

TORNATA DEL 13 GIUGNO 1872

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI

SOMMARIO. *Atti diversi.* = *Presentazione della relazione sul progetto per la spesa e l'entrata di definitiva previsione 1872.* = *Seguito della discussione dello schema di legge per l'approvazione di convenzioni sui servizi marittimi* — *Spiegazioni personali del deputato Casaretto circa le offerte fatte dalla società del Lloyd italiano, di cui ieri si è discusso, per il servizio di navigazione nelle Indie, affidato al signor Rubatino* — *Dichiarazione del deputato Viacava circa i suoi rapporti colla Giunta intorno alla comunicazione di documenti* — *Spiegazioni del deputato Luzzatti* — *Osservazioni del deputato Sulis sulla costituzionalità dell'atto* — *Dichiarazione del relatore Di Rudinì* — *Obbiezioni del deputato Paternostro Paolo sulla convenzione per la navigazione nelle Indie, e spiegazioni del ministro per l'agricoltura e commercio* — *Proposizioni dei deputati Botta, Vollaro e La Porta per la deposizione e lettura dei documenti sopr'accennati* — *Altre dichiarazioni dei deputati Casaretto, Maurogò nato e dei ministri per le finanze e per l'interno* — *L'incidente è chiuso* — *Proposizione del deputato Englen all'articolo 5 della convenzione* — *Opposizioni del relatore Di Rudinì, e dichiarazione del ministro per i lavori pubblici* — *È respinta* — *Istanze del deputato Malenchini, e risposte del ministro e del relatore* — *Opposizioni del deputato Morelli Salvatore alla convenzione colla società Peninsulare ed Orientale* — *Risposte del deputato Maurogò nato* — *Proposte dei deputati La Porta e Damiani alla convenzione col signor Florio pei viaggi fra Trapani e Pantelleria, e fra Palermo e Tunisi* — *Opposizioni del relatore e dichiarazioni del ministro* — *Sono ritirate* — *Proposta del deputato Florena per approdi a Lipari, combattuta e respinta* — *Approvazione di un voto della Giunta* — *Proposte dei deputati Nicotera e Miceli per sbarchi a Paola e Pizzo, respinte* — *Istanze dei deputati Nanni e Interlandi, e dichiarazione del relatore* — *Eccitamenti e proposte dei deputati Mantegazza, Sulis, Asproni, Depretis e Murgia sulla convenzione per le comunicazioni colla Sardegna* — *Risposte e dichiarazioni dei ministri e del relatore* — *Approvazione del voto proposto dalla Giunta, modificato dal ministro Sella, e dei quattro articoli del progetto complessivo* — *Aggiunta del deputato La Porta all'articolo 5, ritirata dopo obbiezioni del ministro* — *Approvazione dell'articolo 5, ultimo.* = *Annunzio d'interrogazioni dei deputati Righi, Miceli, Gabelli, Vollaro, Sorrentino e La Porta* — *Dopo incidente sull'ordine del giorno, è approvata una proposta del ministro Sella di rinviare le interrogazioni dopo i bilanci e le leggi all'ordine del giorno.*

La seduta è aperta all'una e mezzo.

MASSARI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che viene approvato.

ROBECCHI, segretario, legge il sunto delle seguenti petizioni:

400. 87 cittadini di Gaeta fanno istanza perchè quella guarnigione sia nuovamente portata a due reggimenti o quanto meno elevata quella città a capo di distretto militare.

401. 221 elettori politici del collegio elettorale di Ariano e 332 di quello di Mercato San Severino domandano l'abolizione del contatore e dell'attuale sistema di riscossione del dazio sul macinato, e la cessione di tale dazio ai municipi.

402. Canori ed altri membri della Commissione nominata dall'assemblea dei fabbricatori di birra riunitasi in Bologna presentano alla Camera una petizione per ottenere la riforma delle leggi e regolamenti attuali sull'imposta di produzione della birra.

403. Il sindaco della città di Napoli, per mandato di quel Consiglio comunale, rinnova le istanze per la conservazione di quella sede di Corte di cassazione.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. L'onorevole Pepe ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

PEPE. Colla petizione registrata al n° 400, ottantasette cittadini di Gaeta chiedono, per ragioni economiche locali, che la guarnigione sia portata a due reggimenti.

Io pregherei la Camera a volerla inviare al ministro della guerra.

PRESIDENTE. Onorevole Pepe, mi permetta di osservarle che la Camera non può deliberare questo invio se prima la petizione non è trasmessa alla Commissione incaricata di riferire sulle petizioni.

PEPE. Allora chiedo che ne sia dichiarata l'urgenza. (L'urgenza è ammessa.)

LANDUZZI. Prego la Camera a voler dichiarare l'urgenza della petizione 402 presentata dal signor Canori come presidente della Commissione nominata dall'assemblea dei fabbricatori di birra, riunitasi in Bologna, e di trasmetterla alla Commissione generale del bilancio.

(Le due domande sono ammesse.)

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: l'onorevole Angeloni di 10 giorni per affari di famiglia; l'onorevole Vicini di 8 per ragioni di salute.

(Sono accordati.)

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE.

PRESIDENTE. Onorevole Lancia di Brolo, la invito alla tribuna a presentare una relazione.

LANCIA DI BROLO, relatore. A nome della Commissione del bilancio ho l'onore di presentare alla Camera la relazione complessiva sul bilancio definitivo dell'entrata e della spesa per il 1872. (V. Stampato n° 86-A)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

L'onorevole Bertani ha presentato un progetto di legge che sarà inviato al Comitato.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE SULLE CONVENZIONI RELATIVE AI SERVIZI MARITTIMI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge sulle convenzioni relative ai servizi marittimi.

Si passerà all'articolo 1:

« Sono approvate le qui unite convenzioni:

« *A*) Convenzione addizionale per il prolungamento alle Indie della navigazione fra i porti del Mediterraneo e l'Egitto, stipulata addì 12 ottobre 1871 con la società *R. Rubattino e C.*, modificata dall'annessa dichiarazione (*A*).

« *B*) Convenzione stipulata addì 14 aprile 1872, per la rescissione dei contratti postali con la compagnia di navigazione *Adriatico-Orientale*, e per la sostituzione da Brindisi ad Ancona e Venezia del servizio della compagnia di navigazione a vapore *Peninsulare* ed *Orientale* a quello dell'*Adriatico-Orientale*.

« *C*) Convenzione per un servizio regolare di navigazione a vapore da Venezia e da Messina per Costantinopoli e viceversa, stipulata addì 14 aprile 1872 con la società anonima *La Trinacria*, modificata dall'annessa dichiarazione (*B*).

« *D*) Convenzione addizionale per modificazione al servizio postale fra il continente e l'isola di Sicilia e

intorno alle coste della Sicilia, stipulata addì 14 aprile 1872 con la società di navigazione a vapore *I. e V. Florio e C.*

« *E*) Convenzione addizionale a quella del 21 novembre 1861, approvata per legge 13 aprile 1862, n° 551, per la concessione del servizio postale fra il continente, l'isola di Sardegna e l'arcipelago toscano, stipulata addì 14 aprile 1872 con la società *R. Rubattino e C.* e modificata dall'annessa dichiarazione (*C*). »

Prego la Camera di avvertire che la discussione generale, essendo stata chiusa nella seduta di ieri, non si potrebbe oggi rientrarvi in occasione dell'articolo 1, e che per procedere ordinatamente, parmi che debba aprirsi la discussione su ogni parte del medesimo, ossia sui diversi paragrafi che corrispondono alle diverse convenzioni, perchè, probabilmente, converrà poi procedere alla votazione per divisione, cioè per ogni convenzione.

In questo modo ogni oratore iscritto potrà raggiungere il suo intento ed esprimere il proprio avviso sulle diverse convenzioni senza rientrare nella discussione generale.

Quanto poi all'ordine del giorno proposto dalla Commissione, esso verrà in discussione al paragrafo *E*, che ha tratto alla convenzione per servizio marittimo colla Sardegna.

Gli onorevoli La Porta, Di Rudini e Damiani sono iscritti sull'articolo 1; io domando loro se intendono parlare sopra una speciale convenzione.

DAMIANI. Io mi riservo per la discussione della convenzione segnata colla lettera *D*.

PRESIDENTE. Su quale convenzione, onorevole Rudini, intende di parlare?

DI RUDINI, relatore. Ad abbreviare la discussione, per quanto è possibile, intenderei limitarmi a parlare sulla convenzione *A*, ma non posso a meno di dichiarare che per molte ragioni, non fosse altro per l'infinita quantità di fatti personali che si sono sollevati, mi sentirò nella necessità di uscire un pochino dai limiti della convenzione *A*.

Fatta questa dichiarazione, lascio giudice l'onorevole presidente del momento in cui crederà opportuno di darmi facoltà di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole La Porta, intende parlare sul paragrafo *D* dell'articolo 1.

LA PORTA. Precisamente.

PRESIDENTE. Allora le riserverò la parola.

L'onorevole Casaretto ha facoltà di parlare per un fatto personale.

CASARETTO. Io non sono entrato e non entro nella questione di fondo della presente discussione. Io ho espresso altre volte ai presenti ed ai passati ministri, e come individuo e come presidente della Camera di commercio di Genova, la mia opinione riguardo al sistema dei sussidi; ma nelle presenti circostanze mi trovo in tale condizione di cose, che credo mio debito

di astenermi assolutamente dal prendere parte alla discussione.

Però, siccome ieri sono stato abbastanza chiaramente indicato in alcune delle cose dette dall'onorevole ministro e da altri, e siccome pel modo con cui fui designato, contro la volontà probabilmente dell'onorevole ministro e degli altri oratori, mi sembra che alcuni potrebbero interpretare quelle parole nel senso che io avessi fatto qualche atto meno corretto. Prego perciò la Camera di permettermi di dare qualche spiegazione personale.

È stato accennato come fosse domandato di presentare dei documenti alla Commissione, e che la Commissione non li volle accettare, perchè non intendeva di avere comunicazioni con persone estranee al Parlamento; è stato anche detto che questi documenti erano privati.

Sulla prima questione qualcuno potrebbe forse credere che io, per incarico della società, che è stata designata chiaramente del *Lloyd* italiano, io avessi forse tentato di mettere un bastone fra le ruote del carro, presentando dei documenti. Io, a questo punto, devo dichiarare che la società del *Lloyd* italiano, e quindi io, non abbiamo presentato alcun documento nè alla Commissione nè alla Camera. Noi abbiamo risposto, quando fummo invitati dal signor ministro a dire se volessimo fare un servizio postale, abbiamo risposto che eravamo preparati a farlo a tutte quelle condizioni che il Governo avesse voluto, ma naturalmente non senza un qualche sussidio, perchè è chiaro che nessuno s'impegna a fare una cosa qualunque, anche di poca importanza, senza un corrispettivo qualunque, ed il ministro non è così ingenuo da credere il contrario.

Sul quantitativo del sussidio io devo astenermi dal discutere. Ma, quando poi la società ha potuto capire che il Governo non voleva trattare con essa, ha cessato assolutamente di fare ogni istanza.

Quindi io devo dichiarare che nè la società nè io non abbiamo presentato nè abbiamo tentato di presentare documenti di sorta, anzi la società ed io abbiamo creduto assolutamente di tirarci fuori. Di più, io credo che i signori ministri potranno far testimonianza che io non ho mai parlato ad essi di questo affare, giacchè io non voglio mai profittare della mia qualità di deputato per trattare questioni di interesse privato.

Quindi, ripeto, la società ora è assolutamente fuori di questione in questo affare.

È ben vero che ho consegnato dei documenti all'onorevole deputato Viacava, ed ecco perchè. Or sono molti mesi, credo in ottobre, io mi sono a caso trovato a parlare della società del *Lloyd* italiano al deputato Viacava, e quindi casualmente gli ho anche riferite queste trattative col signor ministro, e le risposte date.

Dopo d'allora io non ho mai più parlato di queste cose all'onorevole Viacava. Egli però ha creduto, in occasione in cui si trattava in Comitato di questa legge, di servirsi delle nozioni di fatto che io gli aveva date casualmente per sostenere la sua tesi. Io non era nel Comitato, perchè, come ho detto, intendo completamente astenermi in questa questione; ma mi è stato riferito che l'onorevole Viacava credeva che le sue asserzioni fossero state assolutamente smentite.

Ora, egli credeva che in questo fosse impegnato il suo onore, perchè si potesse credere che egli fosse venuto alla Camera a dire delle cose non vere; di più, a sua volta, egli teneva impegnato il mio onore; egli diceva: voi mi avete messo in una falsa posizione, se mi avete raccontato delle cose non vere; quindi datemi quei documenti che avete per poter sostenere i fatti che io ho accennati; ed io ho creduto, in questa condizione di cose, che fosse nel mio assoluto dovere di fare queste comunicazioni, di mettere l'amico in grado di poter difendere il suo onore e per poter difendere anche il mio. Io non voleva essere accusato di avere indotto in errore un amico; però, nel dare questi documenti all'onorevole Viacava, ho soggiunto che volesse usarne con discrezione, perchè assolutamente nè io nè la società volevamo avere la minima apparenza di voler venire qui a fare della concorrenza, che noi non volevamo soprattutto fare pettegolezzi e che quindi ne usasse colla più grande discrezione. Ed è per questa ragione che egli non diede pubblicità a questi documenti; si limitò forse a farli conoscere a qualche amico per sua giustificazione e puramente per scopo della propria giustificazione; mi ha detto di averli esibiti alla Commissione, la quale non ha creduto di doverli vedere, forse perchè prestava fede alle parole dell'onorevole Viacava.

Dunque io devo dirlo, e ripeto che tendo a constatarlo, che è unicamente l'onorevole Viacava nell'interesse della propria difesa che ha voluto esibire questi documenti. È stato poi detto che questi documenti erano privati, quindi sarei tacciato di indiscrezione se avessi comunicato documenti privati.

Ora io debbo dire che prima di tutto quando si tratta di usarne allo scopo di difesa, io credo che non ci sia alcun male ad usarne anche fossero documenti privati, ma poi assolutamente non credo che abbiano tale carattere. Alcuni sono lettere pubbliche per forma e per sostanza; due soli sono documenti che hanno l'apparenza di essere privati, ma in fondo sono tutt'altro che privati; il ministro in una sua lettera mi domandò se saremmo disposti ad accettare il servizio postale e a quali patti volessimo farlo.

Naturalmente il ministro, interrogando me, intendeva che io, a mia volta, interrogassi la società; quindi io non poteva tener segreta questa lettera, nè il ministro poteva supporre che io volessi tenerla segreta, giacchè per dargli risposta era obbligato a comunicarla

alla società. Era una lettera che trattava di servizi pubblici; ed io non posso qualificarla come un documento privato. Quindi non credo che ci sia stata alcuna indelicatezza nel mostrarla al mio amico.

Dico di più, che in questo documento non c'era niente che potesse tornare disonorevole per me o per il signor ministro. Il ministro mi ha fatta una domanda, naturalmente, suppongo io, perchè credeva con questo di poter forse ottenere migliori patti a favore del Governo; ed io a mia volta gli risposi che il servizio, se lo voleva, lo avremmo fatto. Per altro io, come ha pur notato ieri il signor ministro, lungi dall'appropriare delle aperture fattemi, io continuava a pregarlo a non voler dare sussidi nè a noi nè ad altri. Mi pare che questo sia un modo di trattare leale, franco e direi quasi generoso, che non può essere intaccato assolutamente in nessun modo.

Dirò poi, per finire, che forse anche un altro sentimento mi ha un po' spinto a dare questi documenti all'onorevole Viacava, oltre quello della legittima difesa personale, ed è che queste smentite date all'onorevole Viacava tendevano anche a diminuire il credito della nuova società che si erigeva, quasi non fosse capace di fare quello che possono fare le altre. Tanto più che questo coincideva con certi articoli di giornali i quali dicevano le stesse cose, e che gettavano anche lo scherno sopra di essa. Ora io teneva a che non si pregiudicasse il credito di una società la quale è stata istituita per promuovere un'industria simpatica al paese, un'industria che finora si era creduto non potesse vivere di vita propria, e di cui si lamentava la deficienza. Quindi io credeva che questa società facesse opera buona dando l'esempio di poter vivere di vita propria; epperò io teneva, anche nell'interesse di questa industria nazionale, a che non fosse gettato lo scredito sopra di essa.

Del resto, dopo le cose che ho dette, spero che sarà convinta la Camera che nella mia condotta nulla c'è stato che possa essere menomamente disapprovato.

Ripeto poi che nella questione di massima non intendo d'entrarci nè colle parole nè col voto.

PRESIDENTE. L'onorevole Viacava ha facoltà di parlare per un fatto personale.

VIACAVA. Io debbo dichiarare alla Camera che le cose dette dall'onorevole mio amico Casaretto sono vere; nello stesso tempo mi corre l'obbligo di fare osservare che, se io ho chiesto i noti documenti, ho fatto questo non per interesse di parte o di società alcuna, ma con lo scopo unico della mia legittima difesa.

Al Comitato privato, agitandosi la questione delle convenzioni marittime, tanto l'onorevole Luzzatti il quale allora dichiarava di rappresentare il Ministero d'agricoltura e commercio, che era assente da Roma, quanto l'onorevole Sella avevano asserito cose non esatte.

LUZZATTI. Domando la parola per un fatto personale.

VIACAVA. Ho creduto di rettificare i fatti, e per far questo ho chiesto i documenti in questione, i quali io credo mi abbiano giustificato abbastanza. Non ho altro ad osservare in merito alla dichiarazione dell'onorevole Casaretto.

SELLA, ministro per le finanze. Riguardo alle spiegazioni che ho udite, comincerò col dichiarare, come mi pare aver già dichiarato ieri, che l'onorevole Casaretto si condusse nel modo il più nobile ed il più leale.

Egli mi scrisse quelle lettere, esprimendomi la sua opinione e concludendo appunto, come egli diceva, che nel suo concetto forse era meglio non dare sussidi.

Io gli risposi, e, nulla avendo ora da aggiungere, non avrei presa la parola dopo il discorso dell'onorevole Casaretto, se l'onorevole Viacava non fosse sorto ad affermare che tanto il mio amico Luzzatti quanto io abbiamo nel Comitato dichiarate cose non esatte.

Io non so davvero cosa voglia dire l'onorevole Viacava. Quando io venni in Comitato avevo appunto una di queste lettere...

VIACAVA. Domando la parola.

MINISTRO PER LE FINANZE... e so che ho parlato in modo preciso.

Non ho mai negato alcun fatto, non so quindi in che consista l'imputazione d'inesattezza che mi fa adesso l'onorevole Viacava, e che per parte mia non posso accettare.

PRESIDENTE. L'onorevole Luzzatti ha facoltà di parlare per un fatto personale.

LUZZATTI. Io non so se sia lecito riprodurre qui alla Camera le discussioni avvenute nel Comitato delle quali nessuno ha potuto tener conto, ma desidererei anche io di sapere dall'onorevole Viacava le inesattezze nelle quali io sono incorso in quella discussione perchè, quando sieno conosciute, allora sarà possibile rispondere.

PRESIDENTE. L'onorevole Viacava ha facoltà di parlare.

VIACAVA. Entro subito in argomento. Nella seduta del Comitato privato da me ricordata, l'onorevole Luzzatti, ragionando delle convenzioni, diceva che il Governo non aveva potuto trattare con altre società di navigazione a vapore, perchè queste non presentavano sufficiente attitudine al servizio che loro si domandava.

Udite queste parole, nacque forte in me il desiderio di smentirle, giacchè io sapeva che non solo vi erano società nascenti a Venezia, Genova, Milano, come faceva conoscere alla Camera nella seduta di ieri, ma era a mia cognizione che altre pure ne esistevano già abbastanza sviluppate, ed atte ad intraprendere un servizio qualunque all'estero, come la *Trinacria* di Sicilia, ed il *Lloyd* italiano di Genova. Il dire che solamente la società Rubattino aveva i mezzi di spingersi fino a Bombay, sembrò a me cosa non vera. Possedeva una lettera indirizzata al ministro di agricoltura, industria e commercio dall'amministrazione della società

del *Lloyd* italiano, pubblicata nel giornale il *Corriere Mercantile* di Genova e ne ho dato lettura con lo scopo di illuminare il Comitato medesimo, e di far conoscere come il principio economico da me sostenuto di non accordare sussidi, fosse anche conforme a quello svolto nel documento anzidetto.

Il commendatore Luzzatti rispondeva che io avrei dovuto dar lettura anche del documento di risposta, per essere giusto ed imparziale.

Io credeva che tale risposta non fosse giammai esistita.

Nel giorno seguente si trovò presente alla seduta del Comitato privato il signor ministro delle finanze, il quale entrando nella questione del *Lloyd* italiano disse che l'onorevole Casaretto gli aveva scritto una lettera gentilissima, colla quale gli faceva conoscere come si era costituita in Genova una società di navigazione a vapore, la quale intendeva di vivere di propria vita, non ricorrendo per alcun sussidio al Governo.

Aggiungeva di avere cortesemente risposto a questa lettera, dichiarandosi ben fortunato di vedere come a Genova fossero nate società, le quali nulla chiedevano al povero erario dello Stato.

Con questa lettera interrogava il Casaretto, se, ed a quali patti, avrebbe potuto intraprendere un servizio postale marittimo per Bombay.

E questo prova, come asseriva l'onorevole Casaretto, che la prima domanda relativa a tale servizio al *Lloyd*, partiva dall'onorevole Sella.

Il signor ministro accennando alla risposta, diceva, che tale servizio sarebbe stato fatto con periodicità, ma non con straordinaria celerità, e, faceva conoscere la domanda del Casaretto di cinquanta mila lire per ogni viaggio di andata e ritorno da Porto Saïd a Bombay.

Cercando il ministro di smentire le mie asserzioni sembrò a me che non avesse detto il vero. Egli diffatti faceva conoscere come il *Lloyd* non volesse obbligarsi a celerità straordinaria. Ma la società Rubattino si obbligava forse a tale patto? Non è la ordinaria solamente alla quale è tenuto nei viaggi da Porto Saïd a Bombay?

Il ministro non parlava dell'obbligo che avrebbe assunto quella società di spingere i viaggi fino a Calcutta percorrendo così una distanza maggiore di 800 e più leghe, per giungere all'emporio dell'Indo-China.

Tale dimenticanza costituiva a mio modo di vedere altra inesattezza.

Per queste ragioni, io mi trovai nella necessità di pregare il Casaretto a volermi inviare da Genova i documenti in questione.

Era anche interesse della società medesima del *Lloyd* di far smentire le asserzioni poco conformi al vero dell'onorevole Sella. Tale società sorgeva con lo scopo di inviare i propri battelli a vapore nell'India, ed il sus-

siadiare per questo medesimo servizio altra compagnia di navigazione avrebbe potuto riuscirle di grave danno.

Arrivarono i documenti richiesti. Venivano accompagnati da una lettera, nella quale il Casaretto mi prescriveva di usarne con prudenza, doveva io presentarli alla Camera od al Ministero come mi spingeva di fare la Commissione?

Non ho creduto conveniente di farlo; io non ne aveva l'autorizzazione.

Fu da me fatto palese il contenuto a vari miei colleghi ed amici, e pregai la Commissione, della quale faceva parte, a volerne prendere cognizione.

Ma la Commissione si rifiutò. Avrò avuto le sue buone ragioni; ma se avesse deliberato diversamente, se avesse seguitato le consuetudini di tutte le Commissioni nominate dal Comitato, quella cioè di non rifiutarsi a sentir leggere documenti prodotti dai propri membri, e diretti a portar lume nelle sottoposte questioni; se la Commissione, dico, si fosse dimostrata alquanto più benevola verso la sua piccola minoranza, l'incidente presente, e per me assai doloroso, non sarebbe certamente venuto davanti a questa Camera; ma esaurito da principio dalle reciproche spiegazioni, non avrebbe lasciato traccia di perturbazione e di incertezza negli animi nostri.

Ripeto che, se sono entrato a ragionare di questi fatti, l'ho fatto per amore di far conoscere il vero, perchè era giusta la difesa delle impugnature mie asserzioni.

LUZZATTI. Nel Comitato privato l'onorevole Viacava asseriva erroneamente come il Rubattino non avesse pagata al Governo la quota di cui egli era debitore per il prestito di quattro milioni senza interessi che lo Stato...

VIACAVA. Non è vero!

PRESIDENTE. Non interrompa.

LUZZATTI... aveva anticipato al Rubattino e diceva anche che era stato offerto al Governo da un'altra società di fare il servizio colle Indie; ma il Governo non aveva accolta quest'offerta e non aveva creduto di rispondervi, avendo in animo di conchiudere la convenzione col Rubattino. Per provare questo, egli dava lettura al Comitato di un articolo di giornale nel quale si conteneva questo racconto o questa lettera. Io allora sorsi, e ricordo perfettamente di avere detto: (molti colleghi miei che erano presenti alla adunanza del Comitato potrebbero farmene fede) che l'onorevole Viacava narrava al Comitato una parte sola del fatto, ma che c'era un'altra parte che io sentivo il debito di esporre perchè la verità fosse conosciuta intieramente. Nella discussione del Comitato si trattava di viaggi regolari a partenza fissa, con orari determinati, e nei quali la nave avrebbe dovuto viaggiare, sia che avesse il carico delle mercanzie, sia che non lo avesse.

Ora, il Casaretto s'impegnava ad intraprendere que-

sti viaggi regolari a partenza fissa e senza alcuna sovvenzione? Ciò non era possibile, e invero il Casaretto riconosceva che, ove si avesse voluto assoggettare la società del *Lloyd* italiano a questi obblighi determinati, il sussidio era necessario. Era appunto questa la parte su cui si era taciuto dall'onorevole Viacava e che io credeva opportuno di far conoscere al Comitato.

Vede dunque la Camera come muta assolutamente d'aspetto la questione. Qui non si tratta di alcuna inesattezza in cui io sia caduto; si tratta di un fatto che era necessario mettere in piena luce.

Rispetto poi allo scambio delle lettere, io dissi nel Comitato che ne aveva avuto notizia dal ministro di agricoltura e commercio e dal ministro delle finanze, ed è perciò che mi pareva opportuno avvertire del tenore della discussione il ministro delle finanze, perchè potesse in Comitato, come avvenne nella seduta successiva, dare tutti gli schiarimenti.

Io poi non ho mai detto nel Comitato che in Italia non ci fossero altre società di navigazione a vapore, capaci d'intraprendere questo servizio colle Indie; mi sono ben guardato dal cadere in questo errore, di cui l'onorevole Viacava mi rimprovera.

Ma affermai che quando abbiamo un uomo così rispettabile ed autorevole, così benemerito della patria com'è il Rubattino, che è stato un vero *pioniere* (ho adoperata anch'io questa parola che ieri ha pronunciata l'onorevole Sella); quando quest'uomo ha acquistata una tale riputazione, non solo nel paese, ma anche al di fuori; quando le fabbriche della Svizzera, della Francia, della Germania conoscono il nome del Rubattino e gli affidano le loro mercanzie; quando la bandiera italiana ha sventolato per la prima volta nei mari delle Indie per merito del Rubattino, attraversando il canale di Suez; quando nella convenzione con l'Egitto vi ha un articolo in cui è detto (mi pare che sia il nono) che ove si dovesse prolungare la navigazione oltre Suez, il Rubattino avrebbe quasi una specie di preferenza; se tutto ciò è vero, come il Governo avrebbe potuto mettersi in trattative con altre società, senza prima chiedere al Rubattino se avesse voluto assumere quel servizio?

A me pareva che il lasciar da parte il Rubattino sarebbe stato, non soltanto un'ingratitudine, ma anche un cattivo affare, perchè, quando vi ha un uomo il quale fece così onorevolmente tale navigazione, sarebbe stato, a mio avviso, un cattivo affare ed una cattiva azione il non rivolgersi a lui.

DI RUBINI, relatore. L'onorevole Viacava volle riversare una parte della responsabilità di ciò che avviene oggi sulla Commissione, dicendo: voi Commissione non mi avete lasciato parlare, non avete lasciato che io vi dessi tutte le spiegazioni opportune intorno a quest'affare. Ma rammenti bene l'onorevole Viacava ciò che è avvenuto in seno alla Commissione. Ella ha parlato, non una, non dieci, ma cento volte. E che

cosa le ha risposto la Commissione? La Commissione ha sempre detto: sta bene; noi non poniamo in dubbio ciò che voi dite, nè l'esistenza dei documenti di cui ci tenete discorso; noi non vi accusiamo di improntitudine, noi non diciamo che voi mentite, che voi calunniate, che voi inventate; noi non diciamo nulla di tutto ciò; noi abbiamo invece piena fede nelle vostre parole; voi dite che esistono documenti, e noi crediamo che esistano. Solo quando l'onorevole Viacava ci è venuto innanzi per leggerci i documenti ai quali si è più volte fatto allusione, solo allora, ma allora soltanto (per le ragioni che ebbi l'onore di svolgere ieri, e che sarebbe inutile ripetere oggi), che noi abbiamo detto: basta! E lo abbiamo detto, perchè noi non abbiamo diritto di vedere documenti se non quando ci sono presentati o dal potere esecutivo, oppure per mezzo del Parlamento medesimo.

Posto ciò, io mi maraviglio, invero, del modo col quale l'onorevole Viacava è venuto ad apostrofare la Commissione: mi scusi l'onorevole Viacava, ma se qualcuno è causa di questi piccoli scandali, non ne accusi la Commissione, ne accusi piuttosto se stesso.

SULLIS. Io non mi preoccupo punto dell'incidente, il quale fu mosso nella seduta di ieri e viene occupando anche parte della seduta d'oggi. Io ritengo buone, non in tutto, ma in gran parte le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro Sella quando parlava dei meriti acquisiti dalla società Rubattino, e dico appositamente società Rubattino, perchè gl'interessi dei quali si discorre non erano personali, ma sociali; dico dunque che i meriti di quella società ben li riconosco per quanto è della prima sua navigazione che ha riaperto i nostri rapporti commerciali tra l'Italia e le Indie. Però massimamente coll'onorevole ministro mi accordo in quanto che le pratiche iniziate dal *Lloyd* italiano non ebbero conseguenza, nè appare che essa abbia le pratiche continuate.

Questa società del *Lloyd* ben sapeva o doveva almeno sapere che il Governo stava facendo trattative di effetto prossimo colla società Rubattino: dunque a quest'altra società incombeva il dovere di venire anch'essa intavolando trattative.

Fatta questa semplice dichiarazione, io vengo al motivo per cui ho domandata la parola, ed il motivo è che dalle dichiarazioni fatte dall'onorevole relatore della Commissione, io intravvedo un grave danno all'organismo parlamentare delle nostre discussioni.

L'onorevole relatore disse ieri e confermò oggi che il membro della Commissione, l'onorevole Viacava, non fu ascoltato nel seno della Commissione medesima quando intendeva presentare documenti, perchè questi documenti la Commissione li deve unicamente ricevere o dal presidente della Camera, o dal potere esecutivo.

A mio modo di vedere qui sta l'errore.

Io distinguo attribuzioni di cittadino da attribuzioni

di deputato, e poi suddistinguo attribuzioni di deputato non facente parte di una Commissione parlamentare e attribuzioni di deputato che fa parte di una Commissione parlamentare.

Or bene l'onorevole Viacava era membro d'una Commissione, ed egli, pur minoranza rimanendo, aveva diritto di chiedere e di ottenere che la Commissione nel suo rapporto gli spiegasse i motivi della sua contraddizione, e, siccome i motivi di questa contraddizione erano appoggiati a documenti, la Commissione non poteva rifiutarsi di tener conto di questi documenti. (Bene! *al centro*)

VIACAVA. Si è rifiutata.

SULIS. Io non mi occupo delle persone, io mi occupo delle cose, quindi del principio costituzionale, del principio parlamentare e dichiaro che in questo fatto fu violata una prerogativa di un membro della Commissione, e soggiungo immediatamente che ho troppa conoscenza dell'onestà e lealtà dei membri tutti che componono questa Commissione per ritenere ed affermare che in questo caso nessuno dei medesimi ha inteso di violare un principio parlamentare, ma faccio questa protesta per l'avvenire, perchè pur troppo sto vedendo che nelle cose pratiche si esce troppo facilmente dalla carreggiata legale e costituzionale.

Fatta questa protesta non ho altro a dire.

RUDINÌ, relatore. Io non voglio riprendere la questione nel punto elevato...

SULIS. È pratico.

RUDINÌ, relatore... in cui l'ha portata l'onorevole Sulis sollevando la questione costituzionale per stabilire in qual modo debbono le Commissioni contenersi.

Per me sto fermo nel concetto che ho già avuto l'onore di manifestare nel corso di questa discussione. E credo, che la Camera me lo fa buono anche essa. Il concetto mio è questo, che le Commissioni parlamentari non sono il potere esecutivo, e non sono nemmeno la Camera, e quindi non possono fare nè ciò che farebbe il potere esecutivo, nè ciò che farebbe la Camera.

Ma ponendo dall'uno dei lati questa questione delicatissima, mi affretto a dichiarare, che se la relazione non fa cenno di tutto ciò che avvenne nella Commissione, per causa dell'onorevole Viacava, la ragione ne è semplicissima. Egli è che l'onorevole Viacava ci disse sempre: ma io parlo per mia giustificazione personale; io non voglio sollevare incidenti; non voglio mettere bastoni nelle ruote...

VIACAVA. Domando la parola per un fatto personale.

DI RUDINÌ, relatore... e non voglio che di ciò si debba parlare in pubblico. Ora siccome noi della Giunta credevamo che l'onorevole Viacava non avesse bisogno di giustificarsi in faccia a noi stessi, così non ne abbiamo parlato nella relazione.

Del resto l'onorevole Viacava dimentica forse che la relazione è stata letta nella Commissione? Perchè egli non fece allora le sue osservazioni? Una sola osserva-

zione egli fece quando la relazione fu letta dicendoci: Desidero che le mie opinioni abbiano posto nella relazione. Ebbene, di queste opinioni si è fatto cenno; ma io non poteva alludere ai documenti in questione, a queste giustificazioni, a queste trattative, a questi piccoli scandali, poichè (me lo perdoni l'onorevole Viacava) non credeva che fosse degno dell'onorevole Viacava stesso, e della Camera, di occuparsi di quest'incidente, come non credo sia opportuno e dignitoso il discuterne ancora in questa Assemblea.

PRESIDENTE. Onorevole Viacava, ha facoltà di parlare, ma si limiti al fatto personale.

VIACAVA. Io farò solamente una osservazione. L'onorevole Di Rudinì dice che io voleva presentare questi documenti, solamente per mia giustificazione...

DI RUDINÌ, relatore. Ma l'ha detto dianzi.

VIACAVA. L'ho detto e lo ripeto; ma dirimpetto anche a quel sospetto, che io non voglio tacere di aver riconosciuto nel contegno di alcuni membri della Commissione. (*Rumori — Quattro o cinque membri della Commissione domandano la parola*)

PRESIDENTE. Onorevole Viacava, come ella vede, la Camera è stanca di questo dibattimento.

TAMAIU. (*Della Commissione*) Tre giorni siamo stati a sentirlo senza mai interromperlo, ora poi le sue parole ci toccano nell'amor proprio.

PRESIDENTE. Onorevole Paternostro ha facoltà di parlare sulla convenzione.

PATERNOSTRO P. Io parlo in favore della convenzione Rubattino, e non entro nella discussione generale.

DI RUDINÌ, relatore. Bravo!

PATERNOSTRO P. Comprenderà la Camera che io sono favorevole a questa convenzione e la voterò, come voterò tutte le altre convenzioni che stiamo discutendo; se fossi stato contrario, le avrei combattute nella discussione generale, e non avendole combattute, è chiaro che darò loro il mio voto.

Però, affinché sia più tranquillo l'animo mio, e direi quasi più coscienzioso il mio voto, amerei mi fosse tolto qualche dubbio che mi si è presentato.

Nella convenzione Rubattino all'articolo 6 vedo che la decorrenza dell'a sovvenzione comincia dal 1° gennaio 1872, e così vi sono sei mesi di decorrenza già scaduti.

Io mi do conto di questa redazione, perchè la convenzione fu stipulata nel 1871: diffatti fu stabilito all'articolo 5 che si pagherebbero anche tutti i diritti pagati e le spese fatte dal Rubattino pel passaggio del canale di Suez, inclusa la cifra per i viaggi da farsi durante il 1871. Si sperava che la convenzione fosse messa in esecuzione il 1° gennaio 1872, ed è chiaro pertanto che la decorrenza dovesse cominciare dal 1° gennaio 1872.

(*Il ministro fa segni di non sentire.*)

Non sente bene il signor ministro? Allora parlerò più forte.

Diceva che questa convenzione fu stiputata nel 1871, e che quindi comprendo la ragione dell'articolo 6, cioè che la decorrenza per il sussidio delle 700,000 lire sia dal 1° gennaio 1872, vale a dire di sei mesi addietro, perchè l'onorevole ministro e la società avevano la speranza che potesse mettersi in esecuzione col 1° gennaio 1872.

Questa speranza oggi è fallita; prima di avere l'approvazione del Senato, la promulgazione della legge e l'esecuzione, si arriverà naturalmente al 1° di luglio prossimo.

Dunque io ritengo che l'onorevole ministro e la Camera dovranno stabilire, e la società dovrà accettare, che la decorrenza sia dal 1° luglio e non dal 1° gennaio 1872; poichè troverei assurdo che noi pagassimo una sovvenzione per un servizio a prestarsi, che non può più prestarsi, perchè il semestre è digià terminato.

Avrei compreso che questo semestre, vale a dire le 350 mila lire di sovvenzione fossero come prezzo, dirò così, della convenzione; come prezzo deve ritenersi anche quel tanto che lo Stato paga alla società Rubattino per diritti da questa pagati e spese fatte nel passaggio del canale di Suez; avrei, dico, compreso questo sistema; ma la Commissione avrebbe dovuto dire le ragioni per giustificare il disposto dell'articolo 6; e la Commissione ha taciuto su questo punto; non una parola che giustifichi la disposizione.

A mio giudizio adunque, c'è un errore di data: è indicato un semestre invece d'un altro, e l'onorevole ministro dovrebbe non poter fare a meno d'essere d'accordo con me.

Domando pertanto alla Commissione ed al signor ministro se si vogliono pagare alla società Rubattino sei mesi di servizio che non ha prestati e non può più prestare. Se la vogliono pagare, me ne dicano le ragioni, poichè, se ne sarò convinto, voterò anch'io in favore della fatta proposta.

Che voi diate un premio alla società Rubattino, sta benissimo.

Faccio mie le osservazioni esposte dall'onorevole Sella. Naturalmente una società che si spinge in una operazione arrischiata è certo una società benemerita che dobbiamo incoraggiare; se ha fatto delle spese, se ha subito delle perdite, ragioni di convenienza, ragioni di equità vogliono che la società ne sia risarcita. Ma il semestre che volete pagare è forse destinato a quest'atto di equità? Se così è, ditelo francamente e vedremo se ci sarà ragione di farlo. Se non è così rettificare la dicitura dell'articolo 6 e dite che la decorrenza sarà dal 1° luglio 1872.

CASTAGNOLA, ministro per l'agricoltura e commercio. L'onorevole Paternostro domanda uno schiarimento sull'articolo 6 della convenzione, se, cioè, s'intende che il sussidio da darsi alla compagnia Rubattino decorra dal 1° gennaio 1872, mentre già siamo nel giugno

di quest'anno, mentre la convenzione non potrà aver forza di legge tutto al più che al 1° luglio. È più logico, diceva egli, che voi corrispondiate questo sussidio dal 1° luglio prossimo venturo, altrimenti ne verrebbe l'inconveniente che si retribuirebbe un servizio che non è stato fatto.

È qui l'errore in cui cade l'onorevole Paternostro, perchè il servizio è fatto dal 1° gennaio 1872, anzi vi è di più, questo servizio fu fatto durante gli anni 1870 e 1871 e ne troverà la prova evidente nell'ultimo capoverso dell'articolo 5 della relativa convenzione dove sta scritto: « Il Governo rimborserà eziandio alla società Rubattino i diritti di passaggio del canale, pagati per tutti i viaggi delle Indie fatti e da farsi durante gli anni 1870 e 1871. »

Vede dunque l'onorevole Paternostro come dalla stessa convenzione risulti che la società Rubattino non ha aspettato l'approvazione di questa legge per fare i viaggi e che questi viaggi contano già due anni di esercizio.

Quindi il Governo, per le ragioni che già furono ripetutamente esposte, ha creduto fosse conveniente di dare un premio a questa generosa iniziativa del Rubattino, perchè bisogna ritenere che, quantunque fosse aperto il canale di Suez, forse due o tre sole navi italiane lo avrebbero passato se fosse mancata la società Rubattino. In quest'ordine d'idee era dunque naturale che questo premio o sussidio dovesse cominciare dal 1° gennaio 1872.

Stipulando questa convenzione, ed obbligandosi il Rubattino a fare questi viaggi, la sottoscriveva a suo rischio e pericolo, perchè se questa convenzione non riportasse, locchè spero non avverrà, l'approvazione del Parlamento, è evidente che egli avrà fatti a suo rischio e pericolo questi viaggi.

Di più osservo che il Governo prima di pagare questa sovvenzione dovrà esigere tutti quanti i documenti giustificativi, e se non li avesse richiesti il Governo, li avrebbe richiesti la Corte dei conti.

Un'ultima osservazione io faccio all'onorevole Paternostro per fargli osservare come non sia accettabile la proposta che egli farebbe.

In sostanza egli dice: modificate la convenzione, e invece di far partire il sussidio dal 1° gennaio 1872, stabilitelo dal 1° luglio.

Ma questa modificazione non la può fare che il potere esecutivo.

Bisognerebbe invitare il Governo a sospendere la convenzione, chiamare le altre parti contraenti a nuove trattative ed il contratto, così modificato, dovrebbe essere inviato alla Commissione perchè riferisca e quindi al Parlamento perchè decida.

Ora, non credo che sia questo lo scopo al quale tende l'onorevole Paternostro, il quale non vorrà colla sua proposta, che verrebbe di necessità ad essere sospensiva, porre a rischio di non essere approvata, non

solo questa convenzione, ma tutte quante le altre che fanno il soggetto del presente disegno di legge.

PATERNOSTRO PAOLO. In quanto all'ultima parte, il signor ministro d'agricoltura e commercio sa benissimo che non si portano le convenzioni davanti alla Camera per semplice formalità e per dire: approvate perchè dovete approvare; si portano alla Camera per essere discusse, approvate o respinte.

Quando c'è un articolo nella convenzione che il potere legislativo non vuole accettare, il potere esecutivo è in dovere di chiamare la parte, modificare o mandare a monte la convenzione.

Dunque non m'impone oggi nè m'imporrà mai il dire che, perchè si debba chiamare la parte contraria e perchè non si possa votar subito una convenzione, non si possa venire alla modifica della convenzione medesima; quindi questa ragione non mi sembra buona.

Devo rispondere all'onorevole ministro che mi dice: qui sta l'errore. Se l'onorevole ministro si fosse messo in quella via, nella quale io l'aveva diretto, se mi avesse seguito in quella via forse avremmo potuto essere subito d'accordo.

Io aveva detto: volete dare questa somma al Rubattino come premio? Allora discutiamo. Ma voi, al contrario, mi dite: *voi siete nell'errore*; mi gettate la parola *errore* davanti alla Camera quando nell'errore siete voi. E perchè siete nell'errore? Perchè voi volete dare questa somma come prezzo di ciò che non si faceva per voi, di ciò che si faceva a tutto rischio e pericolo. Diffatti perchè voi non accordate il sussidio per il 1870 e il 1871? La vostra teoria vi condurrebbe a ciò, che non solamente dovrete accordare la sovvenzione dal primo gennaio 1872, ma dovrete anche sovvenzionare per il 1870 e 1871. A questo, dico, ci condurrebbe la vostra teoria di dover sovvenzionare perchè i viaggi si sono fatti: ma, notatelo bene, si sono fatti colla perdita o col guadagno che avrebbe potuto fare la società?

Certo la società non sarebbe venuta a dire allo Stato: io ho guadagnato 10 o 20 milioni, se per avventura li avesse potuti guadagnare, eccovi la vostra parte; ma li ha perduti, e perchè li ha perduti, voi dite: voglio dare un premio a questa società ardita che porta il nostro traffico in mari lontani; ma, per indorare la pillola, invece di dire: concedo molte migliaia alla società Rubattino, voglio far credere che pago un servizio già fatto.

Onorevole ministro, questo, mi si permetta la frase, è un cambiare le carte in mano. Io comprendo bene quello che mi dico e quello che leggo, per sapere che ciò che voi diceste non è ciò di cui si tratta, e che nell'errore è il signor ministro e non già io.

Non si vuol pagare il servizio fatto; bensì vuol darsi un premio alla società Rubattino. Ebbene, se ciò è, siccome io non ho intenzione di creare ostacoli alla votazione della convenzione, siccome mi basta che la Camera abbia sentite le mie osservazioni e le ragioni

del ministro, e siccome io, dal punto di vista d'incoraggiamento, trattandosi di una grande intrapresa industriale, soglio essere generoso, così, a titolo di premio, consento che si dia anche la sovvenzione dal 1° gennaio 1872. È ben inteso che la mia osservazione la credo esatta e giusta, e che l'onorevole ministro non era in diritto di dire che io fossi in errore.

BOTTA. Come ho avuto l'onore di dichiarare fin da ieri, io voterò le convenzioni come ci sono state presentate; ma, appunto perchè sono così determinato, io non potrei lasciar passare l'incidente sollevato dall'onorevole Viacava, così come lo si vuol lasciar passare, cioè strozzato a mezza via. La mia convinzione è che i documenti dei quali ha tanto parlato l'onorevole Viacava siano documenti di nessun rilievo. Se fossero stati importanti, l'onorevole Viacava avrebbe dovuto dare ascolto al consiglio della Commissione e depositarli al banco della Presidenza. Però, non ostante questa mia convinzione, siccome questo incidente è stato sollevato in faccia al paese, in faccia al mondo, io credo indispensabile, prima che si proceda alla votazione sulla convenzione colla compagnia Rubattino, che l'onorevole Viacava depositi tali documenti al banco della Presidenza...

VIACAVA. Chiedo di parlare.

BOTTA... e così fra 24, od anche 12 ore ogni deputato possa averne visione. In tal modo l'opinione pubblica presto sarà illuminata, e saprà il paese che noi voteremo delle convenzioni, non sotto il peso di un incidente, il quale getta un doloroso equivoco, quando non si tratta che dello scambio di qualche lettera di nessun peso, ma con quella coscienza che ordinariamente deve avere ogni rappresentante della nazione nell'esercizio dei suoi doveri. (*Bene! a sinistra*)

LANZA, presidente del Consiglio. L'onorevole deputato Botta ha voluto ancora risollevar l'incidente sorto ieri...

Voci. Oggi!

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Sorto ieri e ripigliato...

Una voce. Era già finito.

BOTTA. È stato ripreso oggi.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Era finito, e l'onorevole Botta lo riprende ancora. Egli vuole sospesa la discussione...

BOTTA. No, no; sospesa la votazione.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Vuole sospesa la discussione e la votazione, finchè non siensi depositati questi documenti, sì che la Camera possa conoscerli prima di deliberare.

BOTTA. Signor presidente, domando la parola.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Mi pare che le spiegazioni date ieri, e non contraddette da chi parlò di questi documenti, da chi si è creduto autorizzato a presentarli alla Commissione, dovrebbero bastare per dare un appagamento riguardo all'importanza, al significato de' documenti medesimi, e giustificare pienamente

l'operato della Commissione e del Ministero. Ma poichè l'onorevole Botta insiste perchè essi vengano conosciuti da tutti, affinchè si possa rilevare, se mai vi fosse qualcosa di meno conveniente, di meno regolare, se l'onorevole Viacava non fa obbiezione, il Ministero non ne fa certamente, e...

VIACAVA. Per me non ho nulla in contrario.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. L'onorevole Casaretto non avrà difficoltà di darne lettura, perchè non è poi una sì gran quantità di documenti che richiegga molto tempo per comunicarli alla Camera; sono poche lettere; è una lettura che si può terminare in meno di mezz'ora, forse in un quarto d'ora. In tal modo si darebbe piena soddisfazione all'onorevole Botta, e nello stesso tempo non si suspenderebbe la votazione di questo progetto di legge.

BOTTA. Permettano. Da parte mia non intendo che sia sospesa la discussione sulle convenzioni; la discussione può continuarsi, e, frattanto che si discute, avremo tempo di leggere questi documenti, e così sarà rimosso qualunque si sia anche lontano sospetto.

MINISTRO PER LE FINANZE. Se alcuno vuole depositare lettere private, lo faccia pure. Per parte mia non lo farò mai, essendo cosa che mi ripugna infinitamente. Se mi vengono scritte lettere in carta da bollo, indirizzate a *Sua Eccellenza* (scusate), allora trattandosi di documenti pubblici, non ho difficoltà di darne comunicazione. Ma io provo somma ripugnanza a presentare lettere private.

Voci a destra. Ha ragione.

MINISTRO PER LE FINANZE. Detto questo, io sarò lietissimo che chi ha di queste lettere le trasmetta, e, se lo crede, che si leggano. Ma io prego la Camera di ponderare bene la cosa.

CASARETTO. Domando la parola per un fatto personale.

Mi rincresce che l'onorevole Botta abbia sollevata questa questione, di cui la Camera si è occupata già troppo.

BOTTA. L'avete sollevata voi.

CASARETTO. Ma era già finita.

BOTTA. Come? Finita a quel modo quando si è sollevata?

PRESIDENTE. Non interrompa.

CASARETTO. E mi rincresce ancora che l'abbia sollevata, in parte a mio riguardo, l'onorevole ministro delle finanze. Egli aveva accettate le mie parole, pareva quindi che non fosse più il caso di ritornare su quella frase: *lettere private*. Io aveva delle lettere di un mio amico e aveva detto il perchè, per giustificazione; ma dopo aveva soggiunto che queste non erano lettere private, perchè evidentemente erano lettere che si riferivano non a me, ma ad un'amministrazione pubblica, e richiedevano un servizio pubblico.

Del resto, dirò francamente che a me sembra che l'onorevole Botta possa fare a meno di domandare la

pubblicazione di questi documenti, giacchè dalla discussione è risultato che cosa contenevano.

PRESIDENTE. È risultato evidentemente.

CASARETTO. Il signor ministro aveva domandato alla società se voleva fare il servizio a date condizioni, e la società rispose: sì, lo faccio a queste condizioni, se volete, e ad un dato prezzo. Come avete sentito, il ministro vi ha detto ieri che non ha creduto di dover continuare queste trattative, e le ha troncate; e la società ha detto: sta bene, se le volete troncate, noi non entriamo più nella questione, la società non ha più che fare.

Ecco che cosa contengono questi documenti.

Per me non avrei nessuna difficoltà a produrre queste lettere, perchè, come ho detto poc'anzi, non c'è niente che non sia altamente onorevole per il signor ministro e per me.

Quindi non ho nessuna difficoltà, per me, che siano pubblicate. Mi rincresce solo che il signor ministro abbia di nuovo ripetuta questa frase: *lettere private*. Io non credo che siano lettere private nella sostanza, quindi non credo di aver commessa nessuna indiscrezione dandole ad un mio amico.

PRESIDENTE. Rimane dunque chiarito, che la sostanza dei documenti è già nota alla Camera.

VOLLARO. A me non piace, quando si fanno gli affari del paese, quando si debbono votar somme, che si risolvono in maggiori contribuzioni, a me non piace che gli affari si trattino per reticenze ed a metà.

Io parlo per mio conto.

Si è sollevato un incidente. Questo incidente dapprima faceva quest'impressione: che in una convenzione per un servizio pubblico, il Governo, per pratiche in corso ad istituto che proponeva o servizio gratuito, o migliori condizioni, ha preferito un'altra compagnia. Questa è l'impressione che le comunicazioni e le interrogazioni di ieri e di oggi mi hanno fatto.

L'onorevole mio amico Botta era nel vero quando diceva: signori, noi siamo tutti interessati a dileguare gli equivoci; dunque si depongano questi documenti. L'onorevole Casaretto ha detto che non ha nessuna difficoltà di presentarli; dunque si presentino, perchè abbiamo tutti interesse che la luce sia fatta.

Se volete abbreviare il tempo, si leggano alla Camera: così saranno inseriti nel processo verbale, e diventeranno acquisiti e saranno documenti pubblici.

Detto ciò, io non posso tollerare la frase dell'onorevole ministro delle finanze, il quale ha detto: « quanto a me, le lettere private mi ripugnano, e non voglio pubblicarle. » Non sono lettere private quelle che un capo di una compagnia riconosciuta dallo Stato dirige al ministro delle finanze a proposito di un pubblico servizio, che ha per base di migliorare le condizioni dell'erario; egli deve pubblicarle, tenerne conto, poichè egli fa per noi gli affari del paese.

Queste per me erano questioni incidentali; io aveva

preso la parola per rispondere al mio antico amico Paternostro Paolo, il quale, a proposito di certe osservazioni, finiva per concedere, per generosità, delle somme che egli ragionevolmente diceva che non erano dovute. Nessuno quanto me (e ne fa fede il resoconto di giorni sono) ha mai encomiato il genio intraprenditore di Genova dal punto di vista delle linee da essa aperte, ma io dico che in Italia è venuto il mal vezzo che non si debba far niente, che non si possa far niente senza che l'erario c'entri per qualche cosa, e quando si fa un cattivo affare siamo noi che con le contribuzioni dobbiamo riparare. (*Mormorio a destra*) Per me questa non è generosità, è spreco. Chi fa un cattivo affare lo paghi. Mi ricordo che, quando io, per patriottismo, ho segnate 500 azioni delle ferrovie meridionali, e le ho viste dopo sei mesi ridotte alla metà di prezzo, ho pagato ed ho taciuto, nè sono venuto a dire sovvenzionatemi come danneggiato. Chi fa un cattivo affare ci pensi prima. Chi rompe paga. Ecco il sistema. Signori, ho detto.

PRESIDENTE. L'onorevole Sulis ha la parola.

SULIS. Per verità io non posso appoggiare la proposta dell'onorevole Botta, non già per i motivi enunciati dall'onorevole ministro delle finanze, ma sibbene per altre ragioni.

Non posso rifiutare la proposta Botta sulle ragioni allegate dall'onorevole ministro delle finanze, perchè io credo che non si debbano confondere le lettere puramente private, con quelle lettere che, sebbene scritte da privati, pure riguardano un oggetto di servizio pubblico; diffatti in quest'ultimo caso la materia signoreggia la semplice denominazione.

Pure io non approvo la mozione dell'onorevole Botta perchè omai si è veduto chiaro nella discussione tenuta sulla qualità delle notizie racchiuse nell'epistolario corso fra il deputato Casaretto e l'onorevole Sella. L'onorevole Casaretto, autore dell'epistolario, ha dette le cose come sono passate e l'onorevole ministro non ha contraddetta l'esposizione di esse; quindi non vi è contraddizione. A che voler pertanto vedere il testo di quelle lettere medesime? Quindi, o guardiamo quel che deve formare la convinzione nostra, e mi pare che la discussione che ha avuto luogo l'abbia di già stabilita; o guardiamo gli effetti necessari della pubblicità, ed allora una delle due, o che l'onorevole Casaretto e l'onorevole ministro sono pienamente d'accordo, ed allora la pubblica dichiarazione fatta in Parlamento deve bastare, oppure uno dei due non è soddisfatto, ed allora o l'uno o l'altro dei due corrispondenti potrà fare per proprio conto la pubblicità, se mai si credesse provvedere al proprio compito colla pubblicazione di queste lettere.

Nel momento attuale io credo che sia dignità del Parlamento tener conto del modo franco, leale, con cui la discussione avvenne, e non andare più oltre in questa discussione.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Onorevole Botta, mi pare che non sia il caso d'insistere nella proposta sospensiva, perchè, come vede, la Camera conosce pienamente il contenuto di queste lettere.

BOTTA. Io veramente non avrei grandi ragioni d'insistere, poichè in fondo in fondo non si tratta di questione di moralità, nè vedo che si possa gettare alcun equivoco sopra nessuno dei rappresentanti, e meno sul Ministero.

Io ritengo, anzi ho convinzione, che i documenti cui ha accennato il deputato Viacava hanno un carattere puramente economico e di raccomandazione al ministro per una società più che per un'altra; ma non si tratta solamente di una questione che deve restare qui dentro, nè esclusivamente della nostra convinzione, si tratta della pubblica opinione. Sapete bene che fuori di questo recinto le questioni si svisano e si presentano sotto tanti aspetti, ed ordinariamente non sempre sotto un aspetto favorevole alla rappresentanza.

In vista di queste considerazioni quindi io desidererei che questo fatto, di grande valore pel pubblico, fosse smaltito ampiamente.

Del resto, ripeto, non ho gran ragioni per insistere.

PRESIDENTE. Onorevole Botta, permetta: dal momento che l'autore di questi documenti, che è l'onorevole Casaretto, ha dichiarato in piena Assemblea qual è il contenuto dei documenti, il paese, per l'interesse del quale ella si preoccupa, e ci preoccupiamo tutti, ha così naturalmente conoscenza di essi. Non può più sorgere alcun dubbio intorno al contenuto dei medesimi.

Io la inviterei quindi a ritirare la sua proposta; poichè, se teniamo in sospenso la deliberazione sulla lettera A della convenzione, può essere che entr'oggi si conduca a termine l'esame di questo progetto, e non si potrebbe poi venire ad una deliberazione sov'esso.

Ci sono ancora altri iscritti sulla lettera A.

BOTTA. Per parte mia, me ne rimetto al voto della Camera.

VOLLARO. Se l'onorevole Botta ritira la sua mozione, io la riprendo per conto mio.

(*Parecchi deputati domandano la parola.*)

PRESIDENTE. Onorevole Maurogònato, ha facoltà di parlare.

MAUROGÒNATO. (*Della Giunta*) Avendo l'onore di essere presidente della Commissione, mi credo in debito di dichiarare che abbiamo, non solo pregato, ma, se mi fosse permessa la parola, direi che abbiamo insistito moltissimo, e quasi imposto all'onorevole Viacava di fare in modo che i documenti ci pervenissero regolarmente, perchè, secondo me, una Commissione parlamentare non deve mai mettersi in rapporto coi privati.

Egli è evidente che l'onorevole Viacava, avendo a sua disposizione questi documenti, li aveva ricevuti

dalla società del *Lloyd* italiano; e perciò, se noi li avessimo ricevuti dall'onorevole Viacava, noi ci saremmo messi in rapporto con una società privata in affari di contratti...

VIACAVA. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Non c'è niente di personale; è nelle generalità esposte dalla Commissione.

VIACAVA. È fatto personale: dice che era un privato!

PRESIDENTE. Non è detto di lei che fosse un privato.

VIACAVA. Ero un membro della Commissione!

PRESIDENTE. Onorevole Viacava, io la interrompo, e la prego di non risollevarne una questione per la quale la Camera è già stanca e per cui si è già fatto abbastanza abuso della parola...

MAUROGÒNATO. Mi perdoni, onorevole presidente, io non credo aver fatto mai abuso della parola...

PRESIDENTE. Non dico per lei, onorevole Maurogònato.

MAUROGÒNATO... anzi mi pare di aver mostrato moltissima pazienza e calma.

PRESIDENTE. Anche la Camera ne ha mostrata moltissima pazienza; se andiamo avanti così non la finiremo mai! (*Urarità — Bravo! Ha ragione!*)

MAUROGÒNATO. Io non ho mai detto che l'onorevole Viacava fosse un privato, poichè egli era membro della Giunta, e niuno ha mai mosso dubbio sulla purità delle sue intenzioni; tutti eravamo convinti che egli agiva come onesto deputato e senza avere alcuna vista d'interesse personale nè diretto nè indiretto. Ma egli è sempre vero che, ricevendo noi dall'onorevole Viacava queste lettere appartenenti ad una società privata, noi col mezzo suo ci saremmo posti in comunicazione diretta con una società privata, la qual cosa io credo non sia conforme alle buone consuetudini parlamentari; ed oggi io sono stato dolente nel sentire che un uomo così leale ed autorevole come l'onorevole Sullis, sia venuto qui a dichiarare che il contegno della Giunta non fu regolare.

La Giunta ha agito nel modo da me indicato, e me ne vanto; io credo di avere agito regolarmente e costituzionalmente. Noi abbiamo, lo ripeto, pregato istantemente l'onorevole Viacava di fare in modo che questi documenti ci fossero comunicati, sia depositandoli al banco della Presidenza, come hanno fatto gli onorevoli Florena e Gravina per altri documenti che ci sono pervenuti, sia rimettendoli al potere esecutivo, affinchè il Ministero ce li potesse inviare, sia finalmente facendoli pervenire alla Camera col mezzo di una petizione la quale, come di consuetudine, ci sarebbe stata subito rimessa.

Ora dunque, a nome della Commissione, io dichiaro che sarei lietissimo se questi documenti si leggessero, affinchè non rimanga alcun dubbio sul loro valore, tanto più che talvolta le frasi possono in qualche modo influire sul senso generale dell'atto.

Fatte queste dichiarazioni, io credo che il compito

della Giunta relativamente a questo argomento sia esaurito.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Viacava; ma mi pare che...

VIACAVA. Vi rinunzio.

PRESIDENTE. Allora la parola spetta all'onorevole Vollaro.

VOLLARO. La cedo all'onorevole mio amico La Porta.

PRESIDENTE. Mi pare che non è più il caso di continuare in questo incidente, dopo le parole esplicite della Commissione.

VIACAVA. Se si solleva nuovamente la questione, allora io ho diritto di parlare.

PRESIDENTE. È dover mio di non lasciarla risollevarsi.

Parli l'onorevole La Porta.

LA PORTA. Io ho sempre taciuto in quest'incidente doloroso che si è sollevato ieri ed è continuato oggi, e non avrei parlato se, dopo la proposta dell'onorevole Botta, non avessi compreso come la Camera rimarrebbe sotto una cattiva impressione, ove non si desse lettura di questi documenti.

Finalmente poi tutti siamo convinti di ciò che si tratta, e una maggiore insistenza perchè non si pubblicassero queste lettere non farebbe bene, nè al Ministero, nè agli onorevoli Viacava e Casaretto; è quindi nell'interesse di tutti che se ne dia lettura.

Il carattere privato è tolto quando l'onorevole Casaretto ha detto che, allorchè scrisse queste lettere, non le ha scritte come privato all'onorevole Sella, ma le ha scritte come rappresentante di un'amministrazione al ministro delle finanze.

Non si tratta quindi di un atto privato, e quindi l'onorevole Sella non dovrebbe avere quella ripugnanza, legittima, che io comprendo ed ammiro in massima di fronte alle lettere confidenziali, ma che qui non ha ragione di essere, trattandosi di un atto che non è privato.

Credo quindi che l'onorevole Sella dovrebbe entrare anch'esso in quest'idea, e permettere che si dia lettura di queste lettere.

MINISTRO PER LE FINANZE. Io confesso di non sentire alcun bisogno di leggere lettere.

VOLLARO. Se non lo sente lei, lo sentiamo noi.

MINISTRO PER LE FINANZE. In tal caso lo compiango, perchè, se io fossi al punto tale da non meritare fede alle mie asserzioni, avvalorate da quanto ha detto l'onorevole Casaretto col quale ho avuto questo commercio epistolare, davvero che non sarei degno di sedere in questo recinto.

Io trovo che queste lettere hanno carattere privato e per la loro forma e per la loro sostanza, e pel modo con cui sono scritte. Se l'onorevole Casaretto è d'avviso contrario, ebbene ecco le sue lettere, glielne mando, e, se le trova di carattere pubblico, le legga. (*Il ministro invia le lettere al deputato Casaretto*)

Per conto mio, l'atto che non voglio commettere e che prego la Camera di non permettere, è di dare lettura di lettere, in cui ravviso un carattere privato.

Che si veda tutto quello che faccio, è ciò che io voglio; giacchè nulla ho a nascondere. Ma consentire o partecipare alla violazione di un principio, di un precetto come quello della discrezione, non mai. (*Vivi segni di approvazione a destra e al centro*)

VOLLARO. Quando l'onorevole ministro pronunziò una frase poco conveniente per la Camera... (Oh! oh! a destra)

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Vollaro, se avesse pronunziato una frase poco conveniente, l'avrei richiamato.

VOLLARO. Correggerò, dirò « una frase poco misurata. » Quando egli ha detto « a me non interessa, » io dissi « interessa a noi, » ed egli replicò « allora io vi compiangio. » Io mi pregio di essere compianto dall'onorevole Sella.

PRESIDENTE. Dunque insiste, onorevole La Porta? Se ella insiste, consulterò la Camera.

LA PORTA. Se l'onorevole Casaretto dice che sono lettere private, allora non insisto, perchè non vorrei certamente ammettere che si leggano in pubblico le lettere private.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Mi pare che il Ministero, a questo punto, è affatto disinteressato. Le lettere in contestazione sono state rimesse all'autore; all'autore è fatta piena libertà di leggerle, o di mandarle alla Presidenza, perchè se ne dia lettura; noi non possiamo far di più. Noi non vogliamo costringere l'onorevole Casaretto a darne lettura; ma, per parte nostra, non solo non facciamo difficoltà, ma lo preghiamo a volerle leggere o a farle leggere.

PRESIDENTE. Allo stato delle cose, dopo le spiegazioni date sul contenuto delle lettere, mi pare che non sia il caso di continuare una discussione, che non può portare ad alcun risultato.

La discussione rimane dunque chiusa al paragrafo A e passeremo all'altro paragrafo.

ENGLÉN. Domanderei al signor presidente, se non crederebbe di leggere la convenzione articolo per articolo?

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Englen di avermelo ricordato. Leggerò gli articoli della convenzione nei quali si chiederà di parlare.

ENGLÉN. Io intendeva di parlare sull'articolo 5 della convenzione A.

PRESIDENTE. Allora, non chiedendosi di parlare sui quattro primi articoli, leggerò il quinto:

« Per la prolungazione del viaggio fino a Bombay, il Governo corrisponderà alla società:

« 1° Il rimborso dei diritti di passaggio dei suoi piroscafi attraverso il canale di Suez;

« 2° Una sovvenzione di settecentomila lire all'anno, pagabili per dodicesimi alla fine di ogni mese.

« Il Governo rimborserà eziandio alla società Rubattino i diritti di passaggio del canale, pagati per tutti i viaggi delle Indie fatti e da farsi durante gli anni 1870 e 1871. »

L'onorevole Englen ha la parola.

ENGLÉN. Io intendo di fare qualche breve osservazione relativamente alla misura delle sovvenzioni che trovo eccessive.

Queste sovvenzioni in generale si danno dallo Stato per garantire le società dalle perdite eventuali che potrebbero subire, e di più per dare loro una certezza di guadagno.

Ora il signor Rubattino ha dichiarato alla Commissione, secondo i documenti alla medesima sottoposti, che nei viaggi che ha fatto ha avuto una passività di circa 50 mila lire per viaggio.

Secondo siffatta dichiarazione la Commissione giustamente avrebbe calcolato che 50 mila lire per viaggio formavano appunto lire 700 mila all'anno.

Ma io osservo che, se per i primi viaggi la società Rubattino ha sperimentato una passività di lire 50 mila per viaggio, ciò non dovrà verificarsi in seguito quando i viaggi saranno continuati e fissi, perchè si comprende bene che per i primi viaggi, non vi sono ancora le relazioni commerciali, e quindi si debba incontrare una perdita; ma allorchè sono stabilite le linee di navigazione, allorchè sono stabilite ed estese le relazioni tra le diverse case, si comprende benissimo che la passività che si sperimentò nei primi viaggi non si ripeterà più per i viaggi successivi, anzi potrà aversi un guadagno.

Quindi, se il criterio della Commissione è stato di tener presente la passività di 50 mila lire per viaggio, avvenuta nel primo anno, questo criterio non può valere per tutti i dodici anni.

Ma, anche ammesso che questo criterio dovesse sussistere in tutta la sua integrità per i dodici anni, domando al ministro ed alla Commissione, se nella somma di 50,000 lire di passività che dovette sostenere il signor Rubattino, si comprendano le spese del passaggio del canale di Suez. Credo di sì. In tal caso, se diamo al signor Rubattino 50,000 lire per viaggio, nulla dobbiamo dare per le spese del passaggio di Suez. Ma siano o non siano comprese queste spese nella somma delle passività sostenute dal signor Rubattino, le sovvenzioni che ora gli si concedono superano di gran lunga quelle che in simili casi si danno dagli altri paesi.

La Francia dà 27 lire per ogni lega e nulla dà per le spese del passaggio di Suez che rimangono a carico totale della compagnia. L'Austria non dà che 13 lire per lega, ma rimborsa altresì le spese del passaggio di Suez, lo che eleva la cifra della sovvenzione a circa 26 lire per lega. Ora, secondo il conto che ho fatto e che non potrà essere trovato inesatto nè dalla Commissione nè dal Ministero, queste spese per dodici viaggi all'anno ammontano a circa mezzo milione. Ebbene

aggiunto mezzo milione alla sovvenzione di 700,000 lire che diamo con la convenzione, la cifra in Italia si eleverebbe da 29 lire e mezza a 50 lire per ogni lega di corsa. Tal cosa non trova riscontro in alcuno Stato di Europa.

Quanto al terzo comma di quest'articolo, con cui si vuole concedere al signor Rubattino anche la spesa dei viaggi del 1870 e del 1871, fatti a suo rischio e pericolo, mi associo a ciò che ha detto l'onorevole Pater-nostro Paolo intorno alla convenienza di sopprimere interamente questo terzo comma. Domando perciò alla Commissione se, nei conti delle passività che il signor Rubattino ha dichiarato d'aver sofferte, pei viaggi del 1870 e del 1871, in 50 mila lire, si comprendano le spese del canale di Suez, perchè in questo caso noi non dovremmo aggiungerle alle 700,000 lire per anno. In ogni modo badi la Camera che con questa convenzione la sovvenzione che in effetti diamo al signor Rubattino è di 50 lire per lega marina, ciò che sorpassa ogni motivo di convenienza e di ragione.

DI RUDINÌ, *relatore*. L'onorevole Englen è nell'errore quando crede che la Commissione e il Ministero abbiano ragguagliata la sovvenzione accordata al Rubattino in base ai conti della società stessa, la qual cosa lascierebbe supporre che il Governo dia una sovvenzione per riparare, come asserì l'onorevole preopinante, alle perdite che la società incontra, e per assicurarle inoltre un profitto.

Il criterio sul quale si è basata la Commissione, nell'accettare la proposta del Ministero, è stato un criterio del tutto diverso.

Noi abbiamo registrato nella relazione della Giunta la cifra di 55 mila lire di perdita, per ogni viaggio, solo perchè abbiamo trovato questa cifra nella relazione del Ministero, ma non siamo andati in casa della società a rovistarne i libri, e a farle i conti.

Noi abbiamo seguito un criterio del tutto diverso. Noi abbiamo detto: cosa vale il servizio che la società ci rende? Ora per valutare questo servizio noi siamo andati in cerca di esempi, e ci siamo fermati a quello dell'Austria che citava l'onorevole Englen.

Se non che le conclusioni a cui egli va, nel mettere a confronto la sovvenzione che si dà da noi colla sovvenzione che dà l'Austria, sono del tutto opposte.

All'onorevole Englen parrebbe che la sovvenzione si elevi quasi, fino a cinquanta lire per lega marina. Invece la Commissione ritiene che la sovvenzione si limiti a lire 11 80 per lega marina, oltre alle spese per il transito del canale di Suez.

Ora la sovvenzione data dall'Austria ascende a 13 lire e 60, oltre le spese per il transito del canale di Suez; dunque noi diciamo l'Italia, a confronto dell'Austria, fa un buonissimo affare. Anzi noti l'onorevole Englen, che il *Lloyd* austriaco si trova in condizioni del tutto speciali, ove si voglia mettere in paragone colla società Rubattino, avvegnachè il *Lloyd* austriaco

non è obbligato a mettere in mare piroscafi che abbiano una celerità eguale a quelli della società Rubattino, la qual cosa costituisce un onere di molto inferiore a quello che si assume il Rubattino. Infine il *Lloyd* austriaco ha per la sua costituzione tali e tanti vantaggi, tali e tanti benefici, tali e tanti favori che, ove si volessero mettere a calcolo non so a qual cifra giungerebbe la somma di lire 13 60 della quale ho fatto parola.

Ma qui mi permetto di rammentare un'obbiezione che su questo punto mi fu fatta dal mio onorevole amico Damiani.

L'onorevole Damiani diceva ieri: il relatore fa male i suoi conti, quando dice che la sovvenzione si limita a lire 11 80. Egli non dice il vero, poichè la sovvenzione è computata diversamente; essa deve essere calcolata in rapporto alla semplice percorrenza fra Porto Saïd e Bombay. Ponetela in raffronto, aggiungeva egli, colla semplice percorrenza fra Porto Saïd e Bombay, e allora voi vedrete che essa si eleva di molto, si eleva fino a lire 28 50, o che so io. Ma a me sembra necessario il dire all'onorevole Damiani che anzitutto, quando la Commissione ha affermato che il sussidio si deve ragionare nella misura di lire 11 80, essa non ha con ciò nascosto nessuno degli elementi che concorrevano a fare questo calcolo, e questa mi pare una dichiarazione importante, imperocchè non vorrei essere tacciato d'aver coperta la verità.

Se vi ha dunque una differenza tra i calcoli che fa l'onorevole Damiani e quelli che fa la Commissione, questa differenza non è tutto al più che una differenza di apprezzamento.

Ora, per me sta che il modo esatto di fare i nostri conti, rispetto alla società Rubattino, sia quello di mettere insieme i carichi che noi ci siamo addossati colla convenzione approvata dal Parlamento nel 1871 e quelli che ci addosseremo approvandosi la presente convenzione. Fatta questa addizione, conviene allora che i carichi da noi assunti si mettano in contrapposto ai servizi che la società ci rende. Infatti è necessario notare che la presente convenzione è figlia, direi quasi, della precedente alla quale ho fatto cenno dianzi.

Ora, quando si tiene bene a mente questo, che ho detto, quando si tiene bene a mente, che il Rubattino esercita, per quattro volte al mese la linea da Genova all'Egitto, e per una volta al mese quella dall'Egitto a Bombay, allora si vedrà, che la sovvenzione è di lire 11 80, nè più nè meno, oltre (bene inteso) il rimborso dei diritti del passaggio dell'istmo di Suez.

Io non so se avrò soddisfatto con queste mie spiegazioni l'onorevole Englen e l'onorevole Damiani. So bene che non c'è nulla di più difficile, che il mettersi d'accordo sui numeri, sebbene i numeri siano eguali per tutti; perchè il disaccordo nasce dal modo col quale i numeri si dispongono, e si fondano i calcoli. Quando si volesse giungere ad una conseguenza di-

versa, da quella a cui giunse la Commissione, nulla vi ha di più facile: si diminuisce il numero delle leghe che si hanno da percorrere, e si arriva subito a 50 lire, come si potrebbe giungere a cento, ed anche a mille lire per lega marina. Ma io credo, e lo ripeto ancora una volta, che il modo esatto di stabilire i calcoli sia quello che è stato esposto or ora da me, e che è stato seguito dalla Commissione.

L'onorevole Englen diceva ancora: perchè date effetto retroattivo alla presente convenzione, cioè, perchè date la sovvenzione a partire dal 1° gennaio 1872?

La risposta è facile.

Questa convenzione fu stabilita dal Governo nell'ottobre dell'anno scorso, e doveva aver vigore per l'appunto a contare dal 1° gennaio 1872. Egli è vero che il Governo riservava l'approvazione del Parlamento. Quest'approvazione era necessaria; su di ciò non v'ha nessun dubbio, da un punto di vista rigorosamente legale si può ben dire, che quel contratto non era un contratto, ma una semplice promessa, che non costituisce impegni, ed obblighi per chicchessia.

Ma non è men vero che, se la società Rubattino ha continuato i suoi viaggi verso le Indie, essa lo ha fatto perchè questa convenzione era stata stipulata col Governo del Re, ed io credo che il Governo ha ben fatto a chiedere che la sovvenzione avesse principio a contare dal 1872, poichè se avesse fatto diversamente avrebbe mancato ai suoi impegni, avrebbe mancato, mi si permetta il dirlo, al suo onore.

Non intendo ora di rientrare nella discussione generale, ma la Camera comprenderà, che avendo tenuto il silenzio nella discussione generale, mi senta quasi costretto a dire qualche cosa per respingere alcune accuse che furono fatte alla Commissione, che furono fatte segnatamente dall'onorevole Michellini, il quale ha molto largamente trattata la questione economica, per esaminare se convenisse o no di stabilire alcune linee di navigazione sovvenzionate.

Io sarò molto breve su questo punto, ma tengo, e molto, a giustificare le opinioni economiche della Commissione.

L'onorevole Michellini è venuto a dirci: voi siete dei protezionisti. Dirò francamente che di questa accusa mi sono altamente meravigliato, meravigliato tanto come se mi si fosse detto: voi siete un reazionario, un borbonico, e peggio.

MICHELINI. Oh! oh!

DI RUDINÌ, *relatore*. Lo ripeto, mi ha fatta la stessa meraviglia...

MICHELINI. Chiedo di parlare. Rientra nella discussione.

PRESIDENTE. Onorevole Rudinì, ella vede bene che se riapre la discussione generale, io non posso negare agli altri il diritto di rientrare nella discussione in cui entra lei.

DI RUDINÌ, *relatore*. Due parole, ed ho finito.

Noi non crediamo di far del protezionismo; crediamo puramente e semplicemente di retribuire un servizio che ci si rende. Ecco quale è il concetto della Commissione, quale è il principio al quale essa si è ispirata. Noi, lo ripeto ancora una volta, non professiamo le dottrine del protezionismo, nè crediamo che le nostre proposte possano giustificare l'accusa che ci fu mossa.

PRESIDENTE. L'onorevole Englen ha facoltà di parlare.

ENGLÉN. Poche parole in risposta all'onorevole relatore.

Egli ha detto che io ero nell'errore quando credevo che la Commissione avesse tenuto per suo criterio quella passività che il Rubattino aveva asserito. Io confesso di essere stato nell'errore di credere che la Commissione nel fare i suoi calcoli avesse avuto un criterio. Ora, io domando alla Commissione, se essa non ha avuto il criterio della perdita che questa società poteva eventualmente avere, qual è mai il criterio che ha avuto? Lo ha detto l'onorevole Rudinì, il criterio dei servizi che la società rende allo Stato. Ebbene, io domando quali servizi diretti d'interesse pecuniario fa la società Rubattino allo Stato? Nessuno: rende bene un servizio grandissimo al commercio ed ai bisogni del paese. Ora, se questo servizio non avesse bisogno di sovvenzione dal Governo, se si potesse andare a Bombay senza rimetterci nulla, anzi guadagnando, in tal caso il Governo non avrebbe data alcuna sovvenzione, questo contratto non si sarebbe fatto, e vi sarebbe la concorrenza di molti navigatori che troverebbero il loro conto nel fare lo stesso viaggio.

Dunque, evidentemente la sovvenzione non si dà per altro che per garantire dalla possibile perdita a cui si va incontro nello intraprendere un viaggio difficile che non assicura un grande guadagno. Questo è il solo criterio che poteva e che doveva avere la Commissione e che dovrà avere la Camera nello stabilire il compenso da darsi alla società.

Diceva anche l'onorevole Rudinì, che il mio conto è errato, poichè non si danno 29 lire a lega marina, ma solo 11 lire.

Dal conto numerico, poichè sui numeri non vi deve essere quella difficoltà di essere d'accordo che trova l'onorevole Di Rudinì, dal conto medesimo si rileva chiaramente che, per percorrere la linea da Porto-Saïd a Bombay ogni anno si percorrono 24,000 leghe; se per queste 24,000 leghe voi date la sovvenzione di 700,000 lire, esse portano evidentemente la cifra di 29 lire per lega. Nè bisogna calcolare nella distanza anche quella da Genova a Porto-Saïd, perchè i viaggi che precedentemente si facevano già contenevano questa distanza da Genova fino a Porto-Saïd. Oggi si conviene una maggior navigazione, ed è per questa aggiunta, e non per altro, che noi diamo le 700,000 lire. Quindi le 700,000 lire devono essere calcolate, non su

tutto il viaggio che precedentemente si faceva, e per cui non vi era questa sovvenzione, ma per ciò che si è aggiunto alla convenzione, cioè pel viaggio da Porto-Saïd a Bombay. Quindi io ritorno a dire essere d'evidenza aritmetica, come 2 e 2 fanno 4, che con le lire 700,000 che voi date per la nuova distanza che obbligate a percorrere, voi date la sovvenzione di lire 29 1/2 per lega, oltre alle ingenti spese del canale di Suez. E facendo il paragone, non più coll'Austria, poichè l'onorevole Di Rudini dice che per l'Austria vi sono delle differenze, e che vi sono molti vantaggi di cui gode il *Lloyd* austriaco, sebbene egli non abbia detto quali sieno questi vantaggi, ma facendo il paragone coll'Inghilterra, questa accorda lire 29 per lega marina, mentre noi ne diamo, non solo 29, ma 50, calcolando le spese per il canale di Suez. A questo confronto che io ho fatto coll'Inghilterra, l'onorevole Di Rudini non ha risposto, nè poteva rispondere.

DI RUDINI, relatore. Io non vorrei replicare le cose che ho dette dianzi. Poichè l'onorevole Englen ha replicato i medesimi argomenti, io non potrei rispondere che coi medesimi ragionamenti, ed è facile comprendere che non ci potremo intendere per quanto larga fosse la discussione. Mi gioverà dunque tacere. Epperò mi preme di rilevare una sola delle ultime affermazioni dell'onorevole Englen.

Egli dice: voi non avete risposto nulla riguardo al confronto che io ho fatto coll'Inghilterra. Ha ragione: io non gli ho risposto nulla, perchè non credevo che mettesse conto a rispondere. Ma dirò subito la ragione per cui l'Inghilterra (a meno che i conti si abbiano a fare come li fa l'onorevole Englen) perchè l'Inghilterra, diceva, paga meno di noi. E la ragione è questa: che la società *Peninsulare* ha ottenuto dal Governo inglese tali e tanti servizi, per tali e tante linee che le permettono di stabilire in certe date condizioni patti assai più favorevoli di quelli che potrebbe offrire qualsiasi compagnia; poichè avendo tutte le linee della China, delle Indie, e del Mediterraneo, ed in grandissima parte anche quelle dell'Atlantico, è naturale che la società trovi il suo tornaconto ad esercitare i servizi al prezzo di lire 29, e non richiegga un prezzo maggiore. Imperocchè è necessario considerare che i tanti profitti che si ottengono in certe linee compensano largamente l'esiguità dei proventi che si hanno sulle altre.

ENGLÉN. Mi si permetta ancora un'osservazione.

Io voglio solamente rispondere all'onorevole Di Rudini, che la società Rubattino si trova, rispetto al Governo italiano, nelle stesse condizioni in cui si trovano le compagnie inglesi rispetto al loro Governo, poichè la società Rubattino, oltre al servizio indicato nella preesistente convenzione, ha il vantaggio di farne altri molti ottenuti precedentemente ed oggi stesso con la legge medesima.

DI RUDINI, relatore. Si esamini la percorrenza delle leghe, e si vedrà se non c'è differenza.

ENGLÉN. Ma qualunque sia la differenza tra le relazioni dell'Inghilterra e delle sue compagnie e dell'Italia con Rubattino, essa non può essere mai tale da elevare la somma da 29 a 50 lire per lega marina.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Devo supporre, che l'onorevole Englen non fosse ieri alla Camera, inquantochè la identica questione fu ieri sollevata, e discussa. Mi preme nondimeno di rilevare alcune inesattezze incorse nelle osservazioni dell'onorevole Englen.

Prima di ogni altra cosa egli disse, che la compagnia *Peninsulare* è pagata dal Governo inglese, se non erro, a ragione di 27 lire la lega. Sta invece che pel contratto stipulato dal Governo inglese il 19 novembre 1867, da avere effetto dal 1869 a tutto il 1880, la *Peninsulare* percepisce per il servizio delle Indie, esclusa l'Australia, lire sterline 450,000, pari a lire italiane 11,250,000; e che la percorrenza essendo di leghe 371,955 la sovvenzione corrisponde a lire 30 per lega e non a lire 27. Sono dati estratti da atti pubblici. Oltre a ciò è da notare che, in forza dello stesso contratto, è accordato alla *Peninsulare* un premio di lire 25 sterline per ogni 24 ore complete di diminuzione nella durata di ciascun viaggio.

Nè si accontentava l'onorevole Englen di dire, che la *Peninsulare* riceve 27 lire per lega marina; egli asseriva benanco che noi verremo a pagare al Rubattino 50 lire per lega. Anche su questo punto risposi ieri all'onorevole Viacava, e gli feci osservare, come bisognasse mettere in conto tutti i servizi che ci sono resi dal Rubattino; e dimostrava come, fatto calcolo dei suoi obblighi, e senza pur guardare al modo del pagamento, cioè se fosse dato come sussidio in ragione di percorrenza, ovvero come prestito, noi per tutto il servizio da Genova a Bombay non paghiamo che lire 11 20 per lega.

Mi perdoni poi, l'onorevole Englen, se io rilevo una altra inesattezza in cui egli è caduto, ed in cui vorrei non lo seguisse la Camera. L'onorevole Englen disse, che volendo prender per criterio della sovvenzione la perdita che sui viaggi per l'India ha avuto la società Rubattino, si deve riconoscere che la passività indicata per ogni viaggio è lire 54,760. Ora, in queste 54,760 lire si comprendono tutte le spese, fuorchè una che l'onorevole Englen ha dimenticata e che non doveva dimenticare, vale a dire l'interesse e l'ammortizzamento del capitale necessario per il materiale di navigazione. Ora, tenuto calcolo dell'interesse e dell'ammortizzamento, la società Rubattino ha per ogni viaggio lire 90,000 di passività effettiva, e non sole lire 54,760.

Fatte queste dichiarazioni, non credo dover intrattenere più lungamente la Camera su questa questione per non ritornare su quanto fu lungamente discusso nella tornata di ieri.

PRESIDENTE. L'onorevole Englen fa una mozione sospensiva sulla convenzione A, che egli vuole sia rinviata alla Commissione per studiare ancora la misura

della sovvenzione, con esclusione della spesa del passaggio pel canale di Suez.

Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

La pongo ai voti.

(È respinta.)

Dunque la discussione rimane chiusa sul paragrafo e convenzione A.

MALENCHINI. Vorrei fare una semplice osservazione sulla tabella del movimento commerciale, e per i passeggeri, che si riferisce a questa convenzione col Rubattino.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MALENCHINI. Metto in avvertenza la Commissione che nella tabella dimostrativa del movimento dei passeggeri e delle mercanzie che si effettua per mezzo della società sovvenzionata Rubattino, uno dei principali approdi (mi limiterò per brevità ai semplici passeggeri), uno dei principali approdi che costituisce una cifra molto importante riguardo a tutti gli altri scali d'Italia, è quello di Livorno.

Mentre che a Genova la società Rubattino, nel corso della sua navigazione, non porta che 17,000 passeggeri imbarcati e 13,000 sbarcati, il che costituisce una cifra di 30,000 passeggeri, a Livorno ne porta 22,000 imbarcati e 19,000 sbarcati, il che costituisce una cifra di 41,000 passeggeri.

Poichè, per rendere utile e non sterile questa sovvenzione alla navigazione, come è stato saviamente ripetuto nel corso di questa discussione, i vapori non debbono essere che la continuazione delle strade ferrate, fa d'uopo esaminare ora questa cifra in rapporto alle condizioni del servizio delle strade ferrate.

Cosa accade in questo fatto degli approdi di questa compagnia così sovvenzionata dallo Stato? Accade questo fenomeno. Arrivano a Livorno questi vapori che portano 42,000 passeggeri sulle prime ore del mattino. Una gran parte di essi transita a Livorno per Roma, e il servizio delle strade ferrate non ha per essi che un solo treno *omnibus* che parte da Livorno dopo il mezzogiorno, e questo treno è d'una lentezza da stancare la pazienza più tollerante.

Se la Commissione vuol essere coerente al gran principio che ha posto innanzi e per cui s'impongono tanti sacrifici al paese, cioè la celerità di comunicazioni, prenda in considerazione questo fatto e provveda in modo da soddisfare al concetto logico dell'acceleramento di queste comunicazioni.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, con una cura solerte, se n'è occupato, avvisando ai modi per ripararci. Sono d'avviso che le difficoltà che vennero messe innanzi e che l'hanno trattenuto da prendere qualche provvedimento in proposito, non siano sorte tutte da un solido fondamento.

Io ritengo che, senza addivenire a ciò, che sarebbe veramente desiderabile, cioè ad un treno celere diretto da

Livorno a Roma, e viceversa, si potrebbe almeno, per ora, stabilirne uno dopo l'arrivo dei vapori del Rubattino a Livorno, colla soppressione di tutte le stazioni secondarie intermedie, e così diminuire di gran lunga la lentezza dei convogli da Livorno a Roma.

Io ho accennato così brevemente a queste circostanze, la cui evidenza si rivela chiarissima alla coscienza di tutti per poco che vi pongano mente. Ho accennato anche al modo non difficile per l'amministrazione, di poter introdurre qualche miglioramento ad uno stato di cose cotanto vizioso.

Mi pare conseguenza logica dei principii così bene esposti dalla Giunta, a giustificazione dei gravi sacrifici reclamati per queste convenzioni davanti al Parlamento, che la onorevole Commissione vorrà accettare la modesta proposta che io fo in questo proposito, pregandola di vedere se essa corrisponda all'intento e se stia nei limiti convenienti dei fatti reclami. Essa è concepita in questi termini:

« La Camera invita l'onorevole ministro dei lavori pubblici a fare stabilire un treno diretto tra Livorno e Roma, e viceversa, in coincidenza all'arrivo dei vapori della società Rubattino a Livorno. »

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Convegno coll'onorevole Malenchini del bisogno di un treno diretto tra Livorno e Roma, e non solo convegno nel riconoscere questo bisogno, ma concorro perfettamente nello stesso suo desiderio. Ma prego l'onorevole Malenchini a considerare che, se finora non si è stabilito questo treno diretto, vi debbono essere grandi e impellenti ragioni. Lo prego pertanto di rimettere tale questione a quando tratteremo delle strade ferrate romane o nel bilancio o in altra occasione, che certo verrà prossima, perchè se adesso volessimo discuterla ci svieremmo di troppo dall'argomento.

Ripeto, questo era pure un grandissimo desiderio del Ministero, e non l'ha ancora potuto effettuare per certe difficoltà di grave importanza.

Raccomando quindi, tanto all'onorevole Malenchini quanto alla Commissione, di voler rimettere questa questione ad altra occasione, ove troverà sede più opportuna.

DI RUBINI, relatore. Trovo ben giusto ciò che l'onorevole Malenchini ha esposto; ma debbo fargli osservare che se la Commissione non ha punto trattata questa questione, è solo perchè il suo mandato era quello di tuffarsi nel mare, e non di viaggiare in ferrovia.

MALENCHINI. Udite le osservazioni presentate dall'onorevole ministro, sono disposto ad accettarle, prendendo atto delle sue dichiarazioni; lo prego però di osservare che il modo che io ho suggerito al suo esame, per quella risoluzione che stimerà conveniente, non presenterebbe gravi difficoltà, poichè non si tratterebbe in sostanza che dell'acquisto di poche macchine, le quali dovrebbero servire allo scopo che ho indicato.

Dirimpetto ai sacrifici che si fanno per ottenere delle comunicazioni facili, l'acquisto di quattro o cinque macchine bastevoli ad un servizio così importante come questo tra Roma e Livorno, a parer mio, non è una difficoltà di tanto momento da impedire, o rendere gravi quei provvedimenti, che tolgano di mezzo uno stato di cose così vizioso come quello che ho esposto.

Del resto, prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro e del buon volere che dimostra per risolvere questa questione, e ritiro la mia proposta.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io ringrazio l'onorevole Malenchini di avere detto ciò che non volevo dire; cioè che ciò dipendeva dal difetto di locomotive; ora posso dire alla Camera che le macchine sono commesse e ci giungeranno in breve tempo; ma certo non con quella celerità che desidererebbe l'onorevole Malenchini, poichè egli sa bene che non si comprano le macchine come le altre mercanzie; bisogna ordinarle e ci vogliono alcuni mesi per costruirle e riceverle.

PRESIDENTE. Ora passeremo al paragrafo:

« *B*) Convenzione stipulata addì 14 aprile 1872, per la rescissione dei contratti postali con la compagnia di navigazione *Adriatico-Orientale*, e per la sostituzione da Brindisi ad Ancona e Venezia del servizio della compagnia di navigazione a vapore *Peninsulare* ed *Orientale* a quello dell'*Adriatico-Orientale*. »

VIACAVA. Io sono in dovere di fare una domanda alla Commissione relativamente all'articolo 4.

PRESIDENTE. Permetta; prima darò la parola all'onorevole Morelli, che intende parlare su tutta la convenzione.

DI RUDINÌ, relatore. La Commissione ha un dovere da compiere verso la Camera. Nella relazione si fa cenno dell'articolo 4 e si dice che nell'interpretazione di questo articolo era sorto un dubbio. Il dubbio era questo. Se il Governo inglese crede opportuno di far cessare la corsa tra l'Egitto e Brindisi, la società *Peninsulare* è, ciò nonostante, obbligata a continuare i viaggi?

La Commissione fece qualche osservazione su questo punto al Governo; e il Governo disse: nelle intelligenze prese col rappresentante della *Peninsulare* ci sta che, in tutti i modi, il servizio deve essere fatto; ma il direttore generale delle poste soggiunse che avrebbe scritto al rappresentante della *Peninsulare* perchè facesse le opportune dichiarazioni.

Ora, poco dopo che la relazione era scritta e pubblicata, fu comunicata alla Commissione una lettera del ministro dei lavori pubblici, con la quale le si dava copia di una lettera spedita dal rappresentante della *Peninsulare*, lettera di cui io mi permetto di dare lettura alla Camera:

« Ho ricevuto (dice il *Sutherland*) la vostra lettera del 23 corrente: l'interpretazione che voi date all'articolo 4 del nostro contratto è perfettamente d'accordo colla nostra, essendone lo spirito ed il signifi-

cato questo, che, quand'anche il Governo inglese decidesse di far cessare il servizio fra Brindisi e l'Egitto, che ora è effettuato da questa società per contratto con quel Governo, la società continuerà sempre ad essere impegnata col Governo italiano ad eseguire quel servizio, come pure l'altro fra Venezia e Brindisi fino al 28 febbraio 1878. »

Adempiuto così a questo dovere, aggiungerò che ho creduto parlare per togliere, anticipatamente, un'obiezione ragionevole che avrebbe potuto essere sollevata, obiezione alla quale mi pareva che già volesse far cenno l'onorevole Viacava.

MORELLI SALVATORE. Io traggio argomento da poche parole pronunziate testè dall'onorevole relatore della Commissione, per congratularmi con lui il quale ha mostrato di essere, come ogni altro giovine di spirito, deferente per la libertà. Egli si sentiva adontato delle accuse mosse ieri dall'onorevole Michelini alle convenzioni. E questo sta bene; ma però la giustificazione, direi il pudore della libertà cui ha fatto cenno oggi l'onorevole Di Rudinì, non salvano punto queste convenzioni dalle censure subite, nè ne trasnaturano l'indole dannosa. Per dimostrarvelo sino all'evidenza, o signori, io non vi stancherò con un lungo discorso, ma limiterò solo il mio dire a tre considerazioni: una di libertà, un'altra d'interesse ed una terza di convenienza politica. Che queste convenzioni, signori, stabiliscano un privilegio, che violano il principio di libertà, ve l'ha detto oggi l'incidente per il quale abbiamo dovuto agitarci parecchi momenti nella Camera, a riguardo delle lettere con cui l'onorevole Casaretto offriva a buon mercato il servizio di altre società; se non fosse così, quando vi era tale concorrenza nelle offerte, non dovevansi respingere, come si è fatto.

PRESIDENTE. Onorevole Morelli, è dovere mio di avvertirla che ella rientra nella discussione generale, la quale è chiusa.

MORELLI SALVATORE. Non entro affatto nella discussione generale delle convenzioni, ma rilevo la violazione di un principio che dice ordine a questa come alle altre.

O signori, giova ricordarlo, il Governo venuto a Roma, ha avuta una missione che non è stata quella certamente di conservare e moltiplicare i privilegi, i monopoli e le ingiustizie.

Signori, l'Italia è gravida abbastanza di privilegi, ed il Governo è venuto a Roma colla missione direi di un parto cesareo (*Ilarità*); il Governo italiano ha il dovere di togliere dal seno della nazione i privilegi e le barriere che la tennero schiava e mendica per tanti secoli. Io non so come la storia dovrà giudicare gli uomini di Stato che oggi governano l'Italia e la gran parte di Europa. Mentre spendono milioni per forare montagne, per tagliare istmi, per disfare e distruggere anche le famose muraglie chinesi, poi vengano poco a poco a

rifabbricare barriere. Certamente la storia, che vede l'Europa divorata da queste contraddizioni, dovrà concludere che tali Governi sieno men che pazzi.

Nel Comitato l'onorevole segretario del Ministero di agricoltura e commercio sostenne che a queste convenzioni si era divenuto per provvedere alla necessità di metterci al livello delle altre nazioni, di fronte al grande avvenimento del taglio dell'istmo di Suez, che moltiplica nella nostra penisola, come frontiera e primo scalo dell'Oriente, le esigenze del gran commercio. Ma, signori del Governo, non ci era poi altro mezzo davvero? (No! no! *dal banco della Commissione*)

Come no? Il vostro *no* dommatico non avrete forza a dimostrarlo ragionevole, epperò cade come qualunque gratuita asserzione che non ha ragione di essere. Voi cessereste di profferire questo *no*, se vi deste un momento la cura di porgere orecchio ai saggi consigli di persone abbastanza perite nelle cose marittime e nell'amministrazione pubblica dello Stato. Basterebbe leggere il discorso che un uomo eminente, già nostro collega, pronunciava l'anno scorso nel Senato, per vedere se era necessario ricorrere a questi mezzi pericolosi, fallaci e insufficienti.

L'onorevole Bixio, l'anno scorso, ha trattato profondamente e dottamente nel Senato questa questione. Ebbene egli non ha punto accennato a queste convenzioni, quando metteva in vista la serie dei mezzi che il suo patriottismo ed un fino senso pratico gl'ispiravano.

Una voce al banco della Commissione. Ma le voterà al Senato.

MORELLI SALVATORE. Non ha detto che si debbano elevare barriere, creare privilegi a società particolari, nè ha accennato a misure che possono sembrare utili momentaneamente, ma che finiscono sempre per paralizzare l'attività delle nazioni. No, egli ha detto: pensate innanzitutto ad esaminare attentamente le condizioni marittime, commerciali e industriali del regno, poichè da esse potrete vedere quanto siamo al disotto delle altre nazioni, e come dobbiamo sentir l'obbligo di metterci al loro livello. Egli vi ha ricordato che i Romani furono i primi a passare il mar Rosso e ad arrivare là dove oggi il signor Rubattino ha arditamente fatto sventolare, per primo, la bandiera italiana.

PRESIDENTE. Onorevole Morelli, le faccio osservare che non siamo più alla discussione generale. L'attuale discussione ha per oggetto la convenzione *D*. È d'uopo che stiamo nei limiti della questione, altrimenti non giungeremo mai alla fine di questa discussione; mi duole di dover fare questa osservazione ai miei colleghi.

MORELLI SALVATORE. L'onorevole Bixio chiedeva che si fondasse una colonia ed una stazione marittima ad Assab sulle sponde del mar Rosso. Che si cercasse di moltiplicare i nostri legni a vapore, ottenere ribassi

di tariffa nei transiti dalla società del canale di Suez, provocarne il riscatto accordandosi con gli altri Governi, migliorare i porti del mezzogiorno, fornendoli di magazzini, di bacini e di ogni allettamento di approdo. Insomma l'onorevole Bixio diceva quel che avrebbe detto ogni altro sapiente e patriota economista: togliete le barriere, eliminate ogni ostacolo e fate sì che l'avvenire industriale e commerciale nostro si sviluppi largamente e durevolmente nella spontanea attività della nazione.

Sì, o signori, non privilegi, non barriere, non monopoli, ma libertà e mezzi d'utilità e di sicurezza agli approdi; imperocchè, ripeto un'altra volta quel che dissi nel Comitato: il commercio, come i liquidi, corre là dove trova le pendenze.

Per convincere la Camera, dunque, che fuori di queste convenzioni non vi erano altri mezzi da tentare più proficui alla nazione, dovrete provare di avere fatto sperimento dei sopra indicati.

Ma no, signori ministri, voi non ne tentaste alcuno, anzi faceste il rovescio di quello che la scienza e la libertà vi consigliavano.

Non parlo dei porti del versante Adriatico, unico mare che dovrebbe dirsi esclusivamente italiano. Io ricordo soltanto Brindisi. Promettete di compiere i lavori del porto, l'avete fatto? No. Dove è il bacino di carenaggio che con tanta asseveranza mi diceste in Parlamento a Firenze di volervi collocare? Quale cura vi siete data per farvi affrettare dalla società attrice la costruzione dei magazzini? Come avete provveduto alla salute pubblica ed all'industria col bonificamento di quell'ubertoso e vasto territorio? Dimenticandolo assolutamente.

A tutte queste domande, signori, voi non potete rispondere che con una negazione prolungata; sicchè dunque dobbiamo concludere, che prima di queste convenzioni vi rimaneva a fare qualche altra cosa, stimolare cioè in tutti i sensi l'attività industriale e commerciale del paese, senza vincolarla con patti che violano il principio della libera concorrenza.

Io, arrivati a Roma, mi lusingavo almeno che avreste ristabilito l'antica monumentale via Appia che congiungeva questa grande metropoli con Brindisi. E tanto più lo sperava, in quanto che ne trovai espresso il desiderio, fra gli altri, anche in un opuscolo di un diligente amministratore di queste provincie, cavaliere Capri Galanti. Il gentiluomo si proponeva e dimostrava sino all'evidenza che la via più breve, perchè più retta era la via Appia, e per conseguenza dovevansi sul suo tracciato regolarizzare le lungherie che interessi privati ispirarono al Governo pontificio nella costruzione delle Romane.

Tutto questo quindi, signori, fa vedere, che il concetto del Governo non è d'una libertà feconda e progressiva, ma che egli sta perfettamente sulla via del monopolio e del privilegio, ed io desidero pel bene di

questa carissima patria di vedergliela abbandonare del tutto. Imperocchè il privilegio ci tenne disuniti ed oppressi per tanti secoli, e la libertà, solo le aspirazioni generose della libertà e della giustizia, ci hanno uniti.

Quindi, se voi vorreste ristabilire il privilegio, voi, suscitando odii civili, fareste del regno d'Italia il sacco del parricida.

Gl'italiani, o signori, voi lo sapete, sono assetati di giustizia.

Un'altra considerazione...

PRESIDENTE. Onorevole Morelli, ella comprende bene che la Camera non può sentire considerazioni di un ordine generale, ora che siamo alla discussione degli articoli.

MORELLI SALVATORE. Parlo di questa convenzione, e voglio considerarla come una possibile minaccia ai nostri interessi nazionali. Voi avete contrattato con una società grandiosa, immensamente ricca di mezzi e d'influenza, che ha più di 100 legni a vapore; ebbene, o signori, appena vi siete stretti, o almeno si è vociferato che voi vi stringevate con questa società inglese, quelle italiane che stavano per sorgere sono scomparse in germe. (*No! no!*) A Venezia, a Milano, a Genova, dove si era studiosi di farne sorgere varie con forti capitali...

MALDINI. Non è vero.

MORELLI SALVATORE... sono scomparse. (*Voci. No! no!*)

MAUROGÒNATO. Domando la parola.

MORELLI SALVATORE. Vedete quindi che sotto il rapporto degl'interessi non torna conto che voi stringiate dei patti con una società onnipotente. L'Inghilterra, o signori, è allopatica in commercio, l'Inghilterra nella potenza e nelle astuzie del traffico non v'ha chi la pareggi, tranne l'America; ora, se voi vi mettete in relazione con queste società sarete assorbiti, il vostro commercio diventerà commercio inglese.

C'è poi un'altra considerazione di convenienza politica. Chi vi dice, o signori, cosa avverrebbe così dei nostri porti nel caso di una guerra? Io già non credo alla guerra..

MUSOLINO. Lo vedrà.

MORELLI SALVATORE. Mi si dice: lo vedrà. Ed io rispondo che il tempio di Giano rimarrà aperto lungamente, e quella nazione che si farà provocatrice di una nuova guerra sarà maledetta dal genere umano.

A questo io aggiungo pure che un'altra grave considerazione, la quale ci deve tenere guardinghi e verso l'Inghilterra e verso compagnie di altri grandi Stati nella ricorrenza di queste convenzioni, è appunto quella di doverle naturalmente affidare la nostra bandiera.

Ora, o signori, se i nostri patrioti marini si sforzano a tutt'uomo per farsi essi conduttori e sostenitori della dignità nazionale e della nostra bandiera, come noi la consegneremo in mano a gente estranea? Non sarà egli una vergogna il sentir dire che l'Italia oggi

nazione di 25 milioni, la quale, quando era divisa già possedeva nel solo ex-regno delle Due Sicilie da 150 legni da guerra che la facevano figurare come quarta potenza marittima, adesso, costituita a grande nazione, l'Italia deve comparire più debole e bisognosa di società straniere che trasportino la sua bandiera nell'India e nei mari asiatici.

Per queste ragioni e per altre che ometto, poichè vedo l'onorevole presidente intollerantissimo oggi, con me...

PRESIDENTE. Onorevole Morelli, mi permetta. Io non posso accettare questo suo complimento, è la Camera che è impaziente.

MORELLI SALVATORE... io dichiaro di non votare questa convenzione, e desidererei, che, prima di votarla, i miei colleghi ci pensassero dieci volte.

Non so se sarà cosa buona il farlo per le altre convenzioni sotto il rapporto della libertà; ma, se una ragione di servizio interno li indurrà a giustificare il voto che daranno alle altre, quello della *Peninsulare* non lo potrebbero giammai, essendo esso pericoloso non solo alla libertà, ma agli interessi ed alla convenienza politica del paese che rappresentiamo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maurogònato.

MAUROGÒNATO. Siccome l'onorevole Morelli ha asserito che questa convenzione ha distrutti tutti i tentativi che si erano fatti a Venezia ed a Milano per costituire altre compagnie, io credo non inutile di dire pochissime parole per rettificare i fatti.

A Venezia si era fatto un tentativo per costituire una società col capitale di 12 milioni per fare appunto il servizio delle Indie, ed in parte anche per esercitare la navigazione libera.

Questa società intendeva non solo di ottenere una sovvenzione eguale a quella che avrebbe avuto il Rubattino per la navigazione da Genova alle Indie, ma voleva anche dal comune di Venezia la garanzia dell'interesse in ragione del 5 e mezzo per cento annuo. Il comune di Venezia l'aveva conceduta, però la deputazione provinciale cassò la deliberazione del comune, considerandola troppo gravosa per le finanze della città.

Mentre pendeva innanzi al Consiglio di Stato il ricorso del comune contro la decisione della deputazione provinciale, i promotori di quella società si presentarono al Ministero per sapere se sarebbe stato favorevole al concetto di accordare a questa compagnia una sovvenzione eguale a quella che stava per concedere alla linea da Genova per le Indie. Il Ministero si mostrò favorevolissimo in massima, e desideroso che la compagnia si costituisse; però soggiunse: badate bene, se voi non disinteressate l'*Adriatico-Orientale*, è impossibile che io vi accordi questa sovvenzione, perchè sono legato da un patto; ed io ho già avute a quest'ora le proteste della compagnia *Adriatico-Orien-*

tale per prevenire che si prendessero impegni o si facessero convenzioni colla nuova società veneziana.

Che cosa dunque avrebbe dovuto fare questa società? Avrebbe dovuto, prima di ogni altra cosa, pagare due milioni, che per essa sarebbero stati regalati all'*Adriatico-Orientale*, onde acquistare il suo privilegio.

Ora domando io: era ragionevole che una società che stava per costituirsi spendesse così male due milioni, mentre con questa somma poteva acquistare due grandi vapori e cominciare con essi la navigazione libera?

Vede dunque l'onorevole Morelli come il contratto coll'*Adriatico-Orientale*, che omai era ben poco vantaggioso all'Italia, fosse un ostacolo assoluto perchè si costituisse qualunque altra compagnia; e noi, quantunque abbiamo sempre desiderato che non si diano sovvenzioni che a società italiane, abbiamo riconosciuto che questo contratto con la *Peninsulare* era assai favorevole, perchè ci lasciava un margine di tre milioni, coi quali si poteva far prosperare un'altra compagnia veramente italiana, e ci rendeva un'assoluta libertà di azione nell'Adriatico; ed anzi, se la *Peninsulare*, per effetto di sovvenzioni da noi concesse a compagnie nazionali, volesse rompere il suo contratto, essa ha l'obbligo di pagare a noi una indennità di 250,000 lire.

Se poi l'onorevole Morelli volesse alludere alla società delle *Messaggerie italiane*, che sta per fondarsi a Milano, gli dirò che io sarei stato dolentissimo se questo contratto avesse potuto spegnere nel suo germe una società che io spero riesca a costituirsi per onore e decoro dell'Italia e per vantaggio suo.

Ma la cosa è ben diversa. Questo contratto con la *Peninsulare* preparerà ad essa la via; e, poichè in questi giorni venne in moda la parola *pioniere*, dirò che la *Peninsulare* sarà il pioniere per la nuova società delle *Messaggerie*, che io spero si costituisca. E posso darne una prova evidente, poichè ho qui una lettera del professore Errera, membro del comitato delle *Messaggerie italiane*, di questa società appunto che sta per formarsi a Milano, il quale mi autorizza di dire pubblicamente che la società medesima vede con piacere che si faccia questa convenzione.

« Sono anzi autorizzato a dichiararle, egli mi scrive, che non è punto vero che la compagnia medesima vedesse male questo contratto, e le do ampia facoltà di valersi di quanto sto per dire anche pubblicamente, e non solo a nome mio, ma de' miei amici e colleghi, commendatore Gaspare Camperio, Ferdinando Meazza ed ingegnere Orlando, costruttore navale, eletti a formar parte del Comitato delle *Messaggerie* nell'adunanza dei promotori in Milano.

« Il Comitato sa che la sovvenzione alla *Peninsulare* non si potrebbe praticamente osteggiare; che la venuta di questa gagliarda compagnia straniera age-

volerà alle compagnie nazionali i viaggi all'Indo-China; che essa sopporterà l'onere dei primi e non certo proficui trasporti di merci e passeggeri, e che dappoi coloro che percorreranno la via da essa battuta, ne avranno considerevole tornaconto e vantaggio. A Marsiglia facevano eccellenti affari le *Messaggerie francesi* e la *Peninsulare*,

E questo fia sugger ch'ogni uomo sganni.

Vede dunque l'onorevole Morelli che nè la compagnia di Venezia nè quella di Milano vanno punto a soffrire: la prima non poteva sorgere, la seconda non avrà alcun danno dal presente contratto.

PRESIDENTE. Dunque sugli articoli 1, 2 e 3, se nessuno chiede la parola, s'intenderà chiusa la discussione.

Sull'articolo 4 ha facoltà di parlare l'onorevole Viacava.

VIACAVA. Dopo le dichiarazioni fatte dall'onorevole relatore, non ho più nulla a dire.

PRESIDENTE. Dunque rimane chiusa la discussione su questo paragrafo.

« Paragrafo C. Convenzione per un servizio regolare di navigazione a vapore da Venezia e da Messina per Costantinopoli e viceversa, stipulata addì 14 aprile 1872 con la società anonima la *Trinacria*, modificata dall'annessa dichiarazione B.

« N° III. — *Convenzione per un servizio regolare di navigazione a vapore da Venezia e da Messina per Costantinopoli, e viceversa.*

« Il ministro dei lavori pubblici, quello di agricoltura, ecc. » come sta stampato.

Nessuno chiedendo la parola egualmente su questa convenzione, la discussione è chiusa.

« Paragrafo D. Convenzione addizionale per modificazione al servizio postale fra il continente e l'isola di Sicilia e intorno alle coste della Sicilia, stipulata addì 14 aprile 1872 con la società di navigazione a vapore *I. e V. Florio e C.* »

In questa convenzione ci sono molti emendamenti.

Il primo iscritto è l'onorevole La Porta.

LA PORTA. Io non ho alcun appunto generico a fare su questa convenzione: non si tratta di una convenzione nuova, ma della modificazione parziale di una esistente e la quale ha un termine che va a scadere fra quattro anni. Però ho qualche osservazione speciale a fare. Ma non vorrei parlare inutilmente di qualche parte, se non dopo aver sentito l'onorevole ministro dei lavori pubblici e l'onorevole relatore sopra una proposta stata presentata ieri in nome dell'onorevole Damiani, dell'onorevole Colonna e mio, riguardante il servizio soppresso da Palermo a Pantelleria e Tunisi, perchè nel caso le loro dichiarazioni potessero soddisfarmi in questa parte, risparmierei alla Camera il disturbo delle mie parole; ove poi queste dichiarazioni non fossero soddisfacenti, mi riserverei di prendere la

parola quando avrò sentito l'onorevole ministro dei lavori pubblici, e l'onorevole relatore della Commissione.

DI RUDINI, relatore. Sarà meglio che continui, perchè la Commissione insiste nelle sue conclusioni.

LA PORTA. La seconda osservazione che io debbo fare riguarda quanto dice la Commissione a pagina 19.

La Commissione a pagina 19 parla del servizio cumulativo, che essa voleva proporre al Ministero, fra i trasporti ferroviari ed il servizio sui piroscafi; ma, sentendo dal Ministero che già erano in corso delle trattative per stabilire questo servizio, essa restò soddisfatta, ed aspetta che questo contratto venga.

Anch'io aspetto con piacere l'esecuzione di questo contratto, dovendo esso favorire il commercio fra il continente e l'isola di Sicilia; ma, finchè esso non viene, io devo far rilevare alla Camera una situazione di cose, che deve cessare, perchè noi diamo un sussidio alle compagnie specialmente per agevolare il commercio delle merci.

Ora la compagnia Florio, nei suoi servizi da Napoli alla Sicilia e di cabottaggio per la Sicilia stessa, non fa il servizio cumulativo. Di maniera che è avvenuto, ed ho delle lettere che me lo attestano, che una merce, partita da Torino con destinazione a Girgenti od a Messina, arrivata a Palermo, non prosegue per Girgenti o per Messina, ma questa merce non è scaricata dalla compagnia con servizio cumulativo, ma va scaricata per conto del proprietario, va in magazzino, poi deve essere ricaricata, e intanto si perde tempo, c'è una spesa maggiore e si paga forse di più per il tratto da Palermo a Girgenti, che per quello da Torino a Palermo. Questa è una situazione di cose che può cessare sin d'ora, poichè è la compagnia che deve fare il servizio cumulativo a bordo dei suoi piroscafi.

Io credo che nè l'onorevole ministro, nè la Commissione, nè la Camera vorranno rifiutarsi di accogliere un articolo sesto che io propongo onde far cessare questo stato di cose. L'articolo sarebbe in questi termini: « È fatto obbligo alla società Florio di eseguire sui suoi piroscafi un servizio cumulativo negli approdi contemplati dalla presente convenzione. »

Credo che non ci possa essere difficoltà ad accogliere questo articolo, e non credo che la società possa rifiutarlo. Essa stabilirà le sue tariffe senza dubbio, ma in questo modo il commercio non verrà più a sopportare una perdita di tempo incalcolabile, ed una spesa illegittima ed enorme.

Non ho altro da aggiungere riguardo a questa parte dell'articolo 1; aspetto la risposta del ministro e della Commissione in ordine al soppresso servizio da Palermo a Pantelleria e Tunisi, poichè la proposta sviluppata ieri dall'onorevole Damiani non ha ancora ottenuto una risposta.

PRESIDENTE. Deggio avvertire anzitutto che gli ono-

revoli Damiani, La Porta, Colonna e Tedeschi hanno proposto che sia soppressa la lettera C, che è in questi termini: « Sarà stabilito un viaggio settimanale, con barche a vela, fra Trapani e l'isola di Pantelleria, » e poi la lettera E, così concepita: « Sarà soppresso il viaggio quindicinale fra Palermo e Tunisi. »

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

DI RUDINI, relatore. Risponderò, in primo luogo, all'onorevole La Porta, per quel che concerne il servizio cumulativo fra i vari piroscafi della società Florio.

Io non sapeva che esistesse l'inconveniente al quale l'onorevole preopinante accennò, e aggiungo che mi fa meraviglia, perchè credo che sia, anzitutto nell'interesse della società stessa, di stabilire questo servizio cumulativo fra le varie linee di navigazione che le sono affidate. Da ciò è chiaro, che la Commissione non può respingere la proposta di stabilire questo servizio cumulativo, essa anzi lo desidera vivamente.

La Commissione che ha desiderato di stabilire il servizio cumulativo tra le ferrovie e le linee tutte di navigazione, non può, che desiderare ancora più vivamente il servizio cumulativo fra le varie linee di navigazione affidate alla società Florio.

Se non che non so se si possa con un articolo aggiunto alla presente legge, imporre un obbligo alla società, se questa non lo ha ancora accettato. Si potrebbe tutto al più approvare la convenzione *sub conditione*, ma non si potrebbe mai dare, per legge, alla società un obbligo che non avesse accettato. Ora a me pare che, vista anzitutto la poca difficoltà che deve incontrare presso la società Florio il servizio cumulativo tra piroscafi e piroscafi della stessa compagnia, non sia necessario di inscrivere nella legge un articolo come quello che ci fu proposto dall'onorevole La Porta.

Io credo che basti che l'onorevole ministro assuma l'impegno di fare le pratiche opportune, e non dubito che questo servizio cumulativo verrà stabilito senza il menomo indugio.

Confido l'onorevole deputato La Porta vorrà accettare queste osservazioni, e se facesse diversamente, credo che riuscirebbe a complicare un pochino la matassa che abbiamo per le mani, poichè si solleverebbe una questione abbastanza ardua; quella cioè di sapere se si può con un articolo di legge imporre ad una società un obbligo che non ha ancora accettato. Quanto a me, lo dichiaro altamente, sono d'opinione che non si possa e non si debba fare.

Vengo all'isola di Pantelleria ed al servizio di Tunisi.

L'onorevole La Porta mi diceva: voi non avete ancora risposto nulla all'onorevole Damiani. È vero, io non ho risposto nulla, e la Camera me ne scuserà. Ho cercato di parlare il meno che era possibile, per non sciupare un tempo preziosissimo...

MALDINI. (Della Commissione) Lo hanno sciupato gli altri.

DI RUDINÌ, relatore. Ma, poichè me ne venne fatto invito formale, io sento il debito di rispondere, e la mia risposta non sarà lunga.

La Giunta non ha presa nuova deliberazione oltre a quelle che furono concordate. Essa dunque insiste nella soppressione del servizio fra Palermo e Tunisi...

DAMIANI. Domando la parola.

DI RUDINÌ, relatore. Io credeva che queste questioni fossero abbastanza svolte nella relazione.

L'onorevole Damiani, e lo comprendo, non fu soddisfatto delle ragioni scritte, e veggio con rincrescimento che convengono nelle medesime opinioni dell'onorevole Damiani anche gli onorevoli La Porta e Colonna.

Confesserò che ho provato ripugnanza e, più che ripugnanza, dolore, quando ho dovuto dare il mio voto favorevole alla soppressione del servizio esistente fra Palermo e Tunisi, poichè si sa che il togliere un servizio esistente offende interessi costituiti e, se non fosse altro, offende l'amor proprio, e crea gelosie alle quali conviene che si tolga ogni pretesto. Tutto questo sta bene, ma debbo aggiungere che queste considerazioni non poterono condurmi ad un'opinione diversa da quella che ho già manifestata, perchè il servizio fra Palermo e Tunisi, postalmente parlando, non ha una grande importanza. Esso non ha che un'importanza assai meschina, perchè, sebbene a Tunisi vi sia una colonia italiana abbastanza numerosa, questa colonia, essendo servita in ogni settimana dai battelli a vapore della compagnia Rubattino, non può dare alimento ad una doppia linea.

E faccio osservare agli onorevoli Damiani e La Porta che vi sono delle località marittime nel regno alle quali non è ancora accordato il beneficio di un viaggio settimanale.

Ora questa colonia lontana, conservando un viaggio settimanale, si troverebbe in condizioni di molto migliori a quelle in cui si trovano certe località che fanno pur parte integrante del regno.

Diceva adunque che gl'interessi della colonia sono soddisfatti per mezzo della linea Cagliari-Tunisi; e la linea Palermo-Tunisi, postalmente, e commercialmente parlando, non ha quindi una grande importanza. Non è già che qualche beneficio non si ottenga dalla doppia linea. Ma, Dio buono! se fossero stabilite molte linee dirette fra i nostri porti con tutti i porti possibili ed immaginabili del Mediterraneo e dell'Atlantico, anche in ciò l'immaginazione potrebbe trovare un gran bene; se non che questo disegno sarebbe assolutamente impossibile. Non nego, come dicevo, che un beneficio si ottenga dal servizio attuale, ma devo anche considerare che, commercialmente, questa linea non rende nulla, assolutamente nulla, e non ha quindi nessuna importanza.

Io ho riportato nella relazione alcuni dati statistici; ora questi dati sembrarono così piccini, così micro-

scopici, che fu perfino creduto che vi fosse errore. E fu interpellato allora il Ministero per sapere se effettivamente quelle cifre fossero vere, ed il Ministero le confermò. Ora, visto che interesse postale non vi è; che non vi è interesse commerciale, noi ci siamo detto: sopprimiamo il viaggio Palermo-Tunisi, sopprimiamolo soprattutto perchè con questi risparmi ci è dato provvedere anche meglio di quel che non è fatto oggi, agli interessi di tutta quanta la Sicilia, i quali debbono naturalmente prevalere a quelli della colonia che abbiamo in Tunisi.

Una osservazione però fu fatta dall'onorevole Damiani, della quale io debbo riconoscere l'importanza. Egli disse: voi provvedete male al servizio dell'isola di Pantelleria, e private Trapani, Marsala e Mazara di un servizio quindicinale che riesce loro di grande utilità. Quanto a Trapani, Marsala e Mazara, io non nego che sia molto rincrescevole il doverle privare dell'approdo in discorso, ma fo notare che su queste linee v'è già un vapore settimanale. Quindi, per questi paesi, sembra che il male non sia poi così grande, e non raggiunga quelle proporzioni con le quali ci fu dipinto.

Quanto poi all'isola di Pantelleria, intendo che sarebbe molto meglio se si potesse provvedere al servizio postale con un battello a vapore, ma intenderei che si facesse un servizio speciale fra Trapani e Pantelleria, e, se fosse possibile ottenersi, lo voterei senza indugio; ma quando, come nell'attuale condizione, non ci troviamo al caso di stabilire questi servizi, credo che convenga, per il momento, accettare la proposta del Ministero.

L'onorevole Damiani diceva: badate che cadranno teste, succederanno dei disordini, e sarete costretti a spargere del sangue. Ma, buon Dio! possiamo noi in buona fede supporre che la soppressione della linea Palermo-Tunisi ci condurrà a conseguenze così fatali?

Creda pure l'onorevole Damiani...

DAMIANI. L'onorevole relatore è di buon umore.

DI RUDINÌ, relatore... che questo non avverrà. Se ci fosse il benchè menomo pericolo di versare il sangue umano, io sarei primo ad accordarmi con lui.

DAMIANI. La conclusione del discorso dell'onorevole mio amico Di Rudinì mi dimostra come egli sia proprio di buon umore, e deploro che abbia potuto concorrere a destare questo buon umore l'argomento che si sta discutendo per la soppressione del servizio fra Palermo e Tunisi; ma io debbo ripetere le parole da me pronunciate ieri parlando dei disordini che avvennero altra volta, quando la povera isola di Pantelleria era abbandonata a se stessa, fuori d'ogni relazione col continente siciliano, che io temeva, come temo e credo di avere molta ragione a temere, che quegli stessi disordini possano rinnovarsi, in quanto che tutte le volte che non si è in grado di far sentire l'autorità in quel paese, tutte le volte che non si è in grado di tenerlo in relazione colla Sicilia, si può bene osservare

in occasione di un piccolo disordine inconvenienti così grossi come quelli che si verificarono.

Non è che io tema soltanto a caso, nè che questo timore sia il portato delle mie apprensioni, lo creda l'onorevole Di Rudinì. Se ieri io faceva la storia degli ultimi tempi della povera isola di Pantelleria, egli è perchè mi ricordava che appunto all'epoca della prima soppressione di questi servizi avvennero disordini, e gravi disordini, pei quali dovettero farsi cadere molte teste nel capoluogo di quella provincia; ciò che mi pare aver eccitato il buon umore del relatore. Lascio a lui il giudicare con quanta opportunità.

Ora passerò ad altro.

Di questo grave argomento s'è voluto fare una questione di suscettività e di gelosie.

Credo che a nessuno poteva venire in mente che un provvedimento come quello sul quale stiamo prendendo qualche risoluzione debba ridursi alle proporzioni d'una questione di suscettività e di gelosia. Colle convenzioni che sono sotto il nostro esame, voi provvedete al miglioramento dei servizi postali marittimi; ma, quando giungete a quel piccolo servizio che s'è fatto negli ultimi anni tra Palermo e Tunisi, vi ricordate delle necessità dello Stato e proponete una soppressione che corrisponde a 65 mila lire d'economia, di fronte al milione e parecchie centinaia di mila lire che volete destinare ad altri servizi di navigazione. Credo che, se in ordine a questa questione si dovesse avere innanzi agli occhi solo le suscettività e le gelosie che potrebbero suscitarsi, certamente il parere di quanti sono in questo recinto potrebbe seguire una stregua diversa da quella che segue.

Ricordi l'onorevole Di Rudinì che accennando io ieri all'importanza di quel servizio, ricordava come, se l'importanza del medesimo non è stata fin qui considerata, il principale colpevole sia il Governo che trascurò d'allacciare tutti gli interessi italiani che sono nella costa settentrionale dell'Africa. Ricordavo pure che Italiani si trovano non solamente a Tunisi, ma in tutta l'Algeria e nelle altre provincie dell'Africa; che in alcune di queste si trovano in proporzioni maggiori che nella Tunisia. Ricordavo come Italiani della provincia di Costantina, per far giungere una lettera in Italia dovevano prima mandarla in Francia, e che la lettera doveva seguire il corso delle corrispondenze francesi per giungere a Palermo od a Marsala, estremi limiti del nostro paese. Quando il Governo avesse pensato alla formazione di un servizio cumulativo pel quale certamente non gli potrà mancare l'adesione del Governo francese, allora certamente il nostro servizio postale colla Tunisia, avrebbe preso un'importanza molto maggiore di quella che ebbe finora.

Ma l'onorevole Di Rudinì non si preoccupava affatto della colonia siciliana che è a Tunisi; egli ricordava solo una colonia italiana. Mi dispiace di dover fare questa distinzione, ma vi sono indotto dalla necessità.

Ieri diceva come la colonia italiana di Tunisi è composta quasi tutta di Siciliani, e che male si provvede al servizio di quella colonia, quando si ha un solo vapore che da Cagliari vada settimanalmente a Tunisi.

Però è una questione codesta sulla quale oramai credo che il parere della Camera sarà fatto, ed io attenderò tranquillo il suo voto.

Ma vi ha un altro servizio al quale l'onorevole Di Rudinì volle fare l'onore di crederlo importante, e questo è quello tra Palermo e la provincia di Trapani.

Intanto è curioso che l'onorevole Di Rudinì, dopo di essersi mostrato quasi commosso della posizione che si faceva a quei comuni della provincia di Trapani che per l'effetto di questa soppressione non avranno più un servizio regolare colla provincia di Palermo, diceva che in fin dei conti, giacchè le conclusioni della Commissione escludono questo servizio, bisogna rassegnarsi alla mancanza di altre corrispondenze marittime postali colla provincia di Trapani.

Onorevole Di Rudinì, ella fortunatamente non ebbe occasione d'inspirarsi a simili intendimenti nell'esame delle altre convenzioni, sicchè non ci fu contrastato oggi il piacere di votare alcuni servizi che stimiamo non solo utili ma necessari per il nostro paese, nè ci troviamo nella posizione di dover provvedere così pallidamente, così dolorosamente per altre relazioni marittime, come provvediamo per quelle tra la provincia di Palermo e quella di Trapani.

Anche una parola pietosa, compassionevole ebbe l'onorevole Di Rudinì per la posizione che noi facciamo all'isola di Pantelleria.

Povera Pantelleria, non venirle in soccorso con qualche vapore che vi giungesse partendo da Trapani! Ma le conclusioni della Commissione hanno provveduto diversamente e bisogna rassegnarsi!

Ora in questo stato di cose, signori, quando si crede di rimpicciolire le questioni fino a renderle di suscettività e di gelosia personale, sottoponendosi al fato dei provvedimenti ministeriali, e la Commissione non osando tentare neppure di introdurre qualche miglioramento, io credo che sia vano il proseguire a discutere, e che veramente per l'onore e pel bene del nostro paese bisogna aspettare altri tempi, in cui la giustizia possa avere altra forza, in cui possano scongiurarsi gl'inconvenienti, i quali, secondo me, disonorano altamente il paese. (Bravo! a sinistra)

Alcune voci a destra. La chiusura!

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole ministro per i lavori pubblici.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Aspetterò che abbia parlato anche l'onorevole La Porta.

LA PORTA. Io devo rispondere a quella parte del discorso dell'onorevole Di Rudinì che si riferisce al servizio cumulativo a bordo dei vapori della compagnia Florio. Se io fossi sicuro, non delle pratiche che farà il ministro, chè di queste non posso dubitare, ma, se

fossi sicuro della riuscita delle trattative, non avrei nessun impegno ad insistere nell'articolo di legge. Ma il fatto che fino a quest'ora il servizio cumulativo a bordo dei vapori Florio non si è fatto, la stessa circostanza rilevata anche dall'onorevole Di Rudini, cioè che sia nell'interesse stesso della società di fare questo servizio, mi inducono ad insistere nell'articolo, perchè, io dico, ci devono essere degli ostacoli che dobbiamo vincere noi nell'interesse del commercio, quando la società non ha saputo vincerli nel suo interesse. Non posso ammettere la teoria che alla Camera è interdetta la facoltà di variare i patti di una convenzione, quando essa è chiamata ad approvarli nell'interesse di uno dei contraenti, cioè dello Stato.

L'onorevole Di Rudini diceva: alla società non si può fare un obbligo. Ma io non creo un obbligo alla società; io metto una condizione nella legge e dico: la convenzione è sottoposta a quest'obbligo. Se la società non l'accetta, s'intende che la convenzione non sta. Io sono certo, e credo lo sia anche l'onorevole Di Rudini, che, quando la società veda che c'è una condizione, l'accetta, poichè è nel suo interesse accettarla. Sono molti anni che la società Florio fa il servizio tra Napoli e Palermo, e poi attorno all'isola il servizio di cabottaggio, e ancora questo servizio è nelle condizioni da me lamentate. Dunque io vedo la necessità che la rappresentanza nazionale lo imponga come condizione, e allora sarà sicura che verrà accettata, diversamente io ne dubito. Però il ministro ha la certezza e mi dice « io garantisco che la società farà questo servizio, » e certamente io crederò alla sua parola.

Mi resta a dire una parola del servizio tra Palermo, Pantelleria e Tunisi. Questa rassegnazione dolorosa dell'onorevole Di Rudini mi fa supporre che nè la Commissione, nè il ministro sarebbero stati contrari al mantenimento del servizio che noi vorremmo, e che forse gli ostacoli sono estranei alla loro volontà; cioè che forse le condizioni della società, il numero dei suoi vapori, il possesso in cui essa è di una convenzione che le dà dei diritti, il complesso delle modificazioni che si volevano fare, l'abbiano messa in tale stato di resistenza, che non siasi potuto vincere nè dal Ministero, nè dalla Commissione. Se la situazione è questa, egli è certo che si modificano le convinzioni mie sul loro fatto. Ma allora, dico io, cerchiamo almeno, se non possiamo provvedere ora per tutto, cerchiamo almeno di provvedere per Pantelleria, che è cosa urgentissima, essendo un'isola importante la quale viene tagliata fuori dal commercio italiano, e abbandonata senza giustizia. Sono là sette od otto mila abitanti che non hanno altra via di comunicazione se non il mare, ed essendo quello un mare un po' fortunoso, le barche non sempre nell'inverno possono approdarvi, cosicchè quell'isola, senza un servizio di piroscafi, resterà nella stagione invernale priva di comunicazioni. Si faccia adunque almeno in modo che l'isola di Pan-

telleria abbia il servizio postale, mentre a questo, se il Ministero vuole, non è difficile il provvedere.

In seguito poi vedremo come combinare per estendere il servizio verso Tunisi. Allora la società potrà trovarsi in altre condizioni, e forse troveremo un'altra società che voglia prendere quel servizio.

Questo ho voluto soggiungere prima che parlasse il ministro dei lavori pubblici, perchè spero che, dietro le sue dichiarazioni, si possa ritirare anche la proposta, pur di vedere mantenuto il servizio postale tra la Sicilia e l'isola di Pantelleria, mantenendo pur anche la speranza che si provvederà in avvenire al servizio tra la Sicilia e Tunisi.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Veramente quando noi parliamo di servizi cumulativi, intendiamo i servizi fra società e società, e non intendiamo mai parlare di servizi che appartengano ad una stessa società, e mi giunge nuovo quello che dice l'onorevole La Porta; di modo che ne prenderò notizia e vedrò se esista, come esista e per quali ragioni.

D'altra parte però farei osservare all'onorevole La Porta che, siccome si tratta di una convenzione fatta e di un contratto già esistente con una società, non mi pare che sarebbi luogo d'introdurre nella legge questa modificazione. Io credo che i Parlamenti o debbono accettare o debbono rifiutare le convenzioni; le leggi possiamo farle come vogliamo, ma quanto ai contratti bilaterali, il più delle volte non possiamo introdurvi tutti quei mutamenti che pur desidereremmo. Aggiungerò poi che ho ragione e ferma ragione di credere che, se non ci saranno difficoltà insormontabili, la società Florio si presterà a questa facilitazione. E questa mia ragione è fondata sui fatti, perchè, essendosi insistito presso il Ministero onde si stabilisse un servizio cumulativo fra la società Florio e le ferrovie, la società Florio non si è rifiutata per verun modo a stabilirlo. Anzi posso annunziare alla Camera che già è stato stipulato un contratto fra la società Florio e la società delle ferrovie romane pel servizio cumulativo, e che attualmente si sta trattando dalla stessa società Florio colla società delle ferrovie meridionali per un servizio cumulativo il quale si estenderà a tutte le ferrovie italiane, e, per mezzo di esse, anche alle ferrovie straniere.

Ora, non avendo io mai trovato alcun ostacolo nella società Florio ad aderire a questi desiderii del Governo, che nello stesso tempo sono di un'utilità contestata anche per la società, così non credo potrò trovare alcuna difficoltà nello stabilire quello che impropriamente chiameremmo servizio cumulativo, ma che non è altro in sostanza che l'ordinamento di un servizio interno fatto dalla società.

Io pregherei dunque l'onorevole La Porta di voler ritirare l'articolo proposto, assicurandolo che si farà ogni opera perchè il suo desiderio sia soddisfatto.

Quanto all'isola di Pantelleria bisogna un po' veder

chiaro. Io non accetterò quelle osservazioni e quelle censure che faceva l'onorevole Damiani. L'onorevole Damiani diceva, che in tutte le coste dell'Africa vi sono colonie italiane, che queste colonie non sono riunite alla madre patria, nè possono commerciare colla Sicilia; e tutto ciò per difetto del Governo.

Ora, se fosse per difetto del Governo tutto ciò che manca alla nazione, oh! noi avremmo troppi difetti. Sventuratamente vi sono molte provincie italiane di terraferma, le quali non sono ancora riunite nè da strade ferrate, nè da comunicazioni a vapore, e forse neanche da strade ordinarie. Li chiami pur questi l'onorevole Damiani difetti del Governo, li chiami pur colpe: ma saranno colpe dei passati Governi, delle passate amministrazioni, saranno colpe delle infelici condizioni in cui si è trovata l'Italia in altri tempi, ma non mai colpe del Governo italiano. E se l'onorevole Damiani vorrà sempre chiamare colpa del Governo tutto quanto resterà a farsi in una nazione civile, che vuole sempre progredire, noi avremo certamente molte più colpe di quelle che in ora egli ci addossa.

Quanto all'isola di Pantelleria, l'onorevole La Porta ci disse che è un'isola di grandissima importanza, e che fa molto ed interessante commercio. Mi permetta l'onorevole La Porta di porre la questione nei suoi veri termini, per modo che la Camera conosca la posizione esatta delle cose. Questo grande, questo importante commercio dell'isola di Pantelleria a che si riduce? Nel 1870 la media di ogni viaggio della linea Palermo-Pantelleria-Tunisi è stata di quattro quinti di tonnellata, ossia otto quintali per viaggio, e per viaggio intendo l'andata ed il ritorno; dimodochè nel 1870 la media di un viaggio semplice di andata oppure di ritorno è stata di quattro quintali. Nel 1871 la media di ogni viaggio è stata di 2 tonnellate e mezza, e la media del 1869 è stata di una tonnellata.

Ora, io domando se si può sostenere l'importanza di un commercio che concorre solo in parte a fare una media di due tonnellate, di una tonnellata e di quattro quinti di tonnellata.

Sa la Camera quanto costa annualmente questa linea? Prego la Camera di sentire: costa lire 85,176.

Ora è ben naturale che quando si tratta di pubblici servizi, la finanza sia cosa principalissima, e l'aritmetica sia quella che deve principalmente guidarci. Io comprendo perfettamente come gli onorevoli La Porta e Damiani, i quali vogliono elevare la questione in una sfera molto superiore, parlino delle *colonie italiane* e del *commercio coll'Africa*; ma in fatto di servizi pubblici, prima bisogna provvedere ai bisogni reali, e poi si può provvedere ai bisogni più lontani, ed infine anche alle aspirazioni.

Quando veggio che ci sono delle coste italiane, quando veggio che ci sono dei porti, i quali non hanno alcun approdo di vapore, io credo che occorra provvedere ai bisogni interni prima di pensare ai bisogni

molto minori della Tunisia e di altri paesi; e quando veggio che ci sono provincie di 100, 200, 300,000 abitanti, che non sono toccate da nessun vapore, non mi spavento, se l'isola di Pantelleria non avrà dirette comunicazioni a vapore con Tunisi.

Osservo poi all'onorevole La Porta che colla nostra proposta, anzichè far cosa nocevole, faremo giovamento non piccolo all'isola di Pantelleria. Infatti quell'isola finora è stata servita ogni quindici giorni dal vapore che andava da Palermo a Tunisi; ora noi abbiamo stabilito di farvi approdare una nave ogni settimana, ma con questa differenza, che noi manderemo una nave a vela anzichè una nave a vapore...

MICHELINI. Chiedo di parlare.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ed io credo che questa differenza sia a vantaggio dell'isola anzichè a detrimento, imperocchè essendo coordinato il servizio della Pantelleria al servizio di Tunisi, spessissimo avveniva, come posso provare colla statistica dei viaggi, che non si poteva approdare a Pantelleria, epperchè qualche volta essa restava un mese ed anche un mese e mezzo senza comunicazioni colla Sicilia. Ora venendo a stabilirsi un servizio speciale esclusivo per la Pantelleria, e che dovrà farsi ogni sette giorni, potrà bensì avvenire che la nave possa approdare o partire un giorno piuttosto che l'altro della settimana a seconda dello stato del mare, ma intanto saremo sicuri che la Pantelleria sarà unita continuamente all'isola di Sicilia.

Per conseguenza anzichè deteriorarsi, le condizioni di quell'isola si miglioreranno.

Per queste ragioni e per molte altre, le quali sono state dette dall'onorevole relatore, io sono dolente di non potere aderire ai voti degli onorevoli La Porta e Damiani.

PRESIDENTE. La parola spetterebbe all'onorevole Damiani, ma gli fo osservare che ha già parlato due volte. Vi sono altre quattro proposte.

Voci a destra e al centro. La chiusura!

DAMIANI. Solo per una rettificazione.

PRESIDENTE. Ha la parola.

DAMIANI. Il signor ministro ha fatta una confusione; io non credo che egli lo abbia fatto apposta, ma talvolta ci innamoriamo a tal segno dei risultati di una idea, che anche a costo di maltrattare un po' la coscienza, non si vuole abbandonare. Il signor ministro ha voluto confondere la linea Trapani-Pantelleria con la linea Palermo-Tunisi.

Infatti, se così non fosse, non era il caso di venire a ricordare i commerci dell'isola di Pantelleria. A nessuno è venuto in mente di parlare qui dei commerci di quell'isola. Parlando di questa povera terra italiana gettata a cento miglia dalla costa siciliana, abbiamo detto solo, vi sono 7000 italiani là, come volete servirli?

Ricorderà il signor ministro che le 85,000 lire servono a tutta la linea che da Palermo andava a Tu-

nisi. Ormai non è il caso di ripresentare quelle questioni che il signor ministro chiamava elevate e che ancora non furono affacciate da nessuno. Sull'importanza delle nostre relazioni in Tunisi; sull'importanza delle nostre colonie in quei luoghi; su ciò che avrebbe dovuto fare e su ciò che dovrebbe fare il Governo per allacciarle meglio alla madre patria; sull'importanza della nostra presenza in quei mari; niente si è detto su tutto ciò. (*Il relatore si reca al banco dei ministri a conversare col ministro dei lavori pubblici. L'oratore si arresta*)

PRESIDENTE. La prego, onorevole relatore, di tornare al suo posto. Diversamente nè ella nè il ministro sapranno a chi si è rivolto l'onorevole Damiani, e nasceranno degli equivoci.

DAMIANI. Io non mi propongo colle mie parole di ottenere solo un voto favorevole dalla Camera per la mia proposta, ma mi propongo di dare qualche spiegazione al signor ministro ed al relatore della Commissione; ed è per questo che desidererei da essi maggiore attenzione, soprattutto trattandosi di rettificare alcuni errori nei quali è incorso il signor ministro dei lavori pubblici.

La soppressione di questo servizio, o signori, può riuscire talmente dannosa per gl'interessi del paese, che voi fra breve tempo sarete costretti a riprenderlo, come faceste già altra volta, questo servizio, benchè oggi volete sopprimerlo.

Voci a destra. La chiusura!

DAMIANI. Allora tacerò...

PRESIDENTE. Continui, onorevole Damiani, non perdiamo tempo. Vi sono 7 proposte.

DAMIANI. Da un lato della Camera si domanda la chiusura, dall'altro quelli (*Accennando al ministro e al relatore*) a cui mi rivolgo non prestano attenzione: è inutile allora parlare.

PRESIDENTE. Parli alla Camera.

DAMIANI. La gravità di questo provvedimento aumenta pel fatto che voi con questa legge vi proponete di migliorare il commercio delle nostre provincie marittime, e che ne dimenticate una, anzi più d'una che avrebbe somma necessità di questo servizio.

Come ricordai più d'una volta, e come ricordo anche ora all'onorevole relatore, oltre il servizio tra la Sicilia e la Tunisia, ce n'era un altro importantissimo che voi sopprimete, ed era quello che allacciava meglio la provincia di Palermo a quella di Trapani, e che nello stesso tempo allacciava Pantelleria alla Sicilia.

Il signor ministro crede di servire meglio l'isola di Pantelleria con una barcaccia che ogni settimana vi faccia una corsa; egli dice: il vapore vi andava ogni quindici giorni, la barcaccia invece vi andrà ogni sette giorni.

Io sperava davvero che il signor ministro fosse molto meglio informato di quello che succede per la navigazione in tempo d'inverno in mari come quelli in cui è

gettata l'isola di Pantelleria, povero scoglio sulla grande linea di commercio fra l'Oriente e l'Occidente, del quale vi siete mai manco occupati tanto da mettervi un faro di scoperta, benchè promesso sempre in tutte le discussioni del bilancio dei lavori pubblici.

Intanto, signor ministro, il vapore vi approdava almeno ogni quindici giorni, e serviva anche gli interessi dell'isola colla Tunisia, giacchè, se poco figura il commercio di quell'isola nelle relazioni col continente italiano, moltissimo figura nelle relazioni col continente africano.

Voci. La chiusura!

DAMIANI. Omai mi riassumo.

Col vostro provvedimento voi mettete, o signori, quella povera isola nella dura, ingrata posizione di stare quattro lunghi mesi lontana, segregata da ogni commercio colla madre patria, da ogni consorzio umano.

Voci. Ai voti! ai voti! (*Moti d'impazienza*)

PRESIDENTE. È inutile dire: ai voti! Vi sono sei proposte; lascio a me dirigere la discussione. (*Rumori*)

DI RUDINÌ, relatore. Perdoni: la Commissione deve presentare una proposta. (*Nuovi rumori*)

PRESIDENTE. Facciano silenzio; lascio esporre la questione che è già abbastanza complicata.

Un deputato. Avevo chiesto di parlare.

PRESIDENTE. Altri sei l'avevano chiesto prima.

Vi sono sei proposte; vi è pur quella dell'onorevole Colonna e un'altra dell'onorevole Florena.

DI RUDINÌ, relatore. Presento una proposta a nome della Commissione, e domando di spiegarla.

PRESIDENTE. Spieghi pure.

DI RUDINÌ, relatore. Signori, parlando la prima volta su questo argomento, ho affermato che la Commissione avrebbe avuto desiderio di provvedere, possibilmente, con piroscafi al servizio tra Palermo e Pantelleria.

Ora debbo dichiarare che, facendo e rifacendo certi conti (che mi dolgo quasi di non avere fatti prima), io trovo che il servizio Palermo-Trapani-Pantelleria, ove non si prolungasse fino alla Tunisia (escludo sempre Tunisi, perchè dichiaro francamente di non vedere in ciò nessun inconveniente), verrebbe, in effetto, a costare pochissimo. Vi sarebbe una così piccola differenza tra la spesa a cui si andrebbe incontro colla barca a vela e la spesa a cui si andrebbe incontro col vapore, che in verità si può, per opinione della Commissione, facilmente acconsentire a che si provveda al servizio con battelli a vapore. E spiego le ragioni di queste conclusioni.

Tra Palermo e Trapani corrono 19 leghe marine, e 24 leghe fra Trapani e Pantelleria, in tutto 43 leghe. Ora bisogna moltiplicare queste 43 leghe per 24, poichè un viaggio quindicinale rappresenta 24 viaggi in un anno. Noi avremo così una percorrenza annua di 1032 leghe, le quali, moltiplicate per 21 (poichè la

sovvenzione nelle linee interne ci costa lire 21 per lega), ci danno la cifra di 21,672, cioè di 22,000 all'incirca. Infatti leghe $43 \times 24 = 1032 \times 21 = 21,672$.

Dunque questo servizio ci costerebbe, coi piroscafi, da 21 a 22,000 lire all'anno, mentre il servizio colle barche a vela ci costerebbe 17,000 lire all'incirca.

La differenza in verità è così piccola che io credo che questa concessione si possa fare con tutta facilità. Ritenendo però che, al punto in cui sono le cose, noi non abbiamo diritto di modificare le convenzioni, che bisogna accettarle o respingerle così come sono, ma ritenendo nel tempo stesso che il servizio coi piroscafi si debba fare, propongo, a nome della Commissione, il seguente ordine del giorno, che spero sarà accettato dal ministro e che ad ogni modo, lo spero, sarà favorevolmente accolto dalla Camera.

Ne do lettura :

« La Camera invita il ministro a studiare se non convenga stabilire un servizio con battelli a vapore tra Palermo e Pantelleria. »

Parmi che il ministro potrà facilmente accettare quest'ordine del giorno, perchè, lo ripeto, noi non tocchiamo le convenzioni che ci stanno innanzi; noi facciamo solo invito di spendere una piccola somma di più, ed è così piccola la differenza che l'onorevole ministro l'accetterà.

Dall'altro lato credo che l'onorevole Damiani, l'onorevole La Porta e gli altri deputati che si sono occupati di questa questione, vorranno anch'essi dichiararsi soddisfatti, perchè non resterebbe escluso che Tunisi, e, francamente parlando, il servizio di Tunisi, nel mio modo di vedere, è insostenibile, e parmi che non vi siano buone ragioni per chiedere che sia mantenuto.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Desiderio del Governo era sicuramente di riunire la Pantelleria, per mezzo di una navigazione a vapore, all'isola di Sicilia; come ho l'onore di far sapere alla Camera che riuniremo fra poco tempo l'isola d'Elba, per mezzo di una navigazione quotidiana a vapore, al continente; ma questo non ha niente a fare con la presente convenzione. Per la Pantelleria la difficoltà sta nell'aver una nave a vapore da poter destinare alle sue comunicazioni colla Sicilia; se noi troveremo dalla parte della compagnia Florio convenienti patti per la istituzione di una navigazione a vapore, sicuramente non saremo noi che ci opporremo per lo scopo di mantenere una navigazione a vela.

PRESIDENTE. Dunque ella accetta l'ordine del giorno?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Sì.

PRESIDENTE. Onorevole Damiani, insiste?

DAMIANI. Sì, insisto.

PRESIDENTE. L'onorevole Colonna ritira il suo ordine del giorno?

COLONNA. Aveva lo stesso scopo; ed io sono felice che la Commissione sia venuta in questo proposito,

facendo ora quello studio di cifre che io aveva fatto prima, come risulta dall'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare con precedenza.

PRESIDENTE. L'onorevole Colonna, in unione ai deputati Damiani, La Porta, Michelini ed Asproni, aveva infatti presentato quest'ordine del giorno :

« La Camera, raccomandando al Governo che sia possibilmente provveduto ad un viaggio quindicinale a vapore fra Trapani e Pantelleria, passa alla continuazione della discussione. »

Dunque ella si unisce a quello della Commissione?

COLONNA. Perfettamente. Io vorrei però raccomandare questo all'onorevole ministro, che se mai, per ragione del materiale o per speciali condizioni della società Florio, non si possa combinare questo servizio, cerchi modo allora, con lieve sussidio, a che qualche piccola compagnia assuma il viaggio quindicinale di Pantelleria, mercè il servizio di qualche vaporetto, come si fa tra il continente ed altre isole.

PRESIDENTE. Allora, per sgombrare il terreno, verremo alla votazione delle proposte che si riferiscono all'attuale questione. Ve ne sono altre, per esempio quella dell'onorevole Nicotera, delle quali sarà il caso di parlare più tardi.

Onorevole La Porta, mantiene il suo articolo aggiuntivo?

LA PORTA. Il signor ministro ha assunto l'impegno, se non ci sono ostacoli insormontabili... (*No! no!*) Questo non lo comprendo, e dalla parte mia debbo mettere la Camera in avvertenza; quando noi sussidiamo una società per fare il commercio fra il continente e l'isola di Sicilia, non ammetto che possano esservi ostacoli a che la stessa compagnia trasporti a bordo dei suoi piroscafi le merci; allora così noi daremmo delle forti sovvenzioni senza un utile e senza un corrispettivo adeguato, senza cioè l'utile commerciale delle popolazioni.

Per conseguenza insisto nel mio articolo, non perchè dubiti del ministro, ma siccome si tratta di una società la quale potrebbe accampar pretesti pel suo rifiuto, voglio che ci sia un articolo di legge, perchè quando questa società sa che questa legge è subordinata alla sua concessione, voglio vedere se essa saprà trovare ostacoli insormontabili.

PRESIDENTE. Non è una modificazione alla convenzione, è un articolo che sarebbe aggiunto alla legge, ma però cambia tutta l'economia della convenzione.

DI RUDINÌ, relatore. Io pregherei l'onorevole La Porta di non insistere su questo punto; guardando la questione astrattamente, è troppo chiaro essere nell'interesse della società che si faccia.

LA PORTA. Perchè non l'ha fatto finora?

DI RUDINÌ, relatore. Ma, se non l'ha fatto, ciò vuol dire che deve esservi qualche grossa difficoltà.

Ora io non credo che il Parlamento possa rimuovere una difficoltà, senza che questa difficoltà gli sia nota.

Dunque dico all'onorevole La Porta: ritiri la sua proposta, prenda atto delle dichiarazioni che ha fatto l'onorevole ministro e creda pure che il pubblico servizio se ne avvantaggerà.

PRESIDENTE. Onorevole La Porta, ritira la sua proposta?

LA PORTA. Di fronte all'insistenza dell'onorevole relatore, non volendo abusare maggiormente della pazienza della Camera, dopo che il ministro ha dichiarato che non si arresterebbe se non davanti ad insormontabili difficoltà, io ritiro la mia proposta.

Ad ogni modo il ministro verrà alla Camera a dirci, poichè questa questione non può essere abbandonata, quali sono gli ostacoli che ha incontrati, e lo farà in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici; egli avrà occasione di essere informato, egli ha il telegrafo a sua disposizione, lo può sapere dagli agenti della società e, volendo, fra due giorni può venire alla Camera a dirci: vi sono ostacoli insormontabili a che il servizio della società Florio sia utile al commercio, e allora li esamineremo; ovvero ci annunzierà cessata questa inqualificabile situazione di cose, che pesa a danno dei commerci continentali ed insulari, malgrado l'enorme sacrificio dei contribuenti che sovvenzionano una società di navigazione.

DI RUDINÌ, relatore. Ringrazio l'onorevole La Porta d'aver, in seguito alla mia preghiera, ritirato la sua proposta.

PRESIDENTE. L'onorevole La Porta avendo ritirata la sua proposta, viene quella degli onorevoli Damiani, La Porta, Colonna e Tedeschi. Prego la Camera di prestare attenzione.

Con questa proposta si chiede la soppressione della lettera *C* e della lettera *E*.

DAMIANI. Non volendo pregiudicare una questione di così grande importanza, ritiro la mia proposta.

PRESIDENTE. Ora viene un ordine del giorno dell'onorevole Florena, il quale è così concepito:

« La Camera invita il ministro dei lavori pubblici perchè avvalendosi delle facoltà dell'articolo 2° della legge 16 aprile 1862 sulle convenzioni marittime colla società Florio, in uno dei viaggi diretti tra Messina e Napoli, provveda all'approdo settimanale nell'isola di Lipari. »

Prego la Commissione di dichiarare se accetta quest'ordine del giorno.

DI RUDINÌ, relatore. La Commissione ha già detto ieri che proponeva il rinvio della petizione di Lipari al Ministero. Non credo che si possa fare di più in questo momento. Sebbene lo stabilire un approdo a Lipari non torni di gran peso alle finanze, chè la spesa non ascenderebbe che a 10 mila lire all'anno circa, vi è una difficoltà che noi non possiam rimuovere. La difficoltà sta in ciò, che il tempo che s'impiega fra Napoli e Messina, ove si facesse sosta a Lipari, sarebbe accresciuto di quattro ore, e così si perderebbe

la coincidenza colla ferrovia nel tratto Messina-Catania-Siracusa. Noi non abbiamo modo di riparare in questo punto all'inconveniente in discorso. Non vi è dunque altro a fare, che inviare la petizione al Ministero, mentre il ministro stesso (se non erro) accetta l'invio.

Sono poi persuaso che il Ministero prenderà accuratamente in esame quest'affare, e sono altresì persuaso, che, se gl'inconvenienti ai quali ho fatto cenno sono tali che vi si possa porre rimedio, l'approdo a Lipari sarà, senza nessun dubbio, deliberato.

PRESIDENTE. L'onorevole Florena ha facoltà di parlare.

FLORENA. Signori, nella tornata del 17 maggio scorso il Comitato privato della Camera votava un mio ordine del giorno che il ministro dei lavori pubblici non combattè, col quale si stabiliva che nel viaggio settimanale di cabotaggio nella linea Palermo-Messina gli approdi a Cefalù, Santo Stefano, Milazzo, Capo d'Orlando e Lipari, invece di quindicinali fossero settimanali, come settimanale è il citato viaggio di cabotaggio tra Palermo e Messina, che colla precedente convenzione del 16 aprile 1862, si estendeva sino a Malta. Si stabiliva ancora che in uno dei viaggi diretti tra Messina e Napoli fosse fatto approdo all'isola di Lipari. Dopo l'eloquente discorso dell'onorevole mio amico Botta, nella discussione di ieri, il ministro accettò la prima parte del citato ordine del giorno, ed anche io lietissimo prendo atto dell'impegno assunto dal ministro, il quale vivo sicuro che vorrà mantenerlo ed adempirlo.

Circa però l'approdo a Lipari, il ministro non prese uguale impegno, ma rispose evasivamente.

Io, che in una precedente tornata ebbi il bene di raccomandare per l'oggetto alla Camera la deliberazione del Consiglio comunale di Lipari, non posso acquetarmi alle equivoche parole del ministro.

È da considerare che Lipari è un centro popoloso di circa 20,000 abitanti. È da considerare che Lipari è ricchissima di ogni sorta di prodotti, che Lipari non è la sola isola a cui interesserebbe l'approdo, ma ancora quel gruppo delle isole Eolie, che sono Alicuri, Filicuri, Saline, Vulcano, Stromboli. È da considerare ancora che per Lipari il Governo non spende alcuna somma nè per istrade a ruota, nè per istrade ferrate o trafori, nè per telegrafi; per Lipari non spende niente. Sono 20,000 abitanti che altro non chiedono che mettersi in comunicazione col continente, e di non essere tenuti fuori del consorzio della famiglia italiana.

Cosa ha risposto il Governo, lo sapete, o signori? Con dei *vedremo, studieremo!* Con questa convenzione la condizione dell'isola di Lipari non viene a migliorare, anzi i mezzi di comunicazione (prego l'onorevole ministro di mettervi attenzione) i mezzi di comunicazione con Lipari sono scemati, poichè devesi tenere

bene in mente che Lipari, una volta, era in comunicazione colla costa orientale della Sicilia, cioè con Riposto, Catania, Siracusa e Malta; ed oggi, giusta quanto si stabilisce nella lettera *F*, articolo 1 della convenzione, non lo sarà più. Colla nuova convenzione Florio (mi si permetta che io manifesti il mio convincimento), colla nuova convenzione Florio non sono migliorate le comunicazioni dell'isola di Lipari, ma bensì peggiorate, poichè si è ridotta di metà la linea di cabottaggio della quale godeva Lipari. Colle modifiche della nuova convenzione ne ritrae maggiore vantaggio l'amministrazione Florio che il paese.

Dunque, cosa vi chiede Lipari? Se da un canto il Governo viene a fare una economia di 65,520 lire, perchè a questa cifra ascende la economia che si ottiene per la limitazione sino a Messina della linea di cabottaggio, che colla precedente convenzione si esguiva sino a Malta, almeno si accordi che si possa mettere in comunicazione con Napoli. Lipari, che paga tutte le imposte, compreso anche il macinato, che il cessato Governo borbonico non volle attuare in quelle popolazioni, e che voi le avete esteso per l'eguaglianza di tutti nei tributi e non nei vantaggi; Lipari, che non gode nessun vantaggio di comunicazione e paga anche le decime sui prodotti del suolo, che si corrispondono al vescovo, per cui i poveri produttori vedono scemate del decimo le loro produzioni, meriterebbe dal Governo la maggiore considerazione.

Ma si fanno delle difficoltà, non in quanto alla spesa, perchè l'onorevole relatore ha detto che la spesa sarebbe di qualche migliaio di lire. Le serie difficoltà che si fanno sono le coincidenze coi treni ferroviari; ma io credo che, tolta la difficoltà della spesa, la coincidenza dei treni ferroviari si potrebbe benissimo combinare, poichè è da supporre che a Messina arrivano e partono tre treni ferroviari, ed a Napoli ne partono ed arrivano di più; quindi si scorge di leggeri che se non arriverà in coincidenza al primo treno che parte da Messina per andare a Siracusa, il vapore che tocca Lipari arriverà in coincidenza al secondo od al terzo treno, come viceversa. Si può riparare ancora facendo sì che, quando il vapore deve toccar Lipari, esso anticipi la partenza da Napoli e da Messina.

Una volta che da Napoli tre treni sono in corrispondenza coi vapori che arrivano da Messina, la difficoltà di mettere in coincidenza i treni ferroviari col vapore di mare, io credo che non esista. Quindi io prego il ministro perchè voglia togliere questa questione e voglia, per una popolazione di 20 mila abitanti, per una città dove il Governo ha molti interessi, dove ci sono delle truppe e dove ci sono anche 400 detenuti circa, voglia avere quelle considerazioni che l'importanza di quell'isola e delle altre che la coronano richiedono.

PRESIDENTE. Dunque ritira il suo ordine del giorno?

FLORENA. Aspetto...

PRESIDENTE. Dichiaro se lo ritira o se lo mantiene.

FLORENA. Lo mantengo, aspettando le dichiarazioni del ministro.

PRESIDENTE. Vuol parlare, signor ministro?

DI RUDINI, relatore. Ho chiesto io la parola.

PRESIDENTE. Parli dunque l'onorevole relatore.

DI RUDINI, relatore. Vorrei fare due osservazioni all'onorevole Florena.

La prima è questa: l'isola di Lipari dall'attuale convenzione non è danneggiata per nulla. Essa non perde nessun viaggio. Non si tratta dunque che di aggiungere un nuovo viaggio. Ma nessun lamento sarebbe giustificato, perchè non vi è soppressione di servizio.

Seconda osservazione. L'onorevole Florena dice che questo contratto è fatto a beneficio della società Florio, e non a beneficio del paese. Mi scusi: è chiaro che la società guadagna ben poco in tutta questa combinazione; anzi essa acconsente che certi servizi siano retribuiti in una misura inferiore a quella cui avrebbe diritto per la convenzione antecedente, che ci vincola ancora. Dunque il beneficio non sta, creda pure, dalla parte della società. Non dirò che essa ci perda; ma non si può dire che la convenzione sia fatta tutta a beneficio suo, e che il paese non ne fruisca per nulla. Noti bene che le comunicazioni tra Napoli e Palermo si aumentano, e che si aumentano ancora quelle fra Napoli e Messina; e questi mi paiono due benefici da tenersi in conto.

Sento sempre a lodare l'iniziativa del Florio, sento a parlarne come di armatore che merita la pubblica riconoscenza, ed a queste lodi di gran cuore mi associo. Ma poi, tutte le volte che si tratta di avere a fare con lui, tutte le volte che si tratta di studiare un affare che lo riguarda, allora poco manca che non lo si qualifichi per poco meno che un camorrista. Questi apprezzamenti, a dir vero, non sono giusti, e non posso quindi astenermi dal contraddirli.

FLORENA. Domando la parola per una dichiarazione.

PRESIDENTE. Parli.

FLORENA. L'onorevole Di Rudini in certo qual modo mi ha tacciato d'ingiustizia, perchè io ho asserito che credo che la convenzione faccia più il vantaggio della società Florio che quello del paese.

Io lo prego di tener presente che torna più conto alla società Florio fare due viaggi diretti, cioè quello da Palermo a Napoli e quello da Messina a Napoli, anzichè fare quello di cabottaggio da Messina a Siracusa e Malta, nel qual viaggio, per l'esercizio del tronco di ferrovia da Messina a Siracusa, faceva la società pochissimi affari o quasi punti.

Io ho viaggiato per quella linea, e ricordo che i capitani sempre mi dicevano che per quella linea, ad onta del sussidio governativo, la società Florio risentiva serie perdite.

Dopo ciò egli consentirà che al signor Florio, il

di cui nome io rispetto non meno dell'onorevole Rudini, convenga meglio fare il viaggio tra Napoli e Messina, anzichè quello tra Messina e Siracusa, e ottenere altro viaggio da Palermo a Napoli, anzichè fare quello da Palermo per Pantelleria e Tunisi, che oggi non so con quanta coscienza si sopprime. L'onorevole relatore stesso ed il Ministero ancora hanno dichiarato che nella soppressa linea Palermo-Tunisi non vi era il movimento di passeggeri, nè quello commerciale che si desiderava. E poi si decanta tanto questa convenzione colla società Florio!

Ma, signori, cosa si ottiene? Si ottengono 110,436 lire di spesa di più. Ed io ho dovuto sentirmi dire da taluni dei miei amici, ed anche dall'altra parte della Camera, come se con questa convenzione si riparasse a tutti i torti del Governo (e nessuno me li negherà) d'aver ritardato i lavori stradali in Sicilia: ora, cari Siciliani, dovete essere contenti, perchè avrete le convenzioni marittime.

Ma cosa si fa finalmente?

Ho qui il vostro bilancio, ho qui lo specchietto riportato a pagina 12 della relazione. Nuove spese per la Sicilia lire 460,968. Risparmio lire 350,532. La differenza in più altro non è che di 110,436 lire. Ecco quali sono le maggiori spese che si fanno dal Governo per le comunicazioni colla Sicilia. Partorì la montagna e fece un topo!

PRESIDENTE. Dunque ritira il suo ordine del giorno?

FLORENA. Lo mantengo.

NANNI. Domando la parola per un chiarimento su questo paragrafo.

PRESIDENTE. Permetta. Lasci votare gli ordini del giorno.

NANNI. Debbo fare un'osservazione...

PRESIDENTE. Intende parlare sulla convenzione?

NANNI. Ho una domanda da fare. Desidero uno schiarimento.

PRESIDENTE. Le darò la parola dopo.

NANNI. Un istante...

Voci. Parli! parli!

PRESIDENTE. Parli dunque.

NANNI. Desidero sapere se in questo terzo viaggio che si aumenta vi sarà l'approdo a Reggio di Calabria, come vi è per gli altri due viaggi.

DI RUDINI, relatore. È compreso.

PRESIDENTE. Su questa questione verremo quando si discuterà la proposta dell'onorevole Nicotera. (*Mormorio*) Ora mi lascino mettere in votazione gli ordini del giorno che si riferiscono a questa convenzione, se no non verremo mai a capo di nulla.

Dunque l'onorevole Florena mantiene il suo ordine del giorno che rileggo:

« La Camera invita il ministro dei lavori pubblici perchè, avvalendosi delle facoltà dell'articolo 2 della legge 16 aprile 1862 sulle convenzioni marittime colla società Florio, in uno dei viaggi diretti tra Messina e

Napoli, provveda all'approdo settimanale nell'isola di Lipari. »

La Commissione respinge quest'ordine del giorno. E il Ministero?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Il Ministero lo respinge egualmente.

PRESIDENTE. Domando se è appoggiato.

(È appoggiato.)

Lo pongo ai voti.

(Dopo prova e controprova, è respinto.)

FLORENA. Amo constatare che il Ministero rinunzia alle facoltà che aveva per legge. (*Rumori a destra*)

MINISTRO PER LE FINANZE. (*Con vivacità*) Niente affatto: il Ministero non accettò quell'ordine del giorno perchè lo crede dannoso.

FLORENA. Io non poneva l'obbligo...

Voci a destra. Non si può, è votato.

PRESIDENTE. Onorevole Florena, l'ordine del giorno fu respinto, ed ella non può tornarvi sopra.

La Commissione propone il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Ministero a studiare se non convenga stabilire un servizio con battelli a vapore fra Palermo e Pantelleria. »

Il Ministero ha dichiarato di accettare quest'ordine del giorno.

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

Ora viene la proposta degli onorevoli Nicotera e Musolino, i quali propongono che al paragrafo B dell'articolo 1, ove è detto:

« B) Sarà aumentato un terzo viaggio alla settimana fra Napoli e Messina, » si aggiunga: « toccando Pizzo. »

L'onorevole Nicotera ha facoltà di svolgere la sua proposta.

NICOTERA. Io non posso sottoscrivere alla teoria dell'onorevole ministro dei lavori pubblici e dell'onorevole Di Rudini. Se fosse vero che la Camera dovesse soltanto o accettare o respingere una convenzione, a che allora presentare le convenzioni al Parlamento ed a che discuterle nei singoli articoli?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Per accettarle o per respingerle.

NICOTERA. No, signor ministro. L'ufficio della Camera sarebbe allora stranissimo. Io credo invece che il Parlamento stia al disopra del Ministero e dei contraenti nelle convenzioni. Io credo che il Parlamento ha il diritto di modificare le convenzioni in tutte quelle parti che giudica nocive o non provvedono agl'interessi del paese.

Quindi, senza sgomentarmi affatto della teoria dell'onorevole ministro dei lavori pubblici e dell'onorevole Di Rudini, io mi studierò di dimostrare come la proposta sottoscritta da me e dall'onorevole Musolino non solo è giusta, ma è parimente necessaria.

Disgraziatamente vi sono ancora delle provincie del regno che non possono fruire dei benefizi delle ferrovie, e si trovano per molti mesi dell'anno segregate, come se fossero delle isole deserte. Queste provincie sono le Calabrie. Colà in molti mesi dell'anno non solamente non si può viaggiare per terra, ma non puossi neppure viaggiare per mare, mancando di porti, ed i vapori non potendo approdare; e spessissimo nell'inverno per quindici, venti giorni ed anche un mese resta intercettato il commercio fra le Calabrie ed il resto del regno.

È vero che, come grazia speciale, abbiamo due vapori per settimana (e dico *come grazia speciale*, perchè prima ne avevamo uno), ma avviene spesso che questi due vapori arrivano al Pizzo ed a Paola talmente carichi di mercanzie, che non è possibile caricare quelle che si trovano in quei paesi.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici deve saperlo, poichè vi è stato un indirizzo della Camera di commercio di Catanzaro ed altri indirizzi di diversi municipi, dai quali indirizzi risulta il fatto che io ho esposto, cioè che quei due vapori spesso non possono imbarcare le mercanzie, le quali restano al Pizzo ed a Paola aspettando che vapori arrivino meno carichi.

A diminuire quest'inconveniente, noi domandiamo modestamente, non che tutti i tre vapori della società Florio da Napoli a Messina si fermino al Pizzo, ma che vi approdino almeno una volta sola. A me pare che siamo molto discreti.

Nè si può osservare che toccando il Pizzo si pregiudicherebbe Messina: la perdita di tempo non sarebbe maggiore di un'ora e mezza o due. Io desidero che Messina abbia non solamente tre vapori diretti, ma desidero ne abbia otto o dieci. Non per questo però si deve fare solamente l'utile di un paese e trascurare quello degli altri.

Ripeto ancora una volta, il danno si limiterebbe al ritardo di circa due ore.

Io ho avuto l'onore di dimostrare privatamente all'onorevole ministro dei lavori pubblici (e sono lieto che la mia opinione è stata avvalorata da un'autorità competentissima, dal giudizio competentissimo dell'onorevole ministro della marina), di dimostrargli, dico, come l'approdo al Pizzo non pregiudicherebbe affatto a Messina. La distanza maggiore a percorrere è di 7 leghe di più, e le 7 leghe, secondo i calcoli marittimi, sono calcolate in linea retta due volte. Invece se si fa il calcolo della curva, poco sensibile, che il vapore postale diretto da Napoli a Messina dovrebbe fare per toccare Pizzo, le 7 leghe sarebbero diminuite di molto.

Il ministro dei lavori pubblici forse mi si osserverà che a questa deviazione potrebbe opporsi la convenzione della società Danovaro, poichè in quella convenzione è dato il privilegio di quei viaggi solamente a quella società; ma io non ho che a fargli una osser-

vazione. Quando è dimostrato che il servizio di quella società non basta ai bisogni del commercio, ne risulta una di queste due conseguenze: o che la società deve provvedere in modo da bastare ai bisogni di quel paese; oppure che il Governo è autorizzato a provvedere diversamente.

Io sono sicuro che la società Danovaro non farà nessuna osservazione. Sono tante le esigenze, specialmente nei viaggi di Calabria, di quella società, che difficilmente si metterà nel pericolo di muovere una questione che potrebbe tornarle nociva. Ad ogni modo, la convenzione in discussione stabilisce degli accordi fra le due società, e si potrebbe trovare un mezzo come prevenire le difficoltà, tanto da parte del Danovaro quanto da parte del Florio. Col buon volere, che io non disconosco, dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, possono essere eliminati tutti gli ostacoli.

Un'altra osservazione mi si potrebbe muovere, se cioè la fermata al Pizzo ritarderebbe il servizio postale del vapore diretto; ma io già ho avuto l'onore di far considerare all'onorevole ministro che, stando all'orario ufficiale delle partenze del vapore da Napoli e dell'arrivo, cioè 16 ore di viaggio, e tenendo presente l'orario delle ferrovie, si vede chiaro che vi è tanto tempo da non disturbare menomamente neppure questo servizio.

Farò un'altra riflessione. Se il tempo non bastasse, si potrebbe anticipare di un'ora la partenza del vapore da Napoli, e così non vi sarebbe pericolo di non trovarsi in coincidenza con la ferrovia.

Queste per altro sono delle difficoltà che, messe a raffronto del beneficio grandissimo che si apporterebbe a quelle provincie, scompaiono concedendo loro la fermata del vapore che noi proponiamo.

Io voglio augurarmi che l'onorevole ministro accetterà la nostra proposta. E per mostrare a lui ed alla Camera la mia condiscendenza, e per non sollevare adesso una questione che disturberebbe la convenzione, io mi contento anche di ritirare la proposta, purchè però l'onorevole ministro mi prometta che farà di tutto per indurre la società Florio ad accettare la fermata d'una volta sola (badi bene l'onorevole ministro), di una volta sola per settimana al Pizzo.

MICELI. Le ragioni addotte dall'onorevole mio amico Nicotera riguardo al Pizzo, valgono pure per Paola.

Io non aggiungerò parola a ciò che egli ha detto, mi associo a quello che egli ha esposto così lucidamente.

Se non che io pregherei i miei amici di accettare un emendamento, o, per meglio dire, un'aggiunta che fo alla loro proposta; ossia dove si dice « da Napoli-Messina per Pizzo, » si dica « Napoli-Messina per Paola e Pizzo. » Se poi si credesse che la doppia fermata a Paola ed a Pizzo possa recare una perdita di tempo, e così dare motivo all'onorevole ministro di fare qualche obiezione, io prego i miei amici ad accettare quest'e-

مندamento, che il vapore in un viaggio tocchi Paola, ed in un altro Pizzo.

NICOTERA. A togliere tutte le difficoltà, e prevedendo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici potrebbe trarre un certo profitto dalla proposta dell'onorevole mio amico Miceli, io accetto il suo emendamento, e modifico la mia proposta, cioè nel senso che una settimana il vapore si fermerà al Pizzo, ed un'altra settimana a Paola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Prima di tutto debbo osservare alla Camera, checchè ne pensi l'onorevole Nicotera, che noi non siamo ora nel caso di modificare patti già convenuti; qui non è questione dei termini di legge, ma di una convenzione che possiamo respingere o accettare, ma non possiamo modificarla senza il consenso dell'altra parte.

L'onorevole Nicotera venne avanti con cifre, le quali a vero dire potrebbero imporre.

Dice l'onorevole Nicotera: è vero che voi avete una convenzione colla società Danovaro, e che questa convenzione vi vieta di stabilire altre linee sulle coste di Calabria, ma è vero pure che il commercio tra Messina e Napoli, toccando le coste di Calabria, è così esteso e stragrande, che la sola società Danovaro non può sopperire a tutto, dimodochè (egli dice) o dovrebbe ragionevolmente acconsentire la società Danovaro alle corse di altre società, oppure aumentare il numero dei suoi vapori. Non vi sarà tribunale, soggiunge l'onorevole Nicotera, che non condanni il Danovaro a uno di questi partiti.

Veramente la teoria è un po' ardità; ma se potesse esporsi in questi precisi termini, forse potrebbe anche un po' sostenersi.

Ma io debbo osservare all'onorevole Nicotera che le cose vanno totalmente diverse da quello che egli asseriva. Non è esatto in nessun modo che i vapori Napoli-Messina, i quali toccano le coste di Calabria, siano così sopraccarichi di viaggiatori e di merci, che non bastano perchè si possa dire che la costa si trova servita.

E che sia così, basterà a dimostrarlo il fatto che nel 1871 la media di ogni viaggio è stata molto inferiore alla portata dei vapori adibiti a quella linea.

Dunque non sta che siano così carichi questi vapori da non permettere alle merci calabresi di prendere posto nei viaggi tra Messina e Napoli toccando Pizzo e Paola.

Invece è sicuro che questa soprabbondanza di merci e di viaggiatori non vi è. D'altra parte se si trovasse il modo di potere convenire colla società Florio di far toccare Pizzo una volta e Paola un'altra sarebbe bene, ma bisognerebbe prima considerare quali sarebbero gli aumenti della spesa: inoltre bisognerebbe vedere come si potrebbe convenire col Peirano, poichè certamente nè il Governo vuole, nè intende, nè sarebbe decoroso che, dopo avere fatta una convenzione, si cercassero litigi contro l'osservanza di questa convenzione

stessa. Per tutte queste cose io pregherei l'onorevole Nicotera di limitarsi ad una semplice e vaga raccomandazione...

NICOTERA. Vaga?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... perchè noi non abbiamo diritto nè di violare la convenzione, nè di violare i patti fatti. Di più bisogna considerare anche la spesa che vi potrebbe occorrere, e poi prima di dare una promessa bisogna vedere sin dove si possa promettere, quali siano i pesi che ne vengono allo Stato, quali beni ne vengono ai contribuenti, ed io non sono preparato in questa materia, e non so dire nè quali pesi vengono al Tesoro, nè quali litigi bisognerebbe sostenere se entrassimo nel principio dell'onorevole Nicotera, nè quali sacrifici potrebbero essere imposti allo Stato.

NICOTERA. Sono dolentissimo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici abbia così recisamente negati i fatti che io ho affermato.

Mi perdoni, onorevole ministro, io ho detto che ella deve avere le prove di quei fatti. Se gli impiegati del suo Ministero glielo hanno occultate, mi darò io la premura di fornirglielo, e le proverò che in quasi tutti i viaggi le mercanzie che si vorrebbero imbarcare al Pizzo, non sono ricevute dai vapori, perchè dicono che sono già carichi.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha citato dei dati statistici. Se sono esatti, bisogna dire che la società Danovaro eseguisce malamente il suo dovere; bisogna dire che quel rifiuto nasconde qualche cosa che non voglio definire. (Oh! oh! a destra) Non facciamo Oh! oh!; sono esclamazioni che non si capiscono; rispondano chiaramente.

Io invito l'onorevole ministro di verificare se le deliberazioni delle quali ho parlato, sono arrivate al Ministero, e se da quelle deliberazioni risulti il rifiuto d'imbarco delle mercanzie al Pizzo. Vedrà allora se i suoi dati statistici sono oppur no esatti.

Non credo poi che il contratto con la società Danovaro impedisca la fermata al Pizzo che chiediamo. Abbiamo un precedente a nostro favore. L'onorevole ministro sa che la società Florio cessò di fare le fermate al Pizzo in seguito di una convenzione, non col Governo, ma con la società Danovaro; questo prova che non vi è impedimento legale.

Quanto alla necessità di avere una comunicazione maggiore con la Calabria, francamente io non avrei voluto che l'onorevole ministro tenesse quel linguaggio. È un linguaggio che sgomenta, ed addolora. Quelle disgraziate provincie pagano da 12 anni le imposte come le pagano tutte le altre; e tuttavia si trovano nella condizione di dover consumare tutte le loro produzioni nella propria periferia, non potendole esportare per difetto di mezzi di comunicazione tra un paese e l'altro. Quel linguaggio è disdicevole per un paese ove un miserabile porto a Santa Venere, che dovrebbe essere già fi-

nito, si trova in tali condizioni, che quando sarà compito, non si potrà sbarcare sull'arena, perchè dista dalla terra circa un miglio e mezzo, ed i legni che entrano nel porto vi resteranno chiusi, mancando la comunicazione dal porto alla terra.

Certamente in quel paese vi è molto patriottismo, e ne ha dato prova prima del 1860, vorrei però che le parole dell'onorevole ministro non vi producessero una impressione disgustevolissima; tanto più che le sue parole riconfermano il discorso pronunciato nel Senato da un suo collega, il quale rispondendo ad una interrogazione concernente la linea della strada ferrata Eboli-Reggio, disse che quegli studi non si sono fatti dal Governo, e non si faranno mai. Questo linguaggio offende, e non si deve tenere per un paese che paga i suoi tributi come gli altri, e che certamente non ha dei titoli minori alla benevolenza della nazione.

Mantengo la mia proposta, anche a costo di vederla respinta.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Le questioni mosse nella Camera così improvvisamente senza essere maturamente considerate, facilmente possono far prendere deliberazioni riconosciute in seguito pregiudizievoli.

È stata trattata una parte della questione, io la tratterò tutta intera.

La questione se le comunicazioni fra Napoli e Messina debbano o non debbano toccare le coste di Calabria, si riannoda alla questione delle comunicazioni dirette fra Napoli e la Sicilia, ed è una questione molto più grave di quello che si vorrebbe far credere, imperocchè si tratta di riannodare uno dei primi porti del regno, che è Napoli, ad altro dei primi porti del regno qual è Messina.

Non è un servizio locale questo a cui intendeva di sopperire questa convenzione, e non convengo coll'onorevole Nicotera che potrà provvedersi quando che sia ai bisogni del servizio locale; si dovrà certamente provvedere a tutti i servizi locali di tutte le parti d'Italia, ma bisogna prima provvedere ai servizi generali, in cui sta la vera ricchezza della nazione.

Esaminiamo prima quali sarebbero gli effetti che produrrebbe la soppressione di una linea diretta fra Napoli e Messina, e dopo che avremo esaminato questa gravissima questione generale, potremo vedere di quale importanza sieno le osservazioni alquanto vivaci dell'onorevole Nicotera.

NICOTERA. Non so quando un deputato debba fare le sue proposte e le sue osservazioni. Se non può farle allorchè una legge trovasi in discussione, alla quale legge le osservazioni e le proposte si riferiscono, mi dica l'onorevole ministro in quale altra occasione io potrei farle.

A me non sarebbe stato certamente concesso di presentare queste proposte un mese fa; allora mi si sarebbe osservato che bisognava aspettare la discussione delle convenzioni presentate alla Camera.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Di ciò si doveva discorrere nel Comitato privato.

NICOTERA. Nel Comitato o nella Camera importa lo stesso.

Ho usato quei riguardi che la civiltà e la cortesia impongono verso l'onorevole ministro per i lavori pubblici; e prima di discorrerne alla Camera, ne l'ho informato e ne ho discusso lungamente con lui. Intervenne alla nostra discussione l'onorevole ministro per la marina, ed anche egli ha creduto che la cosa non fosse tale da non essere consentita. Ora l'onorevole ministro dei lavori pubblici dà a questa questione un'importanza che non ha.

Credo di avere dimostrato che accettando la mia proposta si perderebbero nel viaggio soltanto due ore al più di tempo. Per la perdita di due ore Napoli non diminuirà della sua importanza, nè Messina diverrà più piccola.

Badi l'onorevole ministro, io mi sono limitato a domandare una sola fermata.

Questo io voleva dichiarare, perchè mi pareva di non meritare gli appunti, non alquanto vivaci, ma alquanto severi dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. L'onorevole Nicotera propone che nel paragrafo *B* ove è stabilito che saranno aumentati i viaggi fra Napoli e Messina, si dica: « toccando una settimana Paola ed una settimana Pizzo. »

Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata, quindi dopo prova e controprova, è respinta.)

NANNI. Io desidererei sapere se vi sarà l'approdo a Reggio di Calabria.

Dalla relazione della Commissione pare che, secondo il calcolo che si è fatto, si intende compreso, ma siccome non è dichiarato, io ho creduto di domandare questo schiarimento.

DI RUDINI, relatore. Non vi ha nessun dubbio che il viaggio tra Napoli e Messina deve essere prolungato fino a Reggio.

Convengo che nella relazione non vi è che una semplice allusione, senza che si parli con precisione di questo approdo a Reggio; ma debbo osservare che, leggendo attentamente la relazione medesima, si può vedere che la percorrenza stabilita tra Napoli e Messina era calcolata per 63 leghe. Ora 63 leghe comprendono anche l'approdo a Reggio; su questo non vi è nè può esservi dubbio.

VOLLARO. Ma non veggo che la disposizione sia contenuta nell'articolo.

DI RUDINI, relatore. C'è lo stanziamento.

VOLLARO. Allora, prendendo atto della dichiarazione della Commissione, rinuncio alla parola.

PRESIDENTE. Il deputato Nanni ha facoltà di parlare.

NANNI. Prendendo atto della dichiarazione fatta, rinuncio alla parola.

INTERLANDI. Nell'ora tarda in cui siamo e nei momenti preziosi che scorrono non abuserò del diritto di parlare, ma dirò solamente pochissime parole riguardo alla soppressione del secondo viaggio settimanale da Messina per Catania a Siracusa convenuta nella lettera F dell'articolo 1° del contratto addizionale colla compagnia Florio.

Prima di tutto dichiaro che non è un esclusivo interesse di campanile che mi spinge a parlare su questo argomento; che ove mai questa soppressione si limitasse al solo viaggio Messina-Catania-Siracusa, come a prima vista appare, probabilmente cotanta importanza non desterebbe, imperciocchè queste considerevoli città sono congiunte da una linea ferroviaria.

Ma vi è, o signori, ciò che a primo aspetto non appare. La soppressione del tratto Messina-Catania-Siracusa, attualmente sussidiato dal Governo, trae seco quella della continuazione della linea medesima, cioè, del secondo viaggio settimanale da Siracusa a Malta, viaggio non sussidiato e che la compagnia Florio esegue per propria volontà.

Io parlo di questo viaggio, che altamente interessa l'Italia intera, imperciocchè, ciò avvenendo, a tutto il regno non rimarrà altra comunicazione con Malta che una sola volta in ogni settimana.

Nessuno ignora la importanza commerciale di Malta. Quell'isola è, per così dire, la stazione centrale del Mediterraneo, d'ondeggiando partono bastimenti a vapore per tutti i principali punti del mondo. Da ciò il grandissimo interesse del regno intero di mantenere, quanto più è possibile, le comunicazioni dirette con Malta, per allacciarci con tutte le linee di navigazione che ivi fanno capo.

DI RUDINI, relatore. Domando la parola.

INTERLANDI. Comprendo bene che si potrebbe dire: qual relazione v'ha tra la soppressione della linea sussidiata Messina-Catania-Siracusa col viaggio da Siracusa a Malta, che la compagnia, senza sussidio alcuno e però senza che ne avesse l'obbligo, intraprende per propria volontà? Essendo nel suo interesse, continuerà al certo a farlo.

Signori, la condizione delle cose muterà su questo riguardo. Una volta che la compagnia ha l'obbligo di spedire un vapore da Messina a Siracusa, è da questo porto che incomincia il viaggio a proprio rischio, e da questo punto soltanto ha trovato e troverebbe sempre il suo tornaconto per prostrarlo sino a Malta.

Ma non potrà al certo la compagnia intraprendere volontariamente, a suo esclusivo interesse, l'intero viaggio-Messina-Catania-Siracusa a Malta, imperciocchè da Messina a Siracusa, per la concorrenza della ferrovia e del piccolo cabotaggio, quasi nessun introito ne ritrae; nè i guadagni che può ricavare nel tratto Siracusa-Malta possono esser tali da compensarle le perdite che risente nella linea Messina-Siracusa. Di ciò n'è prova incontrastabile l'aver essa trovato con-

venevole di sopprimere nel contratto attuale, rinunciando al sussidio, il viaggio da Messina a Siracusa.

Vi accennai quale interesse abbia per noi tutti il mantenimento delle comunicazioni con Malta, ed aggiungo che tra gli altri vantaggi verrebbe in gran parte riparato ai danni lamentati per la soppressione del viaggio diretto dalla Sicilia a Tunisi, potendo per questa via mantenere almeno, non molto indirettamente, le relazioni colla colonia italiana ivi stabilita.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Si mantiene.

INTERLANDI. Io aveva rimarcato l'accorgimento del Governo nelle condizioni del primo contratto, imperciocchè avendo obbligato la compagnia a far giungere il vapore in Siracusa, nel mentre sino a questo punto soltanto le corrispondeva il convenuto sussidio in ragione delle leghe percorse, la metteva nella condizione di poter continuare, senza alcun onere della finanza, il viaggio da Siracusa e Malta.

Or io desidererei conoscere se colla soppressione del sussidio pel tratto Messina-Siracusa, verrà a mancare il secondo viaggio settimanale Siracusa-Malta, o se invece la compagnia avesse in qualche modo assicurato che vi supplirà sia prolungando l'altra linea, pur dai suoi vapori settimanalmente percorsa da Palermo, per Trapani e Girgenti, a Siracusa, sino a Malta o in qualunque altro modo.

DI RUDINI, relatore. Nella linea Siracusa-Malta, i viaggi che si facevano erano due per settimana, però da Siracusa a Malta il sussidio era pagato per un solo viaggio in ogni settimana. L'altro facevasi dalla società senza sovvenzione, perchè così le conveniva.

Oggi che noi abbiamo soppresso uno dei due viaggi fra Messina e Siracusa, è chiaro che il viaggio sovvenzionato per Malta continuerà ad esservi così come v'era pel passato, mentre non è tolta la sovvenzione pel tratto Siracusa-Malta. Ma che avverrà dell'altro viaggio che il Florio faceva volontariamente verso Malta? Onorevole Interlandi, io non lo so.

Il Florio potrà trovare la sua convenienza a prolungare la linea da Palermo a Messina fino a Malta, facendo i viaggi medesimi che faceva pel passato, o potrà invece trovare la sua convenienza a non fare che i soli viaggi pei quali riceve una sovvenzione. Potrà forse trovare la sua convenienza a mandare a Malta il vapore che settimanalmente da Palermo, per la costa del mezzogiorno, va a Siracusa; ma queste non sono che ipotesi. Quel che sarà per avvenire, francamente, io lo non so.

PRESIDENTE. L'onorevole Interlandi è soddisfatto?

INTERLANDI. Le parole dell'onorevole relatore mi hanno lasciato presso a poco nella stessa incertezza in cui era prima circa il sapere se mai la compagnia Florio abbia in qualche modo o pur no date delle assicurazioni che manterrà, come ha fatto sinora, il secondo viaggio da Siracusa a Malta.

Mi astengo di presentare una formale proposta sul

riguardo di questa linea per non sciupare un tempo prezioso, all'ora in cui siamo, risolvendo inutilmente la questione di opportunità durante la discussione di convenzioni già fatte, e mi limito solo ad aggiungere le mie raccomandazioni al noto zelo dell'onorevole ministro, il quale, altronde, essendosi mostrato benevolo come suole verso ogni cosa che è utile al nostro paese, mi dà ragione a sperare che colla sua influente ed autorevole parola si abbia dalla compagnia mantenuto tale viaggio.

PRESIDENTE. Dunque la discussione rimane chiusa sul paragrafo *D* dell'articolo 1.

« Paragrafo *E*. È approvata la convenzione addizionale a quella del 21 novembre 1861, approvata per legge 13 aprile 1862, n° 551, per la concessione del servizio postale fra il continente, l'isola di Sardegna e l'arcipelago toscano, stipulata addì 14 aprile 1872 con la società R. Rubattino e compagni e modificata dall'annessa dichiarazione *C*. »

L'onorevole Mantegazza ha facoltà di parlare.

MANTEGAZZA. Sarò brevissimo.

Come membro della Commissione d'inchiesta sulla Sardegna, sento il dovere di dirigere al ministro dei lavori pubblici una calda preghiera perchè si tolgano al più presto gli ostacoli che impediscono oggi di mettere in comunicazione diretta Cagliari con Civitavecchia per Terranova. So che questo problema è molto complesso, perchè alcune condizioni particolari del porto di Civitavecchia, e soprattutto la mancanza per ora della ferrovia fra Terranova e Cagliari, rendono impossibile adesso questa comunicazione; so anche che in questa convenzione si è fatto qualche cosa per la Sardegna, ma credo davvero che non basti. La Commissione d'inchiesta, nel suo lungo lavoro, si è persuasa che più che una vasta rete di ferrovie, più che qualunque provvedimento economico, è urgente per la Sardegna di avvicinarla al continente; è il vivere o il morire, è il *to be or not to be* della Sardegna; l'ha detto nella sua dottissima e splendida relazione sull'industria mineraria l'onorevole ministro Sella, e spero che lo ridirà con altrettanta eloquenza d'argomenti il nostro egregio relatore Depretis, che senza dubbio presenterà la relazione, che per colpa non sua è stata tanto ritardata. Lo ricordi la Camera, lo ricordi il Ministero che avvicinare la Sardegna al continente, è abolirvi, direi, d'un tratto di penna i quattro quinti dei mali che pesano su quell'isola infelice eppure così ricca di splendido avvenire.

PRESIDENTE. Avverto la Camera che l'ordine del giorno della Commissione dovrà essere votato prima del paragrafo *E*.

ASPRONI. Sull'ordine del giorno domando io la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Sulis.

SULIS. Ha detto poche parole l'onorevole preopinante, ed io ne dirò pochissime.

Tanto il Ministero nel suo progetto, come la Commissione nel suo rapporto, concordemente stabilirono che il peso il quale gravita sull'erario per queste convenzioni verrà a finire semprechè sia praticabile il porto di Terranova, ed al medesimo facciano capo le diverse reti ferroviarie dell'isola. Appunto su questo porto di Terranova intendo richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. So che si praticarono già lavori con draga a vapore per aprire l'imboccatura del porto, ma desidero che con eguale alacrità si provveda alla sistemazione definitiva del porto stesso. Intanto però che questi lavori si compiono, e pei quali tempo deve scorrere, e senza i quali è impossibile eseguire l'approdo quotidiano dei vapori postali da Sardegna al continente in modo che all'ideale risponda il vero profitto pratico, intanto, dico, il porto di Terranova si lamenta che in questa convenzione non abbia migliorato per quanto riguarda gli approdi suoi consueti. Diffatti una sola volta il vapore destinato per Cagliari approda a Terranova.

Or non è molto, ho ricevuto un telegramma appunto dal sindaco di Terranova, il quale dice: (*Legge*)

« Atteso sviluppo commercio di questo porto, approdi settimanali vapori insufficienti, rifiuto spessissimo merci, passeggeri; gli approdi sieno due per settimana anche dell'altro che prosegue per Tunisi. »

Or bene, attualmente, di questo bisogno mi preoccupo innanzi tutto, giacchè, sino a che la perfezione del porto e delle ferrovie non s'abbia, è forza badare al presente, e non perderlo pel culto del futuro.

Come la Camera sa, secondo la convenzione antica 1861, vi è un vapore che, mirando a Cagliari, tocca Terranova. Evidentemente è questa l'unica linea che Terranova pone in comunicazione col continente italiano, giacchè non parlo della navigazione di cabotaggio delle coste sarde. Che fare a migliorare la situazione?

V'ha un vapore il quale da Livorno prosegue per Cagliari e va a Tunisi. Io vorrei interessare l'onorevole ministro dei lavori pubblici a fare accordi colla società Rubattino, la quale, credo, non sarà disorde dal venire a giusta condiscendenza, affinchè almeno questo vapore, che da Livorno scioglie per Cagliari e Tunisi, abbia un approdo di due ore a Terranova. Con ciò non si viene a variare per nulla la convenzione; e dico che non si altera, perchè, nella convenzione appunto del 1861, approvata colla legge 13 aprile 1862, all'articolo 2, il Governo si era riservata la facoltà di stabilire nuovi approdi. Ora, quest'approdo che io indico non esce dalla catena, dirò così, dei viaggi o antichi o stabiliti ora colla convenzione, ma si tratta semplicemente di fare cosa utile al commercio, e quindi anche alla compagnia stessa Rubattino.

Se il signor ministro vorrà prendere un po' a cuore questa pratica così semplice, io credo che la medesima verrà a finire con soddisfazione comune.

PRESIDENTE. L'onorevole Asproni ha facoltà di parlare.

ASPRONI. Se volesse parlare prima l'onorevole ministro...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. No, no; parlerò dopo.

ASPRONI. Siccome io tratto un incidente separato, se mai si fosse voluto esaurire quello prima, io non ci sarei più tornato sopra. Poichè si vuole così, io parlerò sull'ordine del giorno.

Io avrei voluto che il Ministero avesse dichiarato se intende di accettarlo. Prima però che egli emetta il suo parere...

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Asproni: l'onorevole ministro desidererebbe rispondere prima all'onorevole Sulis.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io ho poche cose da aggiungere a quelle dette dall'onorevole Mantegazza, poichè egli stesso ha osservato, e molto bene, che le comunicazioni fra la Sardegna e la terraferma saranno completate o, per dir meglio, migliorate e perfezionate, quando Cagliari sarà riunita col porto di Terranova, dal quale si potrà venire a Civitavecchia, che è il porto più vicino alla capitale.

L'onorevole Mantegazza sa come proceda la costruzione delle ferrovie in Sardegna. Egli ha pure sentito a parlare dei miglioramenti che si intendono di fare al porto di Civitavecchia. Quindi l'attuazione del nostro comune desiderio deve rimandarsi al tempo in cui tali opere saranno compiute.

L'onorevole Sulis poi vorrebbe che Terranova, oltre la comunicazione settimanale che ha con Livorno, ne avesse una seconda. Ma l'onorevole Sulis sa bene che, oltre questa comunicazione settimanale fra Terranova e Livorno, vi è un'altra linea settimanale che passa per tutti i porti principali di quel lato; dimodochè Terranova ha molte comunicazioni di più di quel che pare.

D'altronde osservo all'onorevole Sulis che le convenzioni, quando sono fatte, non si possono più modificare senza il consenso dell'altra parte contraente, la quale in questo caso sarebbe la società Rubattino. Io sono sicuro che, se quella società non troverà contraria ai suoi interessi la proposta dell'onorevole Sulis, anzi se, come egli dice, sarà a suo vantaggio, sono sicuro che non avrà difficoltà di accettarla; ed in questo caso per parte del Governo non ci saranno certamente delle opposizioni.

Permetta dunque che il Governo esamini bene la questione, e poi faccia quello che potrà fare.

PRESIDENTE. Onorevole Asproni, ha la parola.

ASPRONI. Siccome ha domandato la parola l'onorevole Depretis, io gliela cedo, e prenderò il suo turno; parlerò dopo di lui.

DEPRETIS. Io dirò poche cose. L'onorevole Mantegazza ha ricordati i lavori della Commissione d'in-

chiesta nella Sardegna. Io ebbi incarico di riferire sopra una parte dei lavori della Commissione, ma non ho potuto presentare alla Camera i risultati dell'inchiesta. Quando la Camera lo crederà, il lavoro potrà essere stampato.

Io però non ho mancato, in una questione che è veramente, come ben disse l'onorevole Mantegazza, di vita o di morte per la Sardegna, di metterla innanzi senza il minimo ritardo e di chiamare su di essa tutta l'attenzione della Camera. Difatti, riferendo sul bilancio dei lavori pubblici del 1871, ho indicato quali erano, sulla materia delle comunicazioni tra la Sardegna e la terraferma, i provvedimenti più urgenti che si dovevano prendere. Ho trattato la stessa questione nella relazione sul bilancio del 1872. Quando venne la discussione alla Camera, non mancai di esprimere nuovamente il mio avviso e di chiamare su questo importante argomento l'attenzione della Camera e del Governo. Dirò ancora una volta la mia opinione.

Io credo che, se si vuol fare veramente qualche cosa di serio per la Sardegna, bisogna fare, non dico molto più, ma molto diversamente di ciò che si è fatto finora. Tra la Sardegna e la terraferma il punto d'attacco è Terranova; chi si fonda sopra un concetto diverso, secondo il mio debole parere, la sbaglia di grosso e non otterrà mai un risultato importante. Questo è il sunto di quello che io ho già detto più volte. E lo spiegherò in due parole. Prima di tutto la linea che da Civitavecchia o Santo Stefano mette capo a Terranova è la più breve. Il tragitto è dei più sicuri, dei meno molestati dalle traversie.

DI RUDINI, relatore. Meno dispendioso.

DEPRETIS. Non solo meno dispendioso, ma che si può sempre fare, con tutti i tempi.

C'è qui una questione di second'ordine, vale a dire se il porto di Civitavecchia sia conveniente come punto d'approdo. Ebbene scegliete Santo Stefano, che è un magazzino di porti; ce ne sono quanti si vuole, tutti approdi securissimi. La traversata può farsi in otto o nove ore.

Terranova è una città romana; era lo scalo dei Romani, che sapevano la topografia delle loro provincie quanto noi. Da Terranova, appena fatto un passo, avete tutte le comunicazioni per la Gallura, per l'Anglona e per Sassari. Fate ancora un passo ed avete tutte le comunicazioni con Nuoro e coi paesi che stanno intorno alle falde settentrionali del Gennargentu. Andate avanti ancora, e incontrate la grande strada centrale che da Castelsardo giunge ad Ozieri e da Ozieri penetra nella gran valle del Tirso, d'onde si protende con un braccio fino a Cagliari e continuando discende. Da Ozieri altre strade vanno a Sassari e ad Alghero, e per la via breve direttamente al Campidano d'Oristano, a Bosa, traversando l'isola interamente e mettendo capo ad un porto che stiamo costruendo e che sta in faccia alla Spagna.

Avendo percorsi questi luoghi, ed avendo subite le impressioni vive di mille colloqui, io per me non posso dire altro che questo: è impossibile a chi conosce la Sardegna lo esitare in questa questione. La porta della Sardegna verso il continente è Terranova.

Del resto anche la spesa è moderatissima. Può costare 700 o 800 mila lire, e con questa spesa la Sardegna è posta ad una distanza dalla capitale come qualsiasi altra provincia del continente. Adesso trovati lontanissima. Terranova è dunque il punto che unisce il continente alla Sardegna; di là potrebbero diramarsi le comunicazioni secondarie per tutta la costa dell'isola, onde accedere nell'arcipelago della Maddalena, a Portotorres, Alghero da un lato, e dall'altro discendere lungo la costa di levante, toccando Siniscola, Orosei, Tortolì sino a compiere il giro nel porto di Cagliari. Questo per me è il solo modo con cui si possa provvedere ai bisogni della Sardegna. Tutte le volte che si abbondierà questo concetto non si provvederà che imperfettamente al bisogno, e l'isola resterà sempre a troppa distanza dal continente, e la Sardegna non sentirà mai i benefizi dell'unione continua colla rimanente famiglia d'Italiani.

A me pare che bisognava risolverla. E quale occasione più bella e propizia di questa convenzione?

Impossibile, io credo, che la compagnia Rubattino si rifiutasse ad un accordo su questo terreno. Si doveva fare, ed io vorrei sapere perchè non si è fatto.

Capisco, che una linea tra Cagliari e Napoli si sia creduta utile ma commercialmente porta e frutta poco.

Tra Porto Torres, o Cagliari e Livorno, è assai più importante, ma anche queste linee nel postutto allungano il viaggio di troppo pei passeggeri. Il vero, il solo provvedimento che può riscattare la Sardegna in fatto di comunicazioni dirette e giornaliere col punto di approdo più vicino tra l'isola e il continente è Terranova; se si provvederà in questo senso, le comunicazioni della Sardegna saranno migliorate e stabilite in modo che il suo risorgimento economico sarà affrettato; se no, no.

Ci si pensi bene; sono queste le idee che io raccomando alla Camera.

ASPRONI. Io ringrazio l'onorevole Depretis di questa sua riconferma di opinioni e propositi emessi in altre occasioni, e specialmente quando fu discusso il bilancio preventivo dei lavori pubblici.

Ringrazio parimente l'onorevole Mantegazza di avere espresso concisamente il concetto medesimo. L'uno e l'altro poi ripetono la domanda che i deputati e senatori della Sardegna, di consenso unanime, avevano sottoscritto e presentato all'onorevole signor ministro Devincenzi.

Noi stimavamo e persistiamo a reclamare che la necessità più imperiosa della Sardegna è la sua diretta comunicazione con Roma per il più breve tragitto di mare, e questo il Governo doveva imporre alla società Rubattino. Solamente in via di transazione noi, che na-

turalmente ci contentiamo, nella disperazione, anche del poco, avevamo accettato la convenzione transitoria fino a che non si rifacesse la convenzione per le corrispondenze postali, a fine di metterci così per lo meno in comunicazione diretta una volta per settimana partendo da Cagliari, e una volta partendo da Porto Torres, toccando la Maddalena.

Del resto è incontrastabile che non c'è altra via più conveniente, più breve e meno dispendiosa che Terranova e Civitavecchia, ed io dichiaro qui che per parte mia rinzierò alla sovvenzione e ai vapori che andassero, per ragioni commerciali, a Cagliari e Portotorres, perchè io non domanderò mai che quello che ho domandato sempre, i servizi d'ordine pubblico, la posta, cosa che nessuno ci può negare.

Io non voglio dilungarmi, perchè nè il tempo lo consente, nè il momento è opportuno di dare una risposta alla enunciazione del signor ministro Devincenzi per ciò che disse al mio amico Botta, quando rispose che per le isole si spendeva e si spende molto. Verrà il momento di fare, come faremo, l'inventario delle opere pubbliche, del costo di esse, e del modo con cui i denari furono spesi; e faremo anche l'inventario del personale col calendario alla mano, e lo faremo di buona volontà. E ormai necessarissimo che una buona volta rientriamo tutti nel diritto comune, e che ci sia giustizia per tutti tanto negli oneri come nei benefizi.

Mi limito ora all'ordine del giorno, poichè abbiamo una convenzione e pel momento non possiamo allontanarci dalla medesima.

Io domando a quanti sono qui nella Camera, che appartengono alle diverse provincie del regno d'Italia, che cosa direbbero se, per venire alla capitale, loro facessero fare il giro della penisola? Se, per esempio, i Veneti, per venire a Roma, li obbligassero a fare il giro di Napoli; se i Napoletani, per venire a Roma, dovessero passare per Firenze; se i Siciliani, per venire a Roma, dovessero fare il giro di Livorno?

Ora, o signori ministri, questo è il viaggio a cui condannate la Sardegna, costringendo lettere e passeggeri di andare a Livorno per venire a Roma! E voi avete sentito l'onorevole Malenchini come è fatto il servizio della ferrovia. Se capita poi ai vapori di entrare nel porto un po' in ritardo, e che non possano arrivare in tempo per la corsa diretta, i passeggeri sono costretti di rimanere a Livorno, e quindi aumentare la spesa ed i fastidi, prima di giungere alla destinazione. Nè v'è speranza che a questo si possa riparare, perchè, come avete sentito dalla bocca dello stesso signor ministro, vi è fisica impossibilità di fare altrimenti in quella linea. Quindi è evidentissima la necessità di fare il fattibile, con questa nuova convenzione, di stabilire gli approdi settimanali e di attivare questo servizio immediatamente dal mese di luglio.

Questo è l'ordine del giorno sul quale io prego la Commissione di concedermi di notare che vi è stata

una svista, e la Giunta rammenterà che autore principale di questo ordine del giorno fui io, ma non proposi un ordine del giorno, bensì feci una ingiunzione in forma secca e netta, di stabilire che i servizi postali marittimi per la Sardegna, tali quali erano prescritti in questa convenzione, si attuassero ai primi di luglio, invece che al principio dell'anno 1873. Questa votazione fu fatta, ma poi si discusse sul modo di introdurre questa modificazione senza ledere le convenzioni, ed allora si fece l'ordine del giorno, e si disse che questo sarebbe bastato, e credo che basterà, se il ministro l'accetta, anzi non dubito che lo accetterà; diversamente noi faremo nella votazione quello che la coscienza ci detterà.

Dunque domando che, invece di limitare la corsa settimanale diretta a Portotorres e Civitavecchia, vi sia inglobata la corsa settimanale da Cagliari per Napoli e viceversa. Così, e non diversamente, avvenendo, noi Sardi, *per ora*, ci contenteremo. E dico *per ora*, perchè noi chiediamo con istanza il servizio diretto e giornaliero fra Civitavecchia e Terranova, i vapori intorno all'isola, e la diramazione rapida della posta per l'interno.

PRESIDENTE. Vorrei pregare di essere brevi, perchè l'ora è già tarda; altrimenti non si finisce la discussione.

MURGIA. Sarò brevissimo.

Io non faccio che ringraziare l'onorevole Mantegazza per quanto ha detto.

Relativamente all'ordine del giorno, devo dire che sta quello che ha esposto l'onorevole mio amico e collega Asproni; però realmente la Commissione, riflettendo poi che il Rubattino non aveva vapori per eseguire tutto il servizio, lo si era ristretto nel modo che il nostro degno relatore ha accennato.

In conseguenza sta quanto ha detto l'onorevole Asproni, ma non ha fatto male l'onorevole relatore.

MINISTRO PER LE FINANZE. Come membro della Commissione d'inchiesta della Sardegna, desidero anch'io che le comunicazioni sussidiate dal Governo fra la Sardegna ed il continente abbiano da una parte per oggetto Terranova e dall'altra il punto più vicino del continente.

Infatti, come ricordava testè l'onorevole Mantegazza, nella mia relazione relativa all'industria mineraria ho già indicato questo pensiero che del resto era comune a tutti i membri della Commissione.

Mi pare che l'onorevole Depretis sia stato un po' severo e non abbastanza giusto quando ha detto che si fa poco meno che nulla...

DEPRETIS. No, non ho detto questo.

MINISTRO PER LE FINANZE... nè come indirizzo nè come rapidità.

DEPRETIS. No, no.

MINISTRO PER LE FINANZE. Perdoni, ha detto questo. Lo vedrà rileggendo le sue parole. Se io però avessi

interpretato male, non vi ho colpa, perchè ho ascoltato con molta attenzione.

Ad ogni modo, mi premeva di osservare che, da quando noi abbiamo lasciato la Sardegna come membri della Commissione d'inchiesta, si cominciarono a costruire sul serio ed al porre in esercizio le ferrovie.

L'onorevole Asproni ha per proposito di fare il piagnone, l'incontentabile, e credo non cesserebbe di prendere questo atteggiamento, quand'anche in fatto di poste, ferrovie e porti si facesse tutto ciò che egli domanda.

Ma bisogna un po' guardare il bilancio nel quale trovansi stanziati egregie somme in pro della Sardegna. V'ha un milione e mezzo di guarentigie per le ferrovie.

Non posso dunque ammettere che siasi fatto nulla per la Sardegna. (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Non facciamo conversazioni.

MINISTRO PER LE FINANZE. Comprendo che i deputati sardi debbanò insistere per parlare intorno a questa convenzione. Essendo io pure cittadino onorario della Sardegna, mi associo alle loro aspirazioni, ma a questo punto farò pochi discorsi e verrò alla conclusione.

Il Ministero non accetta l'ordine del giorno come è proposto. Lo accetterebbe quando stabilisse che il servizio fosse eseguito non dal 1° luglio, ma prima del principio dell'anno venturo.

Le obiezioni del Ministero sono basate su due considerazioni.

In primo luogo non siamo ben certi che il contraente possa cominciare questo servizio al 1° luglio.

In secondo luogo il luglio, l'agosto ed il settembre costituiscono quel che chiamasi la stagione morta e pur troppo in questi mesi il movimento è poco sensibile.

Indipendentemente da ciò è pur necessario un certo lasso di tempo perchè il contraente si metta in posizione di poter assumere il servizio.

Ecco a quali condizioni accettiamo l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole relatore, accetta la Commissione quest'ordine del giorno?

DI RUDINÌ, relatore. La Commissione accetta questo ordine del giorno colla modificazione proposta dall'onorevole ministro per le finanze; però debbo dichiarare che non ad unanimità, ma a maggioranza la Commissione l'accetta.

Poichè ho la parola mi permetterò di fare una dichiarazione che rivolgo all'onorevole Depretis.

La Giunta è persuasa, più che altri mai, della necessità e convenienza di stabilire comunicazioni quotidiane fra Civitavecchia e Terranova. Se non ne fu fatta proposta in questa occasione, egli è perchè non si poteva, perchè: visto che non vi sono ancora le ferrovie nell'interno dell'isola; visto che avevamo un contratto che ci legava col Rubattino, non si è creduto

possibile ottenere, ed ottenere con frutto, il viaggio quotidiano fra Civitavecchia e Terranova.

Ecco perchè noi siamo entrati nelle vedute espresse dal Ministero.

DEPRETIS. Dico due parole sole, perchè sono le sei e mezzo.

Il ministro delle finanze, mi permetta che glielo dica, ha messo un piccolo coefficiente di confusione alle mie parole; ma questa confusione non c'era. (*Ilarità*)

Io ho parlato unicamente del concetto che doveva dirigere, secondo me, l'amministrazione sul punto delle comunicazioni postali marittime tra la Sardegna e il continente; e su questo ho detto che, finchè non si accetta quella sola linea che congiunga presto la Sardegna e il continente, che è appunto quella sostenuta dalla Commissione d'inchiesta, e alla quale ha aderito anche l'onorevole Sella, si cammina sopra una via che non ci può condurre a risultati importanti. Se si avvicina di poco la Sardegna al continente, non si affretta il suo risorgimento economico.

Il relatore dice: ma noi siamo persuasi quanto voi che questa è la linea migliore; ma adesso non si può. Ma e perchè? È questo che voleva sapere.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Perchè non c'è la strada ferrata.

DEPRETIS. Ma volete dunque aspettare per consentire a che si vada coi vapori postali a Terranova, finchè non saranno costrutte le strade ferrate della Sardegna?

Voce dal banco dei ministri. Sicuramente.

DEPRETIS. Allora siamo perfettamente agli antipodi!

Io credo invece che bisogna affrettare la costruzione della strada ferrata da Oristano per la valle del Tirso, ed anche da Terranova verso Ozieri, che non è un tronco difficile; ma bisogna anche attuare un servizio ordinario di comunicazioni il più perfetto possibile, sempre però nel concetto del capo saldo di Terranova; e questo è il punto sul quale vedo che siamo in disaccordo.

PRESIDENTE. Permetta: io non posso lasciare che si apra una discussione sul sistema ferroviario della Sardegna...

Voci. No! no! Finiamo! Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. L'onorevole ministro propone una modificazione all'ordine del giorno della Commissione, cioè che, invece di dire: « cominci col 1° luglio prossimo venturo, » si dica: « cominci prima del termine del 1872. »

ASPRONI. Io faccio un'osservazione.

L'onorevole ministro delle finanze mi ha detto che io sono un piagnone. Io forse sono di non molto facile contentatura; ma verrà il tempo in cui egli si accorgerà che sono al disotto del vero, perchè i popoli poi hanno un registro in cui notano il male ed il bene...

Voci a destra. Oh! oh!

MICELI. Come *oh?*

ASPRONI. Che cosa è quest'*oh?* Adesso l'*oh!* vostro mi obbliga a chiamare la vostra attenzione su questi monosillabi. Io vi credo tutti Italiani, sinceramente Italiani, e tutti gente che avete pagato del vostro per costituire in nazione una, grande e potente questa Italia. Sapete che cosa è l'Italia senza le isole? Un paese debole e smembrato. Se volete sapere l'importanza della Sardegna, consultate la storia, e troverete che Roma e Cartagine si sono sbudellate per la Sardegna (*Ilarità*), che Pisa e Genova si sono assassinate per la Sardegna. Il giorno che avete un malumore in Europa, e che avete la Sardegna occupata, siete perduti. Si può prevedere ed impedire che il nemico vi penetri, come diceva Nelson; ma, una volta che ci fosse entrato, l'espellerlo non sarebbe possibile. Era Nelson che lo scriveva. Voi adesso fate degli *oh!* quando si tratta di decretare il servizio di posta e di fare atti di giustizia che attraggano più che non alienino l'animo dei Sardi.

PRESIDENTE. Onorevole Asproni, non vi può essere nessuno in questa Camera che abbia meno affetto di lei per la Sardegna...

ASPRONI. Ora io mi rivolgo all'onorevole ministro delle finanze. Io domando alla sua coscienza, alla sua onestà, alla sua moralità (*Oh!*), se è possibile che si possa durare in questo stato di cose anche per il Governo, che la posta sia obbligata di correre dai punti estremi dell'isola a Livorno, per venire qui alla sede del Governo, ed aspettare due o tre giorni?

Io ricorderò al ministro che sta bene che l'attuazione della convenzione, come è concepita, possa richiedere il tempo ch'egli domanda, fino al mese di settembre; ma io replico a lui, e lo prego e lo invito a dire se c'è bisogno di aspettare altrettanto per farci avere almeno un approdo settimanale delle corse che sono tra Cagliari e Livorno, tra Portotorres e Livorno.

Domando al Governo, se ha avuto bisogno di convenzioni e di provvedimenti della Camera per stabilire l'approdo dei vapori della compagnia Rubattino a Livorno, appena che la capitale fu cambiata da Torino a Firenze, non ostante che prima fossero diretti, secondo la convenzione, per Genova.

No, signori, lo fece per decreto, s'intese colla società, ed ha imposto gli approdi a Livorno. E perchè non fate altrettanto adesso che siamo in Roma?

Io accetto che egli impegni solamente la sua parola, che dal primo luglio faccia almeno che uno dei vapori da Cagliari e da Portotorres sia diretto per Civitavecchia, e poi continui la sua corsa a Livorno e Genova, se così vuole. Domando io cose irragionevoli? A me pare che sono troppo modesto.

MINISTRO PER LE FINANZE. Se io ho detto all'onorevole Asproni che egli si lamenta sempre, e troppo, si fu perchè parvemi che egli non apprezzasse giustamente gli atti del Ministero.

ASPRONI. Risponderò a tempo suo nel bilancio dei lavori pubblici.

MINISTRO PER LE FINANZE. Io credo che dei fatti bisogna pur tener qualche conto.

Il Ministero viene avanti, e dice: il servizio postale colla Sardegna costa attualmente 1,410,000 lire. Ebbene io propongo un aumento di 236 mila lire.

Poiché in seguito alle insistenze della Commissione si è rassegnato ad accrescere altre 100 mila lire, e così l'aumento complessivo rileva a 336 mila lire. È un aumento del 23 per cento, quasi del quarto sul servizio di navigazione. Malgrado ciò pare quasi che siamo qui ad oltraggiare la Sardegna.

Io domando un po' di giustizia per quel che facciamo, onorevole Asproni. La domando anche per quel concetto politico giustissimo che egli ha enunciato, ed a cui io mi associo.

L'onorevole Asproni può essere oppositore degli uomini politici che sono su questo banco. Ma non deve dipingere il Governo come se non si interessasse, se nulla facesse per la Sardegna.

ASPRONI. Vi sono i fatti.

MINISTRO PER LE FINANZE. Veramente quando il Ministero, malgrado le strettezze in cui si trova, viene a proporre un aumento dal quinto al quarto nel movimento postale tra il continente e la Sardegna, mi sarei aspettato parole di ringraziamento, o quanto meno parole un po' più benigne di quelle che ha usate verso di noi l'onorevole Asproni.

Ecco perchè io ho trovato che egli si lamentava troppo. Dopo ciò che cosa ho io detto?

Ho preso l'ordine del giorno che la Commissione ha presentato, e considerando che per una parte ci sarebbero delle difficoltà anche per parte del contraente ad assumere subito il servizio, e che per altra parte ciò che maggiormente importava era che il servizio si facesse nella stagione della ripresa degli affari...

ASPRONI. Ma la posta?

MINISTRO PER LE FINANZE. Ho presentato un emendamento, che mi sembra tale da dover essere accolto, e mi rincresce che l'onorevole Asproni non si associ al Ministero, e che vada via da questa discussione con termini aspri verso il Governo dopo che il Governo ha mostrato tanto interessamento per la Sardegna.

PRESIDENTE. Rileggo l'ordine del giorno quale venne modificato:

« La Camera invita il Governo a fare in modo che il viaggio aggiunto da Portotorres a Civitavecchia cominci prima del termine del 1872, affinché sia al più presto assicurato un regolare e sollecito servizio della Sardegna colla capitale. »

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

Ora, se non si chiede la divisione, procederemo alla votazione dell'articolo 1.

MICHELINI. Domando la parola. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Non ha bisogno di parlare. Dica se vuole o no la divisione.

Non chiedendosi la divisione, porrò ai voti l'articolo 1 nel suo complesso.

(È approvato.)

« Art. 2. Il Governo del Re è autorizzato, per l'adempiimento delle condizioni di cui nelle accennate convenzioni, ad inscrivere nel bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1872, al capitolo 42, *Servizio postale e commerciale marittimo*, la maggiore spesa di lire cinquecento quarantaseimila (lire 546,000).

« È pure autorizzata l'iscrizione nello stesso capitolo del bilancio 1872 della somma di lire trecento trentun mila ottocentotré e centesimi quattordici (lire 331,803 14) a rimborso dei diritti di passaggio del canale di Suez pei viaggi delle Indie eseguiti dalla società Rubattino negli anni 1870 e 1871. »

(È approvato.)

« Art. 3. Sarà iscritta al capitolo del servizio postale e commerciale marittimo nel bilancio 1873 ed anni successivi la maggiore spesa di lire un milione centosessantacinque mila quattrocento quaranta (lire 1,165,440). »

(È approvato.)

« Art. 4. Sarà inoltre stanziata nel solo bilancio del 1873, a titolo di indennità alla società *Adriatico-Orientale* per danni e rimborso di spese per la rescissione delle convenzioni approvate colle leggi 3 agosto 1862, 23 agosto 1868 e 20 giugno 1871, la somma di lire due milioni (lire 2,000,000) da pagarsi sotto deduzione del debito della società stessa verso il Governo a saldo dell'anticipazione accordata di lire 1,500,000 per la prima delle citate leggi. »

(È approvato.)

« Art. 5. È data facoltà al Governo di convenire con la società *La Trinacria* per un approdo settimanale a Catania nel viaggio da Messina al Pireo e viceversa. »

A quest'articolo l'onorevole Maiorana Calatabiano ha fatta una proposta.

MAIORANA CALATABIANO. Vi rinunzio.

PRESIDENTE. L'onorevole La Porta propone a questo articolo la seguente aggiunta: « e per il prolungamento del servizio da Costantinopoli ad Odessa. »

La Commissione accetta quest'aggiunta?

DI RUDINI, relatore. La Commissione non avrebbe difficoltà di dare al Governo la facoltà che vorrebbe dargli l'onorevole La Porta. Debbo però dichiarare nettamente che, stando le cose come già sono, io credo che ci sia abbastanza, poichè la società ha, dal canto suo, l'obbligo di prestarsi al prolungamento del viaggio sino ad Odessa, e credo che il Governo ha già forse la facoltà di ordinare questo prolungamento. Eppure il dire: è data facoltà al Governo, con questo articolo aggiuntivo dell'onorevole La Porta, che cosa significa? Si vuole che il Governo delibere, sin d'ora, il

prolungamento del servizio da Costantinopoli ad Odessa. Se s'intende questo, la Commissione non può accettarlo, poichè questo fatto altererebbe, mi si passi la frase, le conclusioni finanziarie del progetto di legge che stiamo per approvare.

Debbo notare in ultimo, che non è impossibile che la società faccia questo viaggio per conto suo, senza che sia necessazio di pagarle una sovvenzione per questo servizio.

MINISTRO PER LE FINANZE. Io non sono stato fortunato testè nel pregare l'onorevole Asproni di dichiararsi almeno discretamente soddisfatto. Tuttavia non mi scoraggio, e prego l'onorevole La Porta di non insistere nella sua proposta, anche per la seguente semplicissima ragione.

Vuole egli, l'onorevole La Porta, darci carta bianca per una convenzione che prolunghi il viaggio da Costantinopoli ad Odessa?

Io lo ringrazio di questa prima manifestazione di fiducia nel Ministero. Io però gli dico: lasciate che le convenzioni, che dobbiamo fare, vi siano sempre portate innanzi. Questo giova per gli effetti che se ne ottengono.

In ogni caso la convenzione che si chiede non è nè urgente, nè può stipularsi in un momento.

Lasciate dunque che il Ministero esamini la questione, e quando avrà potuto ottenere dei patti convenienti, si presenterà alla Camera con una proposta.

L'onorevole La Porta ha manifestato un'idea che in massima non è stata respinta dal Ministero, e che sarà da esso presa in considerazione.

Dunque non mi pare che convenga andare più oltre

LA PORTA. Io tengo conto della situazione della Camera. Vedo che i miei colleghi desiderano andarsene, ed io non vorrò certo sollevare una questione in questo momento. Se poi si aggiungono le dichiarazioni fatte dall'onorevole relatore e dall'onorevole ministro delle finanze, io certamente non insisto.

Però non posso rimanere sotto l'accusa di voler dare carta bianca al Ministero. Siccome non l'ho data mai (*Ilarità*), non voglio darla adesso.

Coll'articolo 2. della convenzione colla *Trinacria* il Ministero è vincolato alle condizioni che gli farà la legge che stiamo per approvare, perchè si dice: « alle stesse condizioni colle quali è stabilito il servizio di Costantinopoli. » Dunque vede la Camera che carta bianca non l'ho data.

Mi dispiace che l'ora sia tarda, perchè forse, invece di desistere, io convincerei l'onorevole ministro ad accettare la mia proposta. Ma io ho fiducia nella sua intelligenza e nelle cognizioni che ha dei commerci del Levante, della loro importanza, dell'avvenire che essi possono creare all'Italia, e quindi dell'urgenza che vi sarebbe ad estendere, con un solo centinaio di migliaia di lire, i nostri commerci.

Del resto non insisto sulla mia proposta.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 5.

(È approvato.)

Tutti gli articoli sono vinti.

Si verrà un altro giorno alla votazione per scrutinio segreto di questo progetto di legge.

LETTURA D'INTERROGAZIONI E DELIBERAZIONE SULL'ORDINE DEL GIORNO.

PRESIDENTE. Prima che l'adunanza si sciolga, debbo annunciare alcune domande d'interrogazione.

Prima di tutte c'è quella dell'onorevole Villa Tommaso che intende rivolgere all'onorevole guardasigilli, di cui ho già data comunicazione, e che fu rimandata dopo la discussione dei bilanci.

L'onorevole Righi chiede anche di interrogare il ministro guardasigilli circa le conseguenze degli esami dati dalla Commissione del tribunale d'appello veneto ai giovani impiegati giudiziari riyestiti della qualifica di ascoltanti, secondo la cessata legislazione austriaca.

Gli onorevoli Miceli e Avezzana chieggono d'interrogare l'onorevole ministro di grazia e giustizia sul sequestro per tempo indeterminato inflitto dal procuratore generale di Bologna al giornale *l'Alleanza*.

Domandano pure interrogare gli onorevoli ministri di grazia e giustizia e dell'interno su gravi violazioni della legge di soppressione degli ordini religiosi, specialmente nelle provincie napolitane.

È una doppia interrogazione.

Poi viene una domanda d'interrogazione sottoscritta dall'onorevole Gabelli ed altri deputati ed è la seguente:

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il signor ministro dei lavori pubblici sui provvedimenti che egli si propone di adottare in seguito alle relazioni della Commissione sulle ferrovie romane. »

Il deputato Vollaro « chiede interrogare gli onorevoli ministri guardasigilli e dell'interno, il primo relativamente ad una Pastorale del frate Francesco Concerth, asserentesi arcivescovo di Reggio Calabria, pubblicata in Roma, tipografia Giuseppe Aureli, non sequestrata ed insequestrabile perchè già pubblicata a Reggio Calabria e ivi diffusa.

« Il secondo, sulle relazioni passate tra il vicario capitolare metropolitano di Reggio Calabria a proposito della recezione dell'asserito monsignore, e conseguenze in rapporto alla precedente interrogazione in relazione della pubblica tranquillità di quel paese. »

L'onorevole Sorrentino domanda d'interpellare il ministro delle finanze sul decreto 30 maggio 1872 riguardante le licenze speciali per la micinazione del granturco.

Infine il deputato La Porta desidera rivolgere una interrogazione all'onorevole signor ministro per l'in-

terno in ordine alle condizioni della sicurezza pubblica nella provincia Girgenti.

MINISTRO PER LE FINANZE. Prego la Camera di avere presente in quali condizioni ci troviamo.

Come ho già dichiarato a più riprese, il Ministero ha necessità di avere il più sollecitamente possibile i bilanci, onde poterli presentare decentemente all'altro ramo del Parlamento, e da esso farli votare in questo scorcio di Sessione.

La Camera comprenderà tanto bene questo, che credo non occorran altre parole. (*Vari deputati domandano la parola*)

A quanto sento, domani si distribuirà la relazione sull'ultimo bilancio che resta a discutere, quello cioè dei lavori pubblici.

Abbiamo poi a deliberare su di una serie di progetti di legge gli uni più urgenti e più importanti degli altri.

In questa condizione di cose, noi siamo nella necessità di domandare che, mentre si sta aspettando la discussione del bilancio, venga consacrato tutto il maggior tempo possibile alla discussione e votazione di quei progetti di legge che sono più urgenti.

Una voce a destra. Tutti quei progetti?

MINISTRO PER LE FINANZE. I più urgenti.

Il bilancio è il più urgente di tutti. La Camera lo comprende perfettamente.

Io rinnovo quindi la domanda che si consacri, fino a che non si venga alla discussione del bilancio dei lavori pubblici, tutto il maggior tempo possibile all'esame di quei progetti di legge che sono i più urgenti.

Debbo adunque pregare la Camera a voler rimandare tutte queste interrogazioni e interpellanze dopo votati i bilanci.

Vi ha una necessità suprema che ci spinge a chiedere questo rinvio, e spero che la Camera vi acconsentirà.

SORRENTINO. In risposta all'onorevole ministro, che facendo così un fascio di tutte queste interpellanze le rimanda al tempo in cui sarà finita la discussione dei bilanci, io ho una sola cosa a dire, che a questo modo il regolamento se ne va, perchè appena esauriti i bilanci si sa che non ci resta più nessuno, e si dovrebbe fare la discussione colle pareti dell'aula.

Per quanto poi riguarda a me, siccome la interpellanza mia potrebbe unirsi colla nuova legge proposta dal ministro delle finanze sulla separazione dei palmenti, così io non avrò a incomodare ora la Camera, e mi riservo di farla nel tempo in cui si farà questa discussione, seppure avrà luogo.

PRESIDENTE. Onorevole Sorrentino, mi permetta che le osservi che, a tenore del regolamento non è il presidente nè l'interpellante, ma la Camera che delibera se e quando le interpellanze e domande debbono esser fatte.

GABELLI. Io non ho bisogno di dire alla Camera quanto

siano importanti le discussioni intorno alle strade ferrate, poichè la loro importanza fu più volte riconosciuta dalla Camera e dallo stesso ministro dei lavori pubblici, e anzi si è detto e votato di differire a quella discussione a giorno fisso varie proposte fatte alla Camera, e si è dichiarato allora che non c'era affatto intenzione di non discuterle.

Oggi poi le si portano dopo i bilanci, il che vuol dire quando non resterà più nessuno alla Camera.

Io credo che sia difficile andare avanti come si fa adesso; la Commissione d'inchiesta ha detto poi che era affatto impossibile dal prescindere senza dare quella somma alle romane...

MINISTRO PER LE FINANZE. Mi permette un'osservazione, onorevole Gabelli?

Mi pare che la sua interpellanza si attiene ai lavori pubblici e potrà essere discussa appunto quando verrà il bilancio.

GABELLI. Permetta, a me pare che non sia niente affatto questione di bilancio; se si trattasse di cifre... (*Vivi movimenti d'impazienza*)

PRESIDENTE. Onorevole Gabelli, nella discussione del bilancio dei lavori pubblici saranno comprese tutte le discussioni che si rimandarono a quell'occasione.

LA PORTA. Mi spiace che l'onorevole ministro per l'interno non sia presente, perchè certamente sull'interrogazione che gli debbo dirigere, mi avrebbe risposto subito.

Si tratta, o signori, di un provvedimento di sicurezza pubblica, a favore di una provincia d'Italia. I tre circondari della provincia di Girgenti sono allarmati dai furti e dai ricatti che impunemente vi si consumano.

Il sindaco di Girgenti quattro giorni sono fu svaligiato; dunque si tratta di un provvedimento che non ammette dilazione.

PRESIDENTE. È la Camera che debbe determinare il tempo in cui una interrogazione od una interpellanza debbe aver luogo.

LA PORTA. La Camera non negherà quest'atto di giustizia.

Ed io rispondo al signor presidente che insisterò presso il ministro dell'interno finchè mi dia un momento per fare questa interrogazione. (*Rumori a destra*)

PRESIDENTE. L'onorevole Miceli ha la parola.

MICELI. Io mi rivolgo al ministro di grazia e giustizia, il quale credo abbia già udito il soggetto della mia interrogazione, ed egli benissimo vedrà che il mio scopo è quello d'impedire dei mali che sono gravi, e sarebbe troppo tardi il rimandare la mia interrogazione al tempo in cui sarà terminata la discussione dei bilanci.

E io prego l'onorevole ministro di grazia e giustizia di accettare questa mia interrogazione.

DE FALCO, ministro di grazia e giustizia. Ma io ho bisogno dei chiarimenti e dei documenti.

(*Agitazione a sinistra.*)

PRESIDENTE. L'onorevole ministro delle finanze ha fatto una proposta, la mantiene?

MINISTRO PER LE FINANZE. La mantengo assolutamente.

PRESIDENTE. Ciò rimane dichiarato che i bilanci e le leggi che sono all'ordine del giorno si discuteranno e si voteranno prima delle interpellanze ed interrogazioni.

GABELLI. Ha dichiarato che la legge non verrà in discussione. (*Interruzioni diverse*)

MINISTRO PER LE FINANZE. Io ho detto niente, e del resto non essendo io il relatore, non so neppure a che punto sono i lavori della Commissione che se ne occupa.

Io faccio una proposta generale, basata alla considerazione che noi ci troviamo in mezzo ad una quantità di cose le une più gravi delle altre.

Io domando quindi che si dia la preferenza alle leggi d'urgenza.

MAIORANA-CALATABIANO. Avendo l'onore di essere il relatore della legge per la divisione dei palmenti, io dichiaro alla Camera che domani sarà letta alla Commissione la relazione, e che probabilmente domani potrà anche essere stampata e distribuita.

PRESIDENTE. Rimane dunque accettata la proposta del ministro delle finanze. (*Rumori a sinistra*)

LA PORTA. Io ho fatto un emendamento... Meno la proposta dell'interrogazione mia, la quale non richiedesi che pochi minuti... (*No! no! — Rumori d'impazienza a destra*)

PRESIDENTE. Onorevole La Porta, ma io non posso...

LA PORTA. Allora aspetterò che ci sia il presidente del Consiglio. Quando la Camera sente che c'è una provincia nella quale l'ordine, la pubblica sicurezza sono... (*Rumori prolungati*)

MINISTRO PER LE FINANZE. Siccome io ho piena fiducia nel mio collega il ministro dell'interno il quale saprà, ne sono certo, mantenere la sicurezza dello Stato, così insisto sulla mia domanda che si dia il passo alle cose che sono d'interesse più grave per il paese.

LA PORTA. Io domando alla Camera che prima di prendere questa decisione voglia sentire di che si tratta.

Voci. No! no! È votato.

LA PORTA. (*Con calore*) Io dico pubblicamente qui, se la Camera ricusa di sentire questa interrogazione, nega giustizia ad una intera provincia! (*Interruzioni e rumori a destra*) Non governa solo il Ministero, governano Ministero e Parlamento. Come deputato io intendo di esercitare il diritto che il regolamento mi consente.

PRESIDENTE. Quante volte la Camera lo conceda.

(*I deputati sono scesi nell'emiclo e si avviano per uscire.*)

LA PORTA. Io domando che la Camera sospenda ogni deliberazione finché non venga il ministro dell'interno.

Voci al centro. No! no! È già inteso!

MICELI. Il regolamento dice che, quando si fanno delle interrogazioni, il ministro ha diritto di dire se le accetta o no; e l'interrogante ha diritto di parlare. Dunque voi vedete che quello che è oggetto d'interrogazione può essere urgente e perciò è in facoltà dell'interrogante di parlare quand'anche il ministro non assenta; perciò io prego l'onorevole presidente...

PRESIDENTE. Circa le interrogazioni non è così. Basta leggere il regolamento. Le interrogazioni debbono essere consentite.

L'onorevole ministro ha chiesto che non si dia seguito ad interrogazioni ed interpellanze se non dopo discussi e votati i bilanci ed i progetti di legge che sono iscritti nell'ordine del giorno.

Metto ai voti questa proposta.

(È approvata.)

GRAVINA. Nell'ordine del giorno vi sono iscritti parecchi disegni di legge che solleveranno lunghe discussioni; ve ne sono altri che vengono alla nostra disamina per sola formalità. Fra questi ultimi ve n'è uno relativo alla sistemazione del porto di Catania.

Dalla sola intitolazione si vede che si tratta di lavori marittimi, e che ogni giorno che passa può recare un indugio alla loro esecuzione.

Io chiedo dalla cortesia della Camera di volerlo mettere domani per il primo all'ordine del giorno. (*Segni di assenso*)

MINISTRO PER LE FINANZE. Io propongo alla Camera di dare pieni poteri al nostro presidente circa l'ordine del giorno...

PRESIDENTE. No, no.

MINISTRO PER LE FINANZE. Mi lasci finire, onorevole presidente. Non ricusi questa fiducia, perchè sonvi dei progetti di legge che non danno luogo a discussioni e che possono essere deliberati in certi ritagli di seduta.

DE DONNO. Prego la Camera a dichiarare che la legge segnata al n° 18, *Affrancamento delle decime feudali nelle provincie napoletane e siciliane*, venga messa all'ordine del giorno fra le prime. Questa legge è stata votata tre volte dalla Camera. (*No! no!*)

PRESIDENTE. Se non si fanno opposizioni, il disegno di legge che per il primo si porrà all'ordine del giorno di domani sarà, secondo la domanda dell'onorevole Gravina, quello che è relativo al porto di Catania. In seguito la Camera vedrà quali altre proposte di legge si dovranno porre in discussione.

La seduta è levata alle ore sette.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Discussione dei progetti di legge:

- 1° Sistemazione del porto di Catania;
- 2° Convenzione col municipio di Firenze per l'istituto di studi superiori;
- 3° Convenzione per la costruzione di un tronco di ferrovia da Udine a Pontebba;

TORNATA DEL 13 GIUGNO 1872

4° Proroga del pagamento delle imposte dirette nei comuni danneggiati dalle inondazioni del Po e del Ticino ;

5° Sistemazione del canale *Bussè* nella provincia di Verona ;

6° Contratti per vendita o permuta di beni demaniali con provincie, comuni e corpi morali ;

7° Ricostituzione dell'antico ufficio ipotecario di Mantova ;

8° Indennità di alloggio agli impiegati civili residenti in Roma ;

9° Aumento dello stipendio degli insegnanti delle scuole secondarie ;

10. Stabilimento di laboratorii di scienze sperimentali nella Università di Roma ;

11. Modificazione della legge postale ;

12. Computazione degli anni di interruzione per causa politica a favore degli impiegati civili ;

13. Abolizione della tassa di palatico nella provincia di Mantova ;

14. Provvigione ai rivenditori di generi di privativa ;

15. Convenzione col Banco di Sicilia ;

16. Collocazione di un cordone sottomarino fra Brindisi e l'Egitto ;

17. Affrancamento delle decime feudali nelle provincie napoletane e siciliane ;

18. Convenzione colla contessa Guidi per l'estrazione del sale da acque da essa possedute nel circondario di Volterra ;

19. Approvazione dei conti amministrativi dell'esercizio 1861 ;

20. Approvazione dei conti amministrativi degli esercizi 1869 e 1870 ;

21. Formazione e verificaione del catasto generale dei fabbricati ;

22. Disposizioni relative alla pesca.
