

CIV.

TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE SPANTIGATI.

SOMMARIO. *Istanze del deputato Pissavini per la sollecita presentazione delle relazioni sopra i bilanci — Informazioni date dal presidente e dal deputato Farini. = Congedi. = Il deputato Tamaio chiede l'urgenza, che è ammessa, del disegno di legge presentato ieri intorno alla chiesa e corporazione dei Greci in Napoli. = Il presidente del Consiglio presenta un disegno di legge per modificare la dotazione della Corona, che è dichiarato d'urgenza e trasmesso alla Commissione del bilancio. = Lettura di una proposta di legge del deputato Ronchetti Scipione per l'aggregazione di alcuni comuni del mandamento di Pizzighetone al mandamento di Casalbuttano dello stesso circondario di Cremona. = Il deputato Isolani giura. = Interrogazione del deputato Corte al ministro per l'interno circa i premi straordinari stati assegnati per l'arresto di latitanti nella provincia di Torino — È svolta dal deputato Corte, e il ministro vi risponde. = Seguito della discussione generale del disegno di legge relativo alle convenzioni per i servizi marittimi postali e commerciali — Continuazione del discorso del deputato Damiani in favore dello schema — Osservazioni e istanze del deputato Maurogò nato. = Il ministro per i lavori pubblici presenta un disegno di legge per l'approvazione del piano regolatore e di ingrandimento della città di Genova dal lato orientale. = Annunzio della presentazione di una proposta di legge del deputato Pacelli. = Termine del ragionamento del deputato Maurogò nato — Considerazioni del deputato Del Giudice in sostegno delle convenzioni, e confutazione delle critiche fatte dal deputato Sanguinetti.*

La seduta è aperta alle ore 2 pomeridiane.

Il segretario Pissavini dà lettura del processo verbale della tornata precedente.

PRESIDENTE. L'onorevole Tamaio ha facoltà di parlare sul processo verbale.

TAMAIO. Con molta soddisfazione dell'animo mio, l'onorevole guardasigilli presentò ieri un disegno di legge, il quale riguarda l'indipendenza della Chiesa greca tanto in Napoli quanto in Messina.

È questo un atto di vera riparazione, è un atto che da molti e molti anni la Grecia e l'Italia s'aspettavano dalla equità del nostro Governo; è un atto che farà la migliore impressione sull'animo di tutti quelli i quali hanno preso parte al risorgimento delle nazioni sorelle. Non v'è alcuno cui non sia noto l'eroismo greco! Ora solamente si comprende

quali immani sforzi abbia dovuto fare un pugno d'uomini contro quella immensa mole di tirannide e d'iniquità, quale era nel 1821 la Turchia. *(Bene!)*

PRESIDENTE. Onorevole Tamaio, la pregherei a voler parlare sul processo verbale.

TAMAIO. L'onorevole presidente ha ragione; ma su certi riguardi il cuore non governa la mente.

Io dunque alludeva alla immensa lotta nella quale molti nostri compatrioti tanta parte ebbero per la liberazione della nazione greca; e ciò che l'ospitalità greca fece per gli esuli italiani.

PRESIDENTE. Io vorrei proprio che venisse al processo verbale, onorevole Tamaio. Mi duole di dovergliene rinnovare la preghiera, ma è mio dovere. *(Adesione)*

TAMAIO. Per secondare i richiami della Presidenza, mi limito a pregare l'onorevole presidente e la Ca-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

mera a voler dichiarare d'urgenza questo progetto di legge.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, il processo verbale s'intenderà approvato.

(È approvato.)

La Camera ha udito l'istanza dell'onorevole Tamaio perchè sia dichiarato d'urgenza l'esame del progetto di legge presentato nella seduta di ieri dal ministro guardasigilli per la revoca del decreto del cessato Governo delle Due Sicilie intorno alla chiesa e confraternita dei Nazionali Greci in Napoli.

Se non si fa opposizione, questa istanza dell'onorevole Tamaio s'intenderà ammessa.

(È ammessa.)

Si dà lettura del sunto delle ultime petizioni.

MORPURGO, segretario. (*Legge*)

1502. Calveri Winter sorelle Maria, Elisa e Giulia di Napoli, si rivolgono alla Camera per essere reintegrate nel godimento dell'assegno di ducati 30 mensili, loro concesso nel novembre del 1858, e ridotto a soli ducati 20 nel 1861, per decreto luogotenenziale.

PISSAVINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PISSAVINI. Io ho chiesto la parola per rivolgere una domanda e fare una preghiera all'egregio nostro presidente.

Siamo ai primi di maggio, e la Commissione generale del bilancio, parmi che non abbia dato finora il benchè menomo segno di vita.

Io comprendo che vi sono innanzi alla Camera dei progetti di molta importanza, che meritano di essere discussi ed approvati, senza troppo indugio, ma comprendo anche che nelle presenti circostanze, ed in previsione di qualsiasi evento, occorre affrettare la discussione e l'approvazione dei bilanci definitivi dell'esercizio corrente. (*Bene!*)

Mosso unicamente da questo sentimento, non avendo quindi nell'animo mio qualsiasi idea di fare un appunto alla Commissione generale del bilancio, domando all'onorevole presidente di volere informare la Camera sullo stato dei lavori della Commissione stessa; ed ove occorra, lo prego sollecitare i singoli relatori a presentare le loro relazioni onde il Parlamento possa discutere ed approvare i bilanci di definitiva previsione, senza quella precipitazione che avemmo a deplorare pel passato. (*Bene!*)

Ecco la mia domanda e la mia preghiera, ed attendo dall'onorevole presidente una risposta soddisfacente.

PRESIDENTE. Sono in grado di dare soddisfazione all'onorevole Pissavini, annunciandogli che la Commissione del bilancio si è già accinta a' suoi lavori ed è convocata in seduta plenaria per il giorno 5;

ed io non dubito, e certamente la Camera non ne può dubitare, che essa sia per presentare in breve i suoi lavori.

L'onorevole Farini ha facoltà di parlare.

FARINI. Ho chiesto di parlare sulla domanda fatta dall'onorevole Pissavini e sulla risposta datagli dall'onorevole presidente. Mi pare che vi sia qualche cosa da aggiungere.

Non è solo che la Commissione generale del bilancio sia stata convocata per sabato prossimo, ma le Sotto-Commissioni nelle quali è scompartita la Commissione del bilancio, si riunirono la settimana passata, e queste Sotto-Commissioni confermarono il mandato ai relatori del bilancio di prima previsione, perchè riferissero anche su questo di definitiva previsione, e i relatori si stanno già occupando delle relazioni.

Ecco lo stato delle cose, che a me parve necessario fosse conosciuto dalla Camera.

PISSAVINI. L'onorevole mio amico Farini pare che non abbia udito le parole da me pronunziate. Io non fui proprio per nulla esigente; ho constatato solo un fatto che l'onorevole Farini non ha potuto dimostrare essere insussistente.

Io ho detto che siamo ai tre di maggio e nessuna relazione sui bilanci è stata presentata finora alla Camera; può, il mio simpatico amico Farini, provare il contrario? Gliene sarei oltremodo tenuto. Ho poi manifestato un desiderio, e questo desiderio l'egregio presidente e l'onorevole Farini mi assicurano che sarà soddisfatto. Augurandomi che ciò presto s'avveri per non essere costretto a ritornare sull'incidente da me sollevato, il quale nelle attuali condizioni è della massima importanza; io non ho quindi altro da aggiungere, se non che pregare Ministero e maggioranza a non cadere precisamente negli stessi errori, che più d'una volta abbiamo rimproverato, quando s'era minoranza, ai passati Ministeri (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Così spero che presto i fatti daranno anch'essi pronta soddisfazione all'onorevole Pissavini.

Domandano un congedo: l'onorevole Sannia, di giorni 12 e l'onorevole Filopanti, di un mese, per affari particolari; l'onorevole Ferracciù di giorni 15, per ragioni di salute.

(Sono accordati.)

PRESENTAZIONE DI UN PROGETTO DI LEGGE.

PRESIDENTE. Il presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

DUPRETIS, presidente del Consiglio, ministro per le finanze. Ho l'onore di presentare alla Camera (*Mo-*

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

vimenti d'attenzione) un progetto di legge per modificazione alla dotazione della Corona. (V. *Stampato*, n° 106.)

Prego la Camera di volere mandare questo progetto di legge pel suo esame alla Commissione del bilancio, e la prego nel tempo stesso di volerne decretare l'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole presidente del Consiglio, ministro delle finanze, della presentazione di questo progetto di legge relativo a modificazioni alla dotazione della Corona.

La Camera ha udito l'istanza del ministro perchè questa proposta sia inviata all'esame della Commissione del bilancio, e dichiarata d'urgenza.

Se non vi sono opposizioni, queste istanze s'intenderanno ammesse.

(Sono ammesse.)

MARCORA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Su che?

MARCORA. Sopra la proposta del presidente del Consiglio.

Voci. È stata votata!

MARCORA. Io osservo che domandai la parola in tempo utile.

PRESIDENTE. Devo dichiararle, onorevole Marcora, che quando ella domandò la parola, io aveva già dichiarato l'approvazione della proposta.

MARCORA. Io ho domandato la parola mentre ella parlava e prima che ella proclamasse l'approvazione della proposta ministeriale.

PRESIDENTE. Parli pure.

MARCORA. Io volevo domandare e domando alla Camera di non accordare il rinvio di questo progetto di legge alla Commissione del bilancio e di far seguire invece al medesimo la procedura ordinaria degli uffici.

Io non so capire la ragione per cui così di frequente i progetti di legge abbiano da essere sottratti alla procedura ordinaria.

Per ciò che riguarda questo progetto, senza volere ora esprimere sul suo merito alcuna opinione personale, io credo che dovesse essere nell'interesse stesso delle idee del Ministero che il medesimo venisse esaminato dagli uffici.

La mia proposta è, ripeto, che la Camera non approvi la domanda dell'onorevole presidente del Consiglio.

Voci. È già approvata!

PRESIDENTE. Mi tocca di ripetere all'onorevole Marcora che la sua parola giunse al mio orecchio, quando io aveva già pronunziata l'approvazione della Camera, in mancanza di opposizione.

MARCORA. Sarà; ma forse a lei sarà giunta tardi.

PRESIDENTE. Proprio tardi.

LETTURA D'UNA PROPOSTA DI LEGGE.

PRESIDENTE. Gli uffici avendo ammesso alla lettura una proposta di legge presentata dall'onorevole Scipione Ronchetti, vi si procede.

QUARTIERI, segretario. (Legge)

« Signori! Da molti anni i comuni di Paderno Fasolaro, Castelverde, Ossolaro e Bordolano, tutti della provincia di Cremona, i primi tre aggregati al mandamento di Pizzighettone, ed il quarto a quello di Soresina, reclamano di essere invece aggregati al mandamento di Casalbuttano.

« Con successive deliberazioni 7 settembre 1862, 27 febbraio 1868, 22 marzo 1874, il Consiglio comunale di Paderno Fasolaro chiese insistentemente tale aggregazione. Che anzi nel gennaio 1868 moltissimi abitanti di quel comune presentavano a questo scopo una speciale istanza ad una Commissione istituita dal Consiglio provinciale di Cremona onde studiare un migliore ordinamento delle circoscrizioni mandamentali della provincia.

« Nè meno vive e meno ripetute furono le istanze degli altri comuni suaccennati per lo stesso intento.

« Il Consiglio provinciale di Cremona, con deliberazione 1° settembre 1874, senza alcuna opposizione esprimeva voto favorevolissimo ai desiderii di questi comuni.

« Ma il Ministero a quell'epoca si limitò a prendere atto di questi voti e ad assicurare che ne avrebbe tenuto conto in progresso di tempo.

« Se non che troppo urgenti sono le ragioni poste in campo da questi comuni perchè più oltre si tardi ad assecondarle.

« E per verità il comune di Paderno dista dalla pretura di Pizzighettone circa 19 chilometri; quelli di Castelverde e di Ossolaro circa 20, e quello di Bordolano dista dalla pretura di Soresina circa 14 chilometri. All'incontro il comune di Paderno dista dalla sede della pretura di Casalbuttano 3 soli chilometri; Castelverde, Ossolaro e Bordolano ne distano soltanto 5 all'incirca. Ora ognuno vede come sia affatto ingiustificabile l'obbligare gli abitanti di tutti questi comuni a recarsi alla pretura ad essi attualmente assegnata per ogni loro bisogno della autorità giudiziaria; mentre si trovano a così poca distanza da quella di Casalbuttano.

« Aggiungasi che questi comuni hanno rapporti commerciali ed amministrativi ben più stretti col più vicino comune di Casalbuttano di quel che non abbiano col comune di Pizzighettone e di Soresina rispettivamente; e che ad evidenza della loro aggregazione a Casalbuttano maggior vantaggio ne

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

avrebbe la pubblica sicurezza per la più facile vigilanza e la più sollecita scoperta e punizione dei reati; e maggiore vantaggio ne avrebbero le pubbliche finanze per il minore dispendio nel pagamento dei testimoni chiamati a deporre in giudizio penale ed in generale nell'amministrazione della giustizia.

« Finalmente non sarà inutile di considerare che colla presente proposta di legge non vengono punto lesi i rapporti fra la circoscrizione amministrativa e la giudiziaria, dipendendo sempre e i mandamenti di Pizzighettone e Soresina, e il mandamento di Casalbuttano dal Consiglio provinciale e dalla prefettura di Cremona nei rapporti amministrativi; e che non viene neppure di troppo alterata la circoscrizione giudiziaria del mandamento di Pizzighettone, il quale comprenderebbe sempre nella sua giurisdizione un numero di abitanti maggiore di quello che oggi trovasi sottoposto alla giurisdizione della pretura di Casalbuttano.

« Abbiamo quindi l'onore di proporvi il seguente progetto di legge che vale a soddisfare ad un tempo alle legittime richieste di questi comuni ed alle necessità della pubblica amministrazione.

« Art. 1. A partire dal 1° gennaio 1878 i comuni di Paderno Fasolaro, Castelverde, Ossolaro, del circondario e della provincia di Cremona, cesseranno di formar parte del mandamento di Pizzighettone e saranno aggregati al mandamento di Casalbuttano, dello stesso circondario e della stessa provincia.

« Art. 2. A partire dal 1° gennaio 1878 il comune di Bordolano, del circondario e della provincia di Cremona, cesserà di formar parte del mandamento di Soresina e sarà pure aggregato al mandamento di Casalbuttano.

« Art. 3. Il Governo del Re è autorizzato a provvedere con decreto reale per le disposizioni occorrenti all'esecuzione della presente legge. »

PRESIDENTE. È presente l'onorevole Scipione Ronchetti? (No!) Quando sarà presente si fisserà il giorno per lo svolgimento di questa sua proposta di legge.

Essendo presente l'onorevole Isolani, lo invito a giurare.

(Il deputato Isolani giura.)

INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO CORTE AL MINISTRO DELL'INTERNO SOPRA I PREMI PER ARRESTI DI LATITANTI.

PRESIDENTE. Debbo annunziare alla Camera una interrogazione dell'onorevole Corte al signor ministro dell'interno.

Essa è del seguente tenore:

« Il sottoscritto desidera d'interrogare l'onorevole signor ministro dell'interno circa i premi straordinari stati assegnati per arresti di latitanti nella provincia di Torino. »

Invito l'onorevole ministro a dichiarare se e quando intenda rispondere a questa interrogazione.

NICOTERA, ministro per l'interno. Sono a disposizione della Camera, anche subito.

PRESIDENTE. Ciò essendo, do facoltà di parlare all'onorevole Corte.

CORTE. Io sono pronto a rendere omaggio alle buone intenzioni le quali muovono l'onorevole ministro dell'interno nel restituire la pubblica sicurezza alle nostre provincie; direi quasi che lo vorrei paragonare ad Alcide che ammazza l'idra.

Io credo che, secondo i concetti dell'onorevole ministro dell'interno, non solamente dovrebbero scomparire dal regno tutte le associazioni politiche non perfettamente conformi, nelle loro idee, al nostro sistema attuale di Governo; ma dovrebbero scomparire anche dall'Italia i malfattori di ogni specie.

E se egli potesse ottenere veramente quello che si propone, l'Italia diventerebbe un paese singolare e fortunato, in cui regnerebbe, senza eccezione, la virtù; in cui non vi sarebbe nessuno che, non solamente dissentirebbe dalla nostra forma di Governo, ma che tutti, oltre al rispettare le istituzioni, pure rispetterebbero scrupolosamente la proprietà e la vita altrui.

Io sarei lietissimo se l'onorevole ministro dell'interno potesse darci questo stato di perfetta Arcadia; ma, siccome io non lo credo possibile, devo occuparmi per poco a considerare se le misure colle quali egli vuole avviarci a questo stato di perfezione, per avventura non abbiano l'inconveniente di condurci ad uno stato assolutamente diverso.

Non sono molti giorni io era nella provincia di Torino, e credeva che in quella provincia regnasse assoluta tranquillità, e che la condizione della pubblica sicurezza non vi fosse peggiorata da quello che era in altre circostanze. Partitomi poi e recatomi a Roma, io mi sono accorto, con mio grande stupore, che la provincia di Torino era diventata, nè più nè meno, che una foresta Ercinia, un covo di malfattori; che i mezzi praticati dai Governi civili per arrestarli non erano più sufficienti; che erasi dovuto pubblicare all'albo della prefettura un manifesto sotto il nome di *Bollettino della prefettura*, col quale si offrivano dei premi straordinari (che mi paiono dal dizionario dei sinonimi molto vicini alle *taglie* di una volta) per l'arresto di ventotto famigerati malfattori.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

Ora io ho voluto farmi un'idea giusta dello stato delle cose. Prima di tutto mi è parso singolare che, essendovi un corpo di guardie di pubblica sicurezza, dei delegati, dei carabinieri, ecc., che figurano sul bilancio passivo dello Stato per una somma abbastanza considerevole, fosse anche necessario, per indurli a fare il loro dovere, di gettare loro l'amo di una ricompensa straordinaria.

In realtà, io non amo le taglie di nessun genere. So che più o meno in tutti i paesi, in certi casi eccezionalissimi, sono state adoperate; ma so che generalmente quando si è offerto un premio, si fu per avere ragione di un delitto che non si riusciva in nessun modo a scoprire, anzichè per arrestare un malfattore volgare.

È vero che l'onorevole ministro dell'interno li ha stimati poco quei malfattori della provincia di Torino: erano pesciolini della specie. Egli mi pare abbia preso dalla chimica la teoria degli equivalenti, poichè ho visto che qualcuno di questi malviventi era quotato la duecentocinquantesima, o la centocinquantesima parte di quelli più conosciuti. Questi erano malfattori più volgari, tant'è che la massima parte erano evasi dal carceré.

Ora, io, che ho mente poco acuta, mi stupiva di questo, e ho detto: ma per Dio! se sono scappati, per lo meno, invece di pagare questi premi col danaro del pubblico, fateli pagare dai carcerieri che li hanno lasciati scappare. Perchè, se pago da una parte i carcerieri affinchè tengano dei malfattori in prigione, devo pagare ancora altri perchè ve li riconducano? I carcerieri sono pagati, mi pare, per non lasciare fuggire i carcerati.

Io credo che l'offrire premi per l'arresto dei latitanti sia un sistema di demoralizzazione per il paese e maggiormente per gli uomini che fanno il servizio della pubblica sicurezza. Demoralizzazione per il paese sono convinto che lo è. Io, ogni individuo il quale indica all'autorità un reo, non per orrore del reato che ha commesso, ma per prendere un po' di danaro; che volete? mi pare più vile quasi del reo. Laonde, parlando della grande categoria di quelle spese le quali si agitano sotto il nome di spese segrete, per me sono danari che si possono spendere male, che si possono spendere peggio e che finora non ho mai riescito a capire come si possano spendere bene.

Una volta che voi avete messo un premio per la cattura di qualche latitante, oltre a corrompere coloro i quali vi verranno a fare la spia per lucro, voi corromperete i vostri agenti, perchè quando per un latitante vi sarà un premio, essi ve lo arresteranno per prendere il premio; ma quando avrete un latitante la cui cattura non sarà premiata, state sicuri

che lo si lascerà scappare, sperando che stabiliate anche per lui un prezzo pel suo arresto; facendo come fa il cacciatore il quale aspetta che le quaglie siano grasse per ammazzarle. (*ilarità*)

Ma c'è poi anche un'altra ragione: se in casi estremissimi si può fare ricorso a questa specie di taglie, a queste *grida* che ricordano la dominazione spagnuola in Lombardia, di cui ci parla Alessandro Manzoni nei suoi *Promessi sposi*, c'è ancora l'inconveniente che la pubblicità che si dà a siffatti premi screditano il nostro paese all'estero, mentre io sono persuaso che la media dei malfattori, specialmente nella provincia di Torino, di cui vi parlo, non è punto superiore alla media dei malfattori nei paesi più civili d'Europa.

Ora, questa specie di berlina a cui voi mettete queste provincie non mi pare nè utile nè decorosa.

Noi andiamo a far credere in Europa che in tutte le provincie d'Italia la pubblica sicurezza è in istato deplorabile. Quando il nemico non c'è, rinunziamo alla gloria della vittoria.

Adesso l'Europa si occupa della Turchia; si proponeva di dare alle provincie turche dei governatori cristiani perchè le amministrassero con umanità, ma noi, andando di questo passo, screditandoci da noi stessi, faremo credere all'Europa che le nostre provincie sono in tale stato di disordine, hanno bisogno di tanta severità che non mi stupirei se un giorno o l'altro l'Europa si risolvesse di proporre per le nostre provincie dei governatori musulmani perchè vi introducessero la sicurezza pubblica.

Laonde, parlando semplicemente della provincia di Torino, non mi so render conto delle ragioni che possono consigliare dei provvedimenti di tal natura. So che qualche volta si usava di dare dei premi specialmente per gli arresti dei disertori e dei renitenti. Era un sistema non buono, ma che si poteva in parte ammettere per la posizione eccezionale, speciale dell'esercito. Ma quanto alla gran massa dei malfattori volgari, di quei malfattori che, qualunque siano le disposizioni che l'onorevole ministro dell'interno darà oggi per estirpare, disgraziatamente siamo certi che rinasceranno domani, perchè per quanto si faccia, dei ladri, dei grassatori e degli omicida ce ne saranno sempre.

In quanto a questa piaga io credo che un tal rimedio, lo ripeto, oltre al grande inconveniente di cui vi ho fatto cenno di screditare in faccia all'Europa molte delle nostre provincie, abbia anche l'altro risultato cattivo che è quello di demoralizzare sempre più il personale della pubblica sicurezza. E quando voi avrete avvezzato questo personale a non fare arresti, se non quando voi gli date un lucro, esso non vi farà più arresti di sorta.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

Io ho finito. Spero che l'onorevole ministro dello interno possa darmi delle spiegazioni tali che mi confortino e mi persuadano proprio che la provincia di Torino non è una spelonca di malfattori.

MINISTRO PER L'INTERNO. Incomincerò dal provare all'onorevole Corte che non vivo nel regno dell'Arcadia, che non faccio della poesia, ma della realtà; e se me lo permette, gli dirò che oggi più del solito, ne fa egli dell'Arcadia.

Infatti ha voluto accennare alle disposizioni date dal Governo per lo scioglimento delle associazioni, ed ha ravvisato nell'intenzione del ministro dell'interno la volontà di sciogliere indistintamente tutte le associazioni.

Ha pure mostrato di credere che il ministro dell'interno si faccia l'illusione che il regno d'Italia possa divenire un paradiso terrestre, senza malfattori, senza reati.

Ora, per dimostrargli che non sono un poeta farò una distinzione nella sua interrogazione, e la dividerò in due domande che sono queste:

È legale, è utile la disposizione?

L'onorevole Corte che più volte ha fatto parte della Commissione del bilancio, non ha potuto dimenticare che vi è un capitolo, nel bilancio dell'interno, appunto per i premi da darsi per gli arresti dei malfattori.

Infatti, al capitolo 28 di quel bilancio si legge: *Indennità di trasferta, gratificazioni ed altre competenze agli ufficiali e alle guardie di sicurezza pubblica.* 1° Indennità agli ufficiali ed alle guardie per trasferta di residenza. 2° Gratificazioni agli ufficiali, alle guardie, e ad altri agenti di sicurezza pubblica nonchè agli uscieri presso gli uffici di questura e di sezione; premi per *arresti* a termini dell'articolo 41 del regolamento approvato con regio decreto 21 novembre 1865, numero 2652.

Come vede l'onorevole Corte la disposizione dei premi non l'ho creata io; e mi dispiace che abbia dovuto aspettare sino ad oggi per accorgersi che si possono dare, anzi si danno premi a questo scopo in forza del regolamento, e del decreto che ho ricordato.

E con ciò ho provato che io ne sono autorizzato legalmente.

Vediamo se è utile. L'esperienza avendo pur troppo dimostrato che l'arresto dei malfattori, mettendo talvolta a repentaglio la vita di chi vi si presta, non sempre lo si poteva ottenere facendo fidanza sopra il zelo degli agenti della pubblica sicurezza; l'autorità ha creduto stabilire premi da darsi, badi bene l'onorevole Corte, non solo ai funzionari di pubblica sicurezza, ai carabinieri, ma a chiunque procura l'arresto di un malfattore. Questi

premi sono dunque stabiliti per rispondere ad una necessità del pubblico servizio. D'altronde non è grande la differenza che passa tra ciò che la legge consente per il disertore e il renitente, e colui che è latitante, per causa assai più grave. Ma l'onorevole Corte dice: se questi latitanti sono fuggiti dalle prigioni, fate pagare i premi dai custodi che li lasciarono fuggire.

Disgraziatamente abbiamo due fatti recenti che provano che non sono sempre i custodi che lasciano fuggire i carcerati; in uno di questi casi sono fuggiti perchè le sentinelle erano ubbriache, e nell'altro, avvenuto nella provincia di Catania, perchè i custodi essendo entrati nel carcere per la visita e non avendo chiusi bene i cancelli, i carcerati uccisero un custode, ne legarono un altro e fuggirono. Come vede dunque non sarebbe giusto di far pagare sempre ai custodi.

A Genova l'anno scorso accadde un'evasione di carcerati. Disgraziatamente quel carcere si trova in condizioni tali che i carcerati ci stanno perchè ci vogliono stare. S'immagini la Camera, il carcere ha per muro divisorio il muro d'una casa particolare, dello spessore di pochi palmi, ed è circondato da case con finestre che guardano dentro il carcere alla distanza di due passi. Mi dica l'onorevole Corte se sarebbe pur giusto di far pagare ai custodi del carcere di Genova il premio che si paga per arrestare i carcerati che ne fuggono.

Non si può dire quindi che i carcerati fuggono perchè i custodi li lascino fuggire: i carcerati fuggono perchè disgraziatamente noi abbiamo delle carceri che non sono sicure, e per renderle sicure occorre una somma vistosa: non la si potrà spendere tutta in una volta, si dovrà provvedere poco per volta, ma fintantochè non avremo carceri sicure, avremo sempre carcerati che fuggono.

Le fughe talvolta possono anche avverarsi senza colpa dei carcerieri, ma per una semplice negligenza delle sentinelle, come è accaduto recentemente a Nicastro.

Il provvedimento adunque è stato preso espressamente per liberare, nel più breve tempo possibile, il paese dai malfattori.

Ritenga poi l'onorevole Corte che a questo provvedimento non si è dato tutta quella solennità che a lui pare; non è che una istruzione interna ai prefetti. Certo il premio deve essere proporzionato all'importanza dell'individuo che si arresta. L'onorevole Corte non vorrà paragonare Leone a chi è condannato ad uno o a due anni di carcere.

Riassumendomi rispondo all'onorevole Corte che la disposizione è legale ed è pure utile. Del resto non vi è nulla di straordinario.

La differenza che passa fra me ed i miei predecessori è questa; ed egli che ama la lealtà, e la franchezza, che abborre i mezzi clandestini vorrà lodarmene: i miei predecessori davano dei premi per ogni caso, senza dirlo prima, e li davano in forza di quella disposizione che ho ricordato; io invece ho creduto molto più regolare di dirlo prima, di far sapere che quando si arresta un dato malfattore si ha diritto ad un certo premio.

L'onorevole Corte ha parlato della provincia di Torino ed ha detto di non essersi mai accorto prima di ora che quella provincia si trovasse in condizioni eccezionali; ed io lo assicuro che neppure adesso lo è; ma quando si dà una disposizione generale non si può eccezionare l'una o l'altra provincia.

Ora se nella provincia di Torino vi sono quattro o cinque latitanti, pei quali il Ministero, il prefetto, l'autorità di pubblica sicurezza hanno creduto di assegnare un premio di 150 o di 200 lire, questo non importa che la provincia di Torino si trovi nelle condizioni in cui si possono trovare altre provincie che sono infestate dal brigantaggio.

L'onorevole Corte si preoccupa dell'effetto che può prodursi all'estero tale disposizione. Lo posso assicurare che l'effetto cattivo che si produce all'estero, anzichè essere conseguenza di questa disposizione, proviene dal lasciar credere che non vi sia pubblica sicurezza in Italia.

Crede egli, l'onorevole Corte, che l'opinione degli Inglesi sulla sicurezza pubblica in Palermo fosse migliore quando, non dandosi premi, non si arrestavano o non si presentavano i malfattori; ovvero oggi che si sono ottenuti così buoni risultati, in parte dovuti alla promessa di premi? (*Bene!*)

Sia certo l'onorevole Corte che l'effetto peggiore era prima, anzi io so che in questo momento molti Inglesi, i quali, per le condizioni della pubblica sicurezza in Sicilia, avevano sospese talune speculazioni nell'isola, e dubitavano se potessero continuare a rimanervi, in questo momento sono intieramente rassicurati, ed hanno smessa ogni idea di abbandonare la Sicilia, quindi, anche per questa considerazione, l'effetto che si ottiene col provvedimento che egli biasima è molto diverso da ciò che immagina.

Ad ogni modo, se l'onorevole Corte crede che la disposizione autorizzata col regio decreto del 1865 non sia regolare nè proficua alla pubblica sicurezza, ne proponga la revoca quando discuteremo il bilancio di definitiva previsione del Ministero dell'interno. Però, credo dovere fin d'ora dichiarare che se egli proponesse la soppressione di quella spesa, mi troverebbe pronto a sostenerla davanti alla Camera.

Per ora, e finchè la Camera non avrà condannato il decreto del 1865, l'onorevole Corte mi deve permettere che, senza fare della poesia, io mi valga di quel decreto, e viva colle necessità di questo mondo. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corte.

CORTE. Sarò brevissimo.

Prima di tutto debbo assicurare l'onorevole ministro per l'interno che questa lista non m'è pervenuta per alcuna via straordinaria; essa è stata riprodotta dai giornali di Torino.

MINISTRO PER L'INTERNO. Se si preoccupa di quel che dicono i giornali, vi troverà molte altre cose simili. (*Si ride*)

CORTE. Questa lista era conosciuta da tutti, e l'onorevole ministro per l'interno non ha avvertito che nel fargli quest'interrogazione ha stabilito le cose nei loro veri termini. Io ho parlato dei premi straordinari e non dei premi ordinari.

MINISTRO PER L'INTERNO. Questi non sono straordinari.

CORTE. Sono lietissimo che egli ci abbia assicurato che i precedenti ministri così facevano; dico però che facevano malissimo. Sono pur lieto che l'onorevole ministro operando in modo più palese m'abbia dato occasione di dire su questa misura la mia opinione.

Quando verrà in discussione il bilancio del Ministero dell'interno, non dubiti l'onorevole ministro che io solleverò la questione, poichè le osservazioni che egli così gentilmente m'ha fatte, non mi persuadono punto che questi provvedimenti non abbiano per risultato di corrompere le persone che si dedicano al servizio della pubblica sicurezza. Mi permetto ancora di dirgli che io conosco, od almeno credo di conoscere bene gli Inglesi. Gli Inglesi sono soliti a considerare gli altri popoli come da meno di loro, e quando nei paesi ad essi stranieri, nei quali si trovano, la sicurezza pubblica è guarentita, non guardano, quanto ai mezzi, tanto pel sottile.

Quando succedessero certi casi funesti vicino ad Atene, le richieste che il Governo inglese faceva a quello greco per tutelare la sicurezza pubblica, diedero argomento a qualche giornale di Londra di dire scherzando: voi domandate questo alla Grecia, ma se l'imponeste al nostro paese vi si risponderebbe con una rivoluzione.

Io ho voluto ricordare questo fatto, per dimostrare all'onorevole ministro che egli potrà bensì tutelare in special modo gli interessi dei negozianti inglesi, ma che questi, purchè la sicurezza pubblica sia mantenuta a loro favore, lo ripeto, non guardano tanto per il sottile sul modo di mantenerla.

Se si trattasse del loro paese sarebbe un'altra

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

questione, ed è appunto per ciò, che trattandosi dell'Italia, del mio paese, a cui io voglio tanto bene quanto gli Inglesi possono volerlo al loro, io non posso facilmente essere soddisfatto.

Del resto, io ringrazio l'onorevole ministro dell'interno delle spiegazioni che mi ha dato; e non dubiti che quando verrà in discussione il bilancio del suo dicastero, mi troverà pronto a fare la mia proposta per la soppressione di quello stanziamento.

MINISTRO PER L'INTERNO. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro per l'interno ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER L'INTERNO. Io vorrei che non rimanesse un dubbio in conseguenza delle mie parole.

Non è esatto che gli Inglesi ci abbiano chiesto in un modo qualunque...

CORTE. Hanno lodato.

MINISTRO PER L'INTERNO. Hanno lodato; e, sa perchè? Perchè noi ancora non facciamo nemmeno la millesima parte di ciò che gli Inglesi fecero in altri tempi, e di quello che sarebbero oggi disposti a fare per mantenere la pubblica sicurezza nel loro paese. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. L'interrogazione è esaurita.

L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge sulle convenzioni pei servizi marittimi, postali e commerciali.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLE CONVENZIONI MARITTIME.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Damiani per continuare il suo discorso.

DAMIANI. Ringrazio la Camera di avermi accordata la facoltà di poter continuare il mio discorso nella seduta d'oggi.

(*Parecchi deputati stanno conversando nell'emiciclo.*)

PRESIDENTE. Onorevoli deputati prendano i loro posti: l'oratore è indisposto e la sua voce è debole.

DAMIANI. Prima di chiudere le mie osservazioni sulle obiezioni mosse dall'onorevole Sanguinetti, debbo fermarmi sopra un solo argomento che si riferisce a quanto egli disse intorno alle convenzioni per la navigazione del Levante.

L'onorevole Sanguinetti non trovò nella tenue sovvenzione accettata dalla *Trinacria* la ragione della sua catastrofe... (*Le conversazioni continuano in mezzo all'emiciclo*)

PRESIDENTE. Rinnovo la preghiera agli onorevoli deputati di pigliare i loro posti, tutti indistintamente.

Parli, onorevole Damiani.

DAMIANI. L'onorevole Sanguinetti vuol trovare la ragione della caduta della *Trinacria* in ben altre cause che non siano quelle della sovvenzione.

Io mentre riconosco quanta importanza poterono avere le altre cause citate dall'onorevole Sanguinetti per determinare la catastrofe di quella compagnia, pure devo riconoscere sempre come principalissima questa che si riferisce alla mitezza della sovvenzione.

In verità, o signori, ricordando solo ciò che avvenne all'epoca in cui fu discussa quella convenzione, ricordando le osservazioni che si fecero nel senso di criticare la impresa della *Trinacria* e di prevenirne la catastrofe, ricordando, e credo che non sieno pochi in questo recinto, ed io fra costoro, che lo ricordino, come in quella occasione non fosse risparmiata alcuna osservazione sulle conseguenze che doveva avere una sovvenzione così mite di fronte all'importanza di questi servizi; noi potremmo trovar modo anche oggi di convincerci come se vi poterono concorrere altre circostanze, questa fosse la principale per determinare la catastrofe di quella compagnia.

Che, se il Governo e la Camera, in seguito alla proposta del Governo, vollero venire in soccorso di quella compagnia coll'anticipazione di 5 milioni, creda, onorevole Sanguinetti, che quella non potè essere la causa della catastrofe così vicina di quella compagnia.

Il Governo, se in quella circostanza può avere una colpa, e se insieme al Governo può averla la Camera, questa consiste in ciò che se non si fossero accordati quei 5 milioni, si sarebbe anticipata quella catastrofe, ed il Governo non si sarebbe trovato nella necessità di agire per ottenere la restituzione di quella somma. (*Segni di diniego dell'onorevole Sanguinetti*)

Potrà fare segni di diniego quanti vuole l'onorevole Sanguinetti, nessuno potrà certamente negare che qualora il Governo non fosse venuto in soccorso di quella compagnia, essa avrebbe anticipato il suo fallimento. Pure, non ogni male, suol dirsi, viene per nuocere. Quando il fallimento della *Trinacria* si fosse avverato, senza che il Governo vi fosse interessato che per i soli servizi verso il Levante, allora la sua azione probabilmente sarebbe stata più quieta, e non si sarebbero assicurati al paese, con molto vantaggio, quei servizi, che prima in via provvisoria, ed oggi definitivamente otteniamo dalla compagnia Florio.

Se invece si fosse seguito il sistema delineato nella seduta di ieri dall'onorevole Sanguinetti, di lasciare, cioè, continuare l'amministrazione della

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

fallita al sindacato, si sarebbero probabilmente e secondo me, in forma ipotetica, garantiti gli interessi dei terzi; ma non si sarebbero del pari garantiti gli interessi dello Stato; in quanto che l'amministrazione della fallita avrebbe potuto continuare sino ad un certo punto il suo servizio, ma i risultati avrebbero potuto essere fatali, non solo ai servizi stessi ma ancora al materiale, e di conseguenza ai creditori.

Del resto, il Governo, in quella occasione, per soddisfare ai desideri espressi dall'onorevole Sanguinetti, avrebbe dovuto anche mostrarsi più zelante di quel che non lo furono gli stessi amministratori del sindacato, in quanto che essi stessi dichiararono di non avere la potenza di poter continuare quel servizio.

Oggi si deplora l'acquisto fatto dalla nuova società assuntrice. Si dice che i vantaggi sono tali, che avrebbero dovuto fare ottenere al Governo un impiego di somme inferiori per quei servizi.

Or bene, signori, avete ieri sentito come l'onorevole Sanguinetti, ricordando il lavoro dell'egregio nostro collega Maldini, aveva accennato alla competenza dell'autore (competenza che tutti vogliamo riconoscere), ma non aveva nello stesso tempo ricordato come in questa parte non si trovava punto d'accordo coll'onorevole Maldini. Inquantochè sul proposito di operazioni fatte dal Governo colla nuova compagnia assuntrice, l'onorevole Maldini, mentre loda il raro ardimento, ricorda del pari il patriottismo non comune del nuovo assuntore.

Si vorrebbe ora deplorare la condotta del Governo dal punto di vista della continuazione di quei servizi col mezzo di altra compagnia, del loro coordinamento, e degli oneri derivanti allo Stato.

Non sarà per ciò inutile tornare con pochissime parole su ciò che fu risposto ieri da me all'onorevole Sanguinetti soprattutto quando egli ricordava le somme che simili servizi costano all'Austria col mezzo del Lloyd austriaco. Però prima bisogna dire che se quell'onere che era colla precedente convenzione stabilito per lo Stato nella somma di lire 850 mila, oggi lo è nella somma di 1,600,000 circa, ciò non deve attribuirsi soltanto ad aumento di sovvenzione, ma anche all'aumento dei servizi verso il Levante. Infatti a quei servizi si aggiunge una linea settimanale fra Palermo e Messina: se ne aggiunge una mensile per Costantinopoli; e adesso una settimanale fra Brindisi e Corfù. Queste somme costituirebbero una spesa di 210 mila lire. E tenendo conto anche della maggiore deviazione per toccare Ancona, Tremiti e Bari, si farebbe ascendere la somma che si paga alla compagnia di Levante ad 1,100,000 circa.

Noi vediamo come questi servizi siano divenuti assolutamente postali; lo sono almeno per quel tratto di servizio che da Brindisi si spinge a Costantinopoli per Sira. Troviamo quindi nella piccola differenza che vi è fra la sovvenzione data prima alla *Trinacria*, e quella che oggi si dà alla nuova società assuntrice questo aumento che deve importare una navigazione di carattere puramente postale per la linea Brindisi-Sira-Corfù. E quei servizi, oggi mi preme di ricordare come ieri, che noi li paghiamo alla stessa misura che è corrisposta dall'Austria al Lloyd austriaco, cioè lire 30 per quanto concerne i servizi postali, lire 8 62 pei servizi commerciali, e lire 19 pei servizi interni.

Dopo avere esaurite le mie osservazioni sul discorso dell'onorevole Sanguinetti, entrerà a parlare di quella parte di queste convenzioni che egli non volle onorare delle sue censure.

La prima fra queste convenzioni è quella che si riferisce alla navigazione per l'Egitto e per l'India. In forza delle precedenti convenzioni è noto come il Governo aveva diritto a tre viaggi mensili verso l'Egitto, e ad uno da Genova fino a Bombay. I viaggi per l'Egitto si prestavano dalla compagnia assuntrice, gratuitamente. Si corrispondeva per il viaggio da Genova a Bombay la somma di 700 mila lire, oltre all'obbligo del pagamento della tassa per il passaggio del canale di Suez.

La compagnia assuntrice aveva le sue buone ragioni per chiedere al Governo di essere esonerata dai servizi verso l'Egitto.

Il Governo credè di riconoscere un nesso indissolubile fra la prima convenzione, quella che si riferiva ai viaggi verso l'Egitto, e l'altra pel viaggio mensile verso Bombay; esso si rifiutò, non ostante il parere dei giureconsulti, ad accogliere la domanda dello assuntore. Voglio prima qui mettere in rilievo una circostanza che è la più favorevole per il Governo, quella cioè che si fosse obbligata la compagnia alla continuazione di quei servizi verso l'Egitto e il viaggio sino a Bombay. In quella circostanza noi avremmo avuto sino al 1883 soltanto tre viaggi verso l'Egitto e un solo viaggio verso Bombay, ed avremmo dovuto pagare una somma pressochè uguale a quella che oggi paghiamo, avendoci assicurato un quarto viaggio verso l'Egitto, e la continuazione del viaggio verso Bombay. Quando non si fosse ottenuto mercè la diligenza del Governo la convenzione che è sotto il nostro esame, noi allo scadere del 1883 ci saremmo trovati nella necessità di provvedere ad un servizio verso l'Egitto e ad un altro verso le Indie, dovendo cercare chi avrebbe voluto assumerlo col corrispettivo di lire 6, 27 per lega marittima; noi avremmo da oggi perduto il carattere eminentemente postale

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

delle nostre relazioni coll'Egitto, avremmo perduta una delle corse da Napoli a Messina.

La sola corsa fra Napoli e Messina va all'ammontare di lire 120 mila. A queste avrebbero dovuto aggiungersi altre somme, le quali avrebbero potuto offerire per lo Stato una spesa abbastanza grave, tale da superare fors'anche le lire 300 mila che si accordano alla società Rubattino per il servizio verso l'Egitto.

Il risultato però dell'opera diligente del Governo importa che, col solo pagamento di lire 580,000, noi avremo fino al 1883 un servizio postale settimanale fra Genova e l'Egitto, oltre la convenzione del servizio tra Genova e Bombay. Avremo inoltre una linea di servizio settimanale fra Napoli e Messina; avremo poi, ciò che fa il vantaggio di questa convenzione, l'assicurazione di questi servizi fino al 1891.

Il non avere veduto combattere questa fra le convenzioni, che ci sono presentate, mi risparmia dal presentare altre considerazioni che servirebbero a raccomandarla particolarmente al suffragio della Camera.

Io quindi mi allontano dall'Egitto e dalle Indie per seguire un'altra traversata, che si stima molto più difficile, e che è molto più lunga, quella fra Genova e Singapore.

Questa convenzione, siccome nuova, si presta probabilmente a delle censure, forse più gravi di quelle che si fecero sentire intorno alle altre convenzioni.

Io ne dirò pochissime parole, perchè conosco come nella Camera vi siano persone molto versate in quegli studi, i quali sono necessari per far rilevare l'importanza di questo servizio, e che possono essere date tutte quelle informazioni che si stimeranno opportune.

Pertanto a me preme solo di ricordare che quest'isola, conosciuta come una sentinella avanzata del mare Cinese, e che raccoglie le merci della Cina non solo, ma del Giappone, di Giava, dell'isola di Sumatra, del Borneo e dell'Australia, può recare grandi vantaggi al commercio nazionale, qualora, fra le tante bandiere che vi sono piantate, si veda anche dai velieri che fanno il piccolo cabotaggio nel mare Cinese, sventolare anche la bandiera italiana. Pure, a giudicare dalle obiezioni che si fecero a questo servizio, ve n'ha qualcuna che tenderebbe a mostrare come in verità esso raccogliesse simpatie piuttosto che no, perchè la prima osservazione che si faceva riferivasi ai pochi viaggi che si stabilivano per fatto di una corsa soltanto trimestrale.

Questo fatto di riconoscere come erano pochi costali servizi, pare significasse che, a mente di coloro

che movevano tale osservazione, avrebbe recato maggior giovamento la frequenza maggiore di questi viaggi.

A quest'osservazione che sorse pure in seno alla Commissione, doveva necessariamente opporsi la difficoltà finanziaria, e la Commissione dovette rassegnarsi di fronte al veto opposto dal ministro delle finanze.

Si disse che l'esperimento sarebbe stato molto timido, e che non avrebbe potuto assicurare vantaggi. Ebbene, signori, a questo proposito bisognerebbe ricordare come le Messaggerie francesi iniziarono simile servizio nel 1862 e che, nel corso di pochi anni, hanno potuto stabilire un viaggio ogni quindici giorni fino a Jokeama. Anche quando si voleva stabilire un servizio verso Bombay, l'assuntore che potè più tardi ricavare ottimi risultati dalla navigazione in quei mari, esitava moltissimo, annunciando che si trattava di luoghi non conosciuti, dove l'esplorazione avrebbe potuto offrire pericoli gravi.

Oggi il servizio verso Bombay, che allarmava tanto il più coraggioso dei nostri armatori, offre tali risultati che certo non sono tali da scoraggiare altre società italiane che muoverebbero probabilmente con piacere dall'Adriatico verso le Indie.

Un'altra delle considerazioni punto favorevoli si presentava dal lato di essere quei luoghi assolutamente sconosciuti al commercio italiano.

Io, signori, devo contro questa osservazione fare un accenno che potrebbe essere in me considerato come di soddisfazione personale; inquantochè io devo ricordare come i Siciliani conobbero prima di tutti gli altri in Europa, commercialmente, quei luoghi; e la navigazione della marina siciliana era sola, quando ancora nessuno dei bastimenti appartenenti alla marina inglese e francese vi giungeva. Ed era col mezzo della marina siciliana che si provvedeva tutta l'Europa dei prodotti dell'isola di Sumatra.

Pertanto, riconoscendo l'utilità, per l'avvenire dei nostri commerci, dello stabilimento di codesta linea, si è voluto presentare qualche proposta tendente ad introdurvi qualche risparmio. Fu detto che si poteva sperare un trasbordo ad Aden dei vapori che partivano da Genova verso Bombay, assumendo in tal modo un solo pagamento per il passaggio del canale.

Noi abbiamo potuto considerare l'importanza di una simile proposta, e l'abbiamo potuto riconoscere dal lato dell'economia che presentava, però questa economia non era tale da meritarsi quella considerazione che a primo aspetto pareva indicare, in quanto che viene ovvia per tutti la riflessione che

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

l'utile per la navigazione italiana deve consistere soltanto nel vincere le compagnie forestiere col fare i servizi nel minor tempo che è possibile, perchè, quando mai si dovessero operare trasbordi, oltrecchè si graverebbe la mercanzia di una spesa considerevole, non potrebbe farsi quella concorrenza necessaria alle compagnie forestiere, concorrenza che in questo momento dobbiamo limitare alla sola condizione della sollecitudine.

E quando mai potesse il commercio italiano offrire vantaggi ancora più grandi, allora a nostra volta potremo stabilire le linee madri e seguire il sistema degli Inglesi e dei Francesi, stabilendo trasbordi sia per via di terra che per via di mare, inoltrandoci nei siti più lontani della China e del Giappone. E ricordando come convenga di riservare queste linee madri, e si debba intanto ordinare i servizi italiani in quell'unico modo che può farci vincere la concorrenza dei servizi inglesi e francesi, a me viene in mente l'epoca in cui saranno aperti il Gottardo o la Pontebba, epoca in cui potremo affrontare vittoriosamente ogni concorrenza ed alla quale credo debbano attribuirsi le apprensioni di Venezia e di coloro che la rappresentano.

Secondo me, non è punto esatto che all'Italia debba farsi una posizione diversa nei suoi due versanti marittimi.

Non è esatto il dire che debbano lasciarsi all'Adriatico i commerci coll'Oriente, e che debbano invece lasciarsi al Mediterraneo i commerci colle Americhe.

Io ho sempre ritenuto che l'Italia serve a tutto il mondo nei suoi commerci per l'Oriente, ed essa serve soltanto a se stessa nei commerci colle Americhe.

Quindi io non posso persuadermi ad accordare preferenza ad uno dei nostri due mari per i servizi del Levante, come per i servizi delle Americhe all'altro.

Quel momento in cui saranno interamente aperti i nostri valichi alpini, noi ci accorgeremo di questa grande verità, che tutto il commercio del mondo deve far capo a noi, per ciò che si riferisce all'Oriente. Ed in quella circostanza, o signori, vedremo come non è punto conveniente il fare una posizione diversa ai nostri due mari.

Se verso l'Oriente noi dovessimo servire soltanto gli interessi italiani, io riconoscerei giusta l'osservazione che si fa da coloro i quali credono di doversi attribuire una preferenza all'Adriatico; ma siccome l'Italia, per la sua fortunata posizione, è chiamata a servire tutto il mondo nei commerci

verso l'Oriente, io credo che tutti i porti del nostro paese devono avere un'eguale posizione nei commerci con quegli scali.

Per la stessa ragione che ho enunciato in ordine ai nostri commerci verso il Levante, devo riconoscere come può ammettersi che siano fatti da un solo dei nostri mari i servizi verso le Americhe.

Opposte queste considerazioni alle idee che si sono presentate, soprattutto relativamente all'argomento che ora si discute, io non posso astenermi dal fare tutta la ragione ai rappresentanti delle provincie dell'Adriatico per ciò che dovrebbe seguire di danno al commercio loro verso l'Oriente, qualora questa, che noi stiamo per dire, dovesse essere l'ultima parola in ordine ai servizi marittimi del nostro paese; dividerei anch'io le loro apprensioni e certo nell'amore che ho per gli scali italiani dell'Adriatico non mi sentirei di essere inferiore a nessuno dei rappresentanti di quelle illustri contrade.

Però, per quanto oggi possa sembrare che al Mediterraneo si faccia una posizione migliore, non ne soffrirà menomamente il commercio dell'Adriatico verso l'Oriente; non ne soffrirà perchè adesso si garantisce la convenzione dei servizi resi dalla Peninsulare, servizi i quali offrono un corrispettivo più largo di quello che si ottiene col mezzo di convenzioni fatte colla compagnia genovese, e quando mai per l'avvenire non vi fosse modo di continuare in quel sistema di servizi che oggi rende a Venezia la Peninsulare, certo il Governo italiano (e ciò era nelle intenzioni della Commissione che formulò un ordine del giorno apposito), non trascurerebbe di garantire all'Adriatico una posizione uguale a quella che ha Genova verso l'Egitto e le Indie.

Le apprensioni che si manifestavano non solo derivavano dal timore che fosse definitivamente assestato il servizio dell'Italia verso l'Oriente e stabiliti scali nei principali porti del Mediterraneo, ma pure dal credersi che nei servizi secondari, che particolarmente parevano interessare l'Adriatico, non si provvedesse come s'era fatto per quelli del Mediterraneo. Fra questi servizi v'era quello che tendeva a mettere in relazione Ancona e la Dalmazia. Spero che coloro i quali si preoccupano ancora dei provvedimenti che il Governo avrebbe potuto dare in ordine a questi servizi, si rassicureranno vedendo che il Governo, sorretto dal voto della Commissione, s'affretterà a provvedere in guisa che sia assicurata la comunicazione tra Ancona e la penisola Balcanica, punto importantissimo pel commercio delle regioni adriatiche.

Un altro servizio, sul quale probabilmente potrà continuare a manifestarsi qualche preoccupazione tra i nostri colleghi della Venezia, è quello che si

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

riferisce all'allacciamento dell'Adriatico e del Mediterraneo. Questo servizio pare non abbia avuto la buona sorte degli altri. Pare che non si possano dire, in ordine all'allacciamento dei due mari, le parole confortanti che si sono dette per altri servizi. Il mio pensiero è favorevole al servizio di allacciamento fra i due mari.

Qualora le condizioni delle nostre finanze ed il sistema adottato dal Governo ed approvato dalla Commissione di non stabilire linee di navigazione parallele a ferrovie, non presentassero ostacoli a questo riguardo, vi si dovrebbe provvedere, almeno per ora, con un servizio che, secondo me, dovrebbe far capo a Brindisi e a Bari toccando Gallipoli, porto, la cui importanza, o signori, è generalmente riconosciuta.

Io feci un raffronto dell'importanza delle due navigazioni: quella verso l'Oriente e quella verso l'America. Svolsi già le mie idee in ordine alla prima, ed ora credo opportuno di aggiungere una parola in ordine alla seconda, tanto più che ce ne offre l'occasione la proposta della Commissione espressa con un ordine del giorno, non che la preoccupazione che abbiamo veduto manifestarsi in questi ultimi giorni, intorno alle disposizioni che si sarebbero prese sulle domande fatte dalle compagnie che prestano il servizio da Genova al Rio della Plata.

Un criterio generale, in ordine alle convenzioni marittime, creando, per così dire, i commerci dove prima non esistevano, quello fu di alimentarli.

Se non si andasse dietro a simili considerazioni, non si potrebbe spiegare il servizio mensile, verso Bombay, e tanto meno il servizio trimestrale verso Singapore.

Noi pertanto dobbiamo riconoscere che non è uguale la posizione in cui, di fronte allo Stato, si troverebbe oggi una compagnia che abbia prestato servizio da Genova al Rio della Plata, e quella di una compagnia che abbia prestato servizio da Genova a Bombay e Singapore.

Mentre alle compagnie sussidiate, il cimento delle loro speculazioni è confortato dalle sovvenzioni governative, alle compagnie invece che non sono sussidiate e che rendono i servizi verso le Americhe, si presenta la felice circostanza di vedersi confortate dai propri.

Signori, noi non ci troviamo dinnanzi ad una sola compagnia, la quale avrebbe potuto andare innanzi, pel solo fatto di non avere concorrenza, e che avrebbe potuto presentare questo pallido fatto di commerci che alimentano una sola compagnia di navigazione; invece, o signori, verso la stessa linea abbiamo ve-

duto stabilirsi altri servizi, i quali a loro volta sono stati alimentati da larghi compensi commerciali.

Però non solo il Governo, inquantochè sono comuni a molti i criteri in ordine a questi servizi, ma anche la Commissione nel suo seno ebbe a considerare la importanza delle nostre relazioni postali con l'America del sud, e si deve all'esame di questa importanza il risultato che ne è seguito di un ordine del giorno, che esprime il desiderio di vedere assicurata al paese la continuazione dei servizi postali verso la Plata.

E se volete andare più innanzi vi dirò che io, che ho l'onore di parlarvi, ebbi dal mio ufficio un mandato espresso, quello cioè di stabilire un incoraggiamento particolare a quella compagnia che aveva assunto il nostro servizio postale per l'America del sud.

Allora sorse anche chi giudicò conveniente di fare qualche concessione in ordine alle tasse marittime.

L'argomento è così grave che si presta alle più grandi considerazioni, soprattutto a quella della necessità in cui ci troviamo di dovere soccorrere e confortare e incoraggiare col miglior modo la navigazione postale a vapore, inquantochè noi, nelle circostanze in cui ci troviamo, possiamo fare una misera concorrenza alla navigazione forestiera, la quale si serve di bastimenti a vapore; e fu in seguito a cotali considerazioni che la Commissione in un suo ordine del giorno volle raccomandare al Governo di presentare un disegno di legge tendente a modificare le tasse marittime.

Però la questione si rendeva molto grave quando era necessario di rispondere a chi desiderava che fosse data una sovvenzione alla compagnia Lavarello per i viaggi tra Genova e l'America del sud, una sovvenzione che, se pure si fosse considerata, non dirò necessaria, ma utile, trattandosi di un servizio, come io dissi, alimentato dai commerci, avrebbe prodotto delle conseguenze gravissime, quella in specie di soffocare le altre compagnie, che al momento rendono eguale servizio verso l'America del sud, e con buoni risultati. Certo che quando la Commissione era riuscita ad assicurare al Governo la continuazione dei servizi postali verso quegli scali ove stanno ben 200,000 Italiani; quando la Commissione aveva potuto ottenere che non venisse meno quell'incoraggiamento che era necessario, col fatto delle modificazioni alle tasse marittime, aveva, secondo me, fatto il meglio possibile per assicurare all'Italia da una parte un servizio postale regolare, e dall'altra un maggiore incoraggiamento per la navigazione a vapore del nostro paese.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

Io signori sono al termine del mio discorso.

Per effetto di queste convenzioni vedo che ci si è liberati dall'onere derivante dall'obbligo di pagare il prezzo del carbone, quando avesse superate le lire 50 a tonnellata.

Trovo che ci si è liberati dall'obbligo di pagare i diritti di passaggio nel canale di Suez, che ammonterebbero a lire 648,000: pei dodici viaggi per Bombay a lire 40,000, e pei quattro viaggi per Singapore a lire 42,000.

Trovo una diminuzione nella tariffa stabilita precedentemente, da lire 1 a lire 0,93, con la diminuzione progressiva di centesimi 10 per ogni dieci leghe.

Trovo dei ribassi alla tariffa delle merci: trovo facilitazioni al commercio; trovo garanzie per la stazatura del naviglio, inquantochè vien disposto che per i navigli di nuova costruzione debba osservarsi la stazatura minima di 300 tonnellate. Trovo che i nostri bastimenti debbono essere registrati alla prima classe del registro italiano.

Trovo dotato il paese di un allacciamento migliore delle sue isole col continente e migliorato il servizio di cabotaggio fra le isole stesse, ciò che segna un grande progresso dai servizi precedenti, introducendo il risparmio di lire due milioni circa sui servizi interni precedentemente affidati alle tre compagnie; trovo che si è dato un maggiore sviluppo alla nostra navigazione internazionale e che ciò si è fatto, conforme anche al desiderio di quella Commissione, della quale era presidente l'onorevole marchese Di Rudinì, in quanto che fino da quel tempo, e da una Commissione, che aveva soltanto l'incarico di applicarsi al coordinamento dei servizi interni, fu espresso questo desiderio che i risparmi introdotti negli stessi servizi interni dovessero essere applicati al maggiore sviluppo dei servizi internazionali.

Merita lode il ministro e l'ufficio del cui aiuto egli potè giovarsi. Ciò dico tanto più perchè vidi trarre argomento dalle piccole modificazioni introdotte nei quaderni di onere dalla Commissione, le quali furono accettate dagli assunteri, per lamentare qualche dimenticanza.

Il ministro e l'ufficio hanno presentato un lavoro correttissimo e completo; che, se presentato al Parlamento potè il maggior senno del paese introdurvi qualche miglioramento, ciò è naturale, riflettendo pure al maggior tempo che gli stava dinanzi.

Io chiuderò queste parole coll'offrire al signor ministro il mio debolissimo concorso nell'opera della sua amministrazione.

Questo lavoro che è sotto il nostro esame io stimo che sia non il solo e sia il più importante atto della

sua amministrazione, ma sono certo che lascerà tracce non certo fugaci del suo patriottismo e della sua sapienza amministrativa. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Maurogònato.

MAUROGÒNATO. Quegli onorevoli miei colleghi coi quali ho avuto il piacere di trovarmi insieme nelle precedenti Legislature, mi hanno fatto in parecchie occasioni l'onore di riconoscere che io mi conservo sempre calmo anche durante le discussioni più agitate, anche in presenza di attacchi personali vivissimi. Questa calma però non è sempre naturale, essa è sovente il prodotto di uno sforzo di volontà, mediante il quale io mi faccio una legge di non varcare mai quei limiti che sono imposti dal rispetto dovuto al Parlamento ed al Ministero.

Io spero perciò che anche oggi riuscirò ad essere calmissimo, quantunque io sia stato dolorosamente sorpreso vedendo come nel progetto di legge, quale fu dal Ministero presentato, si preparasse all'Adriatico ed al Jonio un trattamento assai diverso da quello del Mediterraneo; e come non si tenessero in debito conto interessi gravissimi, i quali per la loro importanza e per la loro estensione devono considerarsi assai più che regionali, veramente nazionali.

E tanto più ne fui sorpreso vedendo appiedi di quelle convenzioni il nome dell'egregio ministro Zanardelli, il quale ebbe la cortesia di dire una volta alla Camera, che nella sua qualità di bresciano, egli sente per l'antica regina dell'Adria un affetto tradizionale ed ereditario.

ZANARDELLI, ministro per i lavori pubblici. Il quale non è punto contraddetto da queste convenzioni.

MAUROGÒNATO. Io mi guarderei bene dal dire che in queste convenzioni non ci sia nulla di buono. Tutt'altro! Del buono ce n'è; infatti trovo che all'allacciamento colle isole si è assai meglio avuto riguardo, i vapori saranno più celeri, fu bene provveduto per quanto si riferisce alle questioni del carbone e del passaggio del canale di Suez.

La linea di Costantinopoli è perfezionata mediante il passaggio per Sira; vari altri miglioramenti ai precedenti servizi ci sono; e nei quaderni d'onori si è provveduto molto opportunamente a vari casi, che meritavano l'attenzione del Governo.

Però negli stessi quaderni d'onori si notavano alcuni difetti che furono assai opportunamente tolti dalla Commissione, specialmente per quanto riguarda le tariffe.

Molte altre osservazioni avrei a fare sui quaderni medesimi; ma avendo veduto iscritto un mio egregio collega, dottissimo in materie marinesche, io per debito di deferenza verso di lui, preferisco di lasciare interamente vergine questo terreno, e così avrò mi-

nore bisogno di abusare della compiacenza della Camera.

Neppure mi occuperò delle osservazioni gravissime fatte dall'onorevole Sanguinetti relativamente ai prezzi della sovvenzione. Io sarò molto lieto di sentire le spiegazioni che certamente saranno date dall'onorevole ministro; mi pare però che le osservazioni dell'onorevole Sanguinetti siano arrivate troppo tardi. Finchè un contratto è sottoposto all'ess'ne di una Giunta...

SANGUINETTI ADOLFO. Quando si dovevano fare?

MAUROGONATO... osservazioni di questo genere si possono fare utilmente quando un contratto è ancora soggetto all'esame della Giunta. È accaduto molte volte che si sono ottenuti dei miglioramenti; il sistema per verità non è corretto: ma spesso è riuscito.

Però per riuscire è necessario che nella Giunta sia rappresentata la Opposizione in modo, se non prevalente, almeno efficace. Ma quando il contratto è giunto alla Camera ed è presentato come un fatto compiuto del Ministero e della Giunta, allora diviene impossibile discutere di prezzi e di patti; allora bisogna o accettare o rifiutare il contratto; e non sarebbe decoroso nè conveniente fare una discussione di questo genere.

SANGUINETTI ADOLFO. Domando la parola.

MAUROGONATO. *Il faut prendre, ou laisser.*

Il mio discorso adunque, si limiterà ad esaminare le differenze di trattamento che ci sarebbero tra l'Adriatico, il Jonio ed il Mediterraneo, e a suggerire i rimedi, per quanto possà riuscire possibile.

Però affinchè nessuno si metta di malumore sin d'ora, e non si preoccupi di quanto sarò per dire, mi affretto a dichiarare che nè io nè i miei amici domanderemo la soppressione di alcun servizio di allacciamento delle isole, nè di Tunisi, nè di qualsiasi linea che sia specialmente riservata a beneficio di Genova o del Mediterraneo.

Io ho avuto l'onore di far parte della Commissione reale del 1870, presieduta dal ministro Castagnola; il nostro mandato era quello di suggerire i modi di promuovere l'incremento della marina a vapore mercantile, come pure di indicare quali sarebbero le linee che dovrebbero essere preferibilmente sovvenute.

Noi abbiamo stabilito come assioma che, il primo obbligo del Governo deve essere quello di allacciare le isole al continente anche, se fosse possibile, con viaggi giornalieri. Poi, ommettendo di parlarvi di tanti altri argomenti, che non si riferiscono al soggetto in questione, abbiamo ritenuto: 1° che, per quanto riguarda la navigazione coll'America, la preferenza dovesse essere data al Mediterraneo, visto

che l'Adriatico non vi ha rapporti di commercio, nè interessi; 2° che per ragioni geografiche, le quali non possono mutarsi per decreto, l'Adriatico avrebbe dovuto avere la preferenza per quanto si riferisce alle linee d'Oriente e dell'Indo-Cina. Nulla ostante abbiamo ritenuto di non accordare in fatto alcuna preferenza, ma di trattare egualmente, anche sotto questo rapporto, i due mari. Per conseguenza, l'onorevole mio amico Damiani stia pur tranquillo, noi non domanderemo niente di più, che la semplice eguaglianza di trattamento, anche per quanto si riferisce all'Oriente ed alle Indie.

Questo principio dell'eguaglianza di trattamento fu ritenuto anche dalla Commissione parlamentare del 1872, della quale ebbi l'onore di essere presidente e relatore l'onorevole Di Rudinì. E questa eguaglianza di trattamento, è d'altronde confermata dalle continue dichiarazioni, e dei Ministeri passati, e del Ministero presente, e della stessa onorevole Giunta che siede oggi a quel banco.

Vediamo adunque quale sia lo stato attuale delle linee di navigazione sia nell'Adriatico, come nel Mediterraneo e nel Jonio.

Nell'Adriatico noi avevamo finora il servizio della compagnia Peirano, sovvenuto fino ad Ancona, ma che naturalmente, per suo interesse, si spingeva, per necessità, fino a Venezia ed a Trieste.

Questo si poteva considerare, come un servizio di circumnavigazione per tutta Italia, mediante il quale si toccavano tutti i porti principali, giungendo fino a Genova ed a Marsiglia. Noi avevamo la linea di Grecia, la quale si allacciava colla linea di Costantinopoli. Finalmente avevamo la società inglese *Peninsulare ed Orientale*, la quale, mediante una sovvenzione di lire 500 mila, allaccia Venezia ad Alessandria d'Egitto, una volta per ogni settimana, e fa, senza obbligo, due viaggi diretti per le Indie, sempre da Venezia, passando il canale, e mettendoci in comunicazione coll'Australia, colla Cina, col Giappone e anche con Singapore.

Dall'altra parte, il Mediterraneo che cosa aveva? Il Mediterraneo aveva, come dissi, la compagnia di circumnavigazione Peirano, e più tutto l'allacciamento delle isole col continente e tutti i numerosissimi viaggi, che chiamerò di appendice a questo allacciamento; aveva, come noi, la linea di Grecia e di Costantinopoli, e finalmente, mediante un contratto col signor Rubattino, era unito tre volte al mese con Alessandria ed una volta al mese con Bombay.

Vediamo adesso quale situazione fanno ai nostri mari le nuove convenzioni, quali le aveva presentate il Ministero.

L'Adriatico perde la comunicazione colla Sicilia

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

e col Mediterraneo, perchè la linea Peirano non esiste più, e la navigazione si ferma a Brindisi da un lato, e dall'altro a Messina. La linea di Costantinopoli è migliorata, perchè, come dissi, è diretta e passa per Sira. Il contratto colla Peninsulare va a cessare nel febbraio del 1878, vale a dire fra pochi mesi, e nulla è proposto dal Ministero per prorogarlo o per sostituirlo.

Quanto al Mediterraneo, tralascio di parlare dell'allacciamento delle isole, che io approvo, e quanto più frequente sarà, tanto più ne sarò contento. Non parlo dei viaggi per Tunisi e neppure del viaggio per Costantinopoli, il quale è comune ad ambedue i mari, ma, fermandomi a ragionare del viaggio per l'Egitto e per le Indie, c'è questo di notevole che i tre viaggi al mese, vale a dire i 36 viaggi all'anno per Alessandria, sono portati a 52. E notate bene che questi viaggi pel signor Rubattino erano perdenti, non essendovi una quantità di merci sufficiente per prolungare i trasporti fino a Genova, motivo per cui il signor Rubattino, per non venire da Bombay o da Alessandria coi suoi bastimenti mezzo vuoti, carica (e fa molto bene) molte merci che sono destinate pel Veneto, e paga del proprio il trasporto per ferrovia fino a Verona.

E nulla ostante questi viaggi si portano a 52, ed io non saprei veramente comprendere come potrà caricare maggiore quantità di merci in 52 viaggi di quanta ne trovava per 36.

Ad ogni modo, siccome dall'Adriatico parte un vapore ogni settimana per Alessandria, io non ho niente a ridire. Il viaggio per Bombay diventa diretto da Genova, forse in compenso del viaggio che diviene pure diretto da Venezia a Costantinopoli. E finalmente si aggiunge un viaggio trimestrale per Singapore, il quale si prolunga due volte all'anno per Batavia.

Queste linee costeranno 1,380,000 lire per quanto si riferisce ai viaggi dell'Egitto e di Bombay, e altre 560,000 per quanto si riferisce al viaggio di Singapore. Tutti questi servizi sono assicurati al Mediterraneo nientemeno che per 14 anni e mezzo; mentre che invece per l'Adriatico non sono garantiti che per pochi mesi, e al Jonio si concede niente, assolutamente niente.

Noto poi che noi perdiamo la comunicazione colla Sicilia non solo, ma anche quella colla Grecia, che prima era diretta, ed ora dovremo contentarci di averla soltanto per mezzo del Lloyd austro-ungarico.

Io comprenderei benissimo che l'onorevole ministro non avesse provveduto ai viaggi dell'Egitto e delle Indie, mediante la proroga del contratto colla Peninsulare, quantunque questa società gli avesse

già dichiarato (come consta dalla relazione) che era dispostissima ad acconsentirvi. Dico, l'avrei capito quando avesse proposto qualche altra cosa in sostituzione, vale a dire quando avesse combinato in sostituzione qualche contratto con una società nazionale od un'altra qualsiasi.

Per verità questa sostituzione sarebbe stata impossibile per ragione di servizio e per ragione di finanza. Infatti non sarebbe mai possibile trovare con 500,000 lire una società che facesse un servizio non solo uguale, ma benanco di gran lunga inferiore a quello che ci fa la Peninsulare; tanto è vero che per averne uno ben inferiore noi sovveniamo per lire 1,380,000 il signor Rubattino, nè mai saremmo riusciti ad avere un servizio così perfetto e plausibile come l'attuale.

Abbiamo adesso due partenze al mese per le Indie, con allacciamento, come ho detto, a Singapore, all'Australia, alla Cina ed al Giappone. Le compagnie nazionali non avrebbero mai avuto un materiale sufficiente, ed anche se avessero avuto i mezzi di procurarselo, sarebbe stato necessario lungo tempo. Finalmente, se pure una società nazionale avesse voluto proporci od accettare un simile contratto, era certamente da parte nostra un obbligo di consigliarla a non farlo pel suo interesse, imperocchè avrebbe dovuto mettersi in lotta di tariffe colla *Peninsulare*, obbligata in ogni caso a venire a Brindisi fino al febbraio 1880, e questa società coi suoi enormi vapori avrebbe raccolto tutte le merci destinate ai nostri porti.

D'altronde, o signori, non bisogna dimenticare i vantaggi indiretti che la *Peninsulare* ha recato all'Italia. Essa paga soltanto per tasse marittime 64 mila lire all'anno. Essa fa dei depositi a Brindisi di 20 mila tonnellate all'anno di carbone, che vi viene portato da 20 bastimenti inglesi, i quali pure pagano le tasse. E bisogna tener conto anche di altri vantaggi per restauri di navi, e per i molti approvvigionamenti che pure contribuiscono ad accrescere il prodotto del nostro dazio sul consumo. Vi è poi il grande movimento dei passeggeri; e notate che i passeggeri, i quali sono calcolati nelle statistiche stampate nella relazione sono quelli soltanto che s'iscrivono in Italia, ma non vi sono compresi quelli che prendono il loro posto in Inghilterra, e che sono il maggior numero.

Dunque noi abbiamo un servizio ottimo con piccola spesa, e si deve considerare come un vero interesse per l'Italia il poterlo conservare quanto più lungamente è possibile.

Quando abbiamo veduto questo progetto di legge, quale fu presentato dall'onorevole ministro, tutti abbiamo detto: ebbene! faranno gli uffici, farà la

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

Commissione, farà la Camera l'opera sua di correzione e di riforma!

Infatti io sento il dovere di tributare i più sentiti encomi e ringraziamenti alla egregia Commissione pel modo con cui ha trattato codesto grave argomento. Sono splendidissime le parole colle quali essa si esprime relativamente ai rapporti coll'Adriatico e col Jonio. La Commissione si preoccupa grandemente delle gelosie ed invidie regionali che potrebbero eventualmente turbare quella santa concordia che è il nostro supremo bisogno.

« La Giunta, (è detto nella relazione) è sicura che nel Parlamento nessuno si adatterebbe al sistema di due pesi e di due misure, di favori e di dimenticanze nel provvedere a tutti gli interessi delle varie provincie. »

Ma ciò che più ci rende soddisfatti e sicuri è appunto il riconoscere che la Commissione stessa, parlando delle nostre domande e dei nostri interessi, non esita a dire che « sono interessi ed aspirazioni più che legittime », e per tal modo abbiamo almeno il conforto di sapere che le nostre aspirazioni e le nostre domande non furono considerate dalla Commissione indiscrete, nè eccessive.

Quale poi sia il vero giudizio della Commissione intorno alle proposte del Ministero, voi lo potete dedurre dalle sue parole. La Commissione non dubita delle eccellenti intenzioni del Ministero a favore dell'Adriatico; ed io stesso per verità non ne ho mai dubitato, non ne dubito, e non ne dubiterò. Ma sentite come conchiude la Commissione:

« Soltanto mancano nelle convenzioni, per alcune linee, le determinazioni sull'avvenire, per altre, la certezza di provvedere immediatamente. »

Obbligatissimo! se non manca che questo, mi pare che manchi molto (*Si ride*), perchè quando mancano per alcune linee le determinazioni sull'avvenire, e per altre la certezza di provvedere immediatamente, io non so davvero che cosa ci resti.

Ed infatti la Commissione se n'è preoccupata fraternamente e col maggiore interesse, poichè non tardò a proporre che fosse aggiunto un articolo alla legge, mediante il quale il Ministero fosse autorizzato a prorogare il contratto colla *Peninsulare* sino al febbraio 1880. Questo è un miglioramento alla legge della massima importanza, poichè, anche quando il Ministero fosse stato disposto a stipulare la proroga, è risparmiata ad esso la necessità di presentarsi alla Camera per chiedere, con apposito progetto di legge, la relativa autorizzazione.

Ma questo progetto di legge sarebbe giunto alla Camera probabilmente troppo tardi, in modo di non poter essere discusso che nel dicembre o nel

gennaio prossimo. Ed allora come si poteva pretendere che una compagnia così importante aspettasse sino all'ultimo momento per sapere se questa legge poteva venire promulgata prima della scadenza del contratto?

Notate, o signori, che era necessario da parte nostra evitare un grave pericolo; imperocchè, a Trieste, si fa ogni sforzo per avere colà la *Peninsulare*, sapendosi quanti vantaggi diretti ed indiretti ne sarebbero conseguiti alla loro città, per cui quel comune e quella Camera di commercio offrirebbero ad essa le maggiori facilitazioni ed agevolzze. Notate che noi rischieremo di andare incontro ad un altro gravissimo danno, poichè le merci che ora arrivano a Venezia colla *Peninsulare*, e sono destinate a proseguire pel Brennero, mediante la ferrovia veneta, si dirigerebbero invece per il versante settentrionale delle Alpi e andrebbero a raggiungere le strade ferrate tedesche. .

Io ho avvertito l'onorevole ministro delle finanze sin dal giugno dell'anno passato del pericolo che ci sovrastava. Attualmente, ad onta che la distanza da Trieste al Brennero sia di circa 160 chilometri maggiore che non quella da Venezia al Brennero, la tariffa è identica; tanto costa mandare le merci da Trieste al Brennero, quanto mandarle da Venezia: donde consegue che noi in questo caso perderemo, per le nostre ferrovie, un provento di grandissima importanza.

Quanto alle altre domande che i nostri comuni e le nostre Camere di commercio avevano fatto, l'egregia Commissione, come ben agevolmente si comprende, non poteva fare di più che raccomandarle vivamente, giustificarne e riconoscerne la ragionevolezza e tenerne conto speciale negli ordini del giorno che ha presentato.

Lo ripeto, non si poteva chiederle di più di quanto essa ha fatto, e tanto meno lo si poteva, imperocchè (permettetemi di notarlo), questa fu, direi, la prima volta nella quale, diversamente da tutti i precedenti, in una Commissione che deva trattare di simili materie, non sia stato chiamato a farne parte nessuno di quei deputati i quali rappresentano, non dirò gli *interessi*, perchè quanto a questi ciascuno di noi li rappresenta e ne siamo tutti egualmente solidali, ma i *bisogni* delle varie provincie interessate. In tutti gli altri casi e nella Commissione reale del 1870, ed in quella parlamentare del 1872, i vari membri di esse furono scelti dalle varie regioni d'Italia, imperocchè solamente quelli che appartengono ai luoghi possono dare le nozioni necessarie, indicare quali siano i veri bisogni e rettificare le notizie inesatte.

Io però mi sono spiegato come ciò sia avvenuto.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

Negli uffici, che pure fecero la elezione rispettiva del commissario progressivamente, per cui questa lacuna avrebbe potuto essere colmata, si comprese quasi istintivamente qual era l'indirizzo di questo progetto di legge, e come fosse opportuno di costituire la Giunta con uomini integerrimi, imparziali, concilianti che avrebbero fatto tutto quello che fosse stato possibile a favore dell'Adriatico e del Jonio, ma nel tempo stesso si è concluso, che la prudenza consigliava ad evitare nella Commissione la presenza di quei deputati, i quali potessero con troppa vivacità portare i reclami delle loro provincie, e ritardare, o rendere più difficile la discussione.

Fatta questa osservazione, ripeto alla Commissione gli elogi più vivi e sinceri in nome mio e dei miei amici, e passo avanti.

La Commissione ha proposto un articolo aggiuntivo, mediante il quale il Ministero è autorizzato a prorogare il contratto della *Peninsulare* sino al febbraio 1880.

Io non dubito che il ministro accetterà l'articolo medesimo e vi darà esecuzione. Ritengo adunque assicurato per ora questo servizio, e la è già una cosa molto importante; esso è assicurato obbligatoriamente per Alessandria e sarà volontario per le Indie, ma credo che anche per questa destinazione potrà sempre essere continuato.

La questione ora è di sapere che cosa succederà dopo il febbraio 1880. Facciamo un poco di conti. Quale somma ci resterà disponibile degli 8 milioni quando saremo giunti al febbraio 1880, mentre con questa legge la impegnamo tutta intera per 14 anni e mezzo? Evidentemente non ci resteranno che le 500,000 lire che davamo alla *Peninsulare*. E ciò, ben inteso, a patto che nulla di più si accordi di quanto proponeva il Ministero. Ma l'esperienza mi insegna che il ministro dei lavori pubblici ed il ministro delle finanze debbono in simili casi avere in riserva qualche somma per dar soddisfazione ad alcuno dei tanti reclami che sorgono in queste occasioni pei molteplici bisogni delle nostre provincie. Mi ricordo come nella Commissione del 1872 fossero vive ed agitate le discussioni, ed insistenti le domande che si presentavano. Mi ricordo con quanto calore l'onorevole mio amico Tamaio rappresentasse i bisogni della sua Messina, e con quanta fatica l'onorevole Maiorana, ora ministro, ottenesse che almeno una volta al mese i vapori che andavano alle Indie toccassero Catania. Mi ricordo pure con quanta vivacità il compianto nostro Asproni sostenesse gli interessi della sua Sardegna; egli non era mai soddisfatto del numero dei viaggi che si stabilivano per quell'isola.

Laonde per finirla e ristabilire la pace fra i con-

tendenti, ho dovuto domandare ed ho ottenuto con grande fatica dall'onorevole Sella qualche centinaio di mila lire di più, mediante le quali tutti hanno potuto essere soddisfatti. Ora chiedo a me stesso, se è possibile che nessuno domandi qualche cosa che andrebbe a detrimento di queste 500,000 lire? Intanto è già sorto l'onorevole mio amico Damiani a chiedere, con molta ragione secondo me, che il viaggio per Tunisi sia settimanale. In questo caso occorrerebbero altre 60,000 e le 500,000 sarebbero ridotte a 440,000. Ignoro se il ministro intenda di fare questa concessione, ma facciamo pure un'ipotesi tragica.

Supponiamo che il ministro nulla voglia accordare, a costo anche di perdere un centinaio di voti, ciò che non sarebbe un gran male, perchè la pletera è una malattia altrettanto grave quanto l'anemia.

(ilarità)

Supponiamo adunque che non s'accordi nulla e che restino intatte le 500,000 lire; come sarebbe in tale ipotesi possibile istituire il servizio dell'Egitto e delle Indie dopo il 1880 con questa somma così limitata?

Mi si dice: perchè vi preoccupate di questa eventualità? Il Parlamento ed il Ministero sapranno, se si verificherà il caso, fare quanto occorre; potete mai supporre possibile che si abbandoni il servizio dell'Adriatico, che s'interrompa un movimento commerciale così evidentemente utile come quello?

Per verità io non ho mai dubitato delle intenzioni; ma ho assistito ad alcuni parossismi di economie nel 1870, e penso che potrebbero ripetersi. Io voglio ammettere che le intenzioni siano le migliori, ma sapete cosa ci risulta dalla relazione?

L'onorevole ministro per le finanze ha sempre risposto che non vuole accordare un centesimo di più; ma se veramente l'onorevole ministro non vorrà dare un centesimo di più, come si potranno conciliare le buone intenzioni coi fatti? Eppure bisognerebbe nella suddetta ipotesi, spendere annualmente un milione di più. Ma se, ripeto, l'onorevole ministro non vorrà aggiungere nè 100 nè 50,000 lire come potrà continuare il nostro servizio dell'Egitto e delle Indie dopo il 1880?

Dunque prima di disporre per 14 anni e mezzo di tutte le somme che il ministro ha destinato e che il Parlamento è disposto a votare, bisogna pur vedere quale somma ci resti e quanto occorra per compensare questo servizio che è uno dei più importanti.

Però mi aspetto la risposta. Si dirà: col progresso del tempo saranno compiute le costruzioni di alcune strade ferrate, ed allora, con la teoria di non sussidiare linee di navigazione parallele alle ferro-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

via, noi potremo sopprimere alcune linee, e secondo l'onorevole relatore potremo ottenere in questo modo un risparmio di 1,700,000 lire. Le parole sarebbero confortanti; sta a vedersi se vi corrisponderebbero i fatti.

Intanto io vedo che le prime economie che si potrebbero ottenere quando Eboli fosse riunita a Torremare mediante la ferrovia, sono già disposte dalla Commissione e su quelle non si potrebbe più far conto.

Ora che cosa ci resterebbe? Resterebbero le economie che si potrebbero ottenere quando fossero compiute le ferrovie sarde, quella Eboli-Reggio, e quella Palermo-Messina. Ma, dico io, in un *fiat*, potranno essere votate queste strade, ma compiute non mai.

Per quanto ne dicono i giornali, saranno necessari altri 5 anni, perchè le ferrovie della Sardegna siano ultimate, senza parlare di tutte le altre che non furono ancora approvate nè proposte. Come potrebbero adunque essere compiute queste strade pel 1880; in modo da poter ottenere in tempo utile questi sperati risparmi?

Ma non basta. Fosse almeno lasciata al ministro pei lavori pubblici la facoltà che egli chiedeva di poter applicare questi risparmi, quando si verificassero, alla sovvenzione della linea adriatica; ma non è così. La Commissione non si fida del ministro, ossia dell'onorevole Zanardelli si fiderebbe moltissimo, ma non sa se in quel giorno esso sarà ancora ministro, e per una ragionevole e prudente precauzione essa propone che debba il Parlamento decidere se e quando queste economie si potranno fare, se e quando si potranno sopprimere le linee divenute non necessarie.

Vedeste dunque, onorevoli colleghi, come si dovrà perdere ancora non breve tempo perchè bisognerà aspettare l'approvazione della legge, senza contare l'incertezza dell'esito.

Sappiamo per esperienza che cosa significhi portare in discussione in un Parlamento argomenti di questo genere; le transazioni, le deferenze personali, tante circostanze insomma possono ritardare l'approvazione della legge.

Poi occorrerà, secondo le fatte proposte, che decorra un anno dalla promulgazione della legge perchè si possano fare le soppressioni di linee. Anzi, secondo il convenuto in alcuni contratti, mi pare che le inversioni non si possano fare che dopo 5 o 6 anni da che il contratto è in vigore.

Senza entrare in altri dettagli, mi pare di poter dedurre, che vi è una tendenza ad impadronirsi di queste economie per convertirle in altro modo a profitto di quelle stesse regioni, alle quali si tolgono

le linee, come avvenne per la strada di Eboli a Torremare, la quale quando sia finita, si aggiungerebbe, secondo le proposte della Commissione, una nuova corsa di vapori sulle coste della Calabria.

Mi pare dunque evidente, che il tempo nel quale potremo profittare di questa economia sarà molto remoto.

Per altro, se è vero che le asserite economie ci saranno, assicuriamole a profitto della linea adriatica con un articolo di legge, il quale dica:

« Cessato il servizio della *Peninsulare*, saranno iscritte nel bilancio dei lavori pubblici lire 1,380,000 (come si accorda alla linea di Genova) per sovvenire una società nazionale per le linee di navigazione di Venezia, Ancona, Brindisi, settimanale per Alessandria, e mensile per Bombay. I relativi contratti saranno presentati al Parlamento per l'approvazione. »

Se siete realmente convinti che queste economie ci saranno, assicuratele a questo servizio, mediante un articolo di legge, poichè in tal modo non sorgerà più alcuno a chiedere che siano destinate ad altri usi, essendo già impegnate ed *appropriate*.

E non ditemi che io anticiperei troppo a chiedervi una disposizione di legge di questo genere, perchè me l'avete insegnato voi stessi, membri della Giunta, impegnando fino da oggi le economie di Eboli-Torremare per un'ulteriore linea di cabotaggio delle Calabrie.

Del resto sono anch'io tenero quanto altri mai delle economie e preoccupato delle strettezze del bilancio, e perciò quando penso appunto e all'importanza della cifra che dobbiamo iscrivere per le sovvenzioni alle linee di navigazione e alla necessità di aumentarla nel caso che cessi la *Peninsulare* dopo il 1880, la mia mente si rivolge necessariamente, fatalmente, alla nuova linea di Singapore, che noi andiamo ad istituire mediante la presente legge.

Io mi ricordo che della Commissione del 1870 formava parte l'illustre generale Bixio, così presto rapito ai suoi amici e all'Italia. Tutti rammentiamo come egli avesse una grande predilezione per quelle contrade dell'Asia, tanto è vero che ci ha lasciato miseramente la vita; eppure egli non ha mai pensato di proporre a quella Commissione nemmeno lo studio di una linea per Singapore. L'onorevole Bixio non esiste più, ma vedo qui con piacere vegeto e sano l'onorevole nostro collega D'Amico, il quale faceva parte anch'esso di quella Commissione, e non ha mai parlato della opportunità di stabilire quella linea.

D'AMICO. Domando la parola.

MAUROGONATO. Io sono più tranquillo nel parlare di questo argomento, perchè l'onorevole ministro,

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

con un sentimento di equità, del quale lo ringrazio e lo lodo, ha stabilito nel quaderno d'oneri che terminando il servizio della Peninsulare, la linea di Singapore partirebbe una volta da Genova e una volta da Venezia; per conseguenza, se io esprimo qualche dubbio sull'opportunità di questa istituzione, io non parlo contro l'interesse di Genova, ma parlo tanto contro l'interesse di Genova come contro quello di Venezia, e mi sento per conseguenza più libero nella discussione.

Se mi domandate se è buona la linea di Singapore, io vi rispondo che è buonissima, perchè tutte le linee sono utili, come tutte le strade sono utili. Ma la questione non deve essere esaminata da questo lato; bisogna vedere se, considerati i mezzi limitati che abbiamo, sia opportuno di preferire questa linea o se non ce ne siano altre che interessino molto di più.

Quando ci sia da scegliere fra una linea che interessa i nostri mari ed una di queste linee così lontane, costose ed incerte, qual è il criterio che dobbiamo seguire?

Ve lo dice l'egregio relatore a pagina 14:

« È bello, egli dice, volgere lo sguardo ai mari ed agli empori lontani del commercio, ma è imprudente il lasciarsi togliere l'influenza legittima che ci spetta nei mari nostri. »

In quali casi il Governo ha l'obbligo di sovvenire linee lontane?

L'onorevole relatore ve lo dice pure a pagina 5:

« Lo scopo delle linee internazionali è di tenere vivo il ricordo della madre patria nelle numerose colonie italiane all'estero. »

Abbiamo noi colonie a Singapore? Io credo che l'unica famiglia italiana che risieda a Singapore sia quella del nostro console. Ho letto in una statistica, che si contano in quel porto soltanto 1300 europei, i quali sono tedeschi, francesi, inglesi; ma italiani nessuno. Dunque da questo lato l'opportunità della sovvenzione non si può sostenere.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. A Bombay c'è una colonia?

MAUROGONATO. Adesso parlo di Singapore.

Abbiamo noi bisogno di questa linea per i nostri commerci?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Sicuro.

MAROGONATO. Evidentemente no. Perchè da un lato abbiamo la compagnia delle Messaggerie francesi che parte per Singapore ogni 15 giorni, e Genova se ne può servire; dalla parte nostra abbiamo la *Peninsulare* che pure ogni 15 giorni fa il medesimo viaggio. Dunque bisogno per il commercio non vi è.

Ma quali merci possiamo noi ritirare da Singa-

pore? Il pepe? È un commercio ricco, ma di piccolissima importanza. Lo stagno forse? Ma sono quantità ben poco importanti. Non parlo della terra giapponese, perchè ha pochissimo valore e serve soltanto per zavorra alle navi. V'è la gomma, ma noi la ritiriamo dal Cairo. Il caffè? Ma in Italia quella qualità non si vende, perchè non piace. Dunque quali sono le merci in quantità sufficiente e remuneratrice che possano arrivare da Singapore all'Italia?

Creda l'onorevole ministro, che se noi mettessimo a carico dello Stato e pagassimo il nolo di tutte le merci che vengono da Singapore in Italia, i denari che si vogliono destinare alla sovvenzione sarebbero sufficienti e forse anche soverchi!

Ma ammesso pure che in qualche modo ci sia opportunità e vantaggio nel rendere più attive le relazioni tra Singapore e l'Italia, bisognerebbe bene in tal caso stabilire delle linee più frequenti e non soltanto trimestrali.

Dio buono! Volete che un negoziante aspetti tre mesi per avere la compiacenza che sulla sua merce sventoli la bandiera italiana piuttosto che la francese o l'inglese, quando possa caricarla sopra un altro vapore che presti egualmente un buonissimo servizio? E esso certamente manderà in Italia la sua merce col bastimento che sarà più prossimo alla partenza e non guarderà più in là.

Meno male finchè si tratti di tre mesi; ma quando fosse stabilito il servizio una volta da Venezia ed una volta da Genova, si tratterebbe di un viaggio ogni sei mesi per Singapore, colla prosecuzione una volta all'anno per Batavia. Come volete che si attivino relazioni commerciali un po' vive e continuate con queste distanze di tempo?

Del resto pare a me che anche il giudizio della Commissione relativamente a questa linea corrisponda propriamente ad un *successo di stima*. Permettete che io vi legga poche parole della relazione che abbiamo sott'occhio:

« La compagnia Rubattino è incaricata di iniziare questo primo esperimento di una periodica navigazione sussidiata verso i mari dell'Indo-Cina. Essa non ha precedenti tra noi, come ne ha pochi presso le altre nazioni, tuttochè la *Peninsulare-Orientale* e le *Messaggerie francesi* portino la bandiera delle rispettive nazioni a quei lidi dell'Oriente.

« L'impresa parve e fu giudicata ardua, l'esito incerto. Il problema, se convenga additare al commercio nuove vie e precederle con l'iniziativa dello Stato, fu messo innanzi dalla Commissione governativa del 1876, la quale, pur affermando la difficoltà di risolverlo con evidenza di ragioni, volle esperimentarne la soluzione con il fatto. »

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

« Il Governo, non meno della Commissione da esso nominata, sperano che il successo sia destinato a coronare questa iniziativa. Nell'isola di Singapore, centro del traffico dell'arcipelago indiano, e quindi dei ricchi e svariati prodotti che di là vengono in Europa, e nello scambio di essi e degli altri che si trarranno dalla capitale delle Indie neerlandesi, s'intravede una nuova sorgente della prosperità del nostro paese. La Giunta accettò la speranza e l'augurio, senza discuterli, non avendo nè elementi nè dati per trovare quella evidenza di ragioni che potessero condurla in opinione o favorevole o contraria..... ne parve inopportuno scemare questa nobile fede nell'avvenire della nostra attività commerciale, quasi mettendo in dubbio che essa rimanga al disotto della iniziativa del Governo, » (si direbbe quasi che è un entusiasmo per contagio!...) « e che il genio intraprendente delle nostre popolazioni marinesche, possa arrestarsi pavido od indifferente, quando gli si segnano di nuovo le vie che non furono certo ignote ai padri loro. *Noblesse oblige.* »

Io ammetto che noi siamo nobili, nobilissimi di antichissima schiatta; ma siamo poveri. E non è mica nuovo il caso di un nobile povero! (*Ilarità*)

Il motivo più grave che adduce la Commissione, il motivo praticamente più grave, è questo: che se non si avesse consentito alla linea di Singapore, sarebbero rotte le convenzioni, « perchè i concessionari (*in plurale*) fanno una condizione sostanziale il mantenimento di tutti i servizi che in essa si contengono. »

E qui bisogna che l'onorevole ministro mi consenta di osservare che non mi sembra perfettamente corretto il sistema, da lui adottato, di raccogliere in una sola tutte le convenzioni, quantunque le compagnie siano due, e si tratti di servizi così disparati. Noi dovremo votare un solo articolo di legge. La conseguenza si è che, se io vorrò assicurare alle nostre isole un allacciamento frequente, se io vorrò la linea di Costantinopoli e la proroga della *Peninsulare*, bisognerà che io approvi necessariamente anche la linea di Singapore.

Ma, domando io, per qual motivo i concessionari intendono che si debba accettare o tutto o nulla? E, prima di tutto, domando, come c'entra il signor Florio colla linea di Singapore? A me pare che egli debba essere assolutamente indifferente nella questione, perchè essa non lo riguarda affatto. D'altronde il signor Rubattino ha pure l'obbligo, sino al 1883, di continuare i suoi viaggi da Genova per l'Egitto e per le Indie.

Dunque se il Parlamento non volesse approvare queste convenzioni, il servizio attuale del Mediter-

raneo coll'Egitto e con Bombay non ne soffrirebbe punto.

Il servizio colle isole è prorogato d'anno in anno secondo i precedenti contratti che su questo punto non furono mai, per quanto io sappia, modificati. Ma spettasse pure il dritto alle due società di diffidarne la cessazione, come è supponibile, che avrebbero rinunciato a continuare quella navigazione tanto utile per loro? Indipendentemente dai sentimenti di patriottismo e di correttezza, che si riconoscono nei capi delle due società, che cosa avrebbero fatto dei loro vapori, dei loro equipaggi, dei loro capitani? Egli è evidente che essi sarebbero ben contenti di continuare il servizio in ogni caso.

Del resto le osservazioni che io vi feci sulla linea di Singapore sono ispirate da un sentimento, che potrete considerare egoistico. Ma io faccio questo ragionamento: supponete che noi non spendessimo per questo viaggio di esperimento (un esperimento prolungato per 14 anni e mezzo, mi pare qualche cosa di più che un semplice esperimento); supponete, io diceva, che noi non spendessimo queste 560 mila lire, in quanto migliore condizione finanziaria non ci troveremmo noi per assicurarci, dopo il febbraio 1880, la linea che mi sta tanto a cuore, dell'Adriatico verso l'Egitto e l'India?

Noi avremmo intanto risparmiato fino al febbraio 1880 le 560,000 lire annue, e avremmo raccolto a poco a poco circa 1,400,000 lire di contanti; di più avremmo disponibili le 560,000 lire destinate a Singapore, che unitamente alle 500,000 lire della *Peninsulare*, e unite, come diceva, alla suddetta somma in contanti, ci metterebbero in caso di trovare una linea nazionale che succedesse alla *Peninsulare*, la quale fa questo servizio. In ogni modo poi, non ci sono ragioni sufficienti per giustificare il rifiuto di limitare la convenzione soltanto da Aden a Singapore, perchè se il signor Rubattino non ha materiale sufficiente per fare il servizio in quel modo; non la è colpa nostra, se lo procuri; ma il fatto si è che noi, col sistema proposto dal ministro, sovveniamo due volte il passaggio del canale, e due volte il viaggio da Genova fino ad Aden, mentre che da Aden a Singapore, la è quasi una linea retta che passa per Ceylan.

Secondo l'opinione di alcuni, si potrebbe fare in modo che il bastimento a vapore che va a Bombay, proseguisse poi per Singapore, nel qual caso si risparmierebbero 350,000 lire all'anno. Quello però sarebbe un viaggio indiretto, e perciò potrebbe l'onorevole Rubattino fare delle eccezioni; ma sulla limitazione del sussidio al viaggio da Aden a Singapore mi pare che non potrebbe opporne alcuna.

Infatti quanto si dice dei trasbordi è vero sino

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

ad un certo punto, poichè quando si fanno da un vapore all'altro della stessa compagnia, credetelo pure, non vi è tutto il pericolo, nè la grande spesa che si suppone, o si asserisce.

Del resto anche la *Peninsulare* fa continui trasbordi. Non crediate che tutte le Compagnie abbiano sempre vapori sufficienti per fare tutti i viaggi diretti, e che vogliano, per procurarsi questa compiacenza, spendere tanto di più.

Sapete dove veramente stia la difficoltà? Io credo che non istia punto nella resistenza dei due contraenti, essa consiste piuttosto in un altro fatto, cioè nel fatto che il ministro ha firmato il contratto, e quindi ci dice: avrò fatto bene, avrò fatto male, ma ho firmato, ed io devo mantenere la mia parola.

Ma, prima di passare all'esame di questo grave argomento, voglio notare un'altra circostanza che aveva poco fa dimenticata. Io vedo che si scrive in plurale: « I concessionari fanno condizione sostanziale del mantenimento di tutti i servizi; » ho notato anche qualche altra frase sparsa qua e là nella relazione, di modo che si potrebbe quasi supporre che si tenda a fondere in una sola Compagnia le due società e a fare un grande Lloyd italiano. So tuttavia che anche il compianto generale Bixio era assolutamente contrario a quest'idea, e lo disse una volta chiaramente alla Camera, ma, dico il vero, vi sono poco favorevole ancor io. E ne sapete il perchè? Perchè ho visto all'opera nella mia città fino al 1866 il Lloyd austro-ungarico!...

È bene che io dica qualche cosa su questo punto, perchè ho visto in alcuni giornali ed ho sentito anche qualche frase di onorevoli colleghi, che in certo modo alludevano a Venezia. Si direbbe, secondo alcuni, che non meriti certi riguardi dal Parlamento, nè dal Ministero per il solo fatto che non ha vapori propri. Ma sapete perchè non li ha? Perchè era impossibile che li avesse. Fino al 1866 il Lloyd austriaco non aveva monopolio propriamente detto e legale, ma aveva un monopolio effettivo coll'appoggio del Governo, per cui era impossibile ad altri di stabilire linee di navigazione in concorrenza con esso.

Ci fu un armatore coraggioso che aveva costruito due vapori per fare il viaggio da Venezia a Trieste, viaggio molto produttivo; un altro, a Ragusi, aveva istituita pur esso una linea di navigazione; ebbene, ambedue hanno dovuto smettere, e sapete perchè? Il Governo impartiva i suoi ordini segreti alle autorità locali, e per conseguenza il capitano del porto ordinava che i bastimenti dovessero ancorarsi lontani dal molo, in siti incomodi; la visita delle dogane, quella della polizia, la visita sanitaria erano molestissime, ma il danno più grave era la guerra

di tariffe, una guerra tanto forte ed implacabile, che quegli armatori hanno dovuto cessare e ritirarsi, e nessuno ha mai più avuto il coraggio d'istituire altre linee. Successivamente che cosa abbiamo fatto? Abbiamo cominciato col pagare del nostro, coll'aiuto delle provincie sorelle, una sovvenzione all'Adriatico-Orientale, perchè proseguisse da Brindisi a Venezia i suoi viaggi dall'Egitto, fino a che il Parlamento avesse acconsentito a passare la spesa a carico dello Stato; questa d'altronde utilissima deliberazione ci costò circa 500,000 lire.

Successivamente il Parlamento assunse a suo carico la sovvenzione da Brindisi a Venezia mediante nuovo contratto coll'*Adriatico-Orientale*, al quale succedette nel 1872 la *Peninsulare*.

Noi, volendo creare qualche linea di navigazione nostra, domandammo al Governo per quale linea ci accorderebbe una sovvenzione, e il Governo rispose: abbiate prima i vapori e poi parleremo della linea e della sovvenzione; la era una specie di circolo vizioso. Nulla ostante stava per formarsi una società di banchieri e capitalisti, i quali erano disposti a riunire un grosso capitale allo scopo della navigazione a vapore, ma volevano la garanzia del Comune di Venezia agli interessi.

Ebbene! io stesso, essendo consigliere comunale, ho dato il mio voto per questa garanzia, ma la deputazione provinciale ha trovato che non era opportuno, che non era legale, che il comune s'impegnasse in garanzie di questo genere, e preferiva piuttosto di accordare una sovvenzione una volta tanto.

Mi ricordo di avere domandato al ministro dell'interno, che allora era l'onorevole Lanza, se in caso di ricorso avrebbe dato ragione al comune o alla provincia. E l'onorevole Lanza mi rispose, che avrebbe dato torto al comune, perchè non è ammissibile che un comune faccia di queste garanzie. Intanto è avvenuta la crisi bancaria e non se ne è fatta più parola.

Sapete perchè a Genova ci sono tanti vapori? Perchè li ha creati il Governo colle sue sovvenzioni. Prima non c'erano. E in generale si può dire, che i piroscafi furono fatti coi denari del Governo, che ha arricchito i proprietari di queste linee.

Ho voluto dare queste spiegazioni per giustificare il mio paese, in quanto ne avesse di bisogno.

Ma adesso, tornando al ragionamento interrotto, io dico che la vera difficoltà d'intendersi sta nella seguente obbiezione. Il ministro risponde: sarà tutto vero quello che dite, avrò fatto bene, avrò fatto male, ma io ho firmato questo contratto ed avendolo firmato, il mio decoro non mi permette di cancellare la mia firma. E da questo punto di vista, egli ha

perfettamente ragione. E siccome nè io, nè i miei amici vogliamo nessuna crisi nè parziale nè totale, così io stava studiando per vedere che cosa si potesse fare per mettere in caso l'onorevole ministro di tenere in riserva la somma eventualmente necessaria per la prosecuzione della linea Venezia-Ancona-Brindisi-Egitto-Indie dopo il 1880, e nello stesso tempo di non annullare il suo contratto per la linea di Singapore. Mi si presentò infatti alla mente una idea semplicissima e conforme pienamente ai concetti della Commissione.

Noi abbiamo stipulato col signor Rubattino nel quaderno d'oneri un patto, secondo il quale, cessato il servizio della *Peninsulare*, il Ministero è autorizzato a ordinare che il viaggio di Singapore sia fatto una volta da Genova e una volta da Venezia, ed anche ad aumentare il numero dei viaggi. Per conseguenza, poichè il Governo ha il diritto d'invertire questa navigazione, possiamo aggiungere nel quaderno d'oneri un articolo, nel quale sia detto che, cessato il servizio della *Peninsulare*, il Governo è autorizzato a convertire il viaggio di Genova-Singapore in un viaggio dall'Adriatico all'Egitto e alle Indie. Vediamo quale sarebbe il risultato di questa modificazione. Noi potremmo dare allora al signor Rubattino 1,060,000 lire, vale a dire potremmo dargli le 500,000 lire che paghiamo ora alla *Peninsulare* e le 560,000 che diamo a lui per Singapore. Con una sovvenzione di 1,060,000 lire per quella linea e con quella di 1,380,000 che ha per l'altra di Genova, il signor Rubattino, avendo tutto intero nelle sue mani il servizio dell'Italia per l'Egitto e le Indie, si concilierebbero assai bene gli interessi del commercio e quelli del suddetto armatore, perchè esso potrebbe fare l'allacciamento o in Alessandria o a Porto Saïd, partendo una volta da Genova e una volta da Venezia per Bombay, e coordinerebbe i suoi mezzi e il suo materiale pel viaggio delle Indie nel modo migliore, con questo di più che tanto Genova come Venezia avrebbero un servizio quindicinale per Bombay, invece che ogni trenta giorni, e questo sarebbe alternativamente una volta diretto e l'altra volta con trasbordo ad Alessandria od a Porto Saïd.

Se la società *Peninsulare* continuasse a venire a Brindisi anche dopo il 1880, non ci sarebbe bisogno di ricorrere alla facoltà accordata con questo articolo, che io propongo di aggiungere. Ma se risultasse che non ci sia tornaconto per lo Stato nel sovvenire la linea di Singapore, si farebbe in questo modo cessare l'esperimento non riuscito, e dovremmo essere ben contenti di avere trovata la via di uscirne. Se invece il commercio con Singapore si sviluppasse, non dubitate, il signor Rubattino tro-

verà modo di andarvi coi suoi vapori, e il Governo potrà ccadiuvarlo con opportuni provvedimenti.

Ma intanto oggi rassicurereste noi dell'Adriatico, perchè vedremmo la possibilità eventuale di disporre del fondo necessario, senza aumentare la dotazione del bilancio per questi servizi, e per conseguenza saremmo sicuri che, finita la convenzione colla *Peninsulare*, il servizio non sarebbe interrotto, perchè i mezzi non mancherebbero, e nello stesso tempo sarebbe provveduto nel miglior modo anche agli interessi dell'Adriatico e di Genova.

Quanto poi al viaggio di Singapore, volendo continuarlo, siccome si farebbe con allacciamento da Aden, non sarebbe necessaria in alcun caso una spesa molto sensibile. Io vi ho detto che questa mia proposta è conforme a quello che proponeva la egregia nostra Commissione. Infatti essa, preoccupandosi molto affettuosamente del caso in cui nel 1880 l'Adriatico restasse senza questo servizio, si esprime nel seguente modo: « Il timore e il pericolo che dopo il 1880 non ci sia più la *Peninsulare*, deve impensierire il Governo; e perciò raccomanda che si provveda a stabilire ed assicurare quei servizi possibilmente con una società nazionale. »

Vedete dunque che la mia proposta è proprio la traduzione e l'applicazione di quella dell'onorevole Giunta.

Io prego l'onorevole ministro di parlarne col signor Rubattino, e vedrà che la cosa potrà combinarsi, perchè, alla fine dei conti, che cosa potrà egli dire? « Quando io avrò bene avviato questo servizio, me lo potete interrompere. » Ma se sarà bene avviato provvederemo, e intanto avremo assicurato il servizio più urgente. Ed invero, se si tratta di prodotti indiani destinati al consumo e al commercio d'Italia, come sarebbe il caffè di Ceylan, non vengono forse vapori commerciali, senza bisogno di sovvenzione? A Venezia, per esempio, il mese scorso ne abbiamo ricevuto uno, il vapore *Kate*, il quale arrivò con 7000 sacchi di caffè, e 300 botti d'olio di cocco; questo bastimento non ha avuto bisogno di sovvenzione, è venuto da sè. In aprile se ne aspettava un altro, che sarà già arrivato. Altri vapori ci vengono dalla Birmania, con carichi di riso. Attualmente si aspettano a Venezia due vapori con 40,000 quintali appunto dalla Birmania, e precisamente da Rangoon.

Non c'è bisogno di sovvenzioni per questi trasporti. Se ci saranno veramente gli affari, il signor Rubattino, che avrà i suoi vapori in quei mari, se ne servirà per noleggiarli, come fanno tutti gli altri capitani di vapori commerciali.

Onorevole presidente, domanderei qualche minuto di riposo.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

PRESIDENTE. La seduta resta sospesa per cinque minuti.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge per l'approvazione del piano regolatore d'ingrandimento della città di Genova dal lato orientale. (V. *Stampato*, n° 106.)

Nello stesso tempo prego la Camera a volerlo dichiarare d'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della presentazione di questo progetto di legge che verrà stampato e distribuito.

Siccome è stata domandata dall'onorevole ministro l'urgenza, non essendovi opposizione, si intenderà ammessa l'urgenza di questo progetto.

(È dichiarata l'urgenza.)

L'onorevole Maurogònato ha facoltà di continuare il suo discorso.

MAUROGÒNATO. Ora mi resta ad esaminare brevemente le domande che vennero fatte dalle varie Camere di commercio e rappresentanze comunali relativamente alle linee di navigazione.

Quello che più di tutto interessa Venezia è l'allacciamento di Brindisi con Messina. La Camera deve sapere che il commercio colla Sicilia non esisteva quasi affatto per Venezia; esso si faceva con Trieste mediante i vapori che vi andavano dalla Sicilia.

Ora con molti sforzi si è cominciato ad attivare tra la Sicilia e Venezia un movimento di affari, che si avvia in modo assai lodevole e progressivo. Se non che per effetto delle nuove convenzioni questo commercio sarebbe improvvisamente interrotto. Alcuni rispondono che vi è la ferrovia, ma quelli che danno questa risposta non sanno quanto enorme differenza ci sia tra il mandare le merci per mare da Messina a Brindisi, ed il mandarle per via di terra. Bisogna infatti mandarle da Messina a Reggio, ivi trasbordarle per caricarle sulla ferrovia, poi quando sono giunte a Brindisi, scaricarle e caricarle di nuovo sul piroscafo; evidentemente sarebbe gravissimo il danno che si risentirebbe da tutte queste operazioni, soprattutto quando si tratti di botti d'olio e di botti di vino, perchè molta quantità ne andrebbe perduta in tutti questi movimenti. Inoltre la spesa della ferrovia è assai maggiore e molte merci arriverebbero in cattiva condizione pel tempo maggiore che impiega la ferrovia e pel ritardo delle *rese*.

Gli agrumi, ad esempio, non possono a meno di arrivare fracidi. Per tal guisa noi perderemmo il commercio e la Sicilia perderebbe i prodotti.

Io vi domando adunque, onorevoli colleghi, perchè non dovremmo fare ogni sforzo affinchè i prodotti della Sicilia abbiano a vendersi nella maggior quantità possibile in Germania, come attualmente, onde la Sicilia possa aumentare la sua esportazione?

E vorremo lasciare senza navigazione a vapore Gallipoli che è un centro di caricazione di oli importantissimo, o per dir meglio, perchè volete togliergliela mentre l'aveva? Perchè, dite voi, questa linea sarebbe parallela alla ferrovia. Questa è la ragione principale che si adduce per giustificare il mutamento.

Ma prima di tutto permettetemi di dirvi che la linea percorsa dai piroscafi del signor Peirano nel Jonio non poteva considerarsi precisamente parallela alla ferrovia, alla quale Gallipoli non era punto allacciata. Ma io vorrei anche ammettere questo principio in tutta la sua estensione, se fosse stato applicato imparzialmente dappertutto, e non si adoperassero due pesi e due misure; imperocchè mi pare che si faccia una teoria mediterranea ed una teoria jonio-adriatica, e questo io non lo posso ammettere.

A stretto rigore, il nostro obbligo verso le isole sarebbe quello di condurre merci e passeggeri dai porti della Sicilia e della Sardegna alla prima stazione ferroviaria, e lì l'obbligo morale, civile, unitario dell'allacciamento finirebbe. Ma quando voi trovate ragionevole, utile, opportuno di fare proseguire i vapori in via parallela da Civitavecchia a Livorno, da Livorno a Genova; quando volete far andare i vapori da Palermo a Genova direttamente, toccando Livorno ed eventualmente Napoli, come è proposto, ma allora come potete, a scapito solo del mare Jonio, sostenere questa rigorosa teoria? Voi abbandonate intieramente il mare Jonio, quasi che non fosse un mare italiano; voi non tenete conto di quelle provincie, se non per gli interessi delle ferrovie, non riflettendo che in alcuni casi certe merci, non potendo esportarsi per mare, non si esportano neppure colla ferrovia.

Voi dite, parlando dei porti del Mediterraneo: « Noi non possiamo interrompere i servizi che ora esistono, e vogliamo stabilire linee obbligatorie non sovvenzionate e mantenerle *in garanzia di indiscutibili interessi*. »

Va benissimo: sono *indiscutibili interessi*, io vorrò anche ammetterlo; ma forse non sono egualmente indiscutibili e sacri gli interessi dei quali io vi parlo?

Voi interrompete per l'Adriatico la linea del Pireo; ed avete paura d'interrompere una linea da Civitavecchia a Livorno, sebbene vi sia la ferrovia perfettamente parallela; voi dite, che non potete inter-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

rompere questo servizio « perchè vi sarebbe un aumento di spese e un danno per i trasbordi a carico dei proprietari delle merci; » ma non vi sarebbero egualmente spese e trasbordi per trasportare i vini, gli oli, gli agrumi della Sicilia da Messina fino a Brindisi?

Ma l'argomento che adducete per giustificare la disuguaglianza di trattamento è questa: sono servizi gratuiti quelli del Mediterraneo; non ci costa niente l'obbligare quei piroscafi a proseguire i loro viaggi, e a rendere ai vari porti tutti questi servizi. Ma, signori, se veramente reca danno alle ferrovie questo servizio di navigazione parallela, allora perchè *obbligate* a farlo? Lasciate che lo facciano volontariamente, se lo vogliono, perchè il mare è sempre libero; se il signor Rubattino, se il signor Florio arrivati a Civitavecchia vogliono proseguire per Livorno, Genova e Marsiglia, sono liberi di farlo, il mare, lo ripeto, è aperto a disposizione di tutti; ma quando li obbligate a fare un servizio che considerate dannoso alle nostre ferrovie, allora non capisco più la vostra politica, nè da quali principii siate guidati.

E poi è possibile che questo servizio sia veramente *gratuito*, o non è piuttosto solo *apparentemente gratuito*?

Chi mai può supporre che il proprietario di un vapore si sottometta, volontariamente, senza alcun compenso diretto o indiretto, a tutti i servizi obbligatori ed a tutte le conseguenze che ne derivano, vale a dire si obblighi sotto pena di gravissime multe a partire a quella data ora, a dover partire in ogni caso sia pieno o sia vuoto il bastimento, a dover partire anche se il tempo è molto burrascoso, quantunque non assolutamente tale da impedire il viaggio?

A tutti questi vincoli il proprietario di un bastimento non potrà mai acconsentire senza compenso.

Il corrispettivo siatene certi, è incluso nella sovvenzione. Voi avrete detto senza dubbio a questi signori: di quanto mi diminuireste la sovvenzione perchè io vi dispensassi da quest'obbligo? Ed essi avranno risposto: niente, perchè sapevano che avrebbero in ogni modo ottenuta la loro sovvenzione intera, e sapevano che queste appendici di linee erano troppo desiderate perchè non venissero reclamate con grande predilezione; ma in fatto non potrete mai persuadere alcuno che nei calcoli di questi armatori non sia contemplato un corrispettivo anche per questi gravissimi obblighi che essi si assumono.

Proseguirebbero i viaggi volentieri anche senza obbligo? Sta bene, vadano.

Ma perchè li obbligate?

Diffatti che la sovvenzione larvata vi sia, ve lo dice chiaramente la Commissione a pagina 29:

« Senonchè il Ministero non crede si debba calcolare l'aliquota media della sovvenzione nei servizi interni tenendo conto soltanto di quelli per i quali è concessa, ma che convenga aggiungerli, anche gli altri obbligatori nei quali non la si accorda. »

Ora secondo me il relatore della Commissione è l'interprete più autentico delle idee del Ministero, ed egli stesso vi dichiara nel modo più esplicito che le sovvenzioni devono calcolarsi sulla base tanto della percorrenza obbligatoria sovvenuta, come di quella non sovvenuta; insomma sulla *complessiva* percorrenza.

Ed è perciò in omaggio di questo principio di uguaglianza che noi tutti domandiamo nell'interesse del Jonio, dell'Adriatico e nell'interesse della Sicilia, che la linea Brindisi Messina sia approvata, tanto più che non costerebbe gran somma; io credo, da un conto fatto che circa 138,000 lire sarebbe il massimo che potrebbe costare... (*Interruzione del ministro dei lavori pubblici*)

Secondo il nostro conto sarebbero circa 138,000 lire; il conto lo fece un mio egregio collega, che conosce molto bene le questioni di marina; ad ogni modo la differenza non può essere notevole, e mettendo in concorrenza le varie società, che vi possono aspirare, chi sa che non si ottenga una ulteriore facilitazione?

Ma d'altronde, se anche l'erario dovrà assoggettarsi per questo titolo ad una qualche spesa, è pure nostro debito di promuovere il commercio e l'esportazione, e non saranno poi tutti perduti i danari che avremo dedicati a questo scopo, tanto più che il Governo ha pure dei vantaggi corrispettivi pel trasporto di oggetti militari, di lettere, di soldati, d'impiegati, di condannati, ecc., come risulta dai quaderni d'oneri.

E poi, quale può essere lo scopo del Parlamento e del Governo, se non quello di promuovere il benessere, perchè aumentando le soddisfazioni e la ricchezza, il paese paga più volentieri le imposte, e produce e consuma molto di più?

Aggiungo che la Commissione, ad onta di tutte le eccezioni che furono opposte, appoggia anche questa linea, esprimendosi nel seguente modo:

« La Commissione stessa desiderava, anche con misure transitorie di evitare il subitaneo spostamento d'interessi e, *non sarebbe stata aliena dal proporre che si stabilisca una linea sovvenzionata lungo il litorale dei tre mari. Non fu secondata per ragioni di finanza, ma non ha perduta la speranza, che si riconosca utile il secondarla e che si realizzi.* »

Ora, se la Commissione non fosse convinta che

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

questo è un errore, e che non sia possibile di applicare diverse norme al Mediterraneo, al Jonio e all'Adriatico, essa non sarebbe venuta a questa conclusione, e non raccomanderebbe caldamente, come ha fatto, il porto di Gallipoli.

La seconda cosa che c'interessa, è l'allacciamento diretto al Pireo. L'avevamo già questo allacciamento, e non vi è alcuna plausibile ragione per interromperlo. Noi teniamo tanto al decoro della nostra bandiera; noi vogliamo che essa sventoli in spiagge lontanissime in faccia a quei popoli che non sono neppure della nostra razza, e non vogliamo farci vedere al Pireo, dove siamo sempre andati, o dovremo mendicare il concorso del Lloyd austro-ungarico? Anche per questa linea, che costerebbe pochissimo, la Commissione ripete la sua raccomandazione, ed io non credo necessarie molte parole per dimostrare la necessità di non sopprimerla.

Resta finalmente l'altra linea di Ancona-Zara, la quale è raccomandata con tanto amore dalla Commissione, che ne fa soggetto di un ordine del giorno.

Non ho bisogno di dire quanto sia grande l'interesse commerciale e politico di questa linea. A Zara, si concentra tutto il movimento ferroviario della Dalmazia e della Turchia; forse la valigia dell'India, per venire in Italia e proseguire, profitterà fra qualche anno della linea Ancona-Zara. Il ministro è d'accordo sulla sua opportunità perchè nel quaderno d'onori si riserva la facoltà di istituirla; ma finchè non gli sarà assegnato il fondo, non potrà mettere in pratica il suo divisamento. Dunque bisogna aggiungere nella legge l'autorizzazione di fare la spesa necessaria, ma v'è un altro argomento sul quale devo fare una riserva. Si è detto che il Governo contava sul sussidio dei corpi morali interessati.

Ora a me pare che non sia conveniente di domandare alla città di Zara un sussidio per istituire questa linea.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. A Zara non ha mai potuto pensare alcuno: è ad Ancona che si allude.

MAUROGONATO. Ci si era pensato; tanto meglio, se non ci si pensa più. Ma Ancona è in tali condizioni che non può dare sussidi.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'ha offerto di buona volontà.

MAUROGONATO. Ma preghi il ministro dell'interno di esaminare i suoi archivi, e saprà che l'anno scorso il comune di Ancona era in istato di fallimento con cambiali in protesto ed atti esecutivi. Ha accomodato ora le cose sue contraendo un prestito

abbastanza oneroso, ma se era in pessime condizioni allora, neppure oggi si può dire che si trovi in condizioni normali.

Domandi informazioni, l'onorevole ministro, al suo collega delle finanze, e vedrà che nel numero dei pochi comuni che sono in arretrato nel pagamento del dazio di consumo, è compreso quello di Ancona. Anche la Commissione dichiara, che non sarebbe giusto gravare quel solo comune, quando a nessun altro si chiedono simili concorsi. Effettivamente Ancona ha perduto molto della sua importanza dopo l'annessione della Venezia. Noi dobbiamo, anche per questo motivo, far qualche cosa di utile per quella città, e tentare di promuovere in qualche modo la sua prosperità materiale, portando in quel porto il movimento della Dalmazia e della Turchia.

E vi sarebbe anche un interesse politico per farlo.

Quei paesi erano legati a Venezia da grandissimo affetto. Io mi ricordo che, quando nel 1849 ho ordinato la coniazione di piccole monete da 15 centesimi di argento, che avevano l'effigie del leone di San Marco, quasi tutte furono esportate nella Dalmazia ove erano ricercatissime, perchè e donne e uomini ne facevano bottoni, collane e spilli; insomma avevano care queste monete perchè ricordavano il leone di San Marco.

Io non aggiungo ulteriori parole su questo argomento; poichè i nostri rapporti con quei paesi furono sempre così vivi e tenaci, giova politicamente di raffermarli.

Queste sono le poche e discrete domande che noi ci permettiamo di fare. Noi non facciamo oggi proposte concrete, perchè aspettiamo di vedere quale piega prenderà la discussione, e soprattutto quali risposte darà il ministro, imperocchè vorremmo colle nostre proposte avvicinarci quanto più fosse possibile alle sue idee.

Fatte queste riserve, debbo dire fin d'ora che non possiamo accettare l'ordine del giorno della Commissione. Non parlo del primo inciso che riguarda le tasse marittime, perchè su quell'argomento siamo tutti concordi. Parlo del secondo, in cui dopo aver detto:

« La Camera confida che il Governo affretterà la concessione della linea tra Ancona e Zara » (e anche su questo punto, siamo perfettamente d'accordo), si soggiunge: « e provvederà, valendosi a preferenza dell'opera di compagnie nazionali, all'avvenire della navigazione periodica tra l'Adriatico, l'Egitto e le Indie; e Napoli, Livorno, Genova con l'America del sud. »

Non possiamo accettarlo per due ragioni; la prima, perchè non possiamo confidare in un semplice ordine del giorno, quando contemporanea-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

mento con una legge ci togliete, disponendone altrimenti, i fondi che occorrerebbero per pagare quei servizi medesimi e soddisfare a quest'obbligo. In secondo luogo, perchè qui si uniscono e si confondono due oggetti affatto diversi. Si vuole raccomandare al Governo di provvedere tanto alla navigazione dell'America del sud, quanto alla prosecuzione della linea adriatica per l'Egitto e per le Indie. Ora, delle due l'una; intende la Commissione che queste due sovvenzioni siano accordate insieme, per così dire *pro-rata*, oppure che sia data la preferenza alle linee dell'Adriatico, e poi quello che resta sia concesso alla linea dell'America del sud?

Voco dal banco dei ministri. Con preferenza.

MIURAGONATO. Me ne compiaccio e ringrazio, ma allora risponderò che siccome non c'è danaro sufficiente neppure per la linea preferita, che è quella dell'Adriatico per l'Egitto e le Indie, non resterebbe niente per l'America del sud. Se poi ci fosse chi intendesse di dividere la sovvenzione, ci resterebbe ben poco, e quindi si potrebbe ancor meno da parte nostra consentire a quell'ordine del giorno.

Se finalmente mi si dice, come mi sono sentito ora ripetere, che l'intenzione del Ministero e della Commissione è quella di dare la preferenza alle linee dell'Adriatico per l'Egitto e per l'India, allora, come osservai, non resterebbe niente per l'America del sud, e l'ordine del giorno non sarebbe serio. Questo sarebbe già per noi un avvertimento per non accettarlo, perchè non ci potremmo sentire sicuri.

Soggiungo poi che non saprei approvarlo anche per un altro motivo. Intendiamoci bene.

Vogliamo o no dare una sovvenzione alla navigazione dell'America del sud?

La Commissione del 1870 suggeriva di accordarla per l'America del nord; la Commissione del 1872, il Ministero, la Commissione stessa, non intendono di dar nulla per l'America del sud. Ma quando la è così, abbiate una volta la franchezza di dichiarare che non vogliamo assolutamente dare nulla. Tenere sempre vive queste speranze che poi sono sempre deluse, non mi pare nè decoroso, nè conveniente.

Dite a bella prima, se lo credete: vogliamo dare una sovvenzione per la somma x ; ed allora il Ministero ed il Parlamento esamineranno la vostra proposta; ma se invece non volete realmente dar nulla, ditelo chiaramente e recisamente, ma non vogliate eccitare speranze, che si risolvono in delusioni e finiscono col fare un grave torto al Parlamento.

Ed ora, o signori, io ho finito. Non so quale impressione possano aver prodotto le mie parole nel Parlamento e nel Ministero; di questo però sono sicuro, che avrò dimostrato con tutta evidenza come

il trattamento dell'Adriatico e del Jonio non sia uguale a quello che si vorrebbe fare al Mediterraneo per le linee internazionali.

Io riconosco pienamente le buone intenzioni dell'onorevole ministro; ma l'indirizzo che egli ha dato alla soluzione di queste gravissime quistioni non fu il migliore. Io sono disposto ad ammettere che ciò sia accaduto per le difficoltà e la novità del complicato argomento; ma poichè restano insoddisfatti tanti legittimi desideri, io mi appello al ministro bene informato dal ministro male informato. Io prego l'onorevole ministro di ricordare quanta agitazione questo nuovo ordinamento della navigazione abbia destato non solo nei nostri porti, ma benanco nell'interno delle nostre provincie.

Ci giungono continuamente telegrammi di Camere di commercio, di comuni, di deputazioni provinciali, coi quali ci si ripete col massimo calore: « siate fermi al vostro posto, parlate, difendete con energia questi gravissimi interessi; impedite che si compia questa ingiustizia a nostro danno. »

Venezia è il paese più calmo, dove non si fanno mai *meetings*, nè pubbliche dimostrazioni. Ebbene: a Venezia si fece un *meeting* poche sere fa, nel quale sono concorsi i cittadini più distinti del paese, ed ebbe luogo coll'ordine il più perfetto.

La risoluzione presa dopo matura e lunga discussione è conforme alle idee che io ho sostenute, e d'altronde la Camera la conosce, perchè fu comunicata all'onorevole presidente, alla Commissione ed anche al Ministero. Io prego l'onorevole ministro di ricordare che questa non fu una manifestazione politica, perchè venne promossa insieme dalle due associazioni, la Costituzionale e la Progressista, ambedue unite e concordi in presenza di un pericolo comune; in conseguenza non si può supporre che in questa manifestazione ci sia stata alcuna idea di opposizione al Ministero.

Poichè dunque l'onorevole ministro ha dichiarato, e credo confermerà, e proverà coi fatti, che sente per Venezia tanta affezione, voglia esso considerare che noi non domandiamo favori od eccezioni di alcuna specie, non li domandiamo, non li possiamo domandare, e voi non potreste accordarli; chiediamo soltanto giustizia ed eguaglianza di trattamento.

Non dimentichi l'onorevole ministro che, quando un'amministrazione è sorretta da una maggioranza così grande, essa ha tutta la responsabilità del potere assoluto, perchè ne ha la forza. Per conseguenza spetta a lui essenzialmente di dare soddisfazione alle nostre domande. Noi siamo qui tutti disposti a fare ogni sforzo per conciliare nel modo migliore le nostre proposte, in guisa che sieno quanto meno è

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

possibile in contraddizione colle sue idee; procuri d'incoraggiare questo movimento di progresso commerciale che si sviluppa nelle nostre provincie e del quale abbiamo così grande bisogno dopo aver tanto sofferto, od almeno non faccia cosa alcuna che lo arresti e lo contrasti. E detto questo, non ho altro a soggiungere. Io ho fatto il mio dovere, faccia ciascuno il suo! (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. La parola spetterebbe all'onorevole Del Giudice; prima però annunzio alla Camera la presentazione di un progetto di legge d'iniziativa parlamentare da parte dell'onorevole Pacelli. Questo progetto di legge sarà trasmesso agli uffici, perchè deliberino se debba esserne ammessa la lettura.

Ora ha facoltà di parlare l'onorevole Del Giudice.

DEL GIUDICE. La mia esperienza parlamentare, oramai non tanto breve, mi ha fatto fare una curiosa osservazione intorno alla varia sorte che talvolta è riserbata ai progetti di legge che il Governo presenta al Parlamento, secondo che trattano argomenti di ordine politico, ovvero argomenti attinenti ad interessi materiali. Nel primo caso è accaduto non raramente che, presentato il progetto, presane cognizione dai deputati, esaminato negli uffici, è sorta una corrente contraria sia contro l'essenza del progetto stesso, sia contro alcuna delle sue parti più importanti, di guisa che senza alcun dubbio se avesse subito avuto luogo la discussione, o il progetto di legge sarebbe stato respinto o radicalmente modificato. Intanto la Commissione ha preso a studiarlo, passa un certo tempo, e il tempo è un gran galantuomo, si viene alla pubblica discussione e... che è, che non è... la legge non solo riesce a cacciarsi nel campo della legislazione del paese, ma talvolta se la cava solo con lasciare qualche brandello tra le spine della discussione. Ben altrimenti sogliono andare le cose quando il progetto di legge concerne interessi materiali.

Da principio l'impressione che se ne riceve è che il progetto è buono, che risponde agli interessi pubblici, salvo naturalmente alcune riserve suggerite da speciali esigenze locali. Però come passano giorni le difficoltà nascono, crescono, si moltiplicano. È un vero *crescit eundo*. Molti interessi cominciano a perdere la speranza di venir soddisfatti; si vede avvicinare il giorno oltre del quale i reclami diventano inutili; quindi le osservazioni si cangiano in opposizione, i reclami si mutano in biasimi. Tanto è accaduto al povero progetto di legge che, è sottoposto al giudizio della Camera. Accolto, com'è rilevato nella relazione, con generale benevolenza, giudicato favorevolmente da tutti gli uffici, a poco a poco ha cominciato ad essere fatto segno a critiche più o

meno vivaci, che ieri si sono tradotte nel discorso di riprovazione più che di opposizione pronunziato dall'onorevole Sanguinetti. Il quale, fatta un'analisi rigorosa del progetto, è venuto ad una conclusione nuova, di cui io almeno non ricordo precedenti negli annali parlamentari. Egli ha proposto una serie di riforme radicali al disegno di legge, e poi ha detto all'onorevole ministro: badate, se voi non accettate le mie proposte, assolutamente io voto contro; se invece le accettate, forse darò il mio voto favorevole. (*Interruzione dell'onorevole Sanguinetti Adolfo*)

Ricordo perfettamente questo, e spero che i miei amici lo ricordino pure.

Voci. Sì! sì!

DEL GIUDICE. Questo fatto me ne ricorda un altro statomi riferito, perchè veramente non è accaduto in mia presenza.

Un deputato d'opposizione intransigente aveva presentato un progetto di legge d'iniziativa parlamentare. Il Ministero non solo l'accettò, ma ne caldeggiò la presa in considerazione. Bastò questo perchè il proponente ritirasse il progetto. (*ilarità*)

Premesse queste brevi considerazioni che dirò di circostanza, non ripeterò col mio amico Damiani che l'onorevole Sanguinetti fa l'opposizione per la opposizione; invece farò un'altra osservazione.

L'onorevole Sanguinetti, deputato della maggioranza, appoggia il Ministero in un modo ben singolare. Quando il Gabinetto propone delle leggi, e soprattutto d'una certa importanza, si è sicuri di trovare nell'onorevole Sanguinetti un oppositore, che egli stesso qualificò *feroce*.

PRESIDENTE. Onorevole Del Giudice, questo è nel diritto dell'onorevole Sanguinetti. Vegga di tornare al mare. (*ilarità*)

DEL GIUDICE. Dirò, come commento alle parole dell'onorevole presidente, che se mi avesse lasciato continuar per poco avrei subito dato spiegazione del senso delle mie parole. Sono stato tanto meno sorpreso di questo fatto inquantochè, ed i miei precedenti parlamentari ne fanno fede, quantunque io sappia quanto possa lo spirito di partito, pure nessuna considerazione al mondo mi ha fatto sinora o mi farà in seguito transigere coi miei convincimenti. E già mi trovo, per esempio, in talune proposte discordi dal presidente del Consiglio e ministro per le finanze. Ma da questo al far poi quel genere di opposizione, quantunque l'onorevole Sanguinetti l'abbia dichiarata ispirata solo alla paura di spese inconsulte, ci corre assai. E così concludo che se l'onorevole Sanguinetti ieri si è manifestato seguace della scuola di san Tommaso, io credo invece potrebbe venir considerato come appartenente a

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

quel numero di amici dei quali è detto: « Dagli amici mi guardi Iddio. » (*Si ride*)

Essendo io favorevole al progetto di legge, ed altri avendone fatto la critica, ho il dovere di esporre alla Camera le ragioni per le quali mi pare meritevole di lode, e quindi, utile pel paese che ne sia votata l'approvazione.

Io comincerò dal trattare alcune questioni di massima che finora non furono qui sollevate, ma che formarono altra volta argomento di discussione, di cui si è occupata la stampa, e che potrebbero venire svolte dagli oratori che in seguito parleranno contro. Mi fermerò brevemente dapprima sul concetto sul quale si fondano queste convenzioni, cioè il sistema delle sovvenzioni. Lo credo utile, per inferirne poi alcune conseguenze in risposta alle critiche che sono state fatte al progetto di legge.

Io ricordo che nel 1871 l'egregio deputato, oggi senatore, Michelini, uno dei più convinti, dei più tenaci sostenitori delle teoriche di libertà in fatto di economia, oppugnando il principio delle sovvenzioni, diceva: o il commercio richiede un servizio marittimo, ed allora naturalmente i battelli a vapore accorreranno; ovvero non sente questo bisogno, e voi con mezzi fittizi creerete un movimento effimero. E l'onorevole Casareto, competentissimo in quest'argomento, con parola più incisiva dichiarò che il sussidiare alcune società era uccidere il naviglio a vapore non sussidiato.

La relazione del mio egregio amico Cocco, della quale non farò quell'elogio che a me pare meriti, soltanto per la considerazione che ho l'onore di essergli compagno nella Commissione, tratta assai acconciamente questa quistione. Essa accenna, come oramai il sistema delle sovvenzioni è nelle abitudini del nostro paese; ricorda che il conte di Cavour nel 1853, stipulando la convenzione colla società Transatlantica, respingeva l'accusa di protezionismo, spiegando la necessità di provvedere ad un servizio indispensabile; cita l'Inghilterra, la Francia, l'Austria e gli altri Stati minori che si governano con questo sistema.

Ora io fo osservare che il progetto presentato dal Ministero, confortato col suo voto dalla Commissione, interprete del mandato degli uffici, rende, per quanto è possibile, omaggio a quei dogmi economici, i quali poi, come ben dice la relazione, non sono così assoluti da dover essere giudicato un'errore il rispetto che si ha alle condizioni peculiari d'un paese nello applicarli.

Il concetto dunque sul quale è fondato il progetto, è questo: sussidiare le linee interne postali, esclusivamente postali; non dare nessun sussidio alle linee che fossero unicamente, esclusivamente com-

merciali. Questo anzi è cagione d'uno dei reclami più vivi contro al progetto di legge, e del quale discorrerò in seguito. Intendiamoci, se una linea postale è contemporaneamente anche commerciale, la è una risultanza della natura stessa delle cose. Le comunicazioni delle isole col continente, i viaggi intorno alle coste della Sardegna e della Sicilia, i così detti viaggi di cabottaggio Napoli-Messina, lungo le coste di Calabria, sono viaggi eminentemente postali. Le lettere che col battello a vapore da Napoli a Paola, a Pizzo giungono in 15 od in 18 ore, senza codesto mezzo di comunicazione, richiederebbero tre giorni o quattro. Valga lo stesso per la Sicilia, la Sardegna; per esempio, tra Patti e Palermo, Cagliari e Terranova, ecc.

Quindi, essendo rispettato questo grande concetto economico, si vede come la risultanza ne potrebbe essere effettiva.

Ed invero siccome non si dà sussidio a nessuno per esercitare il commercio delle coste bagnate dal Jonio, per le quali la ferrovia soddisfa alle esigenze postali, se a Messina, poniamo, a Bari sorgesse una società di navigazione a vapore, essa potrebbe liberamente e quindi con profitto sfruttare i traffici importanti.

In quanto alla necessità, anzi al dovere di determinare in modo certo, invariabile le comunicazioni delle isole col continente, delle contrade sfornite di altri mezzi di comunicazione coi maggiori centri, credo non occorra dimostrazione. Più che un errore sarebbe una colpa abbandonare l'adempimento di tanto dovere all'eventualità delle convenienze di società libere di navigazione non vincolate da obblighi. Bisogna determinare in modo certo ed invariabile le partenze e gli arrivi, l'uso d'un materiale rispondente a date esigenze, stabilire itinerari secondo date necessità, e che so io. Questi sono oneri, e quali! Occorre un corrispettivo.

Ecco la ragione logica, la necessità di sussidiare le società che fanno il servizio interno postale.

In quanto al sovvenire le linee internazionali postali e commerciali ed anche principalmente commerciali l'è una necessità. Si deve far concorrenza a società forestiere, potenti, largamente sussidiate dagli Stati rispettivi, salvo che non si voglia decadere.

Taluno mi faceva osservare che affidando il nostro commercio alle società estere se ne sarebbero ottenuti parecchi vantaggi. Anzitutto saremmo stati serviti forse meglio, certamente più a buon mercato; in secondo luogo avremmo risparmiato un aggravio all'erario; infine non si sarebbe recato offesa a grandi principii economici.

Questo ispirarsi esclusivamente alla ragione del-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

l'utile mi pare che sia un sistema erroneo, fatale alla grandezza nazionale.

Un paese come l'Italia, che è nella massima parte bagnato dal mare, vive principalmente di potenza marittima. Il sovvenire le linee che dai nostri porti vanno nei lontani paesi transmarini è in sostanza continuare sul mare le grandi linee ferroviarie; di guisa che mettere in comunicazione Genova e Venezia coi porti più importanti del mondo, evidentemente equivale a prolungare nel mare i grandi valichi alpini del Cenisio, del Gottardo, del Brennero e della Pontebba. (*Bene!*)

Quindi è opportuno il sistema proposto dal ministro ed appoggiato dalla Commissione di sovvenire le linee di navigazione internazionale, nelle quali la libertà delle comunicazioni commerciali non alimenta spontaneamente, sufficientemente la navigazione.

Questo sistema del resto ha il conforto dell'approvazione di tutte le Commissioni che hanno antecedentemente studiato l'argomento, Commissioni le quali erano composte di persone di un'indiscutibile competenza: economisti, uomini di mare, dotti nelle cose di finanza, nell'industria, nel commercio.

Un altro appunto, che se non ancora in questa Aula, fuori è stato fatto a questo disegno di legge, si è che il Governo abbia creduto più conveniente stipulare le convenzioni per trattative private, invece di provocare una pubblica gara.

La relazione ministeriale dà ampi ragguagli a questo riguardo. Essa dice come l'industria navale, a differenza di altre, richiegga speciali guarentigie, per cui sarebbe improvido sistema mettersi ad aver che fare col primo che capita.

Tutte le Commissioni hanno particolarmente insistito nel raccomandare di ponderare bene la serietà, la solidità delle compagnie con cui si sarebbero avviate trattative. Il doloroso caso della *Trinacria* stava lì per insegnamento. Eppure furono consultate le autorità delle città marittime più importanti, ed esse fossero unanimi nel rispondere che non ci era da fare assegnamento sulla possibilità di una gara.

Inoltre un'importante società di navigazione a vapore, la società Peirano-Danovaro di Genova, si ritirava, vendendo il suo naviglio. Di più talune convenzioni in corso vincolavano ancora lo Stato. Infine le altre nazioni appunto con le trattative private regolano questa materia. Io aggiungo la considerazione dei pericoli che avrebbe potuto correre il Governo, e dei sacrifici che gli sarebbero stati imposti, qualora per avventura l'asta fosse andata deserta.

Nei contratti conclusi dal Governo bisogna anche tenere conto delle qualità dei concessionari.

Io ricordo di aver letto in uno dei più autorevoli giornali dell'opposizione, che sarebbe bastato questo semplice argomento, per assolvere il Governo dallo aver preferito il sistema delle trattative private a quello della pubblica gara.

Il nome dell'onorevole Rubattino, meritamente stimato dal paese, è legato ai più splendidi fatti del nostro risorgimento, a cominciare dall'ardito e sventurato tentativo di Sapri fino alla gloriosa epopea di Marsala.

Il Rubattino, anche questo si può dire senza tema di essere smentito, nelle sue ardite imprese, il più delle volte ispirate meglio dal patriottismo che dall'interesse, generalmente ha raccolto molto onore ma poco utile.

In quanto al Florio, altro nome altresì meritamente stimato, esso esprime l'avventurata incarnazione di quello che possa l'attività perseverante congiunta alla rettitudine ed all'onestà. Per queste ragioni, o signori, la morte di Vincenzo Florio fu pianta come pubblica calamità. E che in quella società le tradizioni non siano degenerare, io non ho che ad attestarlo con una frase rammentata dal mio amico Damiani e scritta da un egregio uomo, certo non sospetto, il mio amico personale Maldini, il quale giudicando del servizio assunto dal Florio in sostituzione della *Trinacria* in Levante, dichiara che Florio con quell'atto di rara arditezza aveva compiuto un atto di vero patriottismo.

Premesse queste considerazioni astratte e di massima, passerò ad esaminare l'essenza di queste convenzioni. Contengono esse la soddisfazione completa dei desiderii delle varie popolazioni italiane? Rispondono a tutti i bisogni d'Italia? Non si può asserirlo; nè l'onorevole ministro, credo, vi pretende.

Ma saranno esse un incontrastabile e rilevante miglioramento sulle condizioni del passato? Sono se non tutto almeno gran parte di quello che si poteva ottenere nelle angustie di una invincibile strettezza finanziaria? Io credo di sì; ed è quello che mi accingo a dimostrare.

Comincerò da alcune considerazioni sull'ordinamento dei servizi del Levante, perchè su quello dei servizi interni dovrò intrattenere la Camera un po' più lungamente.

La posizione geografica dell'Italia, i suoi porti nell'Adriatico e nel Mediterraneo, l'essere divenuta strada del movimento dell'Europa centrale, mercè gli sbocchi ferroviari alpini, le sue storiche tradizioni la spingono a dover concorrere fin d'ora senza discapito con le società estere nella navigazione

del Levante, e proporsi altresì di raggiungere nell'avvenire il primato su di esse.

E poichè alle città accade come agli uomini, che soltanto ai più illustri si rende omaggio, sia permesso a me napoletano di ricordare che Amalfi, repubblica fiorentissima fino dal nono secolo, precorse Pisa, Genova e Venezia nel dominio dei mari del Levante. Ebbe contrade nelle città siriane, che presero nome dai suoi abitanti; ebbe il monopolio di quei commerci, ebbe stabilimenti importantissimi, da uno dei quali venne fuori il più illustre ordine cavallaresco, che ha vissuto più lungamente; infine vide le sue consuetudini tradotte in leggi regolatrici del commercio.

Nei secoli posteriori si è conservata questa tendenza dell'Italia a sfruttare i commerci del Levante, ma coll'andar del tempo si finì per abbandonare il monopolio esclusivo alle nazioni estere.

E mentre l'Italia si dibatteva e lottava per conseguire la sua politica ricostituzione, mentre il sangue di tanti martiri arrossava le zolle di tutte le sue contrade, flotte di *clippers* inglesi entrando da Gibilterra ci passavano dinanzi e recavansi nel Levante a sfruttare quei commerci.

Seguirono le società inglesi e francesi di navigazione a vapore e l'Italia guardava, non so se neghittosa o impotente. La prima società nazionale che uscì da questa atonia fu l'*Adriatico-Orientale*, con i servizi che incominciò da Ancona ad Alessandria; e che poi Venezia con nobile esempio di patriottismo, rompendo gli indugi del Governo per il sussidio necessario, attirò nei suoi porti elargendo da sè l'occorrente rilevante sovvenzione.

Voce a destra. È vero!

DEL GIUDICE. Ma la società dell'*Adriatico-Orientale* fu schiacciata dalla concorrenza formidabile della *Peninsulare*; la quale da Marsiglia aveva trasportata la sua testa di linea del Mediterraneo a Brindisi. Un'altra ardita intrapresa, sventurata ma degna di miglior sorte, la *Trinacria*, tentò quel servizio. Se ne è vista la fine dolorosa; però la grande idea più non cadde. E noi possiamo dire con soddisfazione che la flotta italiana che fa il servizio del Levante, salvo qualche eccezione, non resta molto lontana nè dalla società del *Lloyd*, nè da quella delle *Messaggerie francesi*; e qualora tanto il concessionario, sia per vedute di proprio interesse che per patriottismo, quanto e specialmente il Governo vogliano attendere a che si compia con la velocità, col servizio di bordo, ecc., che adoperano le società francese ed austriaca, non temo di poter affermare che la gara potrà sostenersi, e che, perseverando, nell'avvenire si potrà anche raggiungere il primato.

Vediamo ora come erano ordinati per lo innanzi i servizi del Levante, e come sono proposti col presente progetto.

Prima si aveva una corsa settimanale Venezia-Pireo che si allacciava con l'altra Messina-Costantinopoli. Il viaggio da Messina a Costantinopoli deviava in una settimana per Salonico, in un'altra per Smirne.

Adesso abbiamo un viaggio per settimana fra Palermo e Sira, toccando Messina e Catania; un viaggio quindicinale Sira-Smirne, uno Sira-Salonico; un viaggio per settimana Venezia-Costantinopoli, toccando Ancona, Tremiti, Bari-Brindisi, Sira; un viaggio settimanale Brindisi-Corfù; infine un viaggio mensile obbligatorio, quantunque non sussidiato, tra Costantinopoli e Odessa.

Credo che il solo enunciare questa posizione sia dimostrare il miglioramento non solo, ma direi quasi il soddisfacente assetto, se non completo, delle nostre comunicazioni commerciali col Levante. Ci sono però in questi ordinamenti alcuni inconvenienti che sono stati con forme completamente parlamentari toccati dall'onorevole Maurogò nato, il quale ha riconosciuto che anche la Commissione se ne era preoccupata. C'è, per esempio, l'abbandono delle comunicazioni dirette Sira-Pireo, servizio che deve essere compito quindi innanzi dal battello a vapore del *Lloyd* che va da Sira al Pireo. È peraltro da tutti riconosciuto il vantaggio di avere spostato dal Pireo a Sira il punto di allacciamento delle nostre linee di navigazione nel Levante. Sira è anche il centro del movimento della marina greca, austriaca, francese; è il punto commerciale più importante dell'Arcipelago.

La Commissione, non dissimulandosi l'inconveniente succennato, ha fatto un voto perchè non sia abbandonato questo concetto di una comunicazione diretta tra Sira ed il Pireo. Il viaggio da Brindisi a Corfù, oltre a metterci in comunicazione immediata colle isole Jonie e colla Grecia, raddoppia le comunicazioni postali d'Italia col Levante, perocchè trova a Corfù le coincidenze dei battelli a vapore del *Lloyd*. Dirò anche che serve a vantaggio del commercio del Veneto, della cui importanza depone questo, che nel 1874 fu con cifra tonda di 4 milioni e nel 1875 di più del doppio.

Taccio perchè mi pare non occorra dimostrazione del gran vantaggio recato a Venezia mettendola in diretta comunicazione con Costantinopoli; e mentre con le precedenti convenzioni essa subiva il trasbordo delle sue merci al Pireo, oggi saranno le merci provenienti dal Mediterraneo che dovranno essere trasbordate a Sira.

Infine, il servizio sino ad Odessa è importantis-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

simo. Nel 1874 lo scambio delle merci ascese a 9 milioni; nel 1875 ad oltre 15 milioni; e si noti che, in questo computo, due terzi sono rappresentati da merci italiane. Quantunque nelle precedenti convenzioni fosse anche lasciata la facoltà al Governo di obbligare la società ad andare da Costantinopoli a Odessa, pure quando il Governo avesse voluto ingiungere alla società di adempiere quest'obbligo era convenuto che dovesse corrisponderle un aumento di sovvenzione.

Siccome però a questo aumento le condizioni delle finanze nostre si opponevano, ne seguiva che la società faceva quei viaggi solo quando aveva un carico assicurato. Ora invece abbiamo 12 viaggi all'anno da Costantinopoli ad Odessa, che sono obbligatorii, quantunque non sussidiati.

Ma il massimo dei vantaggi è di aver fatto sì che Brindisi diventasse il punto di comunicazione più immediato col Levante, e questo non soltanto nell'interesse d'Italia, ma per attirare il movimento postale e dei viaggiatori dell'Europa centrale e occidentale; perchè da Brindisi a Costantinopoli occorrono solo 90 ore, mentre da Trieste a Costantinopoli il *Lloyd* ne impiega 123, e da Marsiglia a Costantinopoli alle *Messaggerie* ne occorrono ben 150. Quindi e i viaggiatori e la posta degli Stati finitimi all'Italia naturalmente potranno servirsi della linea di Brindisi che è la comunicazione più breve.

Un altro inconveniente fu rilevato dalla Commissione in questo ordinamento di servizi, pel commercio di Napoli, che soffrirà l'incomodo di un doppio trasbordo a Messina e a Siracusa.

Per questo si era proposto che per punto di partenza verso il Levante si stabilisse Napoli, anzichè Palermo.

Il ministro dichiarò alla Commissione le difficoltà che sollevava la società, la quale avrebbe preteso un aumento di sovvenzione. Questa considerazione potrà spiegare all'onorevole Sanguinetti perchè nel tratto Palermo-Messina la sovvenzione non sia misurata a quella dei viaggi interni, ma sì bene alle sovvenzioni date per i viaggi internazionali. Siccome la società adopera navi di diversa portata, essa sostiene una spesa maggiore pel maggiore consumo di carbone, per un personale di bordo più numeroso, ecc.

Peraltro la Commissione non acquietandosi a questo, ha formulato nella relazione voti, che io mi permetto di ripetere qui vivissimi, al ministro, affinché la compagnia Florio imiti l'esempio della *Trinacria* la quale cumulava col servizio del Levante l'altro del viaggio interno Napoli-Palermo-Messina.

Qualora si potesse ottenere anche questo (ed io

confido nel patriottismo della società e nella insistenza dell'onorevole ministro), il commercio napoletano ne ricaverebbe un'utilità considerevole.

Resta il tratto Ancona-Zara. Io porterei vasi a Samo, come dicevasi altra volta, oppure boccali a Montelupo, come dicono oggi i Toscani, se mi accingessi a dimostrare i vantaggi economici e politici di questa comunicazione diretta tra l'Italia e la Dalmazia. Ne parla la relazione ministeriale, lungamente la relazione della Commissione; ne ha parlato l'onorevole Maurogònta, i giornali se ne occupano diffusamente; laonde io dirò soltanto che questo è un servizio di una importanza grandissima. Ebbene, la Commissione ha mostrato la cura che prendeva di questo argomento, formulando un ordine del giorno, accettato dal ministro. E chi sa che il ministro non siasi già cominciato ad occupare per provvedere a questo servizio, che così, più che l'espressione di un desiderio, può considerarsi come l'arra di un prossimo fatto compiuto.

Ora vengo ai servizi interni. Anche qui l'onorevole Sanguinetti è caduto in una inesattezza che debbo rettificare. Egli trovava che, aumentandosi un viaggio di cabotaggio fra Napoli e Messina, sarebbe potuto risparmiare uno dei viaggi diretti.

Io rispondo innanzitutto in tesi astratta, che con queste nuove convenzioni si è inteso, mi sembra, di migliorare la condizione di tutti quei luoghi i quali non avevano comunicazione diretta. Resti questo constatato. Non si è inteso di mantenere lo *statu quo*, ma di recare miglioramenti. Nel fatto in specie, però, ossia nella comunicazione tra Napoli e Messina, non è introdotto nessun miglioramento. Sinora Messina e Napoli avevano tre viaggi diretti esercitati dalla società Florio, due di cabotaggio esercitati dalla società Peirano. Uno, è vero, non era sussidiato, ma era altresì periodico, e si prestava a fare il servizio postale. Quindi, nello stabilire adesso due corse postali, non si è venuto a fare altro che ad assicurare quello che prima era eventuale. Ma, in fine, tra Napoli e Messina cinque comunicazioni si avevano prima per mezzo delle società Florio e Peirano, e cinque se ne avranno oggi per mezzo della sola società Florio. La differenza sta in questo. Una volta io mi trovai su quella rada mentre passava il battello a vapore della corsa non sussidiata; il tempo era discreto, trovavasi con me una quantità di persone ad attendere: ma al comandante non parve conveniente forse di approdare; ci lasciò sul lido, e proseguì la sua corsa.

La gente che era là pretese allora che io, deputato, reclamassi. Telegrafai diffatti al ministro, che era l'onorevole Spaventa. Egli ebbe cura di verificare come fossero andate le cose. Quando venni a

Roma, mi disse: cosa vuole? quella corsa è libera, e noi non possiamo richiamare la società allo adempimento di nessun obbligo. Quindi, a fine di ovviare a questi inconvenienti, che sono gravissimi per contrade le quali non hanno comunicazioni di sorta, la linea che prima era facoltativa, adesso è obbligatoria e viene perciò sussidiata. Ecco tutto. In quanto al miglioramento delle comunicazioni della Sardegna e della Sicilia, sia col continente, sia lungo le loro coste, posso passar di occuparmene, perchè lo hanno riconosciuto gli avversari non meno che i fautori del progetto e gl'interessati. Ci è solo la questione relativa al servizio della corsa sulla costa occidentale della Sardegna.

Il mio amico, l'onorevole Cocco, ha fatto sforzi titanici perchè quella corsa fosse conservata; ciò non pertanto noi abbiamo dovuto dolorosamente cedere alle esigenze delle finanze. Abbiamo però tenuto conto, dirò così, per una certa tranquillità di coscienza, delle difficoltà che il ministro faceva intorno a quel servizio, per la resistenza della compagnia ad assumerlo. D'altra parte non si tratterebbe che del tratto da Alghero a Bosa, perchè sino ad Iglesias ed Oristano sono messi in comunicazione con quel tentativo di esercizio ferroviario che esiste in Sardegna.

La Commissione, conscia che il Governo stia preoccupandosi dello stato di quell'isola importante, in ordine alla questione ferroviaria, confidando che in un periodo non lontano la ferrovia metterà in comunicazione tutte quelle contrade, si è rassegnata a non insistere per la conservazione di una corsa sulla costa occidentale della Sardegna.

Viene adesso la famosa questione dell'allacciamento dell'Adriatico col Tirreno.

Io sono stato favoreggiatore nell'ufficio e propugnatore nella Commissione di questo viaggio; ma dolorosamente non ho veduto coronati i miei sforzi da successo. Sarei stato felice se il viaggio fosse stato mantenuto; ma dall'onorevole Depretis, al quale il deputato Sanguinetti per poco darebbe la taccia di prodigo, e che parmi sia stato oggi molto opportunamente messo al posto che gli compete dall'onorevole Maurogò nato, perchè infatti ci si è mostrato il Pio IX delle finanze, dall'onorevole Depretis, dico, non è stato possibile avere altra risposta senonchè *non possumus*. Qualunque servizio gli avessimo chiesto venisse aggiunto, qualunque ne fosse stata l'importanza, la sua risposta era sempre una sola, l'impossibilità di concederla per mancanza di denaro.

E qui mi torna in mente il fatto di quei due amici, dei quali uno doveva intraprendere un viaggio importante che gli stava altamente a cuore e

si consigliava coll'altro domandandogli in qual modo avrebbe potuto superare i cento ostacoli che si frapponavano al compimento dei suoi desideri. Enumerami questi cento ostacoli, osservò l'amico, e da ciò conoscerò quali siano i suggerimenti che io credo possano meglio convenirti. Il primo guaio, replicò il primo, è che non ho danari. E l'altro: basta, ti fo grazia dei rimanenti novantanove. (*ilarità*) Smetti il pensiero di viaggiare. Così nel caso nostro, rifiutandocisi i mezzi, sarebbe inutile andare oltre.

Però io non mi arresto lì, voglio dichiarare francamente le cose come sono. La Commissione è stata unanime nel rassegnarsi a non dovere insistere per questo servizio, ma è venuta in questa determinazione partendo da due diversi ordini d'idee. Una parte della Commissione, la maggioranza, ha riconosciuto che questa linea è esclusivamente commerciale. Ecco perchè dapprincipio ho voluto bene stabilire il concetto della Commissione sulle sovvenzioni. La questione del parallelismo colla strada ferrata è una questione secondaria. Ritenendo adunque che questa linea è esclusivamente commerciale, servendo alle esigenze postali la ferrovia, la maggioranza non ha accordato sussidio per questa linea, giacchè non intende di sussidiare all'interno linee esclusivamente commerciali. L'altra parte della Commissione, quella alla quale io appartenevo, accettava la necessità, perchè imposta dall'esigenza delle finanze, ma non si univa ai colleghi nel riconoscere a questa linea il carattere unico di commerciale per l'interno.

I porti di grande importanza che sono nel Jonio, Taranto, Gallipoli, la costa orientale di Calabria per mezzo di questo servizio potrebbero essere messi in comunicazione da una parte con la navigazione delle Americhe, dall'altra colla navigazione del Levante; si entrerebbe insomma, a nostro avviso, in quell'ordine di considerazioni per le quali si è permesso l'approdo a Catania nella corsa Palermo-Messina-Sira.

Dolorosamente il Ministero restava sempre irremovibile. Quindi o in omaggio a un concetto economico o per forza della mancanza di fondi, l'allacciamento è stato scartato.

Adesso debbo toccare un argomento delicato, quale è quello che riguarda i lamenti di Venezia, che dicesi trascurata in queste convenzioni. Lo faccio però senza preoccupazione, perchè Venezia, poesia a parte, è un nome che interessa la mente e il cuore di tutti gli Italiani, e le questioni che riguardano Venezia non interessano soltanto lei, ma tutta l'Italia.

A dire il vero, trovo che i veneti nei loro apprezz-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

zamenti esagerano alquanto. Io procederò a questo esame sopra elementi, dirò così, ufficiali. Non ho che a prendere l'opuscolo favoritomi dalla gentilezza dell'amico Maldini, e leggere a pagina 15 il voto del sindaco e della Camera di commercio di Venezia intorno ai desiderii di quella popolazione. Veggo che questi desiderii si concretano: 1° in una linea diretta postale che settimanalmente congiungesse Venezia a Costantinopoli senza trasbordi; 2° in una linea diretta postale che settimanalmente congiungesse quel porto ad Alessandria d'Egitto senza trasbordi; 3° in una linea commerciale sovvenzionata diretta alle Indie; 4° in una linea commerciale sovvenzionata, che in relazione ad approdi in altri porti dell'Adriatico e del Mediterraneo, potesse congiungersi con una linea sovvenzionata per l'America; 5° in una linea sovvenzionata tra Venezia e Zara, o quanto meno nella congiunzione ad una linea tra Ancona e Zara.

Ora io, rispondendo brevemente all'onorevole Maurogò nato, interprete di detti lamenti in quest'Aula, dirò che di questi servizi ne trovo escluso un solo: l'allacciamento del commercio dell'Adriatico col Mediterraneo.

Ecco il solo voto nel quale Venezia non è stata soddisfatta.

Domando: le dà questo il diritto di dire che è stata negletta, trascurata? Se in ciò vi ha un danno, e che, secondo me, vi sia, l'ho accennato, non è solo di Venezia, ma anche delle altre contrade poste sul litorale dell'Adriatico, di tutte le contrade d'Italia bagnate dal Jonio, così della Sicilia, come del Napoletano; è un danno comune, e per conseguenza non mi pare che vi sia ragione di speciale reclamo.

Il cenno che ho fatto dianzi dell'ordinamento dei servizi levantini, che non ripeto per non abusare della cortesia che mi attestate, onorevoli colleghi, prova l'esattezza della mia asserzione.

L'onorevole Maurogò nato ha davvero manifestato la causa del malessere che si manifesta nel Veneto: la preoccupazione per l'avvenire. Gli risponderò brevemente.

Intanto cominciamo dal constatare che quello che si chiedeva è stato accordato esuberantemente, e che per ora, sino al 1880, le condizioni dell'Adriatico non sono inferiori a quelle del Mediterraneo.

Imperocchè la Commissione appunto pel fatto lamentato altresì dall'onorevole Maurogò nato, cioè che in essa non era alcun rappresentante delle contrade adriatiche, fatto non imputabile ad alcuno, essendo il risultato della scelta degli uffici, con cura speciale si è occupata degl'interessi di quelle regioni. E i risultati del suo lavoro ne fanno fede: cosa riconosciuta dallo stesso onorevole Maurogò nato, al quale

rendo grazie per le cortesi espressioni che ha diretto alla Giunta parlamentare. Di guisa che io non temo di asserire, che quand'anche ci fosse stato nella Commissione qualche autorevole rappresentante di quegli interessi, più di quanto abbiamo ottenuto difficilmente si sarebbe potuto conseguire.

Dice dunque l'onorevole Maurogò nato: voi proponete un ordine del giorno, per provvedere all'avvenire; ma i fondi dove saranno nel 1880? Potrei rispondere all'onorevole Maurogò nato, con tutto il rispetto che gli debbo, specialmente rapporto alla maggiore esperienza parlamentare, che la Camera propone voti, non deve determinare i modi concreti di adempirli. Il Governo accettandoli, è tenuto esso a provvedere; ciò non riguarda nè la Commissione, nè la Camera. Ora se il Governo accetta un voto della Camera, naturalmente significa che provvederà al modo di attuarlo.

Del resto, l'onorevole Maurogò nato stesso mi dà colle sue parole l'addentellato a dimostrare come sin d'adesso si possa prevedere che nel 1880, fatta astrazione anche di ogni possibile economia per il graduale complemento delle ferrovie, vi sarà un mezzo di riordinare, se non altro, i servizi in guisa da assicurare a Venezia la continuazione del commercio con l'Egitto e le Indie.

Egli ha ricordato la condizione contenuta nelquaderno d'onere, che il Governo cioè nel 1880, finito che sia il servizio della *Peninsulare*, potrà imporre alla società d'alternare le partenze per Singapore una volta da Genova, un'altra da Venezia.

Leggerò le parole testuali con cui è espresso questo concetto:

« Quando cessassero tutti i servizi della *Peninsulare* nell'Adriatico, il Governo potrà obbligare i concessionari ad alternare le proprie partenze tanto dal porto di Genova che da quello di Venezia, o ad aumentare i viaggi. Per le variazioni superiormente accennate sarà accordato un compenso per lega proporzionale a quello che risulterà dalla sovvenzione che sarà corrisposta pei quattro viaggi che ora si staccano esclusivamente da Genova. »

Come vede la Camera, il Governo in caso di questa eventualità sin d'ora prevede che dovrà aumentarsi il sussidio.

Del resto quando si venisse a questa conseguenza noi intanto avremmo già un fondo di 500,000 lire che cesseranno di essere pagate alla *Peninsulare*.

Non entro in maggiori particolari, perchè, ripeto, non deve essere il compito nostro: ho solo voluto accennare che l'avvenire non è punto buio come lo si dipinge.

La Commissione ha adempito al suo debito proponendo un ordine del giorno; il Governo accet-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

tandolo mostra di voler provvedere alla bisogna. Quindi non è già che non sia decoroso proporre voti senza significato, ma non è invece conveniente di credere che la Camera voglia votare una proposta effimera, che il Governo accettandola si proponga anticipatamente di non eseguirla.

Ora verrò ad altra questione che direi ardente, alludo all'ordinamento dei viaggi di cabotaggio Napoli-Messina; quasi potrei qui ripetere:

Ora incomincian le dolenti note
A farmisi sentir

In verità io ritengo che non si possa non riconoscere che questi servizi sono stati ordinati secondo le vere esigenze degli interessi locali; di più, secondo le esigenze reciproche degli interessi di tutti.

Che cosa si è fatto? Si è aggiunto un novello approdo, se ne è tolto uno che era nel progetto ministeriale, si sono alternati gli approdi.

Col primo fatto la Commissione ha adempito al voto degli uffici riconosciuto legittimo dal ministro. Ed ha determinato che il nuovo approdo avesse luogo a Belvedere marittimo, come il punto più importante tra Paola e Scalea, per tutti quei motivi che la relazione enumera, e perchè vivamente ed unanimemente invocato da numerose petizioni dei comuni più importanti di quelle contrade.

In quanto all'approdo di Palmi, la Commissione è stata messa nel duro dilemma di conservarlo e sopprimere Gioia Tauro, o di radiarlo, perchè da nessun argomento di necessità suggerito, specialmente trovandosi a due passi da Gioia. Chiunque conosca quei luoghi solo di vista converrà che la Commissione non poteva esitare neppure un istante nella scelta; ond'è che ha dovuto mantenere Gioia.

Quanto allo alternare degli approdi, si è stabilito che gli scali di approdo soliti per lo passato ad essere frequentati fossero mantenuti in entrambe le corse; i nuovi aggiunti per una parte in un viaggio e per la rimanente nell'altra. Imperocchè, noti questo la Camera, nel corso di un giorno è impossibile che il piroscalo possa fare operazioni in tutti quegli scali. Specialmente in taluni mesi dell'anno, nove volte su dieci la maggior parte di essi resterebbe addirittura senza servizio. Non aggiungo di più sull'argomento. Chi non conosce i luoghi non può intendermi, chi li conosce comprenderà da sè, senza che occorra dimostrazione.

E nel fare questo, la Commissione ha avvisato a tutelare l'avvenire di quelle provincie in modo razionalmente invariabile. Voi sapete, onorevoli colleghi, che nei quaderni d'oneri è riservata la facoltà al Governo di togliere, aggiungere e variare gli approdi.

Ora, siccome il Governo ed il concessionario osservavano l'impossibilità di esercitare il servizio nel modo dapprima stabilito, si è cercato di conciliare le cose in guisa da evitare il pericolo che dopo breve esperimento si fosse dovuto procedere al riordinamento di tutto il servizio.

Io non parlerò delle comunicazioni dell'Italia con l'America e dell'ordinamento dei servizi per l'Egitto e per Singapore, perchè con maggiore competenza se ne occuperanno altri colleghi. Dopo aver discusso dei miglioramenti rilevanti ed indiscutibili che a mio giudizio queste convenzioni saranno per apportare al commercio del paese, ho il dovere di dimostrare se ci costano caro.

Io dirò forse un paradosso, ma mi è occorso spesso osservare nelle discussioni innanzi alla Camera come le dimostrazioni fondate sulle cifre sieno spesso non so se debba dir fallaci o elastiche.

Parla un oratore contrario ad un progetto di legge: stabilisce i suoi dati, le sue cifre, e ne deduce alcune illusioni; sorge l'oratore favorevole, alla sua volta cava fuori dati e cifre, e riesce a conseguenze assolutamente opposte.

Pare un assurdo; la scienza delle cifre è per eccellenza scienza esatta, pura. Io credo che per ciò appunto questo apparente assurdo si avveri. Una volta che uno dei dati che si prendono a base del ragionamento è fallace, il ragionamento va tutto a monte.

Il calcolo, sul quale si è stabilito il criterio per le sovvenzioni alle società, si è detto da tutti un calcolo approssimativo, prudenziale. Non si è potuto altrimenti determinare proprio quello che sarebbe stato giusto di dare alle società in corrispettivo dei loro servizi.

Qualora sia accettata la riforma che la Commissione propone all'articolo 45, per l'avvenire questo pericolo sarà eliminato.

Ma l'onorevole Sanguinetti diceva: perchè non vi avete fatto dare gli elementi dalle stesse società?

Ma, onorevole Sanguinetti, ella che si è mostrato così fino osservatore, ella che si è mostrato così competente nelle questioni di affari, che ha esaminato la questione del fallimento della *Trinacria*, come se ci fosse stato dentro (*Ilarità*), come mai, domando io, se ne viene a questa conclusione che direi quasi ingenua?

Il Governo avrebbe dovuto formare i suoi criteri sugli elementi offerti dalle società?

Ma il direttore della *Trinacria*, Tagliavia, aveva presentato un resoconto sulle condizioni della *Trinacria*, roseo, splendido. Dopo qualche mese la società era fallita. (*Bene!*)

Io potrei accennare anche ad un altro resoconto

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

di un'altra società. Si faceva insistenza per sovvenzionarla. Si è detto da qualcuno: scusate, appare dal resoconto che le condizioni della società sono floride, che c'è un largo dividendo. Allora si è risposto: ma che! il resoconto della società val tanto e non più; si sa questi lavori come e perchè si fanno, *ad usum Delphini!*

Ma come si vuole, dopo queste considerazioni, che il Governo sia degno di biasimo, perchè non si è rivolto alle società onde gli fornissero gli elementi del movimento delle merci e dei passeggeri!

Ad ogni modo, nessuno è venuto, tra tutti coloro che hanno con maggior vigoria criticato il progetto di legge, alle conseguenze alle quali veniva ieri l'onorevole Sanguinetti. Egli, con una facilità sorprendente, tagliava, aggiustava tutto a sua posta. Questo viaggio, diceva, si può fare per 12 lire, quest'altro per 15; questo è superfluo, quest'altro è inutile.

Ma, onorevole Sanguinetti, le son parole coteste. Anche l'onorevole Maldini, di cui ella tanto giustamente ha apprezzato le considerazioni in ordine alle sovvenzioni, mi pare che sia, se non agli antipodi da lei, almeno ben lontano dalle sue conclusioni. E giacchè ho citato il nome di questo mio carissimo amico personale, io dirò che il suo opuscolo l'ho studiato, con quella attenzione che merita un lavoro di un pari suo; ma, dico la verità, l'impressione che ha fatto a me, è ben diversa da quella che ha fatto all'onorevole Sanguinetti. Forse perchè io l'ho studiato con animo spregiudicato, ed egli lo leggeva attraverso al prisma della opposizione al progetto. A me l'opuscolo dell'onorevole Maldini non è sembrata una critica severa, fina, ironica del progetto di legge, come diceva l'onorevole Sanguinetti; a me ha fatto l'impressione che mi ha fatto oggi il discorso dell'onorevole Maurogò nato; un esame critico in merito, lodando molta parte, biasimando taluna.

Già l'onorevole Maldini, come l'onorevole Maurogò nato, delle convenzioni non esaminarono che un lato soltanto, quello degli interessi adriatici.

Del resto, il mio amico Maldini credo che domani avrà la parola e probabilmente favorirà di dirci quale dei due apprezzamenti si accosti più al vero.

MALDINI. (*Interrompendo*) Posso dirlo fin d'ora: il suo.

DEL GIUDICE. Ringrazio l'onorevole Maldini della gentile sua interruzione, con la quale resta constatato che io mi apponevo al vero.

Veniamo ora alla differenza delle sovvenzioni che si è voluta rilevare tra le società estere e quelle nazionali, per inferirne che le nostrane sono troppo laute.

L'onorevole Sanguinetti ha detto che le *Messag-*

gerie sono sovvenzionate nei loro viaggi levantini a 14 lire per lega. La *Trinacria* era sovvenuta a 13 lire.

Siccome la stazatura dei battelli delle *Messaggerie* è enormemente superiore a quella dei battelli della *Trinacria*, secondo uno di quei dati su cui poggiava il suo ragionamento l'onorevole Sanguinetti, la sovvenzione da darsi alla *Trinacria* doveva essere minore di quella che dà la Francia alle *Messaggerie*.

Ebbene, o la scienza è fallace, e la teoria è una cosa diversa dalla pratica, ovvero bisogna dire che il ragionamento dell'onorevole Sanguinetti è fondato su dati erronei. La *Trinacria*, ad onta di tutte queste considerazioni, fallì. È vero che egli ha detto che la *Trinacria* non è fallita per la esiguità delle sovvenzioni, ma per tutte quelle cose che egli con molta conoscenza e molta competenza ci è venuto riferendo.

Su queste cause concomitanti della fallenza io sono d'accordo con lui; però dissento soltanto in questo, che credo che la causa prima del fallimento della *Trinacria* non sia stato altro che la esiguità delle sovvenzioni. E poichè feci innanzi allusione alla relazione del Tagliavia, permetta la Camera che narri come una volta, navigando sopra uno dei battelli a vapore del Peirano, e discorrendo con uno dei più distinti capitani genovesi, che qui cito a titolo d'onore, il capitano Massa, che aveva appunto il resoconto del Tagliavia, egli cominciò a discorrere dell'evidenza della fallacia di quella dimostrazione, e da quell'uomo competente che egli è in tutto che concerne navigazione, carbone, velocità, servizio di bordo, ecc., dimostrava come lungi dall'esserci, secondo i pretesi termini della relazione, un profitto annuo per la società, c'era un *deficit* considerevole. E soggiungeva, che la sovvenzione che lo Stato pagava alla società, era enormemente inferiore alle spese di esercizio.

Ora, siccome la società della *Trinacria* aveva 850,000 lire di sovvenzione all'anno, domando io, se per avventura avesse avuto altre tre o quattro cento mila lire all'anno di più, tutte quelle cose che ieri ha accennate l'onorevole Sanguinetti, sarebbero rimaste ferme, immutabili?

Ad ogni modo, una cosa vi ha incontestabile, ed è che le attuali convenzioni portano una rilevante economia sui sussidi precedenti. E questo, mi piace constatarlo, fu anche rilevato dall'onorevole Di Rudini nella sua importante lettera pubblicata nel giornale *l'Opinione*.

L'onorevole Di Rudini faceva delle deduzioni sulla diminuzione asserita, ma riconosceva un risparmio di parecchie lire per lega. Si dice, le linee

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

interne sono pagate lautamente; la perfezione delle macchine ha diminuito del 50 per cento il consumo del carbone.

Innanzitutto osserverò che bisogna anche tener conto della durezza dei quaderni d'onere; in secondo luogo del bisogno di riformare il naviglio nazionale; in ultimo non bisogna dimenticare che i viaggi interni sono aumentati, e questo naturalmente a discapito della società.

Se si va sei volte la settimana da Napoli a Palermo, o si va sette volte, Florio ha sempre lo stesso numero di passeggeri e la stessa quantità di merci da trasportare.

Aggiungo un'altra considerazione che a me risulta per conoscenza, dirò così, personale; ed è il costo della riparazione oggi senza paragone aumentato. Noi lo sappiamo quanto Florio, Rubattino e Peirano hanno speso per rifare alcune delle loro navi. So che dopo se ne sono pentiti, perchè hanno constatato che con poca differenza se ne sarebbero fatte delle nuove.

Queste potenti macchine, che adesso portano, ed è incontestabile, un risparmio di consumo nel carbone, costano per un prezzo di primo impianto molto più di quello che costavano altra volta, e si consumano più presto.

In quanto al servizio del Levante, che dicono sussidiato largamente, ripeto il fatto della *Trinacria*, ripeto l'espressione dell'onorevole Maldini, giudice competente ed autorevole, il quale ha detto che lo assumerlo è stato un atto di non comune arditezza. Ma vi è un'altra considerazione da fare, ed è che vi è il viaggio mensile obbligatorio non sussidiato, Costantinopoli-Odessa. Messa anche questo nel computo, si viene presso a poco, salvo differenza di qualche centesimo, a quella cifra che era suggerita per sussidio al servizio del Levante dalla Commissione governativa, composta di persone competenti.

Ora, per affrettare alla fine, perchè mi accorgo che la Camera è stanca ..

Voci. Parli pure!

DEL GIUDICE... esaminerò brevemente i miglioramenti che la Commissione ha recato a questo progetto di legge. Col primo ordine del giorno essa crede di aver gettato il germe di uno sviluppo avvenire rilevante nella marina nazionale; col secondo, di aver soddisfatto a tutte le diverse legittime esigenze delle contrade italiane.

CARBONELLI. Anche a quelle del Jonio?

DEL GIUDICE. In quanto alla linea del Jonio, ho detto, onorevole Carbonelli, che l'ho propugnata in seno alla Commissione; ma che aveva dovuto rassegnarmi per considerazioni indipendenti dalla mia

volontà, non so se debba aggiungere indipendenti dalla volontà del Governo, cioè per mancanza di fondi.

In quanto agli altri miglioramenti, tutte le persone, le quali sanno che cosa vuol dire navigazione, riconosceranno pure un onere nuovo che la Commissione ha imposto alla società, ed un grande miglioramento che ha arrecato alla convenzione col l'obbligo che tutte le navi debbano essere classificate al registro. Così si sarà sicuri di non vedere navigare battelli non atti alla navigazione.

È stato sollevato un dubbio a questo proposito: si è chiesto se con questo non si fosse fatto un passo indietro dalle garanzie che erano dal Governo stabilite nei suoi quaderni d'onere, perchè le società avrebbero nell'avvenire potuto classificare nella seconda classe le navi che in oggi si trovano per avventura essere classificate nella prima.

Questa mi pare una difficoltà che non credo meritevole di essere rilevata. Però sarebbe utile che l'onorevole ministro ne pigliasse nota per esprimere poi il suo pensiero. La Commissione ritiene che le garanzie stabilite nei quaderni d'onere dal Ministero restano ferme ed integre in tutto ciò che non sia variato dalle modificazioni della Commissione. Per conseguenza, l'obbligo della classificazione al registro delle navi delle società concessionarie la Commissione lo intende in questo senso, che lo *statu quo* non possa in avvenire venire modificato; di guisa che tra sei, sette, otto anni, una nave attualmente di prima classe non potrà venire registrata di seconda.

In quanto alle tariffe, il miglioramento è stato accolto con tal piano generale che non torna necessario dimostrarlo.

Ma anche a questo proposito mi è stato fatto un dubbio. Mi è stato detto: le tariffe che devono andare in vigore sono quelle del 1° gennaio 1877; però, siccome la società Florio ha delle tariffe maggiori della società Peirano, bisognerà vedere poi se saranno le tariffe Florio o le tariffe Peirano quelle che resteranno in vigore.

Per rispondere a questa difficoltà, mi basta leggere l'articolo del nuovo quaderno d'onere:

« Fermi restando i massimi stabiliti agli articoli 25 e 30, i concessionari, nella compilazione delle tariffe di cui all'articolo 35, non potranno, senza l'approvazione del Governo, arrecare alcun aumento ai prezzi in vigore al 1° gennaio 1877 presso le diverse società di navigazione sovvenzionate dallo Stato nei diversi scali delle isole e del continente. »

Dunque, evidentemente, dove erano in vigore le tariffe Peirano, dovranno quelle essere mantenute.

Così la questione dell'affissione di questo tariffo

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1877

nelle agenzie parmi cosa assai utile pei viaggiatori e pel commercio. Taluno forse ricorderà come questa questione fu una volta agitata dall'onorevole Nicotera e da me. L'onorevole Nicotera rilevava questo curioso fenomeno, che i prezzi variavano secondo che i biglietti si prendevano in una città o nell'altra. Lo stesso dicasi per quanto riguarda l'aumento del bagaglio accordato ai viaggiatori, la soppressione della soprattassa da cui era colpita la merce quando sulle coste di Calabria non potesse essere sbarcata per fatto di forza maggiore.

Infine resta l'articolo 45, il famoso articolo 45, del quale tanto giustamente si preoccupavano tutti coloro che comprendono l'importanza di garantire il Governo nelle contrattazioni future.

Prima di cessare, sento il bisogno di fare una dichiarazione. Taluno dai miglioramenti introdotti dalla Giunta nel progetto di legge ha tratto argomento per infliggere un biasimo all'amministrazione diretta da quell'uomo così meritamente simpatico al paese e così benemerito della nostra amministrazione che è il commendatore Barbavara. A rimprovero non mi pare meritato.

Si rifletta qual forza venga allo stesso ministro rimpetto ai concessionari dal contegno risoluto di una Commissione parlamentare. Si supponga che per caso la Camera votasse un emendamento richiesto da molti deputati, e che la Commissione non avesse potuto ottenere dal Ministero. Sarebbe giusto di dire alla Commissione: voi siete stata ne-

gligente perchè non avete ottenuto quello che abbiamo ottenuto noi?

Onorevoli colleghi, se non sono riuscito a mostrare la bontà almeno relativa se non assoluta di questo progetto di legge, credo di essere riuscito ad esporre le ragioni di profondo convincimento per le quali l'ho accettato nell'ufficio, l'ho propugnato nella Commissione, lo voterò nella Camera; ragioni per le quali ritengo che anche la maggioranza fra voi gli darà favorevole il voto. (*Bene! Bravo! — Applausi a sinistra*)

PRESIDENTE. Onorevole Sanguinetti, ella ha chiesto la parola per un fatto personale.

SANGUINETTI ADOLFO. Sono ormai tanti gli attacchi che mi sono stati fatti e che forse mi si faranno ancora, che mi riservo di rispondere a tutti in una volta.

PRESIDENTE. Bene: ella aspetterà.

Domani alle 2 seduta pubblica.

La seduta è levata alle 6 30.

Ordine del giorno per la seduta di domani:

1° Seguito della discussione del progetto di legge sulle convenzioni pei servizi marittimi postali e commerciali;

2° Discussione del progetto di legge per un nuovo riparto delle spese autorizzate per provvista di materiali d'artiglieria e per armamento di fortificazioni.

