

## TORNATA DEL 28 APRILE 1869

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE COMMENDATORE MARI

**SOMMARIO.** *Atti diversi* = Rinunzia del deputato Bernardi Lauro. = Annunzio di morte del deputato Leonetti. = Presentazione delle relazioni: sul progetto di legge per una maggiore spesa occorsa per riparazioni ad un edificio demaniale in Parma; e sul bilancio del Ministero di grazia e giustizia. = Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici — Osservazioni, istanze o proposte dei deputati Maldini, Garau, Nisco, Asproni, Valerio e Bizio sul capitolo 35, Servizio postale e commerciale marittimo — Cenni del relatore Monti Coriolano sopra alcune petizioni — Osservazioni e chiarimenti dei ministri per gli affari esteri e pei lavori pubblici — Aggiunta proposta dal deputato Damiani per il riattivamento del servizio tra Palermo e Tunisi. = Proposizione del ministro per le finanze per la discussione del bilancio dell'entrata a lunedì — Osservazioni o proposte sull'ordine del giorno, sul rinvio della discussione del progetto sulle incompatibilità parlamentari, o sull'orario delle sedute, dei deputati Crispi, Lanza Giovanni, Fossombroni, Botta, Pescetto, Rattazzi, Mazzarella, Nicotera — A istanza del deputato Lazzaro e di altri, si procede all'appello nominale, dal quale risulta che la Camera non è in numero.

La seduta è aperta al tocco.

**BBRERA**, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antecedente, il quale è approvato.

**CALVINO**, segretario, espone il sunto delle seguenti petizioni:

12,610. Teremiasch Teresa, orfana di Venceslao già chirurgo di marina, si rivolge alla Camera per ottenere la continuazione della tenue pensione assegnatale con sovrana risoluzione 4 ottobre 1865.

12,611. Le Giunte municipali di Colonella, Atri, Cellino, Pietracamela, Fano Adriano, Civitella del Tronto, provincia di Teramo, fanno istanza perchè, colla nuova legge sull'istruzione secondaria, si provveda che il liceo ginnasiale di Teramo sia alimentato coi fondi della provincia e cessi d'essere mantenuto da soli pochi comuni.

### ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole deputato Finocchi.

**FINOCCHI.** La petizione 12,611 indirizzata alla Camera da 7 municipi della provincia di Teramo intorno al progetto di legge che fra poco sarà discusso da questa Camera, sul passaggio dell'istruzione secondaria dallo Stato alle provincie, contiene alcune osservazioni che io stimo utile sieno comunicate alla Commissione che ha già presentato la relazione su questo

progetto medesimo. Quindi prego il presidente di rimettere la detta petizione alla prelodata Commissione.

**PRESIDENTE.** Questo è stato già fatto, onorevole Finocchi.

**FINOCCHI.** Ringrazio il presidente di questa comunicazione.

**PRESIDENTE.** Per urgenti affari di famiglia il deputato Paulucci domanda un congedo di giorni cinque; il deputato Salvago di cinque; il deputato Pècile di un mese.

(Cotesti congedi sono accordati.)

L'onorevole Lauro Bernardi ha indirizzata al presidente della Camera questa lettera:

« Una nuova posizione di famiglia, creatami da circostanze eccezionali, mi costringe a rinunciare al mandato di rappresentante di Legnago. Prego la di lei gentilezza a darne comunicazione alla Camera, perchè venga provveduto alla vacanza del collegio. »

Si prende atto di questa dichiarazione, ed è dichiarato vacante il collegio di Legnago.

Anche oggi ho il rincrescimento di annunziare alla Camera la morte di un nostro collega, l'onorevole Giuseppe Leonetti.

Siffatto annunzio venne dato ufficialmente al ministro dell'interno, con telegramma a lui trasmesso dal signor prefetto di Caserta.

Quindi il collegio di Capua è dichiarato vacante.

**PRESENTAZIONE DI RELAZIONI.**

**MONTI CORIOLANO**, *relatore*. A nome della Commissione generale del bilancio ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sopra il progetto di legge tendente ad iscrivere nel bilancio 1867 del Ministero delle finanze una maggiore spesa occorsa per riparare i guasti avvenuti nel vasto edificio demaniale, denominato *della Pillotta*, in Parma. (V. Stampato n° 219-A.)

**CORTESE**, *relatore*. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Commissione sul bilancio del Ministero di grazia, giustizia e culti per l'esercizio 1869. (V. Stampato n° 169-I)

*Una voce*. Finalmente!

**PRESIDENTE**. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1869.**

**PRESIDENTE**. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1869.

Nell'ultima tornata fu approvato il capitolo 34; viene ora in discussione il capitolo 35, *Servizio postale e commerciale marittimo*, proposto dal Ministero e dalla Commissione nella somma di lire 6,072,336.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Maldini.

**MALDINI**. Come la Camera ha testè udito dall'onorevole presidente, il capitolo che ora viene in discussione importa la spesa di lire 6,072,336. Cotesta somma è abbastanza rilevante perchè meriti sulla medesima di farvi alcune considerazioni.

Io certamente procurerò di essere molto breve, perchè credo che questo sia il desiderio di tutta la Camera, allo scopo di venire sollecitamente al termine della discussione del presente bilancio.

Comincio innanzitutto col dichiarare che, per verità, io mi maraviglio come cotesto capitolo si trovi iscritto nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici. L'unico motivo pel quale il presente capitolo può essere iscritto nel bilancio dei lavori pubblici è quello del servizio postale devoluto alle società di navigazione a vapore.

Però mi si conceda l'osservare come codesto unico motivo sia semplicemente un accessorio di tutte le altre questioni che si riferiscono alle società medesime, questioni le quali, a parer mio, sarebbero molto meglio comprese, sviluppate e dirette da quel Ministero il quale dirige la marina mercantile. Quindi la mia idea sarebbe che il servizio postale marittimo, o, per meglio dire, le società di navigazione a vapore, dovreb-

bero essere sotto la sorveglianza del Ministero della marina.

Diffatti il servizio di queste società riguardo alle poste non consiste in altro se non che nel dover partire ad ora determinata secondo l'orario che fu stabilito dall'amministrazione generale delle poste. I vapori, al momento della partenza, imbarcano la cassetta delle lettere ed i sacchi della posta, ed al loro arrivo nei vari porti li sbarcano. Questo è tutto quello che fanno le società postali di navigazione in ordine al servizio postale, e questo non mi sembra sufficiente perchè il servizio medesimo rimanga affidato ad un Ministero il quale non sia quello della marina.

Ed in questo mio desiderio godo di trovar consenziente anche l'onorevole ministro della marina. E siccome non sono molte le questioni nelle quali io sia d'accordo con l'onorevole ministro Riboty, così trovandone una, mi permetta la Camera di poterla rilevare.

Nella seduta del 17 marzo, allorchè si discuteva il bilancio della marina, in risposta ad alcune osservazioni dell'onorevole mio amico il deputato Castagnola, il ministro della marina così si esprimeva:

« In quanto alle linee dei vapori postali io crederei conveniente che questa materia passasse al Ministero della marina, al quale si rapporta assai più che a quello dei lavori pubblici. Ma ad ogni modo sono sempre questioni da studiarsi maggiormente, e non potrei adesso dire all'onorevole Castagnola se tali progetti saranno attuati. »

Quindi raccomando che si facciano codesti studi, quantunque io creda che la questione sia già per sè sufficientemente studiata. Ma siccome, parlando nel bilancio attuale della questione del passaggio di tutto il servizio dei porti, spiagge e fari al Ministero della marina, mi limitai a raccomandare che si studiasse la questione, così anche in questo argomento raccomando al ministro dei lavori pubblici di mettersi d'accordo col suo collega il ministro della marina per studiare la questione del passaggio delle società di navigazione postale dal Ministero dei lavori pubblici a quello della marina. Certo che l'orario postale potrebbe sempre spettare all'amministrazione delle poste, ma il complesso del servizio delle società di navigazione dovrebbe attribuirsi alla marina.

Io insisto maggiormente su questi particolari, inquantochè credo sia indispensabile che alla marina militare si diauo le varie attribuzioni che sono sparse negli altri dicasteri; in altri termini, che si completi il Ministero della marina.

Abbiamo veduto nei giorni scorsi un decreto sulla gazzetta ufficiale concernente le disposizioni circa il Codice internazionale dei segnali; questo decreto, appunto perchè sono sparse le attribuzioni della marina mercantile in vari dicasteri, porta la firma nientemeno che di quattro ministri; quello degli esteri, quello dei

lavori pubblici, quello di agricoltura e commercio e quello della marina. Vedete da ciò quanta e quale confusione.

Codesta questione delle attribuzioni dei vari Ministeri, evidentemente deve sorgere di nuovo alla Camera allorchè si terminerà la discussione di quella sventurata legge dell'amministrazione provinciale e centrale; e io credo che in quella legge si conserverà l'articolo concernente il riparto degli attributi delle varie amministrazioni, e allora naturalmente sorgerranno di nuovo queste questioni su cui ho chiamata a varie riprese l'attenzione del Ministero.

Ciò detto, passo all'esame speciale del presente capitolo.

La spesa, come dissi, è di oltre a sei milioni ed è la conseguenza dei vari contratti approvati dalla Camera nel 1861 e 1862; al termine di codeste convenzioni, le quali furono stipulate per 15 anni, lo Stato avrà speso 90 milioni in sovvenzioni alle società di navigazione a vapore, e disgraziatamente per la nostra Italia non ci rimarrà più nulla.

Non è che io voglia criticare quei contratti, perchè, in primo luogo, sono leggi dello Stato, e perchè bisogna riferirsi all'epoca nella quale furono stipulati, in cui era una necessità politica di ravvicinare tra loro le diverse provincie del nuovo regno; ed io certo, se fossi stato deputato in quell'epoca, non sarei stato degli ultimi a dare il mio voto favorevole ai medesimi. Ma ciò non toglie che vi sia ancora qualche cosa da fare in questo argomento, appunto perchè dobbiamo ancora spendere circa 45 milioni sino al termine delle convenzioni.

Il ministro dei lavori pubblici evidentemente non si occupa se non del servizio postale; per lui non c'è altra ragione di attendere a codeste società se non che per la regolarità del servizio delle poste. E io non gli do torto; se invece codeste società dipendessero dal ministro della marina, è certo che egli prenderebbe a cuore qualche altro interesse gravissimo. E sapete, o signori, di che cosa si preoccuperebbe il ministro della marina? In ispezialità la sua preoccupazione sarebbe che, dopo spesi i 90 milioni, la nostra marina mercantile a vapore probabilmente scomparirà dalle statistiche della marina mercantile italiana.

Signori, la maggior parte dei piroscafi della nostra marina mercantile appartengono alle società sovvenzionate dallo Stato: egli è evidente che quando queste sovvenzioni cesseranno, i vapori minacciano pure di sparire, appunto perchè quelle società vivono essenzialmente in forza delle sovvenzioni, anzichè per l'utile effettivo che ricavano dalle linee di navigazione che sono obbligate oggidì a mantenere. Cessate le società è impossibile che i piroscafi passino in mano dei privati.

Infatti è impossibile che un privato si metta a fare da sè solo il commercio, oggidì che ancora non è svi-

luppato come potrebbe essere in Italia, il commercio marittimo. È evidente che anche se confrontiamo l'esempio di altri paesi meglio iniziati in codesta questione di quello che sia l'Italia, è evidente, dico, che un privato non si metta a fare speculazioni commerciali con piroscafi della natura in ispecie di quelli che sono ora destinati al servizio postale, piroscafi che sono di una costruzione speciale, ed hanno una capacità diversa da quella che effettivamente si esige pel servizio commerciale. In oggi le società di navigazione dovrebbero trasportare lettere e passeggeri, e trasportano anche delle mercanzie; ma ciò possono fare in quanto che hanno la facilità di ribassare le tariffe in grazia delle sovvenzioni.

Però le lettere ed i passeggeri vanno anche oggidì piuttosto sulle ferrovie che sui piroscafi postali. Parlo in genere, poichè vi sono eccezioni per alcuni servizi postali di navigazione, quali sono le corrispondenze con le isole. Quanto alle merci che in oggi possono essere trasportate per la riduzione di tariffa motivata dalla sovvenzione che percepiscono le società, è certo che, svanita la sovvenzione, sarà difficile che questa tariffa possa essere tenuta nei limiti attuali. Ad ogni modo non c'è un tale commercio interno marittimo tra porto e porto d'Italia da potere far credere alle società di poter sussistere senza sovvenzione con gli attuali loro piroscafi, che sono così costosi. Quindi le società saranno costrette sventuratamente a sciogliersi, e noi perderemo la massima parte della nostra marina mercantile a vapore, già per sè stessa troppo limitata. Non voglio far confronto tra la nostra marina mercantile e quella d'altri paesi, ma la cifra di 98 piroscafi che possiede la nostra marina mercantile, mentre l'Inghilterra ne ha 2800, è una cifra veramente desolante. Credo che il Governo se ne debba preoccupare, come appunto lo ha dimostrato l'onorevole ministro della marina non appena egli assunse il portafoglio della marina. Infatti nel marzo del 1868, se non erro, fu diretta alle Camere di commercio una circolare concernente lo sviluppo della navigazione a vapore.

Quella circolare è un bel lavoro, ma disgraziatamente rimase come lettera morta, poichè non vi si diede seguito dal Ministero. A questo riguardo io richiamerei l'attenzione del Governo ed anche dei miei colleghi sopra un'eccellente pubblicazione testè venuta in luce in Genova, intitolata: *Il commercio indo-europeo, e la marina mercantile italiana a vela ed a vapore*, pubblicazione fatta dall'egregio avvocato Iacopo Virgilio. In essa vi sono delle idee preziose e giuste, vi sono dei concetti e dei consigli in ispecie riguardo alla predetta circolare emanata dall'onorevole ministro della marina, che sarebbe opportuno che quel libro lo si prendesse in serio esame.

In oggi vi è in Genova la società Rubattino la quale ha incominciato di sua spontanea volontà e di propria iniziativa un servizio tra Genova, Livorno, Napoli ed

Alessandria d'Egitto. Io non so se quella società domandi qualche incoraggiamento dal Governo, ma è evidente che bisogna che il Governo si preoccupi di questo fatto, e che procuri d'incoraggiare quella società del Mediterraneo, e quelle altre che si propongono scopi analoghi.

Quando le società di navigazione fanno servizio sopra linee le quali hanno un avvenire, non solo postale, ma commerciale, in allora è evidente che anche quando cessano le sovvenzioni, codeste società trovino il loro tornaconto a continuare in codesto servizio. È certo che allora le società crescono e si sviluppano appunto col mezzo delle sovvenzioni che servono per iniziarle, per incoraggiarle.

Le nostre società invece, le quali, come ho già detto in principio, sono stabilite sopra linee le quali non presentano un avvenire commerciale, è evidente che esse non possono convenientemente crescere e svilupparsi, poichè sanno benissimo che non hanno un avvenire tostochè cesseranno le sovvenzioni. Bisogna dunque pensar fin d'ora all'avvenire delle nostre società se vogliamo vedere sviluppata la nostra marina a vapore, e pensarvi al più presto dacchè abbiamo ancora un cinquanta milioni circa da spendere in sovvenzioni. Ma codesto avvenire delle società di navigazione credo che non lo si possa ottenere se non che provvedendo alla trasformazione delle società attuali dal servizio postale in servizio commerciale internazionale.

Io so che il Governo è vincolato con delle convenzioni che furono stipulate, e che sono approvate per legge; ma ciò che io dico sarebbe sempre d'accordo colle società, ed io credo che in questo modo si farebbe contemporaneamente il vantaggio delle società medesime, e quello dello Stato.

Il vantaggio dello Stato, perchè in tal modo si potrebbe far fruttare quella somma di 50 milioni che ancora noi dobbiamo pagare per sovvenzioni alle società medesime; si farebbe il vantaggio delle società stesse, giacchè, percorrendo sopra linee commerciali, avrebbero un avvenire, mediante il quale esse potrebbero svilupparsi, ricavare un maggior lucro, ed anche in seguito, cessate le sovvenzioni, le società medesime forse potrebbero continuare senza sovvenzioni sulle medesime linee, od almeno con sovvenzioni minori.

In questa Camera noi sentiamo molto parlare del commercio d'Oriente, di quello d'Occidente, del traforo del Moncenisio, del taglio dell'istmo di Suez, della valigia delle Indie e di tante bellissime cose; ma bisogna cercare anche di applicarle, ed onde applicare queste idee nel miglior modo, io non credo che vi sia altra maniera all'infuori di quella di assicurare l'avvenire delle attuali società di navigazione.

Le idee che io ho esposto brevemente e sommariamente, furono già pubblicate in un eccellente opuscolo di un nostro collega, l'onorevole D'Amico, membro della Sotto-Commissione del bilancio dei lavori pub-

blici; in un lavoro portante il titolo *La navigazione postale* che, in forma di lettera, fu diretto al presidente del Consiglio dei ministri; mi affretto ad aggiungere che il personaggio al quale l'onorevole D'Amico, che mi duole non vedere presente, aveva diretto il suo lavoro, non era l'attuale presidente del Consiglio. Però dal 1867 fino al giorno d'oggi non se ne parlò più, e se si fosse pensato a mettere in atto, se non tutte almeno le principali idee esposte in questa pubblicazione dall'egregio nostro collega D'Amico, è certo che i 10 milioni che da quell'epoca fino ad oggi si sono spesi, si sarebbero spesi forse più proficuamente.

Del resto, nell'ordine delle idee che ora ho esposte alla Camera, mi pare che l'onorevole ministro dei lavori pubblici sia un poco entrato allorchè presentò quel progetto di legge che ebbe così sfavorevole accoglienza nel Comitato della Camera, la sovvenzione cioè per la società Adriatico-orientale. A me sembra che era evidente e naturale che il ministro dei lavori pubblici dovesse cercare di rendere proficua almeno la linea dell'Adriatico nello scopo commerciale, tanto più che abbiamo colà la grande concorrenza del *Lloyd*. Essendo le nostre società tutte indipendenti tra loro, il progetto al quale faccio allusione doveva pur essere speciale ed isolato.

E qui osservo come, a parer mio, non credo si possa compilare su questo proposito un progetto di legge complessivo, nel senso delle idee che ho esposto alla Camera, ma sia necessario di farne dei parziali per le varie società. Io adesso non entro a toccare l'argomento del progetto di legge per la sovvenzione alla società Adriatico-orientale: non è questo il momento, nè sarebbe opportuno che io lo facessi, mentre una nostra Commissione sta esaminandolo.

Mi limito soltanto a raccomandare alla Commissione, qualora qui ci fosse presente qualcuno dei membri che la compongono, a volere sollecitare la sua relazione, poichè anche per l'accoglienza che ebbe quel progetto di legge nel Comitato della Camera, è naturale che molti paesi si sieno allarmati di codesta accoglienza, perchè, è inutile nascondere, vi sono degli interessi gravissimi che sono in discussione. Quindi mi pare il caso di sollecitare la presentazione della relazione, qualunque ne sieno le conclusioni.

Parlando della società Adriatico-orientale, che fra tutte le società di navigazione è l'unica che provveda ad un servizio veramente internazionale, vi sarebbe certo da trattare la questione del passaggio per l'Italia della valigia delle Indie. Ma non entro in questa questione, la quale fu trattata nelle scorse sedute dagli onorevoli Valerio, Sormani-Moretti ed Arrivabene; faccio solamente osservare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che, mentre approvo di gran cuore la sua idea del treno diretto per la via del Brennero a Ostenda, abbiamo ancora altri due sbocchi di

linee internazionali: l'uno attraverso la Svizzera per l'alta Lombardia, e l'altro della linea che si congiunge per Nabresina colle linee austriache.

Quindi l'orario delle ferrovie non dovrebbe essere esclusivamente sacrificato alla corrispondenza con le linee francesi, ma bisognerebbe anche pensare a codesti altri due sbocchi che, al pari di quello del Moncenisio e del Brenner, provvedono ad un movimento internazionale.

Quindi faccio queste raccomandazioni, per ciò che concerne il passaggio della valigia, all'onorevole ministro quantunque altri l'abbiano fatto prima di me, tanto più perchè bisognerebbe far presto: desse sono questioni da risolversi al più presto possibile, mentre non sarebbe improbabile che se noi aspettiamo ancora qualche anno, la valigia delle Indie prendesse invece dell'Italia una linea più orientale.

L'onorevole ministro sa certamente che nell'Albania si stanno facendo degli studi per linee ferroviarie fino alla estremità della Grecia, ed è evidente che qualora queste linee si facessero (e potrebbero farsi in pochi anni), è evidente che la valigia delle Indie prenderebbe allora quella linea.

Riassumendomi, raccomando quindi all'onorevole ministro: 1° di fare studiare la questione del passaggio delle società di navigazione a vapore dal Ministero dei lavori pubblici al Ministero della marina; 2° di studiare la questione della trasformazione delle società attuali di navigazione sopra linee commerciali internazionali. Io credo su questo riguardo che sia d'uopo migliorare il servizio postale tra il continente italiano e le isole. Ieri l'onorevole Damiani ne ha detto qualche cosa, ed io convengo interamente con lui, e mi unisco alle sue raccomandazioni perchè questo servizio bisogna che sia sempre sovvenzionato, essendo, non solo un servizio postale, ma benanco politico.

La terza raccomandazione che faccio si è di tenere conto di quanto esposi riguardo agli sbocchi internazionali, oltre quello per Susa e pel Brenner, anche per l'alta Lombardia, come osservava, giorni or sono, l'onorevole mio amico Robecchi, e l'altro per la linea di Udine e Nabresina.

Non faccio però veruna proposta formale. Ieri l'onorevole presidente, nel chiudere la seduta, disse che sul presente capitolo esistevano già tre proposte. Non voglio aggiungerne una quarta. Non l'aggiungo per vari motivi, uno dei quali è anche la condizione attuale del Ministero dinanzi alla Camera. Altro motivo è che non vorrei si vincolasse mai con un ordine del giorno il Ministero a codesta trasformazione. Poichè, essendo così vincolato il Ministero, le società di navigazione potrebbero avanzare delle pretensioni, che invece non sorgerebbero qualora la cosa avesse luogo solamente dietro una raccomandazione fatta al ministro. Per ultimo, perchè sarebbe difficile formulare una proposta che abbracciasse tutte le linee di

navigazione che oggi provvedono ai diversi servizi postali.

Tutto ciò non può essere fatto che dalla buona volontà dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, qualora egli, come spero, entrasse nelle idee che ho esposte alla Camera, e per mezzo di parziali e singoli progetti di convenzioni con le varie società.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Garau ha facoltà di parlare.

**GARAU.** Nel bilancio dell'anno scorso la Camera prescrive al Ministero nel servizio postale marittimo una economia di 160 mila lire.

Era facile fare quest'economia, come ebbe a dire l'onorevole Damiani, col sopprimere alcune delle corse postali, le quali, mentre recano non molta utilità al commercio, fanno una dannosa concorrenza alle strade ferrate, e così allo Stato, obbligato a crescere il suo sussidio. Io ritengo che la Camera, nel proporre quell'economia, abbia avuto ciò principalmente in vista. Invece ho dovuto osservare con mio dispiacere che il Ministero, nell'operare tale economia, si rivolse ad alcune corrispondenze postali della Sicilia e ad alcune corrispondenze postali della Sardegna, particolarmente col voler sopprimere, come realmente ha soppresso, la corsa postale marittima tra Cagliari e Napoli.

Il Ministero si fa forte della poca importanza di questa linea, ma egli mi permetterà che io dica che le sue informazioni a questo proposito non sono esatte. Il porto di Napoli ha dietro di sé sette milioni di abitanti. Pretendere che tra l'isola di Sardegna ed una sì numerosa popolazione non vi sia commercio alcuno di importanza, è una pretesa che a prima vista deve apparire inesatta. Apparirà poi anche più inesatta se si considera, come è notorio, che in Cagliari esistono da circa venti case commerciali napoletane, le quali d'altro non si occupano che del cambio tra Napoli e la Sardegna, ed alcune di queste case fecero anche fortuna; il che prova che il commercio tra queste due regioni non è di così piccola importanza, come fu fatto credere al signor ministro.

Io non dissimulo che in questi ultimi anni questa corrispondenza fu alquanto rallentata. Il flagello delle cavallette rovinò i prodotti dell'isola; coi prodotti necessariamente rovinò anche in parte il commercio; quindi questa corrispondenza postale anch'essa dovette subire gli effetti di questo sbilancio commerciale. Vi è poi anche un'altra ragione per la quale questa corrispondenza sinora ebbe minori risultati di quelli che avrebbe dovuto avere. Il ministro deve essere persuaso che la compagnia di navigazione non accorda quelle agevolezze che sarebbero state opportune e convenienti nel suo stesso interesse; basti il dire che pel passaggio delle persone da Cagliari a Napoli si paga la stessa tariffa che si paga da Cagliari a Genova, sebbene la traversata sia maggiore del doppio. Ciò fece sospettare a taluno che la compagnia, piuttosto che a promuovere, intenda a diradare i trasporti; che la com-

pagnia desideri la soppressione di questa linea, perchè lontana dalla sua sede d'amministrazione, perchè isolata; perchè esercitata a lunghi intervalli, cioè una volta ogni quattro settimane.

Io non voglio giudicare le intenzioni di nessuno; certo è però che la compagnia ha favorito assai poco questa corrispondenza e che questa è anche una delle cause per cui sinora, massime negli ultimi anni, non ha dato quei risultati che si dovevano aspettare. Ma queste condizioni non sono che accidentali; le cavallette dobbiamo sperare che svaniscano; che la produzione rifiorisca e che il commercio riprenda il suo antico andamento. Riguardo poi alla compagnia basta che il ministro efficacemente lo voglia perchè essa faccia gli stessi favori e le stesse agevolezze che fa nelle altre linee.

Vorrei poi fare anche osservare che lo scopo di questa corrispondenza nello stabilirla fu anche politico. Si stabilirono corrispondenze celeri fra tutte le provincie dello Stato collo scopo di cementarne l'unione, e far sì che le provincie sparissero e non rimanesse che la nazione. Napoli fu congiunta con corrispondenza diretta a vapore con Palermo, fu congiunta con ferrovia col rimanente delle provincie italiane; e collo stesso scopo fu anche stabilita questa linea postale colla Sardegna. Volere ora sopprimere questa linea sarebbe lo stesso che rinnegare lo scopo che si è avuto in mira.

Vi è anche, direi quasi, una ragione di buon governo nel mantenerla. Napoli è una città di 500 mila abitanti; non possiamo negare che dopo la fusione questa città abbia sofferto un duro spostamento. Certamente quest'illustre città soffersse questo spostamento con un patriottismo che non sarà mai abbastanza lodato; ma il fatto sta che questo spostamento esiste. Dunque bisogna creare nuovi mezzi a quest'immensa popolazione, bisogna farla vivere in una parola. Invece di restringere le comunicazioni di Napoli con le altre provincie, dovrete accrescerle anche per ragioni di buon governo.

Del resto, a parte anche tutte queste osservazioni, sembra egli conveniente che un sardo il quale da Cagliari si reca a Napoli, un napoletano che da Napoli si reca a Cagliari invece di fare la traversata in 18 ore, come si fa per mezzo di questa linea, siano obbligati di prendere la via di Livorno, stare 48 ore in mare e fare 10 o 12 ore di ferrovia?

Se i Fiorentini, a mo' d'esempio, per andare a Livorno si facessero passare per Bologna, che cosa si direbbe? Si griderebbe al controsenso!

Ma io non voglio credere che ciò che è controsenso nel continente, diventi buon senso quando si tratta della Sardegna.

Il Ministero allega la ragione dell'economia.

Vediamola un poco questa economia. Sono 49,160 lire che si spendono dallo Stato per questa corrispon-

denza postale; e questa somma non deve neanche calcolarsi per intero, perchè la medesima procura molti risparmi allo Stato per la diminuita indennità di viaggio degl'impiegati sì civili che militari i quali si recano da un paese all'altro. In conseguenza sarà molto se la vera spesa si ridurrà a lire 40,000.

Ora, questo risparmio di 40,000 lire sarà egli poi tanto da far sì che si tolga una delle poche corrispondenze che ha la Sardegna? Tutti i viaggiatori intelligenti che percorsero l'isola si accordano nel dire che i maggiori mali dipendono dall'isolamento. Ora il Ministero, invece di aumentare questo isolamento, dovrebbe studiare tutti i mezzi di renderlo meno sensibile, di ravvicinare la Sardegna al continente.

Per tutte queste ragioni, io voglio sperare che il signor ministro, il quale, probabilmente per essere nuovo a questo Ministero, aveva informazioni meno esatte sull'importanza di questa linea, ora che ha potuto intendere come per la Sardegna, ed in parte anche per Napoli, sia molto importante, vorrà ricredersi dalla sua opinione, e non si opporrà a che la somma soppressa sia ripigliata in bilancio. Io mi permetto anche di ricordargli che questa questione non è nuova. Nel 1867 il Ministero proponeva egualmente questa soppressione; ma, dopo udite le ragioni in contrario, la Camera, a grande maggioranza, la respinse.

Io non credo che, dal momento che le circostanze non sono cangiate, oggi la Camera voglia disdire il suo precedente voto. Spero dunque, ripeto, che l'onorevole Pasini, il quale ha mostrata in tutta la discussione di questo bilancio tanta condiscendenza per tutte le proposte ragionevoli, vorrà riconoscere tale anche la mia ed evitare maggiori danni alle provincie interessate.

**NISCO.** Nei primi giorni in cui si cominciò a discutere il bilancio del Ministero dei lavori pubblici, io presentava alla Presidenza un ordine del giorno così concepito:

« La Camera confida che il Governo del Re si occupi a riordinare per la prossima apertura del canale di Suez il servizio della nostra navigazione sussidiata, onde sia generalmente preferibile la via dell'Italia per le relazioni commerciali tra l'Occidente e l'estremo Oriente. »

Ora l'onorevole Maldini, che ha parlato prima di me sullo stesso argomento, lo ha ampiamente svolto, sicchè la prima cosa che fo è quella di rivolgere i miei ringraziamenti all'onorevole Maldini che ha risparmiato a me la noia di parlare e alla Camera quella d'ascoltare.

**PRESIDENTE.** Onorevole Nisco, parli alla Camera.

**NISCO.** Io dunque non verrò qui ad annunziare la necessità ed i vantaggi dipendenti dal riordinamento del servizio della navigazione sussidiata, specialmente per la parte che riguarda il nostro commercio coll'Oriente.

La Camera sa benissimo che lo Stato ha dovuto sopportare gravissime spese per la navigazione sussidiata, sì per supplire al bisogno delle nostre relazioni con le contrade specialmente meridionali che mancavano di ferrovie, imperciocchè quando l'Italia fu costituita in una nazione, le provincie meridionali non avevano che 118 chilometri di ferrovia intorno a Napoli; sì per aprirci la corrente commerciale verso Oriente, con cui era necessario rannodare le vecchie nostre relazioni anche prima che col canale di Suez il Mediterraneo ritorni il campo del gran commercio mondiale.

Ora che le ferrovie sono state in gran parte compiute, ora che si può andare dalle Alpi al Capo di Leuca, e fra poco anche a quello delle Armi, è terminato lo scopo della navigazione postale sussidiata.

Laonde sembrami che a noi non resta che il secondo scopo, cioè le nostre relazioni commerciali col'Oriente; e credo per conseguenza che tutte le cure del Governo debbono essere rivolte a ciò, a rendere cioè più facili, più comode, più sicure, più pronte queste nostre relazioni.

La società Adriatico-orientale, qual è, certamente non può corrispondere ai bisogni dell'Italia, una volta che la penisola italiana riprenda la sua antica missione, quella di essere intermediaria fra il commercio delle Indie coll'Occidente.

L'onorevole Maldini vi ha parlato poc'anzi della necessità del riordinamento delle diverse società; ed è a questo fine che io presentava il mio ordine del giorno. Ed io aggiungo che questo riordinamento delle società di navigazione è tanto necessario ed indispensabile, quanto è necessario per noi di non perdere l'occasione di renderci in gran parte padroni del commercio del Mediterraneo, che sarà nuovamente mare nostro, se noi sapremo imitare i nostri padri.

La convenzione del 1862, stipulata colla società Adriatico-orientale, porta la navigazione da Brindisi ad Alessandria d'Egitto. Ma cotesta navigazione, una volta che è aperto l'istmo di Suez, si rende in gran parte poco importante, imperciocchè noi non ce ne potremmo servire se non che per le merci di poco valore, atte ad essere trasportate per la ferrovia da Alessandria a Suez. Quindi è indispensabile che la nostra navigazione a vapore faccia quello che già hanno fatto le altre, e la francese e l'austriaca, cioè preparisi con la qualità del materiale a passare il canale. E dico più: invece di arrestarsi a Suez, come alcuni credono utile, si dovrebbe procedere oltre ed arrivare per lo meno fino ad Aden, quella punta nel mar Rosso in cui tutto il commercio indiano fatto a vela si ferma, non potendo attraversare, se non con legni di grossa portata, il famoso mare di Mosè.

Perlocchè, quando noi potessimo arrivare fino ad Aden, la nostra navigazione verrebbe almeno a for-

marsi un posto molto importante nei trasbordi, se non potremo arrivare alla Cina ed al Giappone.

Io credo che, per riordinare questa navigazione, lo Stato debba fare dei sacrifici. Noi abbiamo dei contratti ancora duraturi per otto anni, e non possiamo pretendere che le società, le quali hanno per essi buoni benefizi assicurati, facciano dei sacrifici a beneficio dello Stato, con rivolgere i loro capitali, le loro cure e le loro navi ove il nostro interesse nazionale richiede. Così io credo che i sacrifici si debbono fare dallo Stato, e questi sacrifici sono forse più utili di quelli, per avere una grande marina militare superiore ai nostri bisogni, in contraddizione alle nostre necessarie aspirazioni di pace; in ogni modo, quale da alcuni si vuole, troppo piccola per stare a fronte alle grandi, e troppo grande per quanto basti ad educare militarmente i nostri marinai e proteggere la mercantile, che deve essere la base della nostra potenza, perchè è quella che ci deve dare la ricchezza e deve restituire l'antica floridezza all'Italia.

Perciò, senza dilungarmi su quest'argomento, e rammentandomi che nelle sedute precedenti diceva il signor ministro d'aver già ordinato il servizio celere da Susa a Brindisi senza le lunghissime fermate da Torino a Bologna e senza quelle secondarie in paesi i quali non possono allegare relazioni di commercio internazionali, mi limito a pregare l'onorevole signor ministro medesimo d'accettare il mio ordine del giorno; poichè, dovendosi entrare in trattative colle società concessionarie, trattative di cui stimo mio dovere di non indicare nè l'indole nè le modalità, credo che il Governo debba essere a ciò spinto e determinato da un ordine della Camera. Se però il signor ministro stima che quest'ordine del giorno non sia necessario, avendo egli già cominciato ad intavolare le trattative allo scopo che la nostra navigazione orientale prenda l'importanza che deve avere, sono pronto a ritirarlo.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Asproni.

**ASPRONI.** Dopo le cose esposte dall'onorevole Garau, mi resta pochissimo a dire.

Spero che l'onorevole ministro sia di già convinto della necessità di ripristinare la corsa tra Napoli e la Sardegna. A dir la verità, quand'io intesi la soppressione di questa corsa, mi si schierarono in mente le misere condizioni delle isole che sono costrette di obbedire a poteri che poco si ricordano di loro. E consideravo che in terraferma si hanno ferrovie, agevolanze nei prezzi, corse di piacere, tutti i mezzi di comunicazione; mentre le isole, che sono la parte la più distaccata, e che sono quelle per le quali il Governo dovrebbe avere maggior interesse a tenerle rannodate al centro ed alla madre-patria, sono le più dimenticate. Per le isole si calcola anche il centesimo.

La Camera raccomanda di fare delle economie, e

sapete voi chi si percuote allora? Credete voi che si pensi a ridurre qualche corsa delle corrispondenze postali, le quali hanno una concorrenza da parte dei vapori stranieri? No, signori, si percuote il cadavere, si percuote la Sardegna. Allora in Sardegna naturalmente si fa un poco di schiamazzo, ma sono pochi, e contano poco.

La stessa cosa si è fatta in un'altra categoria, di cui si tratterà dopo, cioè quella che riguarda le strade.

Si devono fare economie nelle opere pubbliche, sapete su chi si fanno? Si propone un'economia di lire 800,000 sulle strade della Sardegna, e non solamente si vorrebbe per quest'anno, ma si propone anche per l'anno venturo; e questa economia si fa sopra una somma stanziata per legge, e che non si poteva toccare se non per un'altra legge.

Signori ministri, questa, secondo me, non è politica, e molto meno è giustizia. Io sono persuaso che la Camera, come l'anno scorso ha corretto questa proposizione che venne dal labirinto del Ministero dei lavori pubblici, la correggerà anche quest'anno; e spero che il signor ministro, il quale direttamente non ci ha parte in questa quistione, consentirà a ristabilire questo servizio; ed anzi lo pregherei a volere studiare il modo di rendere settimanale questa corsa, di diminuire le tariffe, e di stabilire che questo vapore percorra la linea postale da Cagliari al golfo degli Aranci. Io non dubito che la Camera voterà la spesa che è necessaria per ristabilire questa corsa, non solo mensile, ma eziandio settimanale.

PASINI, *ministro dei lavori pubblici*. Risponderò brevemente alle varie interpellanze e proposte d'ordine del giorno che furono fatte.

L'onorevole Maldini è entrato di nuovo nella discussione sulla convenienza di far passare all'amministrazione della marina alcuni servizi che sono ora affidati al Ministero dei lavori pubblici, e specialmente questo del servizio postale marittimo.

Io non voglio ripigliare in esame quella importantissima questione che la Camera si è riservata di sciogliere in altra occasione; io farò solo riflettere all'onorevole Maldini che bisognerebbe ben specificare qual parte del servizio postale marittimo si dovrebbe far passare al Ministero della marina, e quale inevitabilmente si dovrebbe sempre riservare al Ministero dei lavori pubblici, ossia alla direzione generale delle poste.

I sussidi corrisposti alle società di navigazione, come sa bene la Camera, sono la remunerazione del servizio postale che prestano queste società col trasportare le corrispondenze, i pieghi, il denaro e tutto ciò di chesi incarica la posta da uno all'altro punto del continente e nelle isole. Quindi la vigilanza sopra questi trasporti, il ricevimento e la consegna dei pieghi postali non so con quanta convenienza si potrebbero affidare al Ministero della marina. Se il trasporto delle corrispondenze po-

stali coi lontani paesi, e specialmente con l'Egitto, non fosse regolato ed invigilato dall'amministrazione centrale delle poste, probabilmente si cadrebbe in confusione e disordine. Si avverta che nell'America meridionale ed in altri luoghi abbiamo agenzie postali dirette ed invigilate dai nostri consoli per il ricevimento e la distribuzione delle corrispondenze, e, secondo una recente istituzione che ha fatto buonissima prova, per l'emissione ed il pagamento dei vaglia postali.

Questo servizio dei vaglia postali, che richiede una grande diligenza, piglia sempre più incremento, e molti milioni sono annualmente mandati in Italia con questo mezzo.

L'amministrazione delle poste deve provvedere al movimento dei fondi occorrenti per il servizio dei vaglia postali ed alle operazioni bancarie relative. Io credo che questa molto complessa amministrazione dei vaglia postali esiga una diligenza infinita, e che non giovi affidarne la vigilanza agli ufficiali di marina...

MALDINI. Non ho detto questo.

PASINI, *ministro dei lavori pubblici*. Dico che ne verrebbero le conseguenze che ho accennato di sopra se tutto il servizio postale marittimo fosse demandato al Ministero della marina. Io non nego che non se ne possa demandargliene una qualche parte, ma bisognerebbe dichiarare bene qual parte si vuol far passare al Ministero della marina, e se si possa ciò fare per tutto il servizio che ha relazione col capitolo 35 del bilancio.

Sono d'accordo coll'onorevole Maldini che bisognerebbe incoraggiare le costruzioni di navi e piroscafi per avvantaggiare il nostro commercio; ma per fare questo ci vogliono forti dotazioni, ed io non so se la Camera, nelle strettezze finanziarie presenti, voglia destinare grosse somme per incoraggiare queste costruzioni. Bisognerebbe che l'onorevole Maldini facesse una proposta di legge perchè siano assegnate alle società di navigazione determinate somme per determinati scopi, e per la provvista di nuovi piroscafi; ma se nella discussione presente possiamo manifestare siffatti desiderii, per quanto siano giusti e legittimi, non credo ch'essi possano avere alcuna influenza sulla votazione del capitolo 35 del bilancio.

Sarebbe desiderabile certamente di poter fondere in una sola e potente società tutte le varie società di navigazione che sono ora sussidiate dallo Stato; sarebbe utilissimo che tutte queste società provvedessero con pienezza di mezzi ad un servizio regolare fra tutti questi punti del Mediterraneo, e fuori del Mediterraneo, dove estendesi o potrebbe estendersi il commercio italiano; tutto questo è desiderabile, ma non credo che sia il luogo di parlarne praticamente nella presente discussione del bilancio.

Quanto ai treni da tener pronti per fare il servizio da Susa a Brindisi e per altri servizi ferroviari, su questo già siamo d'accordo, e ne abbiamo parlato lungamente nelle sedute del dì 24 corrente ed in quella



di lunedì. D'altronde non mi pare che l'onorevole Maldini abbia fatto adesso alcuna concreta e speciale proposta a questo riguardo.

MALDINI. Non ne faccio mai di speciali.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. L'onorevole Garau si è lagnato, non senza fondamento, perchè sono state soppresse alcune corse postali marittime, e specialmente la corsa tra Napoli e Cagliari, la quale, egli dice, è molto più importante di quanto crede il Ministero.

Devo per altro dire a questo proposito che, avendo l'amministrazione delle poste indagato quale corsa sarebbe stato meno dannoso il sopprimere, nel caso che una qualche soppressione si avesse dovuto fare, dopo i debiti esami e calcoli, si conchiuse che sarebbe riuscita meno dannosa la soppressione della corsa fra Napoli e Cagliari, la quale era assai meno produttiva di tutte le altre.

ASPRONI. Domando la parola.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Non è che non fosse desiderabile di poterla conservare, ma, tenuto conto dei risultati economici, si è trovato che quella corsa poteva essere soppressa a preferenza di ogni altra.

L'onorevole Garau ha dichiarato che per causa delle cavallette e per altri accidenti naturali il commercio della Sardegna con Napoli e con altri luoghi del mezzogiorno d'Italia si è rallentato negli ultimi anni, e così anche che è scemata la corrispondenza, se ho inteso bene le sue parole, perchè c'era molto rumore quando parlava. Anche questo confermerebbe ciò che ho detto precedentemente, che quella corsa non era così produttiva per le poste come le altre corse. Dovendosi sopprimere una linea, era meno sconveniente sopprimere quella fra Cagliari e Napoli...

GARAU. Domando la parola.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Del resto pare che siamo tutti d'accordo che non convenga mantenere questa soppressione, e che debba essere ristabilita quella corsa, come fu ristabilita a mezzo l'anno anche l'altra volta. La soppressione non fu atto arbitrario: essa era comandata dalle restrizioni portate al bilancio. Se la Camera si decidesse a ristabilirla, io non mi vi opporrò certamente.

VALERIO. Chiedo di parlare.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. L'onorevole Nisco ha richiamata l'attenzione della Camera sulla prossima apertura del canale di Suez, e sui molti vantaggi che ne verranno al commercio d'Italia. Egli ha accennato alla necessità che vi sarebbe di favorire l'istituzione di società per la navigazione nei vari porti italiani del Mediterraneo e dell'Adriatico, acciocchè il commercio delle Indie possa avviarsi per la sua strada naturale di Suez e dell'Adriatico attraverso le Alpi e prendere quello slancio che prenderà sicuramente, se saranno approntati per le merci facili mezzi di tras-

porto. Anch'egli desidera che si faccia un riordinamento generale di tutte le società di navigazione. Io trovo, ed ho trovato prima d'ora, essere questa un'idea eccellente. Sappiamo già che i direttori delle primarie società di navigazione non sono alieni dall'entrare per questo in trattative, e che vi si oppongono solo coloro i cui interessi sarebbero lesi dalla cessazione dei contratti in corso che noi non abbiamo facoltà di risolvere. Però le trattative potranno ancora essere continuate, e forse riusciremo a buon fine.

L'onorevole Nisco suggerirebbe di accrescere questa nostra marina, non solo perchè possa fare il servizio di navigazione entro il Mediterraneo, ed arrivare da Genova, Venezia, Brindisi, e da altri porti d'Italia, nell'Egitto, ma anche perchè possa spingersi, per il canale di Suez, oltre l'Egitto, e promuovere un diretto ed attivo commercio coll'Asia. Mi parve solo, se ho bene inteso, che egli limiterebbe il suo desiderio a ciò a che i nostri legni mercantili giungessero fino ad Aden.

NISCO. Quando non potessero arrivare a Bombay od in porti anche più lontani.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Ma io credo che questa sia un'idea un po' troppo ristretta e non ammissibile. Od i nostri legni si spingeranno fino a Bombay e agli altri principali porti dell'Asia, che sono la sede, dirò così, del commercio mondiale, ovvero se dovessero fare ad Aden un trasbordo delle merci, sarà meglio che restino a Saïd, perchè fare un trasbordo delle merci ad Aden da legno a legno sarà sempre molto più costoso e molto più difficile che fare questo trasbordo a Porto Saïd od a Suez.

Ma io credo che i progressi delle costruzioni navali siano oramai tanto notevoli e crescano così rapidamente ogni dì più, che appena sarà aperto l'istmo di Suez, dei legni appropriati alla navigazione dal Mediterraneo ai porti dell'Asia, ove non se ne trovassero già di pronti, verrebbero costrutti nella forma migliore e più opportuna per quei commerci, e sarà certo cosa bella e piacevole che anche gli Italiani adoprinno di questi legni e spingano la loro navigazione sino all'estremo Oriente. In quest'ampio modo soltanto la navigazione oltre Suez potrà essere di gran giovamento all'Italia.

NISCO. Domando la parola.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Io approvo le considerazioni dell'onorevole Nisco sui rapporti della marina militare colla marina mercantile, e sugli aiuti che la marina militare deve prestare alla marina mercantile, della quale noi dobbiamo grandemente desiderare e promuovere lo sviluppo.

In quanto all'ordine del giorno dell'onorevole Nisco, io non l'ho bene udito.

PRESIDENTE. Lo rileggerò, se lo crede.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Sì, sì, sarà meglio.

PRESIDENTE. Esso è del tenore seguente:

« La Camera confida che il Governo del Re si occupi

a riordinare per la prossima apertura del canale di Suez il servizio della nostra navigazione sussidiata, onde sia generalmente preferibile la via dell'Italia per le relazioni tra l'Occidente e l'estremo Oriente. »

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. L'ordine del giorno dell'onorevole Nisco, concepito com'è, io potrei accettarlo: ma, intendiamoci bene, colle società attuali di navigazione noi siamo legati da contratti che hanno clausole determinate. Noi possiamo intavolare trattative, ma non disfare questi contratti ed obbligare le società di navigazione a stringere altri patti.

Ammessa questa riserva, io non ho motivo di oppormi all'accettazione di quest'ordine del giorno.

NISCO. Precisamente.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Mi resta a rispondere all'onorevole Asproni, il quale lamenta, non a torto, per la Sardegna la soppressione delle corse tra Cagliari e Napoli. Io desidero che la Camera possa approvare il ripristinamento di queste corse. Lo dichiaro adesso, e lo dichiarai già in molte precedenti occasioni; ma, quando l'onorevole Asproni persista a dire che quelle corse furono abolite arbitrariamente e senza che l'abolizione fosse autorizzata da una legge, torno a ripetergli che ciò non è esatto. Quelle corse furono abolite in forza della legge colla quale nel dicembre 1868 fu approvato il bilancio provvisorio per i primi due mesi dell'anno corrente. La Camera allora, nell'approvare l'esercizio provvisorio del bilancio, decise che le spese dell'anno 1869 sarebbero state regolate secondo le ultime correzioni fatte al bilancio nella nota di variazioni; ecco la cosa. Ora, io domando se, dopo queste prescrizioni della Camera circa il bilancio, poteva il Ministero continuare a spendere nel 1869 per questo capitolo tutte le somme che erano portate dal bilancio del 1868. No, sicuramente. E non si può dire che non ci fosse una legge che prescrivesse quelle economie, quando c'era la legge del bilancio provvisorio. Sarà una questione di parole se si vuole, ma non si poteva contravvenire alle prescrizioni di quella legge.

Io non credo che la soppressione di una piuttosto che di altra corsa sia avvenuta per forza di intrighi. Io non so ravvisare alcuna traccia di questi supposti e non necessari intrighi, e credo poter garantire che certamente da parte degli onorevolissimi impiegati che trattano questi affari presso il Ministero dei lavori pubblici, e la cui lealtà è da lungo tempo e universalmente conosciuta, non vi potesse essere altro motivo di sospendere quelle corse oltre i motivi da me indicati, e quello in principalità di attenersi alle ingiunzioni della Camera.

ASPRONI. Questioni di simpatie e di antipatie!

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Quanto al fare fra Cagliari e Napoli un numero di corse doppio di quello che si faceva nel 1868, credo che non sia certo nelle intenzioni della Camera di andare incontro ad

una fortissima spesa, e, torno a dirlo, non necessaria, perchè i rapporti commerciali e civili fra Cagliari e Napoli non la richieggono.

ASPRONI. Ma c'era.

PRESIDENTE. Ma non interrompa.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. La Camera ha altre volte trovato opportuno di ridurre queste corse da due ad una sola.

ASPRONI. Fu tolta per convenienza.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Fu soppressa nel 1865.

ASPRONI. Ma non c'intervenne voto della Camera.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Il fatto è questo: erano due corse al mese e costavano ciascuna 49,000 lire; una fu soppressa il 1° dicembre 1865, l'altra sarebbe stata soppressa il 1° marzo 1869. Si potrà dunque ristabilire quella soppressa nel 1869, ma tacciamo di quella soppressa nel 1865. Sono già passati quattro anni, e i lamenti non sono poi stati tanti come suppone l'onorevole Asproni.

ASPRONI. Sono stati molti.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Così rispondo anche sulla proposta fatta di diminuire le tariffe. Se adesso colle tariffe attuali quelle corse sono poco fruttuose, quale maggior sacrificio non si dovrebbe fare dallo Stato se si diminuissero ancora le tariffe? Non è il caso di dire: diminuendo le tariffe crescerà il numero dei viaggiatori. Creda l'onorevole Asproni che da Cagliari a Napoli pochi più viaggiatori andrebbero quand'anche le tariffe si diminuissero di un terzo.

Credo di aver risposto a tutte le interpellanze fattemi dagli onorevoli deputati.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

MONTI CORIOLANO, *relatore*. M'incumbe di dar conto alla Camera di tre petizioni relative al capitolo in discussione, e precisamente relative alla corsa dei vapori postali tra Napoli e Cagliari. Queste petizioni portano i numeri 12,586, 12,597, 12,608, colla data 23 e 27 aprile.

Dalla Presidenza della Camera sono state rimesse alla Commissione generale del bilancio perchè le prendesse in considerazione. Queste petizioni sono; una della città di Cagliari, cioè del sindaco pel municipio; la seconda del presidente della Camera di commercio di Cagliari stessa; la terza finalmente della Camera di commercio di Napoli. Tutte e tre insistono vivamente perchè sia ripristinata la corsa dei vapori postali mensili soppressa tra le due capitali di cui si è tenuto fin qui discorso.

Posso assicurare che queste petizioni non estendono i desiderii più in là della corsa mensile; fanno anche riflettere che questa corsa non porta un aggravio all'erario maggiore di 50 mila lire all'anno.

Credo di potermi esimere dall'esperire in sunto alla Camera le ragioni veramente valide...

ASPRONI. Allora non ha conosciuto il passato.

MONTI CORIOLANO, *relatore*... con le quali le petizioni stesse raccomandano...

ASPRONI. Domando la parola.

MONTI CORIOLANO, *relatore*... questo ripristinamento. Io, per incarico della Commissione del bilancio, vengo in appoggio alla proposta del signor ministro, ed esprimo il voto della Commissione stessa di accogliere la domanda, nel senso dell'inserzione nel bilancio del 1869 della somma occorrente pel ripristinamento di dette corse.

ASPRONI. Domando la parola su questo incidente.

PRESIDENTE. Ma non ci è incidente.

ASPRONI. Due sole parole.

PRESIDENTE. Hanno domandato la parola gli onorevoli Garau, Valerio, Nisco, Bixio, Damiani, Marincola ed Asproni. Ora, quanto agli onorevoli Valerio, Damiani e Marincola, io non ho nessuna difficoltà...

ASPRONI. Due parole soltanto sull'incidente.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Asproni ad essere meno *aspro* (*Harità*) ed a non interrompere sempre chi parla... in quanto però a quelli che hanno parlato un'altra volta, io mi sento in dovere...

ASPRONI. Certamente non può parlare per me.

PRESIDENTE... di richiamarli all'osservanza del regolamento; altrimenti non si finisce più questo bilancio.

Io spero che l'onorevole Garau si sarà persuaso di non aver diritto di parlare nuovamente, ed allora darò la parola all'onorevole Valerio.

GARAU. Io non ho che poche parole a dire; se il signor presidente me lo permette, è soltanto per fare una raccomandazione al signor ministro.

PRESIDENTE. Allora faccia pure la sua raccomandazione.

GARAU. Dopo le parole dette dall'onorevole signor ministro e dall'onorevole presidente della Commissione, a me non occorre più aggiunger parola; e, se parola dovessi aggiungere, non sarebbe che di ringraziamento per la benevola accoglienza che ha ottenuto la mia proposta, tanto presso dell'uno quanto presso dell'altro.

Mi restringo dunque a fare una raccomandazione al signor ministro, appunto su questo servizio postale marittimo.

Egli sa bene che tutti gli anni, nell'autunno, succede una numerosa emigrazione di braccianti dal continente alla Sardegna. Sono migliaia di contadini che si recano nella Sardegna in autunno per ripartirne in primavera. Ciò fa certamente un vantaggio all'isola, accrescendole il numero dei lavoratori, fa un vantaggio alle provincie alpine, procurando a quegli abitanti un lavoro che, per le continue nevi, manca nei loro paesi, ma profitta anche più all'ordine pubblico, alla sicurezza interna, scaricando sull'isola quel superfluo di braccianti che diventerebbero serio imbarazzo al Go-

verno, dove si fermassero in quella stagione in terraferma.

Credo dunque che sia nell'interesse del Governo, sotto ogni riguardo, agevolare quanto più si può quest'emigrazione; far sì che quelle braccia, che non possono utilizzarsi in casa propria, vengano utilizzate in Sardegna.

Ora accade che a questi braccianti si fa pagare tra andata e ritorno 60 lire per i posti di terza classe. Tale noleggio, considerato in se stesso, non si può dire che sia gran cosa; ma, se si confronta coll'utilità evidente di agevolare quei passaggi, non tralascierà di apparire troppo gravoso.

Infatti questi braccianti stanno in Sardegna dai quattro ai cinque mesi dell'anno; durante questo soggiorno ricevono la mercede di una o due lire al giorno. Se loro si tolgono da questo piccolo lucro settanta od ottanta lire, per le spese del solo viaggio marittimo, il signor ministro vede che cosa deve loro rimanere.

Che se al contrario si agevolasse questo transito, i contadini, che andrebbero in Sardegna, sarebbero in molto maggior numero, ed i benefizi che ho indicati per la Sardegna, per le provincie alpine e per l'ordine pubblico sarebbero d'altrettanto maggiori.

So che vi è un contratto tra il Ministero e la società Rubattino; ma so ancora che il ministro dei lavori pubblici può esercitare tale influenza da potere ottenere un notevole ribasso. Io sono persuaso che, in parte almeno, ciò che perde la compagnia Rubattino col ribasso delle tariffe, le verrebbe compensato dal maggior numero dei braccianti che prenderebbero imbarco.

Questa è una semplice raccomandazione che faccio; e giacchè ho la parola voglio farne anche un'altra.

L'onorevole ministro ha messo d'accordo le diverse compagnie delle strade ferrate del continente, in modo da far loro esercitare nell'interesse del commercio un servizio cumulativo; le compagnie ricevono passeggeri e merci per qualunque destinazione; e poi alla fine del mese si ristabilisce, direi così, tra loro il bilancio del dare e dell'avere.

Ora, io pregherei l'onorevole Pasini di studiare se mai non potesse ottenersi un eguale buon accordo tra la compagnia Rubattino e le compagnie suddette di ferrovie, talmentechè di Sardegna si potessero mandare gli oggetti di commercio a qualunque parte dello Stato senza l'intermediario di tanti spedizionieri che, aggravando le spese di trasporto, rovinano il commercio.

Io so che in molte parti dell'America vi sono siffatte convenzioni fra le società di navigazione a vapore e le società delle ferrovie; mi pare che anche in Italia si potrebbe stabilire qualche cosa di simile. Per questo io mi rimetto alle sollecitazioni che stimerà usare il

signor ministro, nel cui buon volere, dico francamente, voglio avere perfetta confidenza.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Ringrazio prima di tutto l'onorevole Garau delle sue gentili espressioni. Io insisterò sicuramente presso la società Rubattino, perchè voglia usare qualche agevolezza alle numerose torme di alpigiani che si recano dal continente nella Sardegna per lavori agricoli e delle strade di ferro. Ma io potrei quasi assicurarlo che di queste agevolanze ne sono già state praticate prima d'ora a quegli alpigiani, accordando nei prezzi, secondo i casi, una diminuzione. Questo è evidentemente nell'interesse stesso della società Rubattino. Non ho per altro sul fatto alcun ragguaglio sicuro.

Quanto all'esigere un servizio cumulativo fra le varie società marittime, io veramente non so comprendere che analogia abbia il servizio cumulativo delle ferrovie, che mettono l'una nell'altra, con un servizio cumulativo dei vapori, i quali separatamente partono ciascuno da un punto determinato ed arrivano ad un altro determinato punto. Io non avrò ben afferrato l'idea dell'onorevole Garau...

GARAU. Se mi permette, darò uno schiarimento...

PRESIDENTE. Sarà la terza volta.

GARAU. È necessario uno schiarimento, dal momento che il signor ministro dichiara egli stesso di non avere afferrato il mio concetto. Io non ho colpa se la mia voce non è giunta sino a lui.

Io desidererei che le merci si potessero dirigere dalla Sardegna ai vari paesi d'Italia senza l'intermediario degli spedizionieri; io vorrei che le merci si potessero consegnare nel porto di partenza alla compagnia di navigazione, e che questa compagnia le consegnasse essa stessa nel porto d'arrivo alla ferrovia senza bisogno di alcuna intromissione dispendiosa di agenti estranei. Ecco che cosa io ho detto, aggiungendo che simile servizio cumulativo si esercita già in molte parti dell'America.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Io avrò male inteso la prima volta le parole dell'onorevole Garau, ma dichiaro che non ho potuto neanche questa seconda volta a causa del rumore intendere bene le sue parole. (*Si ride*)

Nondimeno dirò che, se si tratta soltanto di agevolare il passaggio delle merci, che si mandano dalle isole al continente e viceversa, e di far sì che le amministrazioni dei vapori s'intendano per questo colle ferrovie, io farò forti raccomandazioni ove occorra, a questo fine, tanto alle società delle ferrovie, quanto ai direttori dei piroscafi.

VALERIO. Io ho chiesta la parola quando l'onorevole ministro, rispondendo all'onorevole mio amico Maldini, trattava del servizio commerciale; rispetto al quale l'onorevole Maldini ha espresso il desiderio che, riguardandolo come servizio commerciale, le somme stanziare nel capitolo 35 potessero mandarsi al bi-

lancio del Ministero che ha la direzione della marina mercantile.

Questa è certo un'idea che merita studio; ed anche all'amministrazione delle poste si renderebbe un servizio di qualche importanza, perchè si levrebbe da questo bilancio una grossa somma che non vi dovrebbe stare.

I sei milioni che portano il bilancio delle poste a circa sedici milioni, non servono alle poste che per una parte piccolissima. Perocchè il vero servizio postale marittimo necessario oggi, non sarebbe più che quello delle isole col continente italiano. Quindi pare a me che poco venivano a proposito tutte le obiezioni che, appoggiandosi sul servizio dei vapori od altri, faceva il signor ministro alla proposta Maldini.

Nel capitolo 35 non ci sta cosa che riguardi, nè i vapori, nè le diramazioni dei pacchi, nè altro tecnicismo postale; non c'è che il puro e mero pagamento delle sovvenzioni alle società, e questo potrebbe essere benissimo affidato al Ministero della marina commerciale, come lo è affidato oggi all'amministrazione postale.

L'amministrazione postale non avrebbe meno il diritto di mandare, come manda ora, i suoi pieghi per mezzo di vapori sovvenzionati; nè avrebbe molto ad obiettarsi a ciò che queste sovvenzioni sieno stabilite e pagate per mezzo del Ministero che più direttamente riguarderebbero. Allora ci risulterebbe quest'altra cosa, che sarebbe un po' più chiaro il bilancio delle poste, il quale, da quanto diceva l'onorevole Ricciardi pochi giorni sono, figura come passivo, mentre effettivamente è attivo.

Il bilancio delle poste ci ha dato l'anno scorso un prodotto che supera i 15 milioni, mentre la spesa reale non arriva a dieci milioni, e non si raggiungono i sedici milioni, se non perchè vi sono aggiunti i sei milioni del servizio postale marittimo, dei quali sei milioni forse due milioni appena riguardano il servizio postale.

Debbo far pure un'osservazione sulla questione trattata dall'onorevole ministro, cioè sull'idea della fusione delle compagnie che fanno oggi il servizio marittimo del Mediterraneo e dell'Adriatico che egli ci ha lungamente svolta.

Sono stato non poco sorpreso quando ho sentito attribuirsi dal ministro all'onorevole mio amico Maldini un'opinione favorevole a questa fusione. Non vorrei che l'idea della fusione delle compagnie marittime venisse avanti e ci portasse a qualche cosa che rassomigliasse alla famosa fusione delle società di strade ferrate! Di queste fusioni ne abbiamo avuto abbastanza; lasciamo che le cose vivano come sono, che procedano e si sviluppino, ma non facciamo nuove fusioni.

L'onorevole ministro rispondeva poco fa all'onorevole Garau che non aveva capito ciò che egli intendeva di esporre riguardo al servizio cumulativo...

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Non ho inteso pel rumore e non per altro.

VALERIO. Bene, sia per il rumore; ad ogni modo le dirò più chiaramente come ciò si possa fare senza danno e senza difficoltà alcuna.

Credo che in parte si faccia già questo servizio cumulativo; ma sarebbe certo bene che il ministro usasse dei mezzi legali che gli dà la sua posizione per fare sì che questo servizio cumulativo si stabilisca regolarmente, con tariffe pubblicate e con metodi chiari e combinati fra le società di navigazione e quella delle strade ferrate.

A questo proposito io debbo rendere lode ad una società, alla quale non ne faccio di sovente, dico alla società dell'alta Italia, la quale ha esteso, per quanto riguarda lei, questo servizio cumulativo molto ampiamente; essa s'incarica di mandare merci, si può dire, in qualunque parte del mondo. Peccato poi che nei rapporti che questo servizio cumulativo potrebbe avere colle altre società italiane, non si sia uniformata alle stesse buone idee che l'hanno condotta a stabilire i servizi cumulativi al difuori!

Vengo finalmente alle corse della Sardegna, di cui hanno parlato gli onorevoli Asproni e Garau.

L'onorevole ministro ha detto che, trattandosi di sopprimere, si è guardato ciò per cui era *meno dannoso* il farlo. Io ho paura che veramente questa streghua del danno dal punto di vista del servizio postale non si sia tenuta.

Ho qui sott'occhio lo stato dei servizi che si fanno nel Mediterraneo. Leggerò i primi dati che mi vengono sott'occhio. Trovo che si spende all'anno 421,512 lire per una linea che da Genova va a Livorno, Cagliari e Tunisi. Ora io domando, perchè questa linea da Genova a Livorno? Le lettere che partono da Genova, sono mandate per la ferrovia a Livorno; e così faranno molto probabilmente, o potrebbero farlo i passeggeri.

Trovo un'altra linea che costa 196,000 lire all'anno, che è quella da Genova a Livorno e Porto Torres: perchè non si potrebbe dire da Livorno a Porto Torres? Trovo una terza linea che costa circa 236,000 lire all'anno, e che è intitolata *Genova, Livorno, Bastia e Porto Torres*; ed anche qui perchè non si potrebbe intitolarla *Livorno, Bastia e Porto Torres*?

Io so bene che queste linee rendono anche dei servizi commerciali, ma essi non sono più servizi postali, nè servizi dei passeggeri. Ed io dico schiettamente che la Camera dovrebbe preoccuparsi grandemente delle comunicazioni fra il continente italiano e le isole nostre. I servizi nostri colle isole non sono fatti come lo dovrebbero essere, nè in modo da ottenere che le isole diano a sè ed all'Italia quel vantaggio che possono dare.

Questi servizi non saranno fatti utilmente, se non quando avremo conseguito un servizio postale e dei

passeggeri *giornaliero* fra il continente e le due nostre grandi isole, la Sardegna e la Sicilia.

BIXIO. Io ho domandato la parola quando ho sentito leggere dal presidente l'ordine del giorno dell'onorevole Nisco.

Io temo che questa proposta non sia ben definita; almeno nello svolgimento di essa non mi fu dato di afferrarla abbastanza, e non so bene come se ne ragionasse dall'onorevole Nisco, da cui ho sentito dire, fra le altre cose, che la marina militare non è necessaria.

NISCO. No, no!

BIXIO. Qualche cosa di simile è stato detto. Dunque ad ogni modo bisognerebbe ben intendersi prima di tutto, e l'onorevole ministro forse, e senza forse, ha capito perfettamente, ma io no; bisogna vedere che cosa è questo riordinamento, ed essere ben sicuri che non sia per avere un risultato funesto.

Mi spiego.

Quasi tutte queste società hanno ancora per otto o nove anni una sovvenzione garantita per legge, il materiale con cui percorrono le linee è un materiale che ha necessità di essere trasformato, tanto più oggi che, oltre la maggiore portata dello scafo, che è necessaria per la merce che abbonda, si è giunti alla costruzione di macchine collo stesso effetto utile e col risparmio del trenta circa per cento di combustibile, risparmio di spesa e guadagno di nolo di molta considerazione, che certo consiglierà di abbandonare l'antico materiale ad ogni modo per il nuovo, per poco che gl'interessati sieno in condizioni normali. Ora, se noi parliamo oggi di riordinamento delle società marittime postali, col bisogno dell'economia, allarmeremo queste società, le quali comincieranno a fermarsi, cominceranno a dire: ma i vapori di cui dobbiamo fornirci oggi per essere utili non costano meno di un milione caduno; i vapori del *Lloyd*, che sono in costruzione in questo momento a Trieste stessa, e quelli di tutte le altre società ben altrimenti importanti della Francia e dell'Inghilterra, con cui andiamo a metterci a contatto in Oriente, non portano meno di tre a quattro mila tonnellate, mentre noi non abbiamo vapori che da passeggeri, e la cui portata reale in merci non raggiunge le 300 o 400 tonnellate, e questi sono pochissimi, per cui è necessario che si lascino tranquilli. Se noi cominciamo a parlare oggi di ordinamenti, che sarà poi quello che avverrà col vento che spira? Il primo risultato sarà che le società non faranno più niente, tanto più che talune di esse hanno guadagnato molto, ed oggi sono in un momento di crisi, quasi direi per bisogno che ho detto di trasformare il loro materiale, e per poco che voi scuotiate loro la fiducia che hanno nello Stato, esse si fermeranno o, quanto meno, non continueranno a svolgere le loro imprese con quella cura che è necessaria per progredire.

Se poi il riordinamento andasse fino alla fusione

delle società, io la crederei una fatalità e sarei in questo perfettamente d'accordo coll'onorevole Valerio, perchè io non sono amico delle società anonime, non vedo nessuna organizzazione industriale che non porti un nome. Vedete all'estero e tra noi, tutti i grandi stabilimenti industriali di Francia, Belgio, Inghilterra, Germania hanno un nome; vedete Snaider in Francia, Cokrill nel Belgio, Krupp nella Prussia, e mille altri. Vedete le grandi società di navigazione hanno un nome, c'è una responsabilità, una riputazione e pochi accomanditari.

Voi volete mettere insieme i milioni, per esempio, del Danovaro, la fortuna di Rubattino, quella del Florio? Non riuscirete o riuscirete male. Lasciate che il commercio si sviluppi da sè, egli conosce le sue vie e saprà progredire; non confondiamo le società ferroviarie colle marittime. Le società ferroviarie hanno avuto dallo Stato le linee costrutte, hanno avuto delle garanzie chilometriche. Le società di navigazione a vapore hanno acquistato il loro materiale, si sono stabilite da sè, non hanno sovvenzione che garantisca nulla, ma vedrete che sapranno prosperare e far prosperare il paese, come fanno e faranno in avvenire, se voi non turberete quella fiducia che hanno in voi e che la legge v'impone di non turbare.

Ripeto dunque: non confondiamo le cose, lasciamo che il commercio segua la propria via. Ad ogni modo aspettiamo e non cacciamo delle perturbazioni in un ramo di servizio che è molto importante.

La questione non manca di una importanza inquantochè non ci sono solo le comunicazioni commerciali che sono molte, ma vi è anche l'argomento della difesa dello Stato e la formazione degli equipaggi per la marina militare.

Bisogna che la Camera si ricordi che i vapori delle società, in caso di una guerra, appartengono allo Stato, lo Stato ha la facoltà di impossessarsene, ed oggi i trasporti delle truppe per un paese come il nostro sono cosa di molta importanza e tale che certamente la Camera non sconosce.

Per concludere, io vorrei pregare l'onorevole Nisco a ritirare il suo ordine del giorno perchè esso pel momento non è opportuno.

L'onorevole ministro ha detto che taluni dei proprietari e direttori delle società si sono mostrati inclinati alla ricostituzione sopra altre basi. Quand'egli dice questo, io non lo posso mettere neppure un momento in dubbio; ma, quand'anche essi lo volessero, io consiglieri il Governo a non consentirlo. Io so che noi abbiamo oggi nella sola Liguria una quantità di costruzioni marittime che superano non solo tutte le francesi, ma ancora queste e quelle della Danimarca, della Svezia, e d'una parte dell'Olanda insieme; eppure nella Liguria non c'è per questo nessuna società.

Si ricordi l'onorevole ministro, egli che ha studiato tanto le cose d'Oriente e che ha pubblicato degli scritti

così importanti, come le illustrazioni dei viaggi di Marco Polo, e molte altre notizie; vice-presidente dell'Istituto di Venezia, si ricordi, dico, che sono i negozianti quelli che hanno inventato il deserto.

I negozianti non dicono mai cosa fanno, e coprono sempre di nubi tutte le cose e i paesi dove vanno. Le società se vi daranno certi dati statistici sul loro movimento commerciale, sarà tutto quello che vi daranno. Quelle che fanno bene i loro affari non vi diranno mai che guadagnano e non vorranno mai essere dirette da altri. Così procede il commercio dappertutto. Se voi le mettete su con dei grandi nomi, queste società avranno dei bei palazzi, come fa appunto ora la Banca a Firenze, spenderanno dei milioni, faranno fare dei saloni per ricevere, ma affari, eh! gli affari non miglioreranno in egual proporzione. Andate a vedere nella City di Londra gli stabilimenti di quei banchieri; andate a vedere gli scagni che sono nella città di Genova; andate a vedere quello del signor Danovaro che ha di sua proprietà particolare, od in massima parte, una ventina di bastimenti di mille circa tonnellate caduno; andate a vedere il suo scagno. Se stendete le braccia, toccate dappertutto.

Lasciate dunque che vivano su quelle basi economiche, poichè da noi si vive modestamente e si lavora. Andiamo adagio a trasformare. Se noi andiamo a creare delle grandi società, sarà forse una bella cosa, ma non sappiamo quello che sarà: è meglio dunque lasciar correre le cose come vanno.

**MENABREA**, *presidente del Consiglio dei ministri e ministro per gli affari esteri*. Io credo dover dire alcune parole dopo il discorso interessantissimo dell'onorevole Bixio.

L'onorevole deputato Bixio vorrebbe che nessun cambiamento s'introducesse nello stato attuale delle società di navigazione che sono sussidiate dal Governo, per tema che questi cambiamenti siano per recare dei disturbi, che, invece di migliorare le presenti condizioni della navigazione, forse potrebbero peggiorarle. Da un'altra parte vediamo dei reclami, delle domande, affinchè il Governo provveda ora in un sito, ora in un altro.

Abbiamo sentito anche l'onorevole Bixio dire come sia necessario che si facciano trasformazioni nel materiale navigante, affinchè i nostri bastimenti prendano una portata, se non eguale, almeno più prossima a quella delle grandi compagnie francesi, e specialmente inglesi, le quali hanno attualmente dei bastimenti di grandissima portata fino a tre, a quattro mila tonnellate.

Ora, egli è evidente che, se il Governo volesse ingeirirsi egli stesso nell'amministrazione di queste società, farebbe malissimo. Noi abbiamo già in bilancio una somma di lire 6,072,000; e dopo quanto vi ha esposto il mio collega, il ministro delle finanze, se noi vogliamo procedere al riordinamento delle finanze, sa-

remo senza dubbio costretti di limitare i sussidi che noi diamo a tutte quelle società. Perciò il problema consisterà nel vedere quale sia il modo più utile di impiegare, nell'interesse del servizio pubblico, quella somma di lire 6,072,000, che è portata in bilancio.

Ora non si può dire che il modo in cui è distribuita attualmente sia il migliore; che l'applicazione di questa somma sia la più utile pel Governo. Epperò il Governo si preoccupa molto di tale questione appunto per poter rendere ragione ai lamenti che talvolta gli sono indirizzati sopra questi vari servizi.

È evidente che qui nella Camera si possono toccare queste gravi questioni, ma rimane poi al Ministero di studiare attentamente in qual modo sia fattibile anche, ove d'uopo, di riordinare tutto questo servizio di maniera che vi si provveda il più efficacemente possibile mediante il sacrificio di 6 milioni che sono portati in bilancio.

In quanto all'attribuire il servizio marittimo al Ministero della marina piuttosto che al Ministero dei lavori pubblici, credo che sia anche codesta una questione che meriti un serio studio, imperocchè è evidente che, se lo stabilimento di tal servizio venne fatto specialmente in vista delle corrispondenze postali, è evidente, dico, che dopo lo stabilimento di questo servizio postale si è sviluppato simultaneamente anche il servizio commerciale, che per buona fortuna del nostro paese tende a prendere un incremento foriero, direi, di uno splendidissimo avvenire. Io citerò, per esempio, il servizio che si fa attualmente tra Genova ed Alessandria d'Egitto, servizio che, sebbene abbia cominciato in modo molto umile, riuscirà però ad arrecare un grandissimo sussidio al commercio marittimo, specialmente nell'alta Italia.

Per questi motivi, senza prendere una risoluzione assoluta, come alcuni vorrebbero colle loro mozioni, io ritengo che sia meglio che la Camera si affidi al Ministero, il quale seriamente studierà tutte queste questioni in modo da impiegare il meglio possibile le considerevoli somme che sono consacrate a questo servizio nel bilancio.

**PRESIDENTE.** Gli onorevoli Damiani, Calvino, La Porta e Pescetto propongono di aggiungere 40,000 lire alla somma di lire 6,072,336 assegnata dalla Commissione a questo capitolo 35 pel servizio postale e commerciale marittimo, e che quell'aumento sia applicato alla riattivazione del servizio postale fra Palermo e Tunisi.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Damiani.

**DAMIANI.** Vorrei prima avere dal signor ministro il suo parere su questa proposta, e dietro le sue parole farò le mie osservazioni.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Per procedere un poco con ordine logico vorrei dire qualche parola in risposta all'onorevole Valerio. Egli ha fatto una critica che non manca certo di fondamento sui punti di partenza

e di arrivo delle varie corse che fa la società sunnominata, e ne ha citati due o tre che partono sempre da Genova, o fanno capo a Genova per andare a Livorno, Cagliari, Tunisi, Porto Torres, Bastia, ecc. Egli ha trovato di dover criticare questa, per così dire, troppo frequente comparsa di Genova che non è punto necessaria stantechè partirebbero da Genova molte altre corse.

Questo fatto fu già da molto tempo avvertito dal Ministero, ed ha il Ministero fatto molti sforzi nell'intento di diminuire il sussidio che si dava alla società Rubattino, abbreviando e restringendo le corse; ma a termini del contratto ciò non si può fare, e Rubattino non vi ha acconsentito. Fu interrogato in proposito il Contenzioso finanziario, che ha dichiarato non potersi costringere il Rubattino a restringere le percorrenze delle corse e ad accontentarsi di un sussidio minore. Noi siamo dunque, fino allo spirare del contratto, costretti a mantenere le corse come sono senza potervi fare le variazioni proposte dall'onorevole Valerio.

Quanto all'idea di riordinare i servizi delle società di navigazione, suggerita dall'onorevole Nisco, ho già detto che da parte del Ministero degli esteri e da quello della marina e dei lavori pubblici qualche trattativa in proposito si è già fatta. Ecco quali sarebbero i nostri intendimenti. Quanto prima sarà aperto l'istmo di Suez, ed il commercio prenderà in tutto il Mediterraneo e fuori un grande incremento. Vi vogliono quindi mezzi di trasporto proporzionati a questo grande incremento; tutti sono d'accordo che i mezzi che noi abbiamo attualmente a nostra disposizione sono insufficienti e pel numero e per la quantità. Noi dunque ci eravamo proposti il problema di persuadere alle società sussidiate dal Governo di convenire fra di loro per aggiungere molti altri piroscafi nuovi e più adattati al servizio commerciale, a quelli che posseggono presentemente, ed a bene prepararsi pel futuro commercio del Mediterraneo, e per spingere questo commercio, occorrendo, fuori dell'istmo di Suez nelle regioni asiatiche.

Il riordinamento da noi inteso e desiderato consisterebbe adunque nel persuadere i possessori di navigli a procurarsi a tempo i mezzi opportuni per giovare al commercio, nel suo prossimo e sicuro incremento.

Quanto alla domanda, fatta ieri dall'onorevole Damiani, che sia reintegrato il servizio marittimo fra Palermo e Tunisi passando per la Pantelleria, debbo ricordare che questo servizio fu soppresso nel 1867. Esso costava 81,900 lire. Adesso si tratta di ripristinarlo, partendo da Trapani e giungendo per la Pantelleria fino a Tunisi, o almeno di provvedere al servizio dell'isola di Pantelleria, la quale resta interamente priva di comunicazioni con la Sicilia, facendosi ora il servizio postale col mezzo di una barca che costa allo Stato 4600 lire.

Il motivo per il quale fu soppresso questo servizio che arrivava fino a Tunisi, fu il poco vantaggio che tale servizio in quel tempo rendeva al paese. È verissimo che adesso le nostre relazioni con Tunisi vanno crescendo, e diventano più importanti; ammetto anche che in avvenire sarà certamente opportuno e necessario che quel servizio venga riattivato; ma nello stato presente delle cose non credo che si possa ammettere tutto quell'aumento di spesa che importerebbe il ristabilimento di tutto il servizio fino a Tunisi. Resterebbe invece da esaminare se non convenga provvedere fin d'ora ai bisogni dell'isola di Pantelleria; per il quale servizio credo che potrebbero bastare dalle 20,000 alle 30,000 lire. Se non che non è possibile d'indicare al momento, e senza intavolare trattative, quanto si potrebbe spendere precisamente. Io per conseguenza mi opporrei, per più ragioni, e specialmente sotto il punto di vista economico, alla reintegrazione di tutte le somme necessarie per il ristabilimento del servizio fino a Tunisi; ma non sarei lontano dall'ammettere che l'onorevole Damiani con un ordine del giorno raccomandasse al Ministero di riprendere le trattative per provvedere con un servizio più opportuno ai bisogni dell'isola di Pantelleria. Ora non è possibile, e giova di determinare quanto si dovrebbe spendere per questo servizio.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Damiani.

**DAMIANI.** Io desidererei che l'onorevole ministro ripetesse la cifra alla quale ammontava la spesa di questo servizio, cioè quello da Palermo a Tunisi.

**PASINI, ministro per i lavori pubblici.** 81,900 lire.

**DAMIANI.** Quando io moveva la prima volta osservazioni riguardo a questo servizio, presentava alla Camera i risultati che avevo osservati nel bilancio dei lavori pubblici. In quell'epoca, intendo in quella della soppressione di questo servizio insieme ad un altro pure soppresso, da Catania a Messina, si presentava l'economia di sole lire 43 mila. Nei bilanci posteriori quest'economia non prende proporzioni più grandi; di maniera che ho dovuto ritenere sino da quell'epoca che si trattasse solo della spesa di circa 30 mila lire, non potendo rendermi ragione del perchè, ove si fosse risparmiata una cifra come quella cui accenna oggi il signor ministro, si fosse venuto poi ad annunziare un risparmio molto minore.

L'onorevole Valerio ricordava un momento addietro che, nella soppressione di questi servizi, sarebbe una stregua molto più esatta quella di togliere quelli che sono meno utili o che sono quasi superflui, che hanno per corrispettivo i servizi postali resi dalle ferrovie, anzichè togliere quelli nei quali non si ottiene questo corrispettivo e non è possibile che si ottenga, trattandosi di commercio del continente colle isole.

Ma il signor ministro rispondeva all'onorevole Valerio che vi sono in mezzo contratti; noi, diceva egli

non possiamo ottenere dalle società che esse sopprimano i servizi ai quali accennava l'onorevole Valerio.

Ebbene, o signori, questi contratti, quando piace alle società di mutarli, direi, voi vi prestate ai loro desiderii; quando poi alle società non piace d'introdurvi alcuna alterazione, allora voi vi sobbarcate alla loro volontà, rassegnandovi di nuocere al servizio di quei luoghi nei quali è molto importante, pur lasciandolo in quelli congiunti dalle ferrovie, nelle condizioni di quasi inutilità, come diceva l'onorevole Valerio. E come non si chiamerebbe cotesto un lusso oltraggiante rispetto a quei luoghi che avete privati d'indispensabili corrispondenze?

Mi piace che il signor ministro sia persuaso dell'importanza di rimettere il servizio fra la Sicilia e l'isola di Pantelleria; ma io non so rendermi ragione del perchè non si voglia rimettere il servizio della costa meridionale della Sicilia col vicino continente africano.

Se il signor presidente me lo permette, attenderò che torni dalla brevissima assenza che ha annunciata il signor ministro dei lavori pubblici per continuare il mio discorso.

#### INCIDENTE SULL'ORDINE DEL GIORNO.

**CAMBRAY-DIGNY, ministro per le finanze.** Approfitterò di questo momento di riposo della Camera per fare una proposta.

Io domanderei che il bilancio dell'entrata fosse messo all'ordine del giorno per una tornata determinata, per esempio per quella di lunedì prossimo. Spero che lunedì la discussione del bilancio dei lavori pubblici potrà essere terminata...

**PRESIDENTE.** Veramente io spero poco.

**CAMBRAY-DIGNY, ministro per le finanze.** Parendomi che sia molto opportuno d'incominciare in quel giorno la discussione del bilancio dell'entrata, domanderei alla Camera che volesse deliberare questa mia proposta.

**PRESIDENTE.** La Camera può, se vuole, mettere all'ordine del giorno per la tornata di lunedì il bilancio dell'entrata, ma che sia per quel giorno finita la discussione del bilancio dei lavori pubblici, io non me ne lusingo, se si procede di questo passo. Più volte mi sono fatto un dovere di richiamare gli oratori ad essere più brevi, a non reiterare le loro orazioni, ed a non moltiplicare tanto gli ordini del giorno; ma fin d'ora non mi sembra di avere ottenuto che la discussione si accelerasse. Però, ripeto, se si va di questo passo, è impossibile che per lunedì la discussione di questo bilancio sia finita.

Nonostante io metto ai voti la proposta del signor ministro...

**CRISPI.** Domando la parola.

Se si ha l'intenzione di passar subito al bilancio del-



l'entrata, credo che, senza fissare un giorno, poichè il signor presidente dubita che non potremo arrivare alla votazione del bilancio de' lavori pubblici per sabato, sarebbe miglior partito di fissare la discussione del bilancio dell'entrata immediatamente dopo quella del bilancio dei lavori pubblici. Così il desiderio dell'onorevole ministro sarà soddisfatto, e la Camera non farà una votazione, la quale potrebbe poi non essere eseguita. (*Movimenti a destra*)

Facciano, come credono; io ho fatto questa osservazione non per opposizione, ma perchè trovo più utile e più regolare non interrompere, e non sospendere i bilanci a metà.

**CAMBRAY-DIGNY**, ministro per le finanze. Io riterrei che in questa settimana si può terminare la discussione del bilancio dei lavori pubblici, ed è in questa veduta che domandai che si fissi la tornata di lunedì per discutere il bilancio della entrata. Tutti vedono la importanza che c'è di accelerare la discussione di questi bilanci; e io perciò terrei ferma questa formula di proposta, salvo poi in seguito, se la Camera è di tal avviso, a tornarvi sopra: io domando che sia fissata per lunedì la discussione del bilancio d'entrata.

**LANZA GIOVANNI**. Anch'io sono molto preoccupato di questa discussione dei bilanci così protratta, ed ebbi già in altre occasioni la opportunità di manifestare a questo riguardo la mia opinione, di modo che farei una proposta di emendamento per accelerare i lavori della Camera, e per rendere possibile che al più presto si possa incominciare la discussione del bilancio della entrata.

Propongo che si prolunghino di un'ora le nostre sedute, che, cioè, invece di cominciare al tocco, si cominci al mezzodì, fino a tanto che durano i bilanci; un'ora di più per tornata ci farà fare molto cammino, e il presidente lo sa meglio di me. Questo credo che sia uno dei mezzi pratici o spediti più opportuni per accelerare le deliberazioni.

Spero che la Camera vorrà accettare questo emendamento, perocchè, dopo quattro o cinque mesi che siamo attorno a questa discussione, mi pare oramai tempo di procedere più rapidamente a deliberare sopra questi bilanci, e passare ad altre materie di uguale urgenza.

**FOSSOMBRONI**. Associandomi alle ultime parole dell'onorevole Lanza, mi permetterei di proporre alla Camera che si continuasse la discussione del bilancio dei lavori pubblici finchè non è esaurito, senza interromperla con altre discussioni. In questa settimana la discussione sul bilancio si potrebbe esaurire, e quindi si potrebbe passare alla discussione del bilancio dell'entrata, secondo la proposta dell'onorevole ministro delle finanze. Associandomi adunque alle idee molto giuste dell'onorevole Lanza, propongo che la discussione del bilancio dei lavori pubblici sia continuata anche nella seduta di domani.

**PRESIDENTE**. Sono tutte proposte che si conciliano, l'una non esclude l'altra. Quindi, se non c'è opposizione, le ritengo come approvate dalla Camera; così si guadagnerà tempo.

**BOTTA**. Domando la parola.

**PRESIDENTE**. Dico bene, se non c'è opposizione, ritengo che le sedute comincino a mezzogiorno, che debba continuare senza interruzione questa settimana la discussione del bilancio dei lavori pubblici, e che lunedì, tempo permettendolo, come dicono i naviganti (*Si ride*), si discuterà sul bilancio dell'entrata.

**MAZZARELLA**. Domando la parola.

**PRESIDENTE**. Ho inteso la proposta dell'onorevole Fossombroni in questo senso, che pei tre giorni della settimana che rimangono, cioè domani, venerdì e sabato, si debba discutere senza interruzione il bilancio dei lavori pubblici.

**BOTTA**. Ho domandato la parola.

Come ha stabilito la Camera, all'ordine del giorno di domani dovrebbe essere la proposta di legge relativa alle incompatibilità parlamentari. Credo che non si possa derogare a ciò che la Camera ha deciso da due o tre giorni, senza un'altra deliberazione formale.

**MAZZARELLA**. Dopo le deliberazioni che si sono già prese sull'ordine del giorno, sulle proposte che ora si sono fatte ci vuole un voto speciale della Camera.

**FOSSOMBRONI**. Insisto perchè si metta ai voti quanto ho avuto l'onore di proporre, poichè si perde troppo tempo nel discutere su quello che si vuol mettere in discussione.

Per guadagnare tempo, propongo che i tre giorni della presente settimana sieno consacrati esclusivamente alla discussione del bilancio dei lavori pubblici.

La Camera è padronissima di ristarsi da qualunque deliberazione.

**PESCETTO**. Chiedo di parlare per uno schiarimento.

Desidererei sapere se domani, posdomani e sabato vi debba essere adunanza a mezzogiorno, o se s'intende che non vi debba essere Comitato nè domani nè sabato. Vi sono per altra parte delle leggi assai importanti le quali sono già state iniziate davanti al Comitato, e che è quindi bene che siano condotte a termine.

**PRESIDENTE**. Certamente, il Comitato privato non può sospendere le sue sedute poichè vi sono leggi ed argomenti di somma importanza che stanno davanti a lui: potrebbe però il Comitato privato, come altra volta ha fatto, cominciare le sue sedute alle 10 anzichè alle 11, e così la proposta dell'onorevole Lanza potrebbe essere applicata.

La prima proposta fatta dall'onorevole Lanza mi pare che non incontri più opposizione veruna.

**RATTAZZI**. Domando la parola in questa questione.

**PRESIDENTE**. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rattazzi.

**RATTAZZI.** Io non comprendo veramente come dopo di avere la Camera, or sono due giorni, stabilito di mettere in discussione per la tornata di domani lo schema di legge sulle incompatibilità parlamentari, si voglia oggi di nuovo discutere su quest'argomento, e stabilire che questa discussione non debba più aver luogo, quando nulla è sovraggiunto da mutare lo stato delle cose.

Prego la Camera ad avvertire che è sommamente pericoloso il variare da giorno a giorno l'ordine delle nostre discussioni e le deliberazioni che si sono prese in una tornata precedente. Comprendo che la Camera è sempre padrona di disdire quello che ha stabilito nel giorno precedente; ma se si procede di questo passo, cosa ne avverrà? Nel modo, in cui è ordinata attualmente la Camera, che un momento è più numerosa da un lato che dall'altro, avverrà che si prenderà una deliberazione da una grande maggioranza, e che poi, tosto, la Camera trovandosi più numerosa da un altro lato, si disfarà quello che si era poco prima stabilito.

Io quindi sono d'avviso che non si debba variare l'ordine del giorno quale venne stabilito per la tornata di domani.

**MAZZARELLA.** Io insisto sempre più perchè non si metta in discussione di nuovo quello che è già stato deliberato dalla Camera. Si può stabilire di discutere per giovedì della ventura settimana tutto quello che si vuole, ma per il giorno di domani io ritengo che si debba lasciare le cose come sono.

Si tratta di un disegno di legge che riguarda le incompatibilità parlamentari; è una cosa che più o meno può toccare alcuno fra i deputati. Domando quindi che non si varii quanto si è stabilito per la tornata di domani.

**LANZA G.** Francamente, a me pare che non vi sia nessuno inconveniente a sospendere per alcuni giorni la discussione del disegno di legge sulle incompatibilità parlamentari.

Già una parte della Camera, ed in ispecie quella che siede a sinistra, ha già insistito vivamente perchè non venga intralciata la discussione dei bilanci con uno schema di legge, ed ha altra volta proposte che si sospendesse persino la legge riguardo all'amministrazione centrale, alla quale proposta io mi sono, non solo associato col voto, ma ho dato altresì appoggio vivamente colla parola.

A me pare che la legge sulle incompatibilità parlamentari non abbia un carattere di urgenza e importanza maggiore di quello della legge sull'amministrazione centrale.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**LANZA G.** Osservo che, se non si discute intieramente in questa settimana (e per certo questo avverrebbe, ancorchè si tenesse fermo all'ordine del giorno per domani), si discuterà nella settimana ventura. Perciò si potrebbe stabilire che, quando sia cominciata la di-

scussione, non venga interrotta e che sia ultimata. E così si riuscirebbe ad ottenere che si voti questa legge nello stesso tempo, come se si cominciasse domani e dovesse interrompersi il dì successivo.

Del resto non è poi esatto l'asserire che non sia sopravvenuto nessun fatto, il quale legittimi un cambiamento di voto nella Camera riguardo al suo ordine del giorno.

Non dissimuliamolo, o signori, l'incidente di ieri è un fatto molto notevole, che venne apprezzato da tutti. Perciò, parendomi che se ne debba tener conto, io insisto nella mia proposta, che si voglia continuare esclusivamente la discussione del bilancio dei lavori pubblici, affinchè si possa al più presto incominciare quella del bilancio dell'entrata.

Per assecondare poi, per quanto dipende da me, i voti anche di quei deputati i quali vorrebbero vedere al più presto cominciata la discussione sulla legge delle incompatibilità parlamentari, io proporrei che venisse questo disegno di legge messo all'ordine del giorno per giovedì della settimana ventura, e continuata la discussione fintantochè sia finita.

In questo modo mi pare che tutti i desiderii possano essere soddisfatti.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**NICOTERA.** L'onorevole Fossombroni, che fa la proposta, grida *Ai voti!* Ciò non mi pare regolare.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Nicotera parlerà contro la chiusura, se gli piace; adesso essendo domandata la chiusura, chiedo se è appoggiata.

*Una voce a sinistra.* Non è domandata la chiusura.

**PRESIDENTE.** *Ai voti! ai voti!* non vuol dire chiusura? Dunque domando se la chiusura è appoggiata.

(È appoggiata.)

Ora l'onorevole Nicotera ha facoltà di parlare contro la chiusura.

**NICOTERA.** Parlo contro la chiusura soltanto per dire brevemente che non mi sembra conveniente la proposta dell'onorevole Lanza. Egli ha accennato all'incidente di ieri, ma lasciateci discutere e vi mostreremo come, dopo l'incidente di ieri, è divenuto più importante che la legge si discuta dimani.

Lasciate che ve lo dica francamente, tutti credono che non si vuole discutere questo schema di legge, se volete assumervi questa responsabilità...

**BONFADINI.** Domando la parola in favore della chiusura.

**NICOTERA.** Ho piacere che l'onorevole Bonfadini, che si è iscritto a parlare *contro* della legge, chieda la parola per la chiusura.

**MASSARI G.** Anch'io mi sono iscritto per parlare contro.

**PRESIDENTE.** Prego di non interrompere; c'è una interrogazione che chiuderà la bocca a tutti probabilmente.

**NICOTERA.** Avrò il piacere di rispondere all'onorevole

Massari e all'onorevole Bonfadini quando si discuterà questo schema di legge. Io prego la Camera di non chiudere la discussione, e la prego tanto più, perchè, se insiste, sarò costretto di ricorrere ad un mezzo per dimostrare che la Camera non può deliberare.

**PRESIDENTE.** Vi è la domanda che si verifichi se la Camera è in numero...

*Voci a destra.* No! no!

*Voci a sinistra.* Sì! sì!

**PRESIDENTE...** ed è fatta dagli onorevoli Lazzaro, Colesanti, Fabrizi Nicola, Mazzarella, Lobbia, Molinari, Grassi, Damiani, Morelli Salvatore, Acerbi, Carbonelli, Vollaro, La Porta e Botta. (*Rumori a destra*)

Si procederà all'appello nominale.

**SALVAGNOLI.** Domando l'inserzione nella gazzetta ufficiale del nome degli assenti.

**PRESIDENTE.** Prego di far silenzio altrimenti i segretari non intendono quelli che rispondono.

(*Si fa l'appello nominale dal quale risulta che la Camera non è in numero.*)

#### PRESENTAZIONE DI UNO SCHEMA DI LEGGE.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Ho l'onore di presentare un progetto di legge per la convalidazione

del decreto reale del 23 ottobre 1868, tendente ad approvare una convenzione colla società dell'alta Italia per l'erezione di una stazione ferroviaria marittima a Venezia. Chiederei che questo disegno di legge fosse inviato alla Commissione del bilancio. (*V. Stampato n° 293.*)

**PRESIDENTE.** Quanto alla presentazione io gliene do atto perchè questa è mera forma, e la Camera non delibera. Ma quanto alla trasmissione di questo progetto alla Commissione del bilancio, siccome la Camera non è in numero, io ne riservo la deliberazione alla successiva tornata.

La seduta è levata alle ore 4 3/4.

#### *Ordine del giorno per la tornata di domani:*

1° Discussione del progetto di legge sulle incompatibilità parlamentari;

2° Svolgimento della proposta di legge del deputato Marolda-Petilli e altri 75 deputati sulla proprietà mineraria;

3° Seguito della discussione del progetto di legge sulla caccia.