole Pescetto, di approvare il nostro ordine del giorno che mi sembra tanto equo e tanto giusto, e che mi pare anche accordato dallo stesso ministro dei lavori pubblici, inquantochè egli ha scritto al sindaco di Venezia fin dal tre di questo mese che coll'apertura del Brenner era giunto il giorno in cui, attivandosi il commercio tra Venezia ed Alessandria, si potrebbe, con molto minore sacrificio dello Stato, provvedere a questo bisogno del paese.

GIOVANOLA, ministro *pei lavori pubblici*. L'onorevole preopinante ha citato una mia lettera al sindaco di Venezia, ma parmi che egli mi voglia far dire quello che non ho detto. Io ho scritto che, dopo l'apertura del Brenner la questione si rendeva meno difficile nel senso che si vedrebbe maggiore speranza di risolverla. Dunque se la Camera mi ordina di studiare la questione, accetto l'ordine del giorno; ma se la Camera crede fin d'ora di imporre al Ministero che debba presentare una legge per fare questo servizio, evidentemente la Camera ha già sciolta la questione, e non sarebbe più che un pagamento del debito che oggi la Camera contrae.

Io prego la Camera di riflettere che l'ordine del

giorno, come è stato formulato, è una cambiale tratta sulla Camera medesima, che essa dovrà pagare.

Vi pensi bene. Finchè s'invita il potere esecutivo a studiare, questo sta bene; siamo tutti obbligati a studiare, per migliorare le condizioni di tutte le singole parti del regno, e per conseguenza anche della Venezia, che è una delle gemme d'Italia; ma se la Camera fin d'ora vuole entrare nel sistema degli onorevoli proponenti, prenda impegno per una spesa; io credo però sarebbe un pericoloso precedente, e in questo caso quasi quasi mi permetterei di pregare la Camera a mandare l'ordine del giorno alla Commissione del bilancio, la quale potrebbe riferirne poi più tardi, quando cioè si avrà a discutere le massime per la ricostituzione del Ministero dei lavori pubblici.

La Commissione del bilancio potrebbe in quell'occasione dare il suo preavviso, ma il volere obbligare fin d'ora la Camera ad impegnarsi per una spesa, ripeto, mi pare sia un cattivo precedente.

Gli onorevoli deputati delle provincie meridionali hanno presentato un ordine del giorno col quale si eccita il Ministero a presentare un progetto per le strade ordinarie nelle provincie che ne sono mancanti. Questo sta, perchè non si fissa alcun limite al Ministero; secondo le risultanze de' suoi studi il Governo potrà presentare un progetto che importi la somma di uno, di quattro, di dieci milioni, come potrà presentarne uno che importi la somma di 100,000 lire; ma ora chiesi la presentazione di un progetto che istituisca una corrispondenza diretta da Venezia ad Alessandria d'Egitto, ed allora o questo servizio si affiderà alla società Adriatico-orientale e, se non erro, occorrerà una spesa fra le 300 e le 400 mila lire; oppure siccome la società Adriatico-orientale è da molti avversata, bisognerà impiantarne una nuova, ed anche in tal caso sarà sempre questione di imporre al bilancio circa mezzo milione.

Prego quindi la Camera di pensarvi bene. Se si tratta, ripeto, di studiare, studierò e vedrò il meglio da farsi, ma al momento non potrei impegnarmi di proporre una spesa, che diverrebbe grave dal momento che la Camera l'avesse votata colle condizioni contenute nell'ordine del giorno.

Voci. Ha ragione!

MAUROGONATO. Chiedo di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Perdoni, parmi che fatto personale veramente non vi sia.

MAUROGONATO. Parmi che il signor ministro abbia detto che la sua lettera al sindaco di Venezia non era stata da me riferita esattamente. (*No! no!*) Domando il permesso di leggere quel brano.

« L'apertura del Brenner deve certamente aumentare l'importanza dello scalo di Venezia pel commercio fra la Germania e l'Oriente, che riprenderà così l'antica sua strada. »

Si noti che la strada del Brenner sarà aperta fra due mesi.

« Allora sarà possibile l'istituire un servizio di navigazione a condizioni molto meno gravose per lo Stato, poichè gli imprenditori potranno mettere a calcolo i proventi assicurati dal cresciuto movimento delle merci e delle persone, e si potrà allora prendere in nuovo esame la questione, colla speranza di una soluzione più conforme ai comuni desiderii. »

Io mi accontento che il signor ministro esamini la questione e che la studi. Egli ha detto che questa è una cambiale tirata a vista sulla Camera; gli risponderò che sono stati fatti prima i fondi, e che d'altronde non sarebbe il caso di spendere 500 mila lire; io mi accontenterei che ce ne fossero accordate 200 mila.

PRESIDENTE. Ora non si tratta più di un fatto personale; ella entra nel merito.

La parola spetta all'onorevole Bembo.

BEMBO. Poco mi resta a soggiungere dopo quello che ha detto l'onorevole Maurogònato intorno all'ordine del giorno che noi abbiamo proposto. Debbo però premettere qualche cosa sulle parole pronunciate ora dall'onorevole ministro dei lavori pubblici. Mi sembra avere egli detto che intende l'ordine del giorno da noi proposto come una cambiale tratta sulla Camera. Io dichiaro che il suo modo d'intendere la questione è molto diverso dal nostro, perchè noi non abbiamo inteso, certo, una cosa simile. Tanto è vero che il nostro ordine del giorno non implica alcun aggravio al bilancio.

Noi domandiamo che sia aperta questa linea di navigazione diretta tra Alessandria d'Egitto e Venezia. Ma siamo estranei affatto a che questo servizio sia fatto da una società piuttosto che da un'altra. Se noi avessimo da dare una preferenza, noi la daremmo certo ad una società nazionale che avesse personale, capitali e mezzi propri. Del resto a noi basta che sia riconosciuta la necessità di aprire questa linea di navigazione diretta; che sia riconosciuta la convenienza che il commercio veneto debba cessare una volta dalla condizione di essere tributario al Lloyd austriaco, come lo è tuttora.

A noi sarebbe bastato anche che in via di esperimento, siccome molte sono le difficoltà che sorgono in questo genere d'imprese e che non si possono rimuovere tutte ad un tratto, a noi, dico, sarebbe bastato che fosse istituito un servizio provvisorio in via di esperimento, il quale alla celerità delle corse, alla periodicità ed alla sicurezza dei viaggi, accoppiasse anche la mitezza delle tariffe ed il risparmio dei trasbordi, perchè coi trasbordi si perde molto tempo ed è impossibile di esercitare una concorrenza al Lloyd.

Aggiungo poi che la cosa è di grave momento.

Nel mese di agosto si apre la strada del Brenner.

Coll'apertura del Brenner Venezia ha innanzi a sè

la prospettiva di diventare lo scalo fra l'Oriente ed il centro d'Europa.

Ma avverto una circostanza. L'Austria presentemente spinge i lavori nella strada così detta *Rodolfo*, la quale da Villaco va a Sleyer e Linz, e quivi si congiunge alla rete germanica. Perchè poi Trieste possa congiungersi alla strada *Rodolfo*, non manca che il tratto da Gorizia a Villaco; e una volta che sia finito questo tratto, per cui essa si adopera con tutta alacrità, Trieste lotterà con Venezia, entrerà nel raggio, nella sfera d'azione che avrebbe il nostro commercio nella Germania.

Io ho molto piacere che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non si dichiari sfavorevole al nostro ordine del giorno. Raccolgo anche la dichiarazione favorevole dell'onorevole ministro della marina; ma debbo dichiarare che col suo progetto, non solo non si può raggiungere lo scopo a cui noi miriamo, ma si darà l'ultimo crollo alla nostra marina. (*Movimenti*) Io spero che in altro modo si potrà arrivare a questo scopo senza gravi sacrifici, od almeno con sacrifici lievissimi ed apparenti, perchè ne saremo compensati ad usura dai vantaggi che ne ridonderanno non solo a Venezia ma alla intera nazione.

Io ho sempre votate e voterò sempre tutte le economie, ma non voterò mai le economie le quali arrestano la produzione ed inaridiscono le fonti di ricchezza.

SANDRI. Io ho chiesto la parola per associarmi alle opinioni espresse dall'onorevole Bixio. Mi spiace di essere anch'io firmatario dell'ordine del giorno il quale ha dato origine all'onorevole ministro della marina di manifestare delle idee le quali sono, a mio avviso, rovinose per la marina militare.

Un ufficiale della marina reale non può nè deve essere attribuito a servizi diversi da quelli per i quali è istituito.

La sua posizione è determinata da leggi; e gli uffici suoi il Governo non può altrimenti richiederli che sulle navi da guerra od a servizi inerenti al militare servizio.

Non altrimenti può essere per gli ufficiali dell'esercito, i quali non possono essere richiesti che di servizi inerenti al servizio militare. Lo Stato educa i suoi ufficiali per la guerra, e non altrimenti. Perciò mi trovo nella necessità d'insistere a tal riguardo; e vorrei, o signori, che gli insuccessi che abbiamo avuti sul mare fossero un ammaestramento per tutti, pel paese, pel Parlamento e pel Governo.

Voci. Ai voti!

PISCETTO, ministro per la marina. Debbo dare alla Camera maggiori spiegazioni sulla esposizione che ora le feci.

L'onorevole Bixio disse che io sono venuto a fare alla Camera, ed incidentalmente, una proposta che racchiude in sè elementi della più alta gravità.

Io mi permetto di osservare alla Camera che io non feci nessunissima proposta, e che non era mia intenzione neppure d'averne a parlare.

L'onorevole mio collega dei lavori pubblici, conscio delle idee e degli studi che si stavano facendo presso il Ministero della marina, e che ebbi ad esporre agli onorevoli miei colleghi del Consiglio, reputando le idee e gli studi stessi utili al Governo e tali da dover riuscire soddisfacenti ai deputati della Venezia, desiderosi dello stabilimento d'una linea di navigazione tra Venezia stessa e l'Oriente, volle che siffatte idee e siffatti studi io mi esponessi alla Camera quali studi, quali basi d'un progetto; ed appunto per non essere che uno studio di un progetto e non un progetto concretato, io desideravo tacermi; senonchè il mio collega ed amico, avendo domandato esso stesso all'onorevolissimo nostro presidente di concedermi la parola, io non ho potuto a meno di soddisfare e compiacere questo suo desiderio.

Or dunque risulta evidentemente non aver io avuto menomamente pensiero di fare una proposta.

Ho detto che stava facendo degli studi, e non che io mi avessi concretato un'idea; e dirò di più alla Camera che questi studi si fanno da distintissimi ufficiali di marina, da ufficiali che ai più profondi continuati studi, che al più esatto criterio accoppiano lunga e non interrotta pratica del servizio e moltissimi anni di navigazione, e che tutti concordano precisamente nella stessa idea. Aggiungerò che non stimo molto gravi le osservazioni mosse dal deputato Bixio e da altri deputati, quando si disse che si voleva dare alla marina mercantile delle *carcasse* o dei legni di poca velocità. I legni, ripeto, che si pensa di concedere in uso alla marina mercantile, se non sono, stando al parere degli ufficiali di marina che ho potuto consultare, se non sono, dico, oggidì di un qualche valore come legni militari, sono però legni eccellenti se si considerano dal lato di solidità, di conservazione e di qualità nautiche: alcuni di essi poi, lo ripeto, sono buoni legni mercantili, appunto perchè costrutti ad uso del commercio.

Osserverò ancora all'onorevole deputato Bixio, il quale disse che i buoni legni non si possono dar via, che, quando se ne hanno troppi, e che non si prevede occasione di potersene valere, non conviene punto conservarli; ed aggiungerò che l'Inghilterra, maestra in queste cose, ha, è poco tempo, alienate sei stupende pirofregate ad elice costrutte da poco ed in eccellente stato di servizio, al prezzo del ferro rotto. Questo prova, o signori, che la marina inglese, come la marina americana che ne seguì l'esempio, non danno più nessuno valore ai legni non corazzati, quantunque possano essere legni di buona qualità.

Mi permetta poi l'onorevole Maurogònato di dirgli che gli ufficiali di marina militare, se in generale possono avere poca attitudine a fare buoni ufficiali di

marina mercantile, fra i nostri sono d'avviso sieno pochi quelli che in breve tempo non riuscirebbero ottimi; e di ciò mi è arrischiata la buona riuscita e la soddisfazione degli armatori per coloro che lasciarono la marina militare per la mercantile, e il pensiero che nella marina nostra da guerra, essendovi molti ufficiali provenienti dalla marina mercantile, essi potranno egregiamente soddisfare alle esigenze di questa; tanto più essendo mia intenzione di lasciare, agli ufficiali che volessero farne domanda, la facoltà di fare questo servizio speciale.

Con ciò rispondo anche agli altri due onorevoli preopinanti, onde sappiano che non ho finora nè determinato, nè esposto pensiero di obbligare gli ufficiali ad un servizio che non fossero obbligati a fare, o che le leggi, come disse l'onorevole Bixio, vietassero di far loro fare.

L'onorevole generale Bixio aggiunge che il principe di Joinville condannò vivamente il sistema di far servire gli ufficiali della marina militare a bordo dei bastimenti mercantili. Quantunque in massima io concorra in questa opinione, mi permetto di osservare che le circostanze, nelle quali il principe di Joinville la emise, erano ben diverse da quelle in cui ci troviamo noi: la Francia avendo a dovizia mezzi finanziari, poteva fare, e faceva e fa fare continue, e su vasta scala, campagne di mare; mentre io so che la Commissione del bilancio non mi sarà larga di fondi (e sono al certo limitatissimi quelli iscritti nel bilancio del Ministero) per fare eseguire siffatte campagne di mare.

Lo ripeto, signori, se voi volete degli ufficiali di marina, è indispensabile che si facciano sul mare, è indispensabile che navighino molto; diversamente, è più utile per l'Italia, è meglio assai che distruggiate la marina, e che lasciamo andare questi ufficiali a fare qualunque altro mestiere che quello dell'ufficiale di marina.

L'onorevole Sandri dice che la marina militare davanti a Lissa non si è comportata come doveva...

SANDRI. Non ho detto questo.

PESCETTO, *ministro per la marineria*. Se non si è comportata come doveva, si fu, fra le non poche e gravi ragioni, perchè gli ufficiali di marina in generale mancavano della navigazione che è tanto indispensabile per fare dei buoni ufficiali consci, non solo delle qualità e proprietà speciali del legno che comandano, ma formati d'occhio e di mente alle evoluzioni militari, alle eventualità, e conseguenti necessità di un combattimento.

È questo l'appunto che in generale è fatto alla nostra marina. Sì, o signori, quasi tutti gli uomini di mare sostengono che poco erano conosciuti gli usi che s'avevano a fare, poco la potenza dei legni, massime poi dei corazzati, che s'avevano a disposizione, e che non si seppe trarre un utile e sommo partito da quel magnifico materiale, che il paese con grandissimo sa-

crifizio, e che il ministro che teneva il portafoglio della marina in quell'epoca mise nel più ampio modo, colla massima prontezza, sia nell'aderire alle domande, sia nell'attuare, a disposizione della nostra flotta. Nulla, per quanto concerne al materiale da guerra, ad essa mancò: di tutto fu fornita a dovizia: per ogni considerazione la flotta nostra era superiore nel materiale alla flotta avversaria: non fu difetto di materiale, fu difetto nel maneggio, nell'uso dell'immensa potenza materiale che s'aveva ad intiera disposizione.

D'AMICO. Domando la parola.

PESCETTO, ministro per la marineria. Quindi riprendo se il principe di Joinville ebbe nelle speciali favorevolissime condizioni della Francia a condannare l'impiego di ufficiali della marineria militare su bastimenti mercantili, lo condannò in circostanze diverse di gran lunga da quelle in cui ci troviamo noi; nonostante la marineria francese da guerra ha ancora degli ufficiali militari al servizio della compagnia *Messageries Impériales*, ed io non intenderei certo di mettere gli ufficiali nostri nelle condizioni militarmente poco favorevoli nelle quali si trovano questi ufficiali della marineria francese, che comandano a della gente che non ha l'obbligo di disciplina, che non ha dovere di subordinazione verso di loro.

Le circostanze nostre sono talmente diverse, ch'io mi sono certo che quanti condannarono l'impiego d'ufficiali militari nella marina mercantile, nell'attualità nostra converrebbero meco essere questo un minor male; converrebbero essere meglio far navigare su' legni che fanno il commercio, anzichè non fare o far troppo poco navigare, essendo indispensabile che l'ufficiale navighi molto ed anzi moltissimo: ma per ciò occorrerebbe che il Governo facesse delle considerevoli spese, ed io non saprei domandarvele, tuttochè desiderosissimo di far navigare gli ufficiali nostri, e convintissimo che senza ciò non avremo una vera marina militare.

CORTE. Domando la parola.

PESCETTO, ministro per la marineria. Dichiaro infine che non è mia intenzione di stabilire un turno, un obbligo a tutti gli ufficiali di marina di prestare servizio sui legni nostri affidati al commercio, ma lasciare la facoltà agli ufficiali stessi di fare questa domanda; e non esito a dirvi, o signori, ch'io mi ho la certezza che moltissimi ufficiali faranno questa domanda, per quello spirito d'amor proprio, che nell'ufficialità è in generale sì bene sentito, e che sta nel cercare ogni mezzo per avere tutta quell'istruzione che occorre pel buono, lo devole e brillante disimpegno del loro servizio.

Sui bastimenti affidati alla marina mercantile essi non potrebbero rimanere che breve tempo, ad esempio due anni: vi acquisterebbero pratica semplicemente marittima; richiamati all'ordinario loro servizio, vi completerebbero questa colla militare.

BIXIO. Qui veramente abbiamo tre argomenti distinti: io sono pronto a parlare su tutti e tre, e non saprei

quale prendere (*Si ride*); io vorrei pregare la Camera di prendere un sistema; o si discute la proposta, che io non saprei come chiamarla, quello insomma che ha detto l'onorevole ministro della marineria...

PESCETTO, ministro per la marineria. È un'esposizione.

PRESIDENTE. Perdoni, onorevole Bixio, di proposte non abbiamo che quelle degli onorevoli Bembo, Maurogònato ed altri, di cui si è data lettura.

Ora ve ne è un'altra dell'onorevole Nicotera nei termini seguenti:

« La Camera, invitando il Ministero a studiare i mezzi onde stabilire una comunicazione tra Venezia ed Alessandria d'Egitto, passa all'ordine del giorno. »

BIXIO. Mi ammetterà l'onorevole presidente, che quanto all'ordine del giorno stato proposto dall'onorevole Bembo e dai suoi amici, il ministro della marina è venuto facendo un'esposizione, quasi come un modo per soddisfarvi: di più il ministro dei lavori pubblici ha risposto a talune cose state dette dall'onorevole Civinini; per conseguenza sono tre questioni: comunicazioni con Venezia, modo di eseguirle, e poi l'esame del servizio che fa la società orientale. Ora io sono disposto a parlare su tutte e tre le questioni, quindi pregherei la Camera di rimandare... (*Rumori in vario senso*) Non rimandare la discussione... (*Interruzioni*)

PRESIDENTE. Ma lascino dire; non interrompano!

BIXIO. Se vorranno avere la gentilezza di sentirmi... *Voci.* Parli! parli!

BIXIO. Quanto alla questione del servizio postale della compagnia Adriatico-orientale, io, valendomi della facoltà che il regolamento della Camera mi accorda, presento una domanda d'interpellanza speciale sulla esecuzione della legge 3 agosto 1862. E per questo servizio della società rimando la discussione.

Quanto all'ordine del giorno stato presentato dagli onorevoli Bembo, Maurogònato ed altri, io non ho...

PRESIDENTE. (*Interrompendo*) Perdoni, mi spiace doverla interrompere, ma debbo dichiarare che l'onorevole Bembo ed i suoi colleghi aderiscono alla proposta dell'onorevole Nicotera. (*Movimenti*)

BIXIO. Ed io vi aderisco di gran cuore, purchè non si pregiudichi la questione.

Molte voci. Non si pregiudica; si studia.

BIXIO. Allora, essendo rimandate le due questioni relative, l'una alla società Adriatico-orientale, e l'altra sulle comunicazioni di Venezia, rimane l'esposizione dell'onorevole ministro della marina. E questo è un argomento che bisogna chiarire. Se la Camera me lo permette, io non discuterò a fondo questa questione, dirò solo alcune cose...

Voci. Parli! parli!

BIXIO. L'onorevole ministro della marina, replicando, si giovò dell'esempio dell'Inghilterra, in parte.

Ora, l'onorevole ministro della marina, come amico mio, sa che io mi occupo un pochino delle questioni

marittime, e quindi non ignoro che l'Inghilterra vende parte del materiale che non è materiale da combattimento.

Se l'onorevole ministro della marina venisse a dirci ch'egli, avendo del materiale poco atto al combattimento, pensa di venderlo per uso della marina commerciale, questa sarebbe un'altra questione, ma non è la grave questione da lui accennata in principio.

L'onorevole ministro ha detto che questo materiale l'avrebbe ceduto ad una società per uso commerciale, lasciandolo equipaggiato dai corpi della marina militare, aggiungendo questa volta ch'egli lo avrebbe fatto con elementi che si offerissero *volontariamente*. Io questo non lo posso ammettere, ed è su questo che siamo profondamente discordi.

L'onorevole ministro non avrà mai veduto verificarsi ciò nè presso la marina inglese, nè presso l'americana, nè presso la francese; nei primordi della navigazione a vapore, si è veduto fare il servizio postale nell'America meridionale dalla marina inglese; e si è fatto prima dello stabilimento sul Mediterraneo della società Peninsulare; ma, ripeto, nei primordi della marina a vapore, e quando si era ancora all'esperimento.

L'Accademia delle scienze di Londra aveva dichiarato allora che il vapore non potrebbe solcare il Mediterraneo nè l'Oceano.

Il dubbio degli scienziati (e gli scienziati sono spesso al disotto dei pratici), fece sì che allora il Governo inglese destinò a questi esperimenti dei vapori della marina militare. Ma questa è ben altra cosa che stabilire regolarmente dei servizi col materiale e personale della marina militare, affidandone la direzione superiore ad una società commerciale. Non so d'uno scrittore d'autorità nelle cose marittime che non abbia condannato, non dico il sistema del ministro, ma anche quello di destinare il materiale della marina dello Stato ai trasporti.

Noi sappiamo con quanto dispiacere si facesse quel servizio dai marinai nostri all'epoca di Crimea, ed allora non si trattava che di materiale da guerra o di truppa e di approvvigionamenti per i nostri che combattevano.

Dunque spieghiamoci bene. Non discutiamo sulla vendita o cessione del materiale, cosa a parte, cosa che per un certo materiale potrebbe ammettersi. In questo caso resta solo a vedere se questo materiale sia conveniente cederlo, se esso sia talmente esuberante ed oltre i bisogni della marineria da potersene disfare, se possa utilmente applicarsi alle linee commerciali.

Ma tutte queste sono questioni a parte. Io, in termini generali, temo che il materiale, se è stato costruito per uso della marineria militare, temo che difficilmente potrà servire utilmente applicato a linee commerciali di qualche celerità. Ricordo che il materiale di quella società che nella guerra di Crimea trasportò tutte le truppe inglesi e molte delle nostre e

molte francesi, da un'inchiesta che l'ammiraglio fece fare per vedere di quale utilità avrebbe potuto essere per la marineria militare, tre soli bastimenti furono dichiarati utili all'uso della marineria militare. Adunque io dico che bisogna che i legni che voi volete cedere siano stati costruiti in modo ben disadatto perchè ora possano servire per la marineria commerciale. Ma torno a dire che questa è una questione affatto a parte e che m'interessa assai meno. Comprendo che taluni dicano: noi abbiamo del materiale ad esuberanza, cediamolo, o, come si può, vendiamolo, distruggiamolo, diamolo ad una società commerciale; tutto ciò ha un'importanza secondaria. Quello che è grave si è di lasciarlo equipaggiato degli elementi della marineria militare; questo, io dico, in primo luogo è contro la legge, ed in secondo luogo non è utile per la marineria stessa.

L'onorevole ministro rammentando la Commissione del bilancio dice: se voi volete avere una marina che navighi, e se la Commissione non vuol dare i fondi, bisogna bene che io faccia navigare in questo modo la marina militare. Questa sera deve cominciare la lettura della relazione della Sotto-Commissione di marina. Se questa Sotto-Commissione avesse proposto che non si spenda danaro nella navigazione, allora io dirò che c'è una cosa molto più facile da fare. Mi ricordo di aver veduto a Cronstadt sulla piazza dell'arsenale, come in molti altri si vede, un bastimento: si mettono i bastimenti in terra e se ne fanno delle case; gli Americani abitano dei vapori sui loro fiumi. Noi abiteremo i nostri bastimenti a terra, se questi non devono navigare. Ma allora economia vuol dire proprio chiudere le porte degli arsenali, abbruciare i materiali da guerra, vendere i cannoni, ecc. ecc.

Non so se vi sia più modo di arrestarsi. Se la Commissione andasse fin là io davvero non la capirei.

E mi permetta l'onorevole ministro della marina di dirgli una parola sulle cause del nostro insuccesso di Lissa da lui accennate, perchè se sanguina ad esso il cuore, sanguina pure a me. La mia opinione almeno è questa: io credo che a Lissa non vincemmo, non perchè mancasse la capacità negli ufficiali: non è questo che non ci ha fatto vincere. Non si è vinto perchè non si è saputo comandare. (*Bravo! Benissimo!*) I bastimenti erano comandati da ufficiali che come andavano da una parte, sarebbero andati dall'altra, se ciò fosse stato ordinato, e se chi comandava in capo avesse compreso o saputo comprendere. Si destina al comando in capo un ammiraglio contro l'opinione di tutto il paese, non solo, ma di tutta la marina, un ammiraglio di cui si discuteva il coraggio, e per la sola ragione ch'era ammiraglio; in modo che si potè dire che la sua nomina era il risultato d'un intrigo o d'una pressione.

Quando si destina un capo a cui manca l'istinto, il sapere ed il volere, non si può far altro che rovinare

l'istituzione e perdere l'onore del paese. (Bravo! *a sinistra*) E chi era quest'uomo si sapeva prima. Si è messo contro l'opinione di tutti, e si è voluto mantenere. (Bravo! Bene! *a sinistra*) Io, vedete, ho avuto la temerità di presentarmi a chi comandava l'esercito, e dirgli: Per amor di Dio mandatemi almeno a morire in mare! Che la marina nostra stia là senza far niente nell'Adriatico, è incredibile. Non si è voluto mandare chi si doveva. Avevamo un uomo che ne vale molti! Avevamo Garibaldi, il quale certamente avrebbe vinto (*Applausi a sinistra*), e non si è voluto; e si è messa fiducia in un uomo che non aveva nessuna qualità.

È stata una vera fatalità per l'Italia, e Dio sa quando la marina potrà levarsi di dosso un tanto peso che l'affoga. Un uomo in mare più che altrove è tutto. Si è scelto male.

Ecco l'errore dove è stato.

Bisogna essere comandati da gente che senza essere uomini straordinari abbiano almeno la confidenza dei loro subalterni. La disciplina va benissimo in tempi regolari, ma in tempo di guerra bisogna poter sapere ispirare qualche fede nella vittoria.

Ora tutti vi dicevano che l'ammiraglio non era stimato dagli equipaggi, ed il Governo si è lasciato imporre da chi non doveva imporre. (Bene! *a sinistra*)

L'ammiraglio Persano non doveva essere al comando della flotta. Io sono marino, ed il cuore mi sanguina a tanta rovina. La flotta austriaca affrontare la nostra? Non è credibile! Che almeno l'esperienza c'insegni qualche cosa per l'avvenire! (*Sensazione*)

Ho detto forse con più calore che non era necessario, ma la ferita sanguina ancora ed è troppo viva; ma ho voluto mettere in chiaro, se non altro, la mia opinione, che cioè non è il poco sapere che abbia fatto battere la nostra flotta, o che almeno non l'abbia fatta riuscire, perchè in fin dei conti battuta non è stata, battuta come s'intende almeno nella generalità dei casi.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Breda.

BREDA. È unsemplice schiarimento che io voglio dare.

Nessuno ha accennato una circostanza che è pure di fatto e che è bene che la Camera conosca.

I vapori della compagnia Adriatico-orientale, giunti da Alessandria a Brindisi, scaricano la corrispondenza postale ed i passeggeri, e poi continuano per Trieste, senza toccare nè Bari, nè Ancona, nè Venezia, quindi il commercio di Egitto si fa a vantaggio di Trieste col sussidio dello Stato italiano, il quale spende oltre a lire 900,000 all'anno pel servizio tra Brindisi ed Alessandria.

Questo io desidero che la Camera sappia, perchè mi pare sarebbe giusto che, dietro equo convegno, quei bastimenti fossero obbligati a toccare i principali porti italiani nell'Adriatico.

Voci. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, domando se è appoggiata.

Voci. No! no!

RANIERI. Si lasci parlare l'onorevole D'Amico.

NICOTERA. Domando la parola sull'ordine della discussione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

NICOTERA. Io prego la Camera di non lasciarsi trascinare in certe discussioni che non hanno niente che fare colla proposta che è ora in deliberazione. Quando si dovrà cedere ad una società qualunque una parte dei nostri legni, allora il ministro per la marina presenterà un progetto di legge, e la Camera avrà occasione di largamente discuterlo.

Credo pure che, se si dovesse trattare delle ragioni per le quali non fummo vincitori a Lissa, non dovrebbe tenersi il modo che si è tenuto quest'oggi.

Prego dunque la Camera di limitarsi alla discussione della proposta dell'onorevole deputato Bembo.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Cortese.

CORTESE. Vi rinunzio.

CORTE. Domando la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura...

PLUTINO AGOSTINO. Lasci parlare. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Non è il caso di dirmi ch'io lasci parlare, poichè lascio parlare tutti i deputati. Però, quando si domanda con insistenza la chiusura, è mio dovere consultare la Camera.

PLUTINO AGOSTINO. Perdoni, signor presidente; la mia osservazione non era diretta a lei, bensì ad altri che facevano atti d'impazienza.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole D'Amico.

D'AMICO. Stante l'ora tarda e le disposizioni della Camera, tenuto conto della gravità della discussione che si è suscitata, mi limito ad una semplice dichiarazione.

Ringrazio l'onorevole generale Bixio dei sentimenti che egli ha manifestato, e mi associo di cuore a tutte le opinioni che ha espresso. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corte.

CORTE. Ho inteso esprimere dall'onorevole ministro per la marineria un'idea assolutamente inammissibile.

Tanto il soldato, quanto il marino sono assunti al servizio in forza della legge sulla leva, sono cittadini che servono il loro paese in certe date condizioni. Perciò non posso ammettere a loro riguardo la teoria del lavoro forzato. Il volere adoperare i marinai in certi servizi, è come il volere adoperare i soldati nella costruzione delle strade. Questo è un lavoro forzato, e non è cosa da imporre a cittadini d'un libero paese.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maldini.

MALDINI. Rinunzio a parlare perchè la discussione prende troppo vaste proporzioni.

DEPRETIS. Chiedo di parlare. (*Rumori*)

Voci a sinistra. Parli! parli!

PRESIDENTE. L'onorevole Depretis ha facoltà di parlare.

DEPRETIS. Dovrei fare qualche osservazione alle parole dette dall'onorevole Bixio sugli avvenimenti che finirono così dolorosamente col combattimento di Lissa; ma io amo meglio accostarmi all'opinione dell'onorevole Nicotera, il quale osservava egregiamente che questa questione non va toccata leggermente e sopra un incidente sôrto d'improvviso nella Camera. È un avvenimento troppo grave, perchè, quando venga su di esso la discussione, il Parlamento non debba farla seriamente, e perchè ognuno di noi, e massime quelli che hanno avuto una qualche parte nel governo del paese, quando questi avvenimenti si sono compiuti, non possa prendervi parte ampiamente. Nessuna parola dunque, ma una semplice riserva su questa parte della questione delicatissima che si è oggi toccata.

Però io debbo dire una parola per porre in chiari termini la quistione sollevata dall'esposizione, come l'ha chiamata l'onorevole Bixio, dell'onorevole ministro della marina. Se non ho male inteso, l'onorevole ministro della marina ha fatto e sta facendo seri studi per utilizzare una parte del nostro materiale navale.

Egli vi ha detto che ha istituito una Commissione, o, quanto meno, che ha consultato in proposito uomini esperti della marina mercantile ed ufficiali molto distinti della marina militare; ha detto che i suoi studi proseguono ed ha indicato così, un po' alla larga, le sue idee intorno all'impiego, da lui ideato, di questo materiale, ma poi ha soggiunto una parola che forse io non ho afferrato bene, ma in cui sta racchiusa una grave questione e dirò anche un pericolo.

L'onorevole ministro della marina ha detto che si tratterebbe di concludere un contratto, una specie di locazione del materiale e di una parte del personale della nostra marina, ben'inteso non a privata trattativa; si farebbe un incanto pubblico, ma poi un decreto reale renderebbe esecutorio il contratto.

Ora io mi permetto di osservare alla Camera, che qui sta una quistione gravissima. Intende il signor ministro di presentare un progetto di legge che venga alla discussione della Camera prima della sua esecuzione? In questo caso, io pel momento avrei nulla da dire; ma se mai l'onorevole ministro della marina, credesse di poter fare un contratto di questa natura, un atto che ferisce tanti e sì delicati interessi, un atto col quale si vorrebbe fare una singolare locazione d'una parte della nostra marina da guerra senza che intervenga un atto del potere legislativo; in questo caso io avviso l'onorevole ministro, e prego la Camera di soffermarsi e di ponderarla bene questa gravissima questione, la quale non si può risolvere oggi per incidente; essa deve per lo meno rimandarsi all'epoca in cui, visto il risultato dei lavori fatti dalla Commissione del bilancio sulle spese per la marina, si possa trattare

largamente, e risolvere in modo che non siano pregiudicati gl'interessi del paese.

Si ricordi la Camera che anche colle buone istituzioni si può perdere facilmente una battaglia, massime quando è una battaglia che dura 45 minuti, ma che non vi ha alcuna speranza di vincerne neppur una, quando le istituzioni sono guastate (*Bravo!*), e qui noi vediamo su tutti i banchi che il concetto del Ministero è ravvisato come un pericolo per le istituzioni della marina militare.

PESCETTO, ministro per la marineria. Dopo le parole dell'onorevole Depretis ripeterò quanto ho già detto nella risposta che diedi alle obbiezioni fattemi: io ho accennato a degli studi che si stanno facendo; il risultato di questi studi mi proverà se è attuabile il concetto che ho svolto or ora alla Camera: lo sottoporro agli egregi Consigli che stanno a tutela della centrale amministrazione, e se si riconoscerà necessaria, o solo anche conveniente la presentazione di una speciale legge, non esiterò io certo in questi casi di presentarla.

La Camera del resto, ne la prego, sia persuasa ch'io non farò scientemente e con determinata volontà alcun che di contrario alle leggi in vigore; chè se tanto occorresse, so la sola via che m'ho a tenere, quella cioè di volgermi al Parlamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Nicotera propone quest'ordine del giorno:

« La Camera, invitando il Ministero a studiare i mezzi di stabilire una comunicazione tra Venezia ed Alessandria d'Egitto, passa all'ordine del giorno. »

Gli onorevoli Bembo, Maldini, Maurogò nato, e tutti gli altri che avevano sottoscritto il loro ordine del giorno, aderiscono a quellò del deputato Nicotera; quindi ho da porre ai voti solamente questo.

Chi lo approva è pregato d'alzarsi.

(È approvato.)

Resta così esaurita la discussione sul bilancio dei lavori pubblici.

La seduta è levata alle ore 6 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

- 1° Verificazione di poteri;
- 2° Discussione del progetto di legge intorno all'esecuzione delle sentenze dei conciliatori;
- 3° Discussione del bilancio del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio 1867;
- 4° Discussione del progetto di legge per una tariffa unica degli emolumenti dei conservatori delle ipoteche;
- 5° Discussione del bilancio del Ministero dell'interno per l'esercizio 1867;
- 6° Discussione del progetto di legge concernente la spesa straordinaria sui bilanci 1867-68 della guerra per la trasformazione di armi portatili;
- 7° Discussione del bilancio del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio 1867.