

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

CVI.

TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CRISPI.

SOMMARIO. *Petizioni dichiarate d'urgenza. = Congedi. = Il deputato Meari in nome del deputato Mezzanotte presenta la relazione intorno al disegno di legge per una tassa di fabbricazione e consumo sugli zuccheri indigeni e per la variazione di alcuni articoli della tariffa doganale. = Seguito della discussione generale dello schema relativo alle convenzioni pei servizi marittimi — Appunti del deputato Minich ad alcuna di queste convenzioni — Considerazioni del deputato Boselli in sostegno di esse. = Il deputato Parenzo presenta la relazione sul disegno di legge per la riunione in un solo compartimento catastale dei territori lombardo-veneti di nuovo censo. = Critiche e proposte del deputato Capo — Osservazioni del deputato D'Amico — Spiegazioni del deputato La Porta circa le deliberazioni della Commissione nominata dal Governo per studiare le convenzioni da stipularsi.*

La seduta è aperta alle ore 2 pomeridiane.

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

Il segretario Quartieri legge il sunto delle petizioni seguenti:

1504. La Camera di commercio ed arti di Siena fa istanza perchè, riprendendo in esame la legge per le tasse di registro, vengano in essa introdotte alcune modificazioni che accenna.

1505. Il Consiglio comunale di Acireale, provincia di Catania, raccomanda alla Camera alcune osservazioni sulle principali modifiche da introdursi nella legge del notariato, pubblicate dal notaio Mariano Mazza.

1506. Gli impiegati straordinari presso l'intendenza di finanza di Siracusa domandano di essere trattati alla stessa stregua dei diurnisti dell'amministrazione centrale, cioè di essere ammessi agli esami prescritti per la carriera d'ordine con dispensa della licenza liceale o tecnica, nonchè dell'età e celibato.

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

GUICCIOLI. Pregherei la Camera a voler dichiarare d'urgenza la petizione della Camera di commercio di Siena, che porta il numero 1504.

(È dichiarata d'urgenza.)

LAZZARO. Nella tornata dell'11 aprile fu presentata alla Camera col numero 1472 una petizione dei diurnisti delle intendenze di finanza del regno, i quali chiedevano che la loro posizione precaria fosse presa in considerazione dalla Camera e dal Governo.

Questa petizione fu semplicemente annunziata alla Camera. Ora io pregherei che fosse dichiarata d'urgenza e quindi trasmessa alla Commissione del bilancio come quella che si dovrà occupare appunto della formazione degli organici.

PRESIDENTE. Onorevole Lazzaro, questa petizione fu trasmessa dagli impiegati straordinari delle intendenze di Cremona, Bari, Avellino e Treviso.

LAZZARO. Parlo di questa appunto.

PRESIDENTE. Allora chiederò alla Camera se intende che debba essere dichiarata d'urgenza.

(È dichiarata d'urgenza.)

L'onorevole Lazzaro ha chiesto anche che la stessa sia rimessa alla Commissione generale del bilancio, che è incaricata dell'esame degli organici.

Su questo non occorre di prendere deliberazione, perchè è dovere della Presidenza di rimandare le petizioni alle Commissioni dei progetti a cui esse si riferiscono.

LAZZARO. Ringrazio l'onorevole presidente.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

PRESIDENTE. È mio dovere.

Chiedono un congedo, per affari domestici, gli onorevoli: Gabelli, di 15 giorni; Mazzonei, di 10; Cuturi, di 8.

(Sono accordati.)

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Meardi a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

MEARDI. Per incarico della Commissione che doveva esaminare i progetti di legge finanziari ultimamente presentati dall'onorevole ministro per le finanze, ed a nome dell'onorevole Mezzanotte, il quale è assente per malattia, depongo sul banco della Presidenza la relazione sul progetto di legge per una tassa di fabbricazione e consumo sugli zuccheri indigeni e variazioni ad alcuni articoli della tariffa doganale. (V. Stampato, n° 89-A.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLE CONVENZIONI MARITTIME POSTALI E COMMERCIALI.

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

La parola spetta all'onorevole Minich.

MINICH. In una questione...

PRESIDENTE. Onorevole Minich, abbia la compiacenza di scendere più a basso, poichè parlando dal posto ove ella si trova, gli stenografi non possono intenderla.

(Il deputato Minich discende in un posto più vicino agli stenografi.)

MINICH. In una questione di sì grave momento per la marina italiana, che è tanta parte della potenza nazionale, e per le comunicazioni postali e commerciali interne ed esterne, ho creduto mio dovere di prendere la parola, invocando la cortese attenzione dell'assemblea. Mi vi indusse un altro motivo, cioè che il Consiglio provinciale e la Camera di commercio di una città cui appartiene il collegio che ho l'onore di rappresentare, hanno indirizzato alla Camera alcuni voti di cui l'onorevole Commissione fece menzione ed esame nel suo rapporto, e che pertanto mi trovo in obbligo di chiarire, spiegandone le ragioni senza prevenzione locale, ma unicamente dal punto di vista nazionale.

Anzichè iscrivermi per parlare contro questa legge, avrei preferito trattarne riguardo al merito, come dichiararono altresì gli onorevoli Maurogò nato e Maldini, alle cui illustrazioni sull'argomento, per l'autorevole perizia nelle cose commerciali dell'uno, per la dottrina nautica e lo studio accurato della questione dell'altro, io debbo principalmente riportarmi, dividendone pienamente le opinioni.

Dichiaro però che non è mio intendimento avversare la legge; giacchè ne riconosco in generale l'utilità, e l'importanza; bensì notarvi alcune deficienze od imperfezioni, e procurare che possa essere preso in contemplazione qualche articolo additivo, od emendamento, e quello in particolare di cui già l'onorevole Maurogò nato ha fatto cenno.

Dopo quanto è stato discorso dai valenti oratori che mi precedettero in questo arringo, si può dire che l'argomento sia stato quasi del tutto esaurito sotto l'aspetto tecnico. Riconosco altresì che molte disposizioni di questa legge sono accettabili, anzi che sono in essa degni di lode non pochi provvedimenti, e segnatamente quelli che si riferiscono alle più intime comunicazioni del continente italiano colle sue isole. Non mi resta pertanto che presentare qualche considerazione sopra due lati della questione, sui quali già ognuno avrà potuto presentare dalle premesse, quale sia il mio pensiero, proponendomi di trattare il soggetto in riguardo ai due mari Adriatico e Jonio.

Non è neppur mestieri discutere quanto concerne le quote delle sovvenzioni, delle quali l'onorevole Sanguinetti ha intrapreso una critica con argute ed erudite osservazioni. Imperocchè le convenzioni essendo firmate, mi è d'uopo riportarmi ai patti convenuti, tenendo per fermo, tanta è la stima personale che io professo all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che egli non abbia tralasciato alcun mezzo per fissare le norme delle remunerazioni nel modo più conveniente allo scopo, cioè di corrispondere all'entità delle prestazioni, e tornare accettabile per parte dei concessionari signori Rubattino e Florio, i quali coll'attività dei loro imprendimenti si resero tanto benemeriti della navigazione a vapore italiana.

Nè si potrebbe del resto discorrere della valutazione di queste sovvenzioni, tenendo conto dei loro elementi nella ragione diretta delle distanze, delle velocità, e del tonnellaggio, e nella reciproca dei profitti che potrebbero desumersi dai registri d'esercizio, ed avendo inoltre riguardo alla concorrenza straniera. Imperocchè a questo proposito alcuni egregi oratori che mi precedettero, hanno già notato che mancherebbero i dati onde poter conseguire una teorica determinazione.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

Ristringendomi pertanto al soggetto dianzi indicato comincio dall'osservare che non è sufficiente il solo principio dell'equità di trattamento il quale non sarebbe sufficientemente attuato nell'Adriatico dalle nuove convenzioni marittime, e potrebbe di nuovo tornare a disadvantage di Venezia, testa di linea di quel mare, al cessare del contratto colla società *Peninsulare-Orientale*, se avesse luogo una eguale ripartizione di viaggi per l'Egitto e pei mari dell'Indo-Cina tra Genova e Venezia.

Io trovo inoltre di propugnare un altro principio di perequazione, che sarebbe quello della commisurazione, in corrispondenza all'utilità generale ed all'importanza speciale dei mari sempre col vincolo del maggior nazionale interesse.

Ora, cominciando a discorrere delle condizioni dell'Adriatico, debbo innanzitutto osservare che, a quella guisa che il Mediterraneo è il più importante dei mari interni, perchè si protende fra le tre parti dell'antico continente, e quindi somministra i maggiori mezzi per le comunicazioni fra le regioni remote di quell'emisfero; così del pari il mare Adriatico ha un'importanza speciale, in quanto si adentra nel continente europeo, in maniera da stabilire le più sollecite comunicazioni marittime tra la parte centrale dell'Europa che è sempre stata, ed ora più che mai, della maggiore importanza, e le regioni dell'Egitto e dell'Oriente.

A questa condizione, ed a quella di avere nel vasto estuario veneto un asilo sicuro contro le tempeste del mare e le aggressioni guerresche, è dovuta la potenza della repubblica di Venezia che ha potuto resistere per tanti secoli alle più formidabili prove validamente sostenute. Questa posizione importantissima è stata di tale momento, che all'epoca della sua caduta le avrebbe bastato difendere la posizione dell'estuario, conservando i suoi possedimenti oltremarini dell'Adriatico che le erano rimasti fedeli, per risorgere e mantenersi anche dopo la caduta del primo impero.

Di questa sua singolare vitalità Venezia ha dato una insigne prova nel periodo memorabile del risorgimento italiano, in cui la sua difesa, degna di ammirazione ha potuto tenere elevata la bandiera dell'indipendenza nazionale, e dare con altri eventi occasione e motivo a Re Vittorio Emanuele, seguendo le traccie dell'illustre suo padre e predecessore, di iniziare, e condurre a termine la grande impresa dell'unità italiana.

Per queste ragioni, essendosi manifestato sì nella relazione dell'onorevole Commissione che nelle nobili parole di alcuni oratori che presero parte a questa discussione, il sentimento e il pensiero che la causa di Venezia sia un interesse supremo della

nazione, io ricorderò sempre con viva riconoscenza questa espressione dell'affetto degli onorevoli colleghi, e spero che esso non verrà meno quando il Parlamento sarà per provvedere alla vitale questione del veneto estuario, nella cui completa preservazione consiste per l'Adriatico il più valido mezzo della difesa e della prosperità nazionale. Essendomi già dichiarato in ogni incontro, qual difensore della sua integrità, di guisa che tutti i suoi porti coordinati fra loro debbono conservarsi e migliorarsi in modo progressivo, prendo occasione di dichiararlo solennemente innanzi all'Assemblea nazionale, perchè nessuno possa asserire fallacemente che io pensi di abbandonare alcuno di quei porti a beneficio della conservazione di un altro. Questo sarebbe un pensiero affatto opposto alle mie convinzioni, alle mie ripetute attestazioni, ed ai miei fermi intendimenti.

Ora per tornare alla questione principale di cui si tratta, osserverò che il dominio di questo mare anche all'epoca dell'antica repubblica di Venezia fu di tanta importanza che, malgrado le scoperte geografiche che condussero ai nuovi passaggi delle Indie orientali ed al continente d'America, Venezia ha potuto ancora, malgrado i disastri della guerra che le fu mossa dalla lega di Cambray, mantenersi fino al termine del secolo scorso in un relativo grado di floridezza e di splendore, ed aggiungere qualche cospicua pagina alla sua storia, finchè le fu possibile mantenere il dominio dell'Adriatico, che ora l'Italia deve dividere col potente Stato europeo a cui appartiene la riva opposta.

Abbiamo dunque supremo bisogno di conservare almeno il condominio di questo mare, di concorrere a tale scopo con tutti i mezzi nazionali, essendoci aumentata l'importanza dopo l'apertura del canale di Suez e l'accresciuta prevalenza politica dell'Europa centrale.

L'estensione delle relazioni commerciali tra le regioni orientali ed il centro d'Europa si può desumere dalle ingenti operazioni della società *Peninsulare-Orientale* che porta i suoi vapori dalle estremità dell'Asia, del Giappone e dell'Australia al fondo dell'Adriatico, per i commerci germanici ed anglo-europei estesi sino al confine oceanico.

Ora la società *Peninsulare-Orientale*, per una sovvenzione ben modica in relazione all'importanza dei vantaggi, presta un servizio di gran lunga superiore al compenso, giacchè non avendo l'obbligo che d'un viaggio settimanale da Venezia ad Alessandria d'Egitto, reca poi un servizio accessorio che supera di gran lunga il vantaggio diretto, ed è di potere spingere le relazioni commerciali d'Italia fino all'Indo-Cina, al Giappone ed all'Australia.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

Si aggiunge una circostanza speciale, cioè che il servizio prestato dalla società *Peninsulare* comprende molti utili accessori ed incidentali, che consistono in un avviamento di stranieri che accorrono alle spiagge venete dell'Adriatico, nell'acquisto o consumo di molti generi, e nell'esportazione di suppellettili ed oggetti industriali, per cui non esito a dire, che sotto questo riguardo il servizio della *Peninsulare* presenta qualche analogia cogli utili che si ritraggono dal passaggio della Valigia delle Indie per Brindisi attraverso il continente italiano.

Ora dal progetto del Ministero, ed esplicitamente dagli articoli aggiuntivi della onorevole Commissione si avrebbe la guarentigia che questo servizio verrà continuato colla rinnovazione del relativo contratto fino al febbraio 1880, in cui sarebbe per cessare il contratto della società *Peninsulare* col Governo britannico. Ma non essendovi che l'intervallo di due anni che ci separa da quell'epoca, assai giustamente l'onorevole Maurogonato si è vivamente preoccupato dell'incerto avvenire, e dichiarando pure la sua preferenza per una società nazionale, invoca l'appoggio del Governo e l'approvazione dell'assemblea, affinché fosse provveduto, quando sia per cessare la convenzione colla *Peninsulare-Orientale*, ad una sostituzione che possa provvedere a' bisogni del commercio italiano nell'Adriatico e del canale di Suez fino all'Oriente asiatico.

Debbo per mia parte dichiarare che il progetto accennato dall'onorevole Maurogonato è meritevole di tutta l'attenzione, e non potrei che sottoscrivere a misura simile quando egli avesse a presentare a questo proposito un emendamento o complemento alla legge. Ma in aggiunta all'adempimento di questo bisogno espresso in guisa da succedere alla cessazione dell'impegno colla *Peninsulare-Orientale*, quando fosse per accadere, abbiamo nell'Adriatico necessità di qualche altro provvedimento. Imperocchè come ho detto, dobbiamo fare concorrenza ai mezzi, che impiega una potenza vicina, alla quale appartiene l'altra riva di questo mare, affinché possa l'Italia avere almeno una eguale influenza nell'Adriatico.

Converrebbe a questo fine imitare l'esempio del *Lloyd* austriaco, il quale frequenta i nostri porti e stabilisce opportune comunicazioni nelle coste orientali dell'Adriatico, onde servire ai bisogni del cabottaggio. Ora che il nostro commercio abbia, per questo fine, a ricorrere ad una linea straniera, in mare chiuso, mi pare tal deficienza da richiedere che il Governo vi provveda, e questo sarebbe appunto lo scopo di chi espresse il concetto che non abbia a mancare del tutto il servizio prestato finora dalla linea Peirano-Danovare, che ha cessato di funzio-

nare, e che sarebbe del tutto abbandonata in forza della nuova legge.

Non insisto maggiormente su questo oggetto, che dovrò ricordare fra poco, quando sarò a parlare delle domande presentate dal municipio e dalla Camera di commercio di Venezia, per darne una conveniente spiegazione. È certo però che a termini della presente legge, essendovi comunicazione diretta da Venezia a Brindisi, resta pure interrotta una simile comunicazione, tra Brindisi e la Sicilia attraverso il mar Jonio giacchè non sarebbe provveduto a quest'uopo con una linea speciale.

Questa osservazione mi conduce a parlare di ciò che spetta al mare Jonio qual mezzo di comunicazione tra le coste italiane dell'Adriatico e del Tirreno. Uno dei provvedimenti della nuova legge, il quale avrà certamente l'adesione di tutti i membri del Parlamento, è la più intima congiunzione del continente italiano con la Sicilia, non meno che colla Sardegna. Io divido l'opinione del mio amico personale l'onorevole Sanguinetti, che alla Sicilia sia riservato un grande avvenire per i cospicui mezzi materiali ed intellettuali che possiede e di cui saprà certamente valersi, essendo nel fatto e nei documenti della storia, una terra feconda al pari di ingegni e ricca di messi e d'altri, onde mi è ben gradito ad essa ripetere l'augurio ed il saluto che Virgilio estendeva all'Italia:

*Salve, magna parens frugum, Saturnia tellus,
Magna virum.*

Confidando che questo vaticinio sarà pienamente per avverarsi, importa grandemente fin d'ora che non sia interrotto il commercio che esiste attualmente tra essa e Venezia dei molti prodotti naturali di quel suolo. E se la comunicazione di Venezia con Brindisi non fosse proseguita attraverso il Jonio fino a Messina, questo commercio dovrebbe ricorrere ai mezzi del *Lloyd*, e Venezia dovrebbe provvedersi di questi oggetti nei porti stranieri. Ciò valga ad appoggiare la mozione a cui pure preludeva l'onorevole Commissione nel suo rapporto, cioè che sia riservata ad un prossimo avvenire questa comunicazione dell'isola di Sicilia con Venezia attraverso il Jonio.

Ringrazio la Commissione per questo accenno, e soprattutto d'aver introdotto in un articolo della nuova legge la continuazione del contratto con la *Peninsulare-Orientale* sino al febbraio del 1880, della qual cosa il regio Ministero aveva già preso l'impegno nella relazione del suo progetto.

Io ne feci avvertenza in uno degli uffici presentando una mozione su questo oggetto, e la mia osservazione fu col consenso dell'ufficio, favorevol-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TOBNATA DEL 5 MAGGIO 1877

mente accolta dall'egregio deputato La Porta, presidente della Commissione, e relatore d'una Sotto-Commissione, il quale ne fu certamente gentile interprete presso l'onorevole Commissione che vi ha completamente aderito.

Ora per riaffermare quanto esposi poc'anzi intorno al Jonio, e riguardo altresì alla linea di cabotaggio che è nei desiderii dei corpi amministrativi e consultivi di Venezia, debbo impugnare la troppo assoluta applicazione di quel principio, che viene accennato nel dotto lavoro della onorevole Commissione, e consiste nell'evitare tutte quelle comunicazioni marittime, che possono far concorrenza con le linee pressochè parallele delle ferrovie già esistenti.

Riconoscendo che questo concetto è degno d'attenzione, giacchè sarebbe inopportuno il neutralizzare, e soverchio il moltiplicare i mezzi di comunicazione oltre il limite conveniente; mi sembra d'altra parte che una assoluta applicazione di questo principio non sarebbe ammissibile nelle condizioni naturali del continente italiano. La configurazione di questo, e l'essere attraversato per tutta la sua lunghezza dall'Appennino, richiede che lungo i due versanti di questa catena montuosa fossero stabilite molte linee ferroviarie parallele ai lidi, per la necessità delle comunicazioni terrestri fra le parti estreme della penisola: necessità che fu poi accresciuta dallo scopo politico di ravvicinarle alla capitale.

Ora, nell'applicare questo principio alle condizioni geografiche del nostro continente, che ci hanno recato il sommo vantaggio di un grande sviluppo di coste, d'onde poi venne l'estesa marineria, e la grandezza politica delle repubbliche italiane del medio evo, non si deve contrariare la comunicazione marittima ch'è pur d'uopo concedere alle varie parti delle due coste del continente italiano. Infatti, volendo applicare in modo assoluto questi principii, ci sarebbe impedito di congiungere il porto di Genova, e quello di Venezia o di Ancona, coi porti meridionali di Napoli, di Messina, e di Brindisi, attesachè quelle comunicazioni necessariamente procedono pressochè parallele alla direzione delle linee ferroviarie.

È palese che le comunicazioni marittime sono in generale un ausiliario delle ferrovie, e che i porti di mare, mentre servono di scalo alle merci, giovano ad aumentare il prodotto ferroviario. Dunque non si spinga questo principio oltre a quel confine che gli è dovuto. E per confermare come sarebbe impossibile la sua rigorosa applicazione, mi basti osservare che per le coste del Tirreno necessariamente in alcune disposizioni dei contratti di questa legge, lo stesso principio non venne assolutamente applicato.

Ora tutto ciò che dissi sulla opportunità e necessità dei mezzi di comunicazione richiesti per i rapporti commerciali di Venezia colle regioni dell'Egitto e delle Indie, e coi porti dell'Adriatico e della Sicilia, può servire di spiegazione e di giustificazione alle domande prodotte dal Consiglio municipale e dalla Camera di commercio di Venezia. Quelle domande non si estendono oltre la misura da me accennata; se non che si contempla altresì la congiunzione di Ancona con Zara, appoggiata dalla onorevole Commissione, e il breve allacciamento del Pireo con Sira, che provvederebbe ad un bisogno comune di tutta la linea di navigazione che si estende da Genova sino ai porti orientali del Mediterraneo.

Se dunque si considerino i limiti di queste domande, esse non sembreranno soverchie, anzi, all'infuori della linea di cabotaggio, per avviso dell'onorevole Del Giudice nelle sue cortesi parole verso Venezia, sarebbero con questo progetto di legge in gran parte appoggiate ed adempiute. Imperocchè vi si propone il prolungamento sino al 1880 del contratto colla *Peninsulare*, si raccomanda la linea Ancona-Zara e nella relazione si accenna l'opportunità dell'unione di Messina con Brindisi. E per ciò che concerne l'allacciamento del Pireo con Sira, è sperabile che il regio Ministero voglia accettarlo nell'interesse generale della comunicazione dell'Italia col Levante. Ma conviene altresì avvertire che siccome nel 1880, od al cessare del contratto colla *Peninsulare*, si presenterà di nuovo la grave questione, e probabilmente si dovranno prendere in considerazione e preferire le offerte, accennate nello stesso progetto, per la sostituzione di una compagnia nazionale.

Ora a questo riguardo venne già osservato dall'onorevole Maraogonato che converrebbe ricorrere al partito di rinunciare ai due viaggi che si estendono da Venezia a Singapore, secondo il nuovo progetto, e che, in tal caso, costituirebbe una parità di trattamento tra Genova e Venezia, rimanendo allora devoluti gli altri due viaggi sino a Singapore al porto di Genova.

Analogamente a quella proposta dell'onorevole Maraogonato, si riterrebbe da vari rappresentanti dei collegi locali, in relazione alle domande espresse dal municipio e dalla Camera di commercio della città di Venezia, che quelle spedizioni non possano giovare al commercio nel riguardo della spesa, e che sia preferibile la sostituzione di una corrispondenza più vicina e più attiva, che possa tener luogo della cessazione del contratto della *Peninsulare*, accumulando la somma che era stata finora a quest'uopo assegnata, col risparmio che si ricaverebbe

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

dalla soppressione d'ogni viaggio semestrale da Venezia a Singapore.

Io non intendo arrestarmi ad una discussione sull'opportunità di spingere con apposita linea le relazioni commerciali italiane fino a quel termine, giacchè ne hanno parlato con tanta autorità e competenza alcuni oratori. Bensì aderendo alle osservazioni degli onorevoli Maurogò nato e Maldini, opinerei che almeno possa restringersi l'esperimento di simile istituzione a due anni, cioè fino al 1880, giacchè la prova d'un biennio, cioè di quattro viaggi, può essere sufficiente a rilevare dal risultato la deliberazione da adottarsi, e sotto questo aspetto il periodo di un biennio può essere sufficiente allo scopo.

Non tralascio poi di avvertire l'opportunità, che, invece di un viaggio continuo senza trasbordi dall'uno all'altro estremo di quel cammino, si preferisca, per compiere il viaggio, di partire da un punto intermedio, cioè da Bombay che è il più prossimo, oppure da Aden, se si vuole una comunicazione più breve e diretta.

Nella relazione dell'onorevole Commissione furono espresse parole assai cortesi, all'indirizzo dell'antica regina dell'Adriatico, ma fu altresì accennato il desiderio che essa potesse coi suoi mezzi sopperire all'attuazione di quella linea, lungo la costa italiana dell'Adriatico, in comunicazione cogli altri porti, che non è contemplata nell'attuale progetto. Ora, a questo riguardo debbo fare l'avvertenza, che non mancò a Venezia il buon volere per conseguire questo importante scopo. È noto che quella città ha contribuito per qualche tempo, alla compagnia Adriatico-Orientale un annuo sussidio onde provvedere alle sue comunicazioni coll'Egitto. E per tutta giustizia conviene riconoscere che nel raccogliere i mezzi per sostenere questo dispendio essa fu coadiuvata da alcune delle provincie sorelle. Colgo l'occasione per ringraziare quelle provincie del soccorso prestato e dell'affetto da esse dimostrato verso l'antica madre patria. E confido che in ogni occasione, in cui si tratti di giovare alla maggiore prosperità ed alla tutela di quella città, che ha contribuito alla diffusione dei commerci e dei lumi, ed alla difesa di quella parte d'Italia e di tutta la nazione, non mancheranno di prestare il concorso del loro appoggio e favore.

Del resto non bisogna troppo illudersi sui mezzi di Venezia onde sostenere gravi dispendi, nè accusarla di poca solerzia od intraprendenza. Essa è forse la città che, dopo la caduta della sua antica repubblica, ha dovuto sostenere le maggiori vicende e sventure. Basta ricordare il modo e gli effetti di quella subitanea caduta, la cui prima cagione furono

le divisioni intestine tra l'oligarchia e la democrazia, che paralizzarono le forze della difesa. La perdita dello Stato sbilanciò i rapporti economici dell'antica donna del mare. All'areamento del suo commercio per le guerre del primo Impero, successe nel 1814 un blocco di sei mesi, e nel memorabile periodo degli anni 1848-49 essa ebbe pure a sostenere un assedio ed un blocco di un anno e mezzo, durante il quale, aiutata dalle forze della nazione, seppe provvedere colla carta patriottica e con altri mezzi e sacrificii, alla sussistenza di un esercito e di una squadra navale.

Lo splendore artistico di Venezia, congiunto alla singolarità della sua situazione, le procura numerosi visitatori, ma quella fonte d'utilità non vale a supplire alla deficienza dei suoi commerci che hanno mestieri di essere incoraggiati. Essa è costretta talvolta ad ornarsi e cingersi di fiori per accogliere lietamente gli stranieri attratti non meno dalla mitezza del clima, che dal prestigio degli edifizii e dei monumenti. Altera della sua italianità, quella figlia di Roma sostiene il decoro delle sue illustri memorie colla serenità dell'aspetto, e copre i suoi gravi bisogni sotto il paludamento dell'arte.

Non si trovi dunque inopportuno che siano stati giustificati i desiderii espressi nelle petizioni del municipio e della Camera di commercio di Venezia, i quali, se non possono pienamente realizzarsi, come avverrà più facilmente per le comunicazioni coll'Egitto e colle Indie e per la congiunzione di Ancona con Zara, venga almeno l'attuazione degli altri riservata e compiuta in un prossimo avvenire per ciò che riguarda la linea di cabotaggio nell'Adriatico, la congiunzione di Brindisi a Messina e l'allacciamento con Sira del Pireo. Voglia il regio Ministero, unitamente all'onorevole Commissione, appoggiare, possibilmente, quelle istanze, sicchè possano ottenere l'adesione del Parlamento, e siano adempiuti i voti di Venezia, del tutto conformi all'interesse generale della nazione.

PRÉSIDENTE. La parola spetta all'onorevole Bosselli.

BOSELLI. Alcuni onorevoli colleghi nostri, coi quali mi trovo nelle file dello stesso partito politico, rivolgendo le loro censure dotte ed argute contro il disegno di legge che è sottoposto alle nostre discussioni, hanno dichiarato come essi non fossero condotti da alcun concetto, da alcuno scopo di parte o d'opposizione politica. Le loro dichiarazioni non hanno d'uopo di alcuna conferma; ad ogni modo, se vi fosse mestieri di una riprova, ve la darei io; sergendo dalle file dello stesso partito a parlare in favore delle convenzioni marittime e postali che ci sono presentate dal Governo.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

Queste convenzioni sono molto importanti sotto qualsiasi punto di vista si vogliano considerare.

Esse toccano interessi economici di primo ordine, rappresentano una spesa non indifferente pel bilancio dello Stato, hanno una lunga durata, la quale per quanto possa essere modificata dal corso degli eventi, è sempre cosa da richiamare in modo speciale l'attenzione di una Camera.

Appena queste convenzioni ci vennero presentate, rimasi perplesso dinanzi ad esse pensando anzitutto al loro effetto finanziario.

Io sono tra coloro i quali, molto solleciti delle condizioni del bilancio dello Stato, credono doversi restringere il più che sia possibile le spese, e reputano che non possa il nostro paese sopportare aggravii ulteriori.

Ma l'effetto finanziario di queste convenzioni non ha per se stesso un'importanza particolare. Se noi lo confrontiamo allo stato attuale delle cose non vi è aggravio di spese, vi è invece un'economia di 124 mila lire. Inoltre si abbandona quell'alea che prima si correva rispetto al prezzo del carbone, la quale se in questo momento non era un gravame per lo Stato, già lo fu altra volta, e potrebbe in seguito ridiventarlo.

Si potevano però risparmiare due milioni ove si fossero economizzate le somme relative ai servizi che dovevano cessare e non si fosse provveduto a nuovi servizi.

La mancanza di questo risparmio non è però tale da poter turbare i disegni dell'onorevole ministro per le finanze, intorno ai quali del resto io nutro molte incertezze e riservo interamente i miei apprezzamenti. Queste convenzioni finanziariamente parlando non possono avere tale influenza da posporre tutte le altre considerazioni cui sostanzialmente si collegano allo intento di conseguire con esse una economia relativamente di poco rilievo al paragone dei grandi interessi che si tratta di tutelare e promuovere.

Inoltre questa spesa entra nell'ordine di quelle dirette allo svolgimento economico del paese, che noi non abbiamo mai tralasciato di accompagnare coi provvedimenti intesi a introdurre il pareggio nel bilancio dello Stato anche nei momenti delle maggiori angustie per le finanze, dei maggiori crucci per i contribuenti. Lo svolgimento economico del paese fu in cima dell'opera nostra accanto alla restaurazione finanziaria del bilancio dello Stato, e in mezzo a tanti sacrifici del paese, allo studio delle economie nelle spese, dell'esattezza nella riscossione delle entrate non si è mai perduta di vista la necessità di rinvigorire le forze produttive della na-

zione, e di preparare in ogni modo la grandezza e la prosperità del suo avvenire.

Nell'ultimo quinquennio 282 milioni furono spesi per nuove costruzioni ferroviarie.

In questo programma della nostra politica finanziaria ed economica trovarono sempre il loro luogo anche i servizi marittimi.

Il conte di Cavour provvedeva ad un corso regolare di viaggi fra Genova e vari porti dell'America, e presentava al Parlamento la relativa convenzione, nel 1853, epoca nella quale aveva dovuto ricorrere ad una serie di provvedimenti rivolti a risarcire, mercè nuovi tributi, le finanze dello Stato; e a chi nel Parlamento lo rimproverava per la proposta di simile novella spesa, egli rispondeva che a paro della restaurazione finanziaria dovevano sempre procedere le spese necessarie per lo svolgimento economico del paese.

La sovvenzione alla linea di Bombay apparve in quelle previsioni di spese che facevano parte dei piani finanziari dell'onorevole Sella pel quinquennio 1872-1876.

Mentre il *deficit* della pubblica finanza era di 200 milioni, o, come si direbbe col sistema oggi in uso, di 80 milioni; mentre si andavano ricercando da nuove imposte 30 milioni; mentre infine la condizione delle finanze dello Stato era assai peggiore di quella nella quale oggi si trovano, il Governo italiano, anche in quel momento, pensava allo svolgimento di quella parte degli interessi economici del paese che si collega al progresso dei traffici e della navigazione; vi pensava nel momento medesimo in cui provvedeva largamente alla costruzione delle Calabro-Sicule, al Gottardo e alla Pontebba.

Così abbiamo sempre fatto, ed abbiamo fatto bene; e tutti possiamo compiacerci dei risultati ottenuti, perchè essi non sono l'opera di un partito, ma l'opera di tutti, l'opera del Parlamento e della nazione intiera.

Ed io rimango oggi fedele ad un antico e costante programma finanziario ed economico, approvando senza rimorsi le convenzioni delle quali stiamo ora discutendo.

Coloro che rivolgono l'attenzione loro ai servizi marittimi sogliono ricercare per quale intento lo Stato debba concorrere a provvedere ad essi; fino a qual punto, sotto quale forma, sotto quale aspetto questa ingerenza dello Stato sia legittima e si debba esplicitare.

Molti affermano che i Governi intervengono per sussidiare i servizi postali, e nulla più. Ed inverò il servizio postale rappresenta l'intervento permanente dello Stato in questa materia.

Quando si considerano i servizi marittimi come

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

il mezzo di cui si serve la posta, o come la continuazione, a così dire, delle ferrovie per congiungere le comunicazioni tra le isole ed il continente, le colonie e la madre patria, allora si tratta di un pubblico servizio, come pubblici servizi sono la posta e le ferrovie, colle quali si coordina e cui si rassomiglia, e lo Stato deve provvedere ad esso come agli altri pubblici servizi, o esercitandolo direttamente, o altrimenti limitandosi a retribuire il costo del servizio pubblico.

Ma in realtà le sovvenzioni nei servizi marittimi non si limitano agli scopi postali; ma hanno eziandio un intento e un'indole commerciale.

Un egregio collega nostro, che io non posso dire abbia taciuto nel corso di questa discussione, perchè se non ha preso la parola in questi pubblici dibattimenti ebbe però in essi molta parte, per gli studi della Commissione da lui presieduta, per le pubblicazioni che fece mentre le nostre Giunte si occupavano della materia, e per le notizie ed apprezzamenti che ha esposti questi giorni nelle conversazioni particolari, l'onorevole Di Rudini, dico, ebbe la cortesia di farmi vedere una serie di studi ed appunti suoi, dai quali risulta positivamente che le sovvenzioni dei servizi marittimi, nei diversi paesi, più o meno direttamente, più o meno apertamente, non hanno solo uno scopo postale, ma hanno eziandio uno scopo commerciale.

Per verità, mentre si trasportano le lettere, si trasportano pure le merci; la velocità prescritta, l'ordinamento del servizio, non sono tali da corrispondere esclusivamente al servizio postale.

Che i servizi sovvenzionati abbiano anche altri scopi oltre i postali, si afferma in documenti ufficiali di altre nazioni; quando noi dice il Governo, lo affermano i privati nelle inchieste e nelle doglianze che elevano contro la concorrenza che la navigazione sovvenzionata fa alla navigazione libera.

In Francia non si cela che le sovvenzioni marittime hanno scopi commerciali, politici, militari e persino religiosi; in Inghilterra si parla convenzionalmente di soli scopi postali, ma e nel Parlamento e fuori sorgono tratto tratto voci, le quali chiariscono gli scopi commerciali indissolubilmente uniti cogli altri e non meno degli altri considerati e ricercati dallo Stato.

Però, mentre l'intervento della sovvenzione governativa è permanente nei servizi postali, rispetto agli intenti commerciali esso deve essere transitorio; e deve svolgersi in altra maniera.

Il Governo deve intervenire solo quando l'iniziativa e la forza dei privati non bastino, e il suo intervento deve cessare appena la libera concorrenza e la libera navigazione bastino da se stesse. Ciò

vuol dire che lo Stato crea colle sovvenzioni una marina mercantile a vapore quando in un paese non vi è altro mezzo di crearla e non può sorgere e vivere da per sé; che esso stabilisce certe relazioni commerciali cui non basta la navigazione libera; inizia e sovviene certe linee di navigazione, finchè la navigazione libera subentri e segua l'iniziativa data e l'eccitamento suo; e principalmente lo Stato può e deve intervenire quando si tratti di esperimenti e di esplorazioni.

Ma l'intervento dello Stato deve procedere in guisa che la libera navigazione non divenga impossibile, cioè a dire, i viaggi delle compagnie che hanno sovvenzioni debbano farsi con velocità costanti, prestabilite e rigorosamente mantenute, e con regolarità di orari e di itinerari esattamente osservata; debbono le compagnie sovvenzionate sopportare oneri, i quali, non solo corrispondano ai benefici che ricevono dallo Stato, ma ancora rendano in qualche modo possibile la creazione e la vita di altre compagnie, se la linea è per sé tale da remunerarne naturalmente l'impresa.

Del rimanente, la questione delle sovvenzioni governative è sciolta dai fatti. L'Austria provvede al Lloyd quasi come ad una istituzione governativa. L'Inghilterra alla sola *Peninsulare* dà quasi 11 milioni di sovvenzione. La Francia spende quasi 26 milioni per sovvenzioni marittime. Voi comprendete che, davanti a questo stato di cose, non è più possibile la scelta; non c'è che da imitare nei limiti delle proprie forze.

Di più, sapete, o signori, quale è lo stato della marineria a vapore nel mondo? L'Inghilterra essa sola possiede un naviglio di piroscafi mercantili doppio per numero e per tonnello di quello di tutti gli altri popoli sommati insieme.

Questo fatto spiega da per sé come gli altri Stati, per poter in qualche modo resistere a così formidabile potenza, abbiano accolto il sistema delle sovvenzioni governative. In Francia le tonnellate sovvenzionate sono ben 79,000. E anche presso di noi, o signori, l'esperienza ci dimostra che, senza l'intervento dello Stato, la marineria a vapore, tranne su qualche linea eccezionale, non può mantenersi.

Il Lloyd italiano è perito, ed è a dolersene vivamente; altre compagnie sono perite esse pure: e, senza l'intervento dello Stato, nè le vigorose intraprese del Florio, nè i sagaci ardimenti del Rubattino avrebbero potuto sopravvivere in mezzo a tante catastrofi, nè avrebbero lasciato quella traccia durevole nella vita economica del paese che attendiamo dalla loro perseveranza aiutata dal concorso dello Stato. Senza il concorso dello Stato non si potrebbe creare oggi in Italia una marineria a va-

pore, non si potrebbero proseguire o tentare quelle linee internazionali di navigazione, che debbono esercitare tanta influenza sull'avvenire del nostro paese.

Lo Stato non deve mai mancare dove il suo intervento è necessario; non deve intervenire ove la libera navigazione basta a se stessa; e col suo intervento deve mirare sempre a svolgere la libera iniziativa dei privati, astenersi sempre dal soffocarla.

Rispetto ai servizi interni parmi che le convenzioni seguano sostanzialmente i criteri tracciati dalla Commissione del 1875. Intorno ad essi io penso che non si debbano sussidiare servizi di cabotaggio; ripeto che il Governo non debba intervenire coi suoi sussidi dove la navigazione libera basta o può bastare, e ritengo che non convenga, coi servizi marittimi sussidiati, stabilire una concorrenza alle ferrovie.

La parte delle convenzioni relativa ai servizi interni, complessivamente considerati, io la approvo con animo lieto.

Con essa si rendono più frequenti e sono meglio ordinate le comunicazioni tra le isole e il continente, e si migliora il materiale, si accresce la velocità portandola ad una media di 9 o 10 nodi all'ora, che è la media, della velocità delle compagnie straniere.

Così si migliorano le condizioni di un pubblico servizio, si ottengono agevolezze e vantaggi per i viaggiatori e le merci; allo scambio dei prodotti e alla comodità delle comunicazioni si connette lo scambio dei sentimenti e così una solidarietà sempre maggiore d'interessi e d'affetti fra tutte le parti della nazione, ciò che ha non solamente una importanza economica, ma eziandio una importanza politica e civile, che si riflette in ciò che abbiamo di più prezioso e di più caro, la saldezza, l'unità e la omogeneità della vita nazionale.

Io so che non tutti sono contenti, non tutti i voti sono stati soddisfatti. Nell'ufficio da cui fui eletto commissario un egregio collega appartenente alla Sardegna, l'onorevole Ponsiglioni, ha difeso eloquentemente la causa dei servizi della Sardegna occidentale.

Vi dirà meglio di me l'onorevole relatore quanto egli l'abbia difesa nel seno della Commissione; ed io mi sentiva grandemente inclinato a consentire nelle loro proposte.

Io ho inteso prima nel mio ufficio, e poi in seno della Commissione, le più calde istanze relative ai servizi della Calabria, e queste istanze mi parvero così incalzanti per considerazioni economiche e politiche da doverle appoggiare anche col mio voto, desideroso di veder soddisfatte le domande di quelle

energiche e patriottiche popolazioni troppo ancora divise dalle altre parti della nazione.

Ma quando il ministro delle finanze è venuto a dichiarare alla Giunta che ogni aumento dei servizi e di spesa lo avrebbe tratto oltre quella linea che si era prestabilita, e avrebbe turbati gli effetti dei suoi piani finanziari, allora, dolente ma sollecito al pari degli altri miei colleghi, ho deferito alle osservazioni dell'onorevole ministro delle finanze in cosa che interessa ugualmente il patriottismo di tutti i partiti; e pensai e dissi allora ciò che oggi dico alla Camera e credo sia il sentimento di tutti, che se tutti i voti non sono soddisfatti, se non tutto è fatto bene, conviene però contentarsi di ciò che è possibile ed accettare quel tanto di bene che si può ottenere nelle attuali condizioni della nostra finanza.

Non vi è dubbio che nei servizi interni c'è molto miglioramento; per il desiderio del meglio, non converrebbe respingere il bene.

I quaderni d'oneri di queste convenzioni segnano anch'essi un vero miglioramento ove si paragonino ai precedenti. Ne ha merito l'onorevole ministro dei lavori pubblici che li ha stipulati, ne ha merito la Commissione del 1875 che li ha in parte suggeriti.

Nulla però al mondo è perfetto: e noi abbiamo inteso ieri l'onorevole deputato Maldini, colla molta competenza che egli ha, rivolgere a questi quaderni d'oneri una serie di censure che meritano particolare esame.

Innanzitutto egli ne espose una di ordine amministrativo. E come mai, egli ci ha detto, questi servizi, che pure hanno un'indole commerciale, che hanno tanta influenza sullo svolgimento economico del paese, come mai voi li avete lasciati affidare interamente alla direzione generale delle poste? Ma non vi è un altro Ministero nel nostro paese, il quale ha il mandato particolare di occuparsi di ciò che deve fomentare gl'interessi economici del paese? Questa osservazione è degna di riguardo. Ma io prego l'onorevole Maldini di considerare che qui, in quanto noi esaminiamo il disposto dei quaderni d'oneri, ci troviamo di fronte, non ad un provvedimento che ordini le diverse amministrazioni dello Stato, ma ad un contratto che riguarda il Governo e i concessionari nei loro reciproci rapporti.

Ora, rispetto alle relazioni tra il Governo ed i privati, quale è l'amministrazione, alla quale è preferibile che facciano capo questi servizi? Cui è meglio che i concessionari abbiano a rivolgersi?

Quella delle poste, inquantochè essa ha da coordinare i servizi marittimi ai servizi postali e deve avere per ciò contatti diretti coi concessionari. In caso diverso, essi avrebbero a trattare con due amministrazioni.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

Per ciò che concerne gl'interessi commerciali, la direzione generale delle poste, si rivolgerà sempre, non v'ha dubbio, al Ministero del commercio. Così essa ci dimostrò d'aver sempre fatto, specialmente in tutte le questioni relative alle tariffe. Ma essa rappresenta la parte predominante dell'ingerenza governativa nei servizi marittimi, poichè praticamente, quotidianamente per la sorveglianza che deve esercitarsi, pei provvedimenti che debbono prendersi, essa ha speciale competenza, tale da riassumere nella sua azione anche quella delle altre amministrazioni, il cui concorso per altre attinenze non deve mancare all'indirizzo e allo svolgimento di questi servizi.

Io ho qui dinanzi a me la concessione del Governo inglese alla *Peninsulare*, ed è firmata dal direttore delle poste.

I servizi marittimi anche colà, e anche in Francia, dipendono dalla direzione delle poste.

L'onorevole Maldini mise innanzi due questioni di pubblica economia, sulle quali mi permetto di fare qualche osservazione.

Egli ci parlò delle tariffe sotto il punto di vista della determinazione dei minimi, e manifestò l'opinione che non si dovessero permettere mai tariffe eccezionali.

L'esperienza c'insegna pur troppo, egli è vero, che le tariffe eccezionali producono pessime conseguenze, possono inceppare la concorrenza della navigazione libera, sono contrarie alla giustizia, possono recare abusi gravissimi, danni, e creare monopoli.

Sarei lieto io pure se si potessero bandire dai trasporti marittimi quegli abusi che troppo spesso si verificano nei trasporti ferroviari; abusi che dovrebbero essere eliminati, e che i commissariati governativi ebbero spesso il torto di non saper impedire.

A questo proposito vi è un miglioramento fra queste nuove convenzioni e le precedenti. Si cercò di impedire i monopoli e i favori particolari, al che gioverà anche l'aver prescritta la pubblicazione delle tariffe e l'affissione delle medesime nei locali delle società, cosa che prima non sempre si faceva.

Ma più in là non si potè andare, perchè bisogna tener conto del modo col quale si determina il prezzo dei noli marittimi. Il vapore piuttosto che accettare un nolo minore dovrà partir vuoto? I noli marittimi debbono seguire la legge del mercato; non accade come nelle ferrovie, ma qui invece c'è la concorrenza. Ora se s'impedisce a coloro che fanno i trasporti marittimi sovvenzionati di discendere oltre un dato limite delle tariffe in un dato momento, si costituisce contro di loro una posizione di danno certo e sicuro, perchè quando in una data piazza com-

merciale si produca una concorrenza marittima, quando il prezzo dei noli sia tale da discendere al disotto di quelli prestabiliti nelle tariffe, in questo caso la compagnia sovvenzionata perderebbe i suoi benefici, non potrebbe fare i carichi se non potesse eccezionalmente accettare un nolo inferiore alla sua tariffa normale. Nè la sovvenzione basta a remunerare il viaggio; l'impresa marittima sarebbe condannata a una perdita. La società sovvenzionata deve poi anche potersi difendere contro la concorrenza diretta contro di lei, specialmente di fronte alle società estere sovvenzionate.

La materia, lo ripeto, è ardua e difficile. È una materia alla quale, a parer mio, uno solo è il rimedio possibile, quello di esercitare su queste società un'ispezione severa ed un riscontro continuo. Solo in questo modo lo Stato può vedere quando l'abbassamento eccezionale delle tariffe sia la conseguenza necessaria di un fatto d'indole economica, di concorrenza nel prezzo dei noli, indipendente dalla società, o quando invece sia una concorrenza ingiusta verso le società libere, o un indebito favore verso certe considerazioni di privato interesse.

L'onorevole deputato Maldini diceva che la Commissione fu sentinella poco vigile e che ha lasciato entrare nei quaderni d'oneri i principii del protezionismo. Egli accennava alla questione delle riparazioni e costruzioni dei piroscafi. Rispetto al caso di forza maggiore del quale ci ha parlato, io non sono interprete ufficiale delle convenzioni, ma ritengo che il caso di forza maggiore sia per forza maggiore escluso dall'obbligo imposto alle compagnie. Quando la riparazione urge bisogna farla eseguire. Rimane l'obbligo accennato nei quaderni d'oneri rispetto alle nuove costruzioni. L'articolo inserito, a questo riguardo nei quaderni d'oneri non è una disposizione di protezionismo all'industria nazionale, non è un omaggio assoluto ai principii di libertà; è, come accade spesso nella vita pratica, un temperamento fra due opposti ordini di idee e di interessi.

Noi in Italia abbiamo bisogno grandissimo di svolgere l'industria delle costruzioni navali in ferro. (*Interruzioni, alle quali l'oratore sotto voce risponde*)

PRESIDENTE. Continui onorevole Boselli, non facciamo dialoghi.

BOSELLI. Rispetto alle nuove costruzioni adunque, vi sono due correnti d'idee e d'interessi. V'è chi vorrebbe che tutte le nuove costruzioni avessero a farsi per obbligo espresso nel paese, e v'è chi rifugge dall'entrare in qualsiasi modo in un sistema che può tornare gravoso alle società di navi-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

gazione e costituire un privilegio per i cantieri nazionali.

L'industria delle costruzioni in ferro in Italia è sorta; abbiamo importanti stabilimenti, e se non pel tempo, per la bontà delle costruzioni ed i prezzi può competere coi cantieri esteri.

Le compagnie di navigazione non avranno alcun danno per l'obbligo di far costruire in paese. Nè per determinarle a ciò vi sarebbe bisogno di obbligo alcuno se certe consuetudini, certe predilezioni non disinteressate che hanno per i cantieri esteri coloro che debbono far costruire per conto delle compagnie, non fossero tali da vincere la buona volontà degli armatori e produrre senza ragione delle preferenze a danno dei costruttori nazionali.

Vuolsi considerare che trattasi di compagnie sovvenzionate, che costruendo spendono in parte il pubblico danaro e che le prescrizioni che ad esse si impongono non si possono giudicare coi principii che s'applicano nell'industria libera e nelle relazioni fra le industrie libere.

Del rimanente la forma adoperata dai quaderni d'onori è tale che costituisce in realtà piuttosto un eccitamento legale che un obbligo tassativo, perchè le compagnie potranno sottrarsi ad esso ogni qual volta l'osservarlo si traducesse per loro in un certo e considerevole danno, in un atto di eccessiva ed ingiusta protezione per i cantieri nazionali.

L'onorevole Maldini parlò del materiale: lagnandosi perchè non si fosse bastevolmente pensato a che queste società si provvedessero di migliori flotte. A questo ha già risposto, a parer mio, adeguatamente il collega Adamoli. Per prescrivere alle società maggiori spese bisognava aumentare le sovvenzioni; tutto ciò che si poteva fare per la classificazione nel registro delle navi attuali e per il materiale da costruirsi in seguito, la Commissione l'ha fatto.

Parlando del naviglio postale e commerciale a vapore accennò l'onorevole Maldini anche al Ministero della marina; comprendo l'opportunità di sentirne l'avviso, ma non è a dimenticare l'esempio della Francia dove le forme preferite per i piroscafi coll'intento di farli servire anche a scopi militari, non servono agli scopi cui i piroscafi stessi erano principalmente destinati, e convenne provvedere ai servizi marittimi, postali e commerciali, dapprima sovvenzionati colà come riserva del naviglio militare, in modo e con vapore meglio atti ai loro fini principali.

Intorno a due punti particolari si è ancora intrattenuto l'onorevole Maldini. Egli accennò al modo col quale le concessioni si sono fatte. Perchè, egli ha detto, non ricorrere all'asta pubblica? Il Governo prima di procedere a queste trattative private, ha

cercato se vi era modo di bandire un pubblico incanto?

Dai documenti che furono trasmessi alla Commissione, mi pareva di vedere che si è cercato nelle più importanti città marittime d'Italia, per le vie ufficiali, se esistevano altre compagnie pronte a pigliar parte nelle trattative per i servizi marittimi; ma una vera gara, in tempo, con vera e larga pubblicità, non fu bandita. Il fatto è fatto, e vi erano ragioni di tempo e circostanze che mi spiegano i procedimenti seguiti. Ma per l'avvenire, io ritengo, concordando coll'onorevole Maldini, che quando si avranno a fare contratti di questo genere, sarà conveniente bandire con le debite solenni e pubbliche forme, l'invito a tutti coloro che volessero concorrervi. Oggi probabilmente non si sarebbero trovati altri contraenti; io ritengo che oggi non si sarebbero presentati altri che Florio e Rubattino, ma per l'avvenire, quando il pubblico sia avvertito in tempo, può darsi che se non esistono società, se ne formino: sono interessi tali che bastano a promuovere società nuove.

Quindi io mi unisco all'onorevole Maldini per pregare il ministro dei lavori pubblici, quando abbia a fare contratti di simile natura, di tentare di promuovere una gara più estesa, una specie d'asta pubblica.

Dico una specie di asta pubblica, perchè tengo conto che non è solo questione di capitali e di garanzie materiali, ma anche di fiducia; ma ad ogni modo, qualche cosa più che una trattativa privata, come ora è avvenuto, si dovrà fare.

Vi è un'altra proposta dell'onorevole Maldini alla quale io mi unisco; egli pregò l'onorevole ministro ad accettare una sua aggiunta, secondo la quale la fusione delle società non si potrebbe compiere per decreto reale, ma dovrebbe essere sottoposta alla sanzione del Parlamento.

Io mi unisco a questa proposta dell'onorevole Maldini, per quelle ragioni evidenti che la raccomandano e che si riferiscono così agli interessi dello Stato, come a quelli della libera navigazione a vapore, della libera industria dei trasporti marittimi nel nostro paese.

L'incognita di queste convenzioni, voi, o signori, già sapete qual sia. Non v'è sicuro elemento, non v'è criterio sicuro per apprezzare la misura, l'entità delle sovvenzioni date ai concessionari. Chi le consente fa un atto di fiducia verso l'onorevole ministro dei lavori pubblici; nè più, nè meno; nè si può fare altrimenti. Il ministro dei lavori pubblici ha fatto il meglio che ha potuto, trattando coi concessionari; discusse con loro, ha resistito, ha ceduto, ha fatto tutto ciò che si poteva ed ottenne tutto ciò che era

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

possibile ottenere. Ecco ciò che bisogna credere per approvare le convenzioni: in quanto a criteri positivi, certi, sicuri, non ne esistono. Perchè esistessero bisognerebbe conoscere esattamente la spesa ed il prodotto di queste linee di navigazione, spesa e prodotto che non potete conoscere, se non conoscete i registri delle compagnie, se non conoscete tutto ciò che riguarda il loro traffico, la loro gestione, la loro finanza.

Tutto questo è un mondo arcano, o meglio un caos per i profani fra i quali mi permetto di annoverare anche l'onorevole ministro dei lavori pubblici e le sue amministrazioni.

Le tariffe si sono applicate in modo incerto ed irregolare: le tariffe scritte non furono sempre quelle in vigore: tariffe stampate ne avete di più generi e di più specie, bisogna penetrare con infinito accorgimento, sotto spoglie diverse negli uffici delle società per conoscere i prezzi pagati dai viaggiatori o dalle merci: inutile interrogare le società, impossibile ogni riscontro intorno alle loro risposte: bisogna credere senza più agli interessati, o non rivolgersi a simili indagini pur necessarie per determinare il giusto prezzo delle sovvenzioni.

I bilanci delle società? La società Rubattino e la Peirano erano società private; la società Florio, società in accomandita, obbligata quindi alla presentazione dei bilanci; ma i bilanci per se stessi non bastano a fornire gli elementi indispensabili per dedurre dal costo e dal prodotto dei servizi la misura della necessaria ed equa sovvenzione.

Il paragone colle società estere non è un criterio sicuro, perchè anche di queste bisognerebbe conoscere oltre le sovvenzioni, le spese, le tariffe, il movimento, bisognerebbe conoscere quali vantaggi diretti ed indiretti abbiano e dal Governo e in altri modi.

Quindi neppure il confronto colle società estere può bastare. Un confronto ha istituito il Governo presentando queste convenzioni. Egli ha paragonati i prezzi dei nuovi a quelli dei vecchi contratti, e la sovvenzione concessa coi nuovi contratti è inferiore di lire 3, 66 per lega a quelle che concedevano i contratti precedenti!

Ma nulla è mutato d'allora ad oggi? Sono diminuite le spese; il traffico è cresciuto. Si consuma meno carbone e il carbone costa meno di quello che costava nel 1862.

La forza media delle macchine degli antichi piroscafi si poteva calcolare di 300 cavalli; la loro velocità media era di 9 nodi all'ora. Il consumo medio di carbone era di tre chilogrammi per cavallo e per ora; quindi il consumo medio di carbone era per ora 900 chilogrammi, per lega di 300 chilogrammi.

Per le nuove convenzioni il tonnellaggio è cresciuto, è cresciuta la velocità e ci vorranno delle macchine della forza di 600 cavalli. Ma oggi il consumo medio del carbone non si deve più calcolare a 3 chilogrammi, per cavallo e per ora, ma invece ad 1 1/4 chilogrammo; di guisa che noi abbiamo che il consumo medio di carbone, non ostante la velocità accresciuta, non è più di 300 chilogrammi per lega, e di 900 chilogrammi per ora, ma per ora è di soli 750 chilogrammi, per lega, tenuto conto della cresciuta velocità di circa soli 220.

E quale beneficio ricavano le società dal minor prezzo del carbone? Per poterlo in qualche modo stabilire io ho voluto riferirmi ai calcoli che la Commissione del 1875 aveva suggerito. La Commissione del 1875 infatti aveva proposto che per ogni scellino d'aumento sul prezzo del carbone nei luoghi di produzione, oltre 18 scellini, si aumentasse il sussidio di 20 centesimi per lega, ritenendo che l'effetto di quest'aumento del prezzo in realtà fosse di 24 centesimi per lega, ma che si dovesse lasciare a carico delle società, una parte dell'aumento del prezzo, cioè 4 centesimi. Ciò si riferiva solamente ai servizi interni, perchè riguardo agli altri provvedimenti di piroscafi più grossi il calcolo sarebbe arrivato al doppio.

Oggi, ammettendo che il carbone nei luoghi di produzione valga uno scellino e mezzo meno di quello che valeva nel 1862, quando si facevano gli antichi contratti, e applicando i calcoli della Commissione presieduta dal deputato Di Rudinì, solo per questo fatto della diminuzione del prezzo del carbone, le società hanno il beneficio di 36 centesimi di economia per lira.

Però ai risparmi pel minor consumo, pel minor prezzo del carbone, bisogna contrapporre il maggior capitale che si deve investire nei piroscafi, e la necessità di cambiare, con gravissima spesa, frequentemente le macchine.

La proposta della Commissione del 1875 di serbare una relazione tra l'entità del sussidio e il prezzo del carbone, secondo il sistema seguito prima da noi e anche in Francia, oggi sarebbe stata di vantaggio pel bilancio dello Stato. Ma ne comprendo i pericoli. Oggi per le 240,000 leghe di servizi interni e le 185,000 leghe degli altri, l'aumento di ogni scellino nel prezzo del carbone ci darebbe un aumento di lire 112,000. L'aumento potrebbe elevarsi ai sei o sette scellini. Si preferì evitare l'alea.

Vi era un solo modo per far sparire per le convenzioni avvenire quella incognita circa la misura delle sovvenzioni della quale abbiamo fin qui parlato.

La Commissione del 1875 aveva proposto, l'ono-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

revoles ministro aveva stabilito, che le società debbano presentare i loro rendiconti statistici e finanziari. La vostra Giunta volle, ed ottenne, che il Governo abbia la facoltà di riscontrare la veridicità di questi documenti in quei modi che reputerà migliori.

Non mancarono le obiezioni a questo provvedimento e sono gravi: il cattivo servizio e il poco frutto dei commissariati governativi per le ferrovie, l'indole pur sempre commerciale delle società, le esigenze del loro credito, la natura del sussidio, che è fisso e non muta come nelle ferrovie, secondo la entità dei prodotti.

Ma prevalse il concetto che nell'interesse dello Stato e della stessa navigazione libera il controllo fosse necessario. Non è industria libera codesta, ma collegata con pubblici servizi; in sostanza lo Stato la regge e la mantiene: l'interesse generale ha i suoi diritti, per esso si danno le sovvenzioni, per esso si debbono esattamente conoscere le condizioni delle società sovvenzionate, i prodotti e le spese, riscontrando i documenti che danno interno a ciò attestazioni e prove sicure.

Non è sospetto, nè sfiducia, nè ammonizione; è dovere di previdenza, è ragione di tutela per l'industria libera e per le finanze dello Stato.

Io non mi estenderò intorno ai vari servizi internazionali. Voto i servizi che riguardano la linea del Levante, benchè io sia convinto che così postalmente come commercialmente parlando, sono quelli che avrebbero minor ragione di essere sovvenzionati.

I vapori del *Lloyd* austriaco vincono i nostri nella celerità dei trasporti postali e a ciò s'aggiunga la costruzione delle nuove ferrovie, le quali anche commercialmente mutano il sistema delle comunicazioni tra noi e il Levante.

In tale stato di cose potrebbe per avventura bastare nel Levante la navigazione libera per i trasporti marittimi da effettuarsi per l'avvenire.

Ma io comprendo le considerazioni d'indole storica, di tradizione commerciale, di influenza politica che raccomandano di sovvenzionare questi servizi. So quanto è importante la nostra colonia a Costantinopoli, che non la cede per importanza che a quella sola dei Greci; e pure comprendo che si volle ad un tempo liquidare l'eredità malaugurata della *Trinacria*. So che si raddoppia il sussidio, che da 800,000 lire va ad 1,600,000 lire, ma so pure che il sussidio precedente il quale per la costruzione dei grossi piroscafi e per la necessità di spingere le corse fino a Marsiglia, era ridotto a sei o sette lire per lega, ebbe per risultato la catastrofe pur troppo nota di quella società, la quale quando anche fosse

stata bene amministrata, non avrebbe potuto esercitare la sua industria senza gli occorrenti capitali, vivendo sulle cambiali, con un capitale che era meno della metà del costo dei suoi piroscafi.

Era una triste eredità, che anche politicamente bisognava assumere e liquidare, e politicamente bisognava tener conto del capitale impiegato e del lavoro che trova alimento e mercede nei servizi dei quali parliamo, e che io non trascurerò, lo ripeto, di votare.

Voterò i servizi dell'Egitto che negli scorsi anni per gli scarsi noli, la necessità di grossi piroscafi, e le tariffe differenziali ferroviarie, ostili ad ogni svolgimento del nostro traffico dovettero subire perdite, non senza dar luogo a incertezze legali circa gli obblighi del concessionario, che è bene rimuovere; e spero che l'aumento del sussidio, dando a questi servizi quella normale periodicità, che gli uomini esperti dicono indispensabile per bene attivare una linea di navigazione, valga a consolidarli con maggior vantaggio degli interessi nazionali.

Io voto ciò che ci è proposto per consolidare la linea di Bombay, che rappresenta tanti interessi e tante speranze pel nostro paese; si aumenta il sussidio ma si stabiliscono dodici viaggi all'anno e si toglie l'alea relativa alla tassa pel passaggio del canale di Suez che era prima rimborsata dal Governo, tassa rispetto alla quale, dopo un aumento del 33 per cento cominciò dal 15 aprile prossimo passato il periodo delle diminuzioni, ma che mantenendosi gli antichi patti, avrebbe potuto dar sempre luogo per l'avvenire a ulteriori gravezze.

Da Bombay passiamo ora a Singapore. Il viaggio è difficile, dopo i nubi che vi hanno addensato sopra taluni fra gli autorevoli oratori che hanno parlato prima di me.

Se la Camera lo permette, riposo un momento, prima di intraprendere in quest'Aula una navigazione tanto contrastata (*Bene! bene!*)

PRESIDENTE. Riposi pure.

(*La seduta è sospesa per cinque minuti.*)

Invito l'onorevole Parenzo a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

PARENZO, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge per la riunione in un solo compartimento catastale dei territori Lombardo-Veneti di nuovo censo. (*V. Stampato, n° 30-A.*)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

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

BOSELLI. Prima di parlare della linea di Singapore concedetemi, onorevoli colleghi, d'intrattenermi bre-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

vemente intorno ad una opinione emessa ieri dall'onorevole Maurogò nato, la cui autorità è grandissima per tutti noi. L'onorevole Maurogò nato disse ieri che egli, in fatto di navigazione internazionale ammette solamente le sovvenzioni che siano rivolte a quelle linee di navigazione le quali corrono tra la madre patria e le colonie.

Quest'opinione a me pare troppo assoluta, e parmi che essa si arresti al solo scopo postale dei servizi marittimi.

Rispetto a questo non vi ha dubbio che il servizio tra le colonie e la madre patria deve essere effettuato colla maggiore regolarità e formare perciò oggetto delle prime fra le provvidenze governative in questa materia.

Ma sotto il punto di vista commerciale talune volte può invece venir meno in questa specie di comunicazioni la necessità del sussidio governativo, quando cioè i traffici sieno così vivi, le relazioni tra la madre patria e le colonie così sviluppate da alimentare la navigazione libera, da stabilire in essa la concorrenza, da far sì che lo Stato possa, anzi debba astenersi dall'intervenire col suo concorso, rivolgendolo invece allo stabilimento di altre linee col solo scopo di svolgere o ravvivare nuove correnti commerciali, di additare nuove vie all'attività del paese, alla sua espansione civile ed economica.

Colà dove può esercitarsi l'industria libera vien meno la ragione delle sovvenzioni; dove invece si tratti opportunamente di sperimentare ed esplorare, le prime iniziative appartengono allo Stato.

Del rimanente colonie propriamente dette il nostro paese non ne ha, nè io credo debba pensare a stabilirne. Le nostre colonie sono quelle libere che abbiamo nell'America del sud. Non voglio precorrere profeticamente rispetto ad esse gli eventi: non sappiamo oggi quasi più stretti vincoli si potranno stabilire nel futuro tra quelle colonie e la madre patria, e quale forma questi vincoli potranno assumere. Certo è che l'Italia non ha nè mezzi finanziari nè forze economiche sufficienti, nè avrebbe seria utilità ad intraprendere altre iniziative di stabilimenti coloniali.

È grande, non vi ha dubbio, la potenza colonizzatrice dell'Inghilterra, o sia che sovrapponga violentemente una razza all'altra, come in America, o faccia coesistere l'una accanto all'altra due civiltà, come nelle Indie.

Ma è esempio forse non imitabile, e la storia e l'esperienza della Francia in Algeria, delle colonie spagnole, e di quelle stesse dell'Olanda, non è tale da tentarci ad avventure che spesso eccitano un fallace amor proprio nazionale, cui danno favore vietati pregiudizi, ma che in realtà non forniscono risulta-

menti pari ai sacrifici che costano e riescono spesso a perturbare, colla necessità delle violenze o colle opere della corruzione, la vita civile e le istituzioni stesse interne del popolo colonizzatore.

Se le nostre colonie sono e debbono essere quelle libere dell'America del sud, non vi ha dubbio che tutto ciò che riguarda le comunicazioni tra esse e l'Italia merita la maggiore attenzione.

Ove per mantenere ben ordinate, celeri e regolari le comunicazioni tra l'Italia e l'America del sud, occorran i sussidi del Governo, questi non debbono mancare; questa linea di navigazione internazionale deve essere preferita a tutte le altre.

Ed io sarei senza più fra coloro che vorrebbero sussidiare la navigazione tra l'Italia e l'America del sud, se non mi trovassi in presenza di fatti, che danno per lo meno incertezza intorno alla necessità ed alla giustizia della sovvenzione governativa.

Fra l'Italia e l'America del sud vi è oggi un servizio postale regolarissimo. Lo fa, con l'adeguata retribuzione, la compagnia Lavarello, la quale, per i suoi piroscafi, per la regolarità e celerità dei suoi viaggi, per l'ordinamento del suo servizio veramente postale, per il modo con cui è retta e ordinata merita lodi e fiducia.

Ma questa società fece fin qui tali profitti, diede tali benefici ai suoi fondatori e azionisti da escludere ogni ragione di sussidi governativi e da apparire come una navigazione, un'industria da per se stessa remuneratrice.

Io so bene che altri afferma che senza la sovvenzione governativa non potrà la società Lavarello continuare i suoi servizi, e capisco che le cifre cui ho fatto or ora allusione, possono ricevere molte spiegazioni che si colleghino alle vicende per le quali la società è passata, e perdere così il loro valore rispetto alla questione della quale ora ci occupiamo. Ma sono indagini queste che solo il Governo può compiere: io, semplice deputato, allo stato delle cose, debbo credere a ciò solo che è chiaro e palese.

Vi è ancora un altro fatto: altre società fanno tra l'Italia e l'America del sud un servizio del tutto libero, il quale gareggia collo stesso servizio postale e accenna a voler svolgersi nella lotta e nella libera concorrenza. E queste altre società, questi altri armatori affermano che quella linea di navigazione è abbastanza remuneratrice da per se stessa, anche per più compagnie, che non occorrono i sussidi del Governo, e chiedono da esso e dal Parlamento, che non si intervenga a soffocare la loro iniziativa, a distruggere la libera navigazione, concedendo ad una sola società sussidi non necessari per il pubblico servizio.

È ciò vero? Senza sovvenzioni si potrà avere an-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

che per l'avvenire dalla navigazione libera un vero, regolare, celere servizio postale?

Ecco un'altra domanda cui solo il Governo è competente a rispondere, perchè bisogna desumerla da fatti, da previsioni, da apprezzamenti che nel cozzo dei vari interessi mal si determinano tra il fervore delle polemiche e nelle pubbliche discussioni di una Assemblea.

Perciò la vostra Giunta, affermata la grandissima importanza delle comunicazioni fra l'Italia e l'America del sud, vi propone di lasciare al Governo il compito di ricercare se, per mantenerle ed assicurarle regolarmente nel miglior modo possibile, occorrono o no le sovvenzioni della pubblica finanza.

Allo stato delle cose non parve potersi giungere ad altra conclusione, e per ciò solo non si è detto quel *sì* o quel *no* assoluto che l'onorevole Maurogònato c'invitava a pronunziare.

Nel 1867 il ministro dei lavori pubblici interrogava la Camera di commercio di Genova intorno all'opportunità di sovvenzionare la navigazione a vapore tra l'Italia e l'America del sud; e quella Camera di commercio, con fede sicura nella libera iniziativa e nella libera concorrenza, rispondeva negativamente.

Essa aveva fede che la navigazione libera sarebbe sorta ed è sorta. È dessa vitale? I pronostici al Governo, la risposta all'avvenire.

Intanto nell'emigrazione italiana si svolge un'altra notevole corrente verso l'America del nord, colla quale crescono continuamente i nostri scambi.

Anche verso l'America del nord conviene che il Governo nostro rivolga gli sguardi, e speriamo non lontano il giorno in cui si possa provvedere anche ai servizi marittimi di quella linea, la quale però presenta speciali difficoltà e di costo e di concorrenza.

Ma l'espansione, l'attività italiana all'estero non si esplica solo nelle libere colonie, e nelle correnti d'emigrazione verso le Americhe. Essa si rivolge e deve rivolgersi, così come vogliono la natura, le tradizioni del nostro passato, le forze e le virtù del nostro avvenire, verso i traffici dell'estremo Oriente gli scambi e i trasporti tra esso e l'Europa e specialmente tra esso, l'Italia, la Svizzera e la Germania.

Noi siamo collocati sulla via delle nazioni, sulla via dei grandi commerci mondiali.

Ogni nuovo passo che noi facciamo nell'Oriente è una nuova conquista pel nostro avvenire, una prova che noi abbiamo l'ispirazione e sentiamo la importanza dei nostri destini.

Io saluto con animo lieto e con altere speranze codesto avanzarsi delle nostre navi, con regolari

comunicazioni, a Singapore e a Batavia. Deploro che il Governo italiano, diniegando uno scarso sussidio, abbia lasciato perire la linea di Calcutta; e affretto col desiderio il giorno in cui potremo ristabilire quella linea, e stabilirne una al Giappone.

Nè tutta questa è poesia, o se è poesia, è quella poesia stessa che ci ha fatti in altri tempi grandi, ricchi e gloriosi e cui sono affidate in non piccola parte le fortune del nostro avvenire.

È una poesia che poggia sui decreti di Dio, sulle condizioni geografiche del nostro paese. Una poesia che sorge dalla nostra storia, e alla quale fortemente credevano quei Veneziani e quei Genovesi che nel medio evo s'erano impadroniti dei traffici orientali, vincendo dure difficoltà nell'Egitto, e resistendo a guerre, a massacri, a violenze d'ogni maniera, resistendo perfino alle scomuniche scagliate da Avignone per proibire ad essi ogni traffico con quei popoli infedeli.

Quella stessa poesia che conduceva i nostri padri nell'Egitto per fare il commercio delle Indie, ispirava più tardi, non ostante la nuova via del Capo di Buona Speranza, ispirava Leibnitz a raccomandare a Luigi XIV di impossessarsi dell'Egitto, ispirava Napoleone Bonaparte quando compieva la spedizione sua in quel paese.

Pur troppo è una poesia che già per altri è realtà; ora che il commercio dell'estremo Oriente ha ripigliata la via a noi più favorevole, altri fu più sollecito di noi a trarne vantaggio.

Giungiamo tardi, ma conviene correre noi pure e far presto se non si vogliono perdere tutti i benefici della nostra posizione, essere del tutto indegni dei padri nostri e di noi stessi, apparire scevri di ogni senso pratico, di ogni vigorosa ed elevata operosità.

Mentre noi non siamo ancora apparecchiati a profittare di queste nuove vie, altri già studia e si adopera per aprirne nuove e diverse ai grandi commerci mondiali.

Il movimento dei traffici tra Marsiglia e l'Indo-China, quale risulta dalle statistiche delle *Messagerie* francesi, ci avverte coi suoi grandi e rapidi aumenti, come il nostro discorso si aggiri nelle sfere, le più positive, delle cifre e dei fatti.

La Francia per questa poesia spende nove milioni e seicentomila lire all'anno, che tant'è la sovvenzione pei servizi marittimi tra essa e l'Indo-China.

E la Francia e l'Austria non celano il timore che ad esse ispira la nostra concorrenza e si armano in ogni modo, a nostro danno, per prevenirla e soffocarla.

È poesia infine codesta cui credono le nostre Camere di commercio, le quali riunite in Congresso

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

fecero oggetto di speciale voto e di speciale raccomandazione al Governo ciò che riguarda le comunicazioni dirette e regolari tra il nostro paese e l'estremo Oriente.

Le nostre industrie riceveranno da queste comunicazioni regolari e dirette quelle materie prime, che oggi per mancanza di siffatte comunicazioni debbono pagare a più caro prezzo, anche quando le traggono dai luoghi di produzione, costrette del rimanente più spesso a ricercare a più caro prezzo ancora da esteri mercati.

L'industria moderna, per poter prosperare, ha bisogno di avere le materie prime al miglior mercato e nel più breve tempo possibile. Al miglior mercato vuol dire colle navigazioni dirette; non è perciò, o signori, indifferente nè fantastica la questione dei trasbordi coi quali crescono i ritardi e le spese vuoi nei voli, vuoi per le assicurazioni.

Oggi l'industria, il commercio hanno bisogno di ogni piccolo guadagno, sia di denaro, sia di tempo. Per lo passato le operazioni industriali e commerciali erano più produttive, ma si svolgevano più lentamente.

Oggi le operazioni industriali e commerciali danno benefici molto minori, ma si compiono in un minor tempo; occorre far molte operazioni e in poco tempo, e qualsiasi piccolo risparmio è necessario perchè l'industria sia remunerativa, la speculazione profittevole.

Egli è per ciò che il commercio e l'industria tanto lottano per ottenere anche i più piccoli vantaggi nei trasporti ferroviari. Le stesse considerazioni debbono estendersi ai trasporti marittimi, specialmente quando, come quelli delle linee indo-cinesi, debbono assumere tale regolarità, ed esercitarsi con tali economie di tempo e di spesa da corrispondere nell'odierno sistema di molteplicità degli scambi, alle nuove condizioni fatte alle industrie e i commerci, alle leggi economiche da cui sono oggi governati i fenomeni della produzione e degli scambi.

Gioverà quindi all'industria italiana, che noi vogliamo veder risorgere, ogni linea che stabilisca più lontane e dirette comunicazioni coll'estremo oriente; molte materie prime ci vengono di colà e talune fra esse sono tali, come certi semi oleosi, come l'olio di cocco, delle quali ora in talune parti d'Italia si fa, per importanti industrie, non poco consumo, che troppo sono danneggiate dai trasbordi; ve ne sono talune il cui prezzo non può accrescersi, sia pure lievemente, senza togliere all'industria, cui debbono servire, parte dei profitti necessari per alimentarla.

Ciò per le industrie; coll'allargare i traffici indo-cinesi, noi conseguiremo anche altri vantaggi sotto il punto di vista delle speculazioni commerciali pro-

priamente dette e del transito pel nostro paese e sulle nostre ferrovie delle merci destinate alla Svizzera e alla Germania.

Se l'industria nazionale non avrà il modo di direttamente fornirsi delle materie prime di cui ha bisogno nei luoghi di produzione dovrà ricorrere ai porti esteri, dovrà andarle a cercare nei luoghi dove esistono gli empori e i mercati di tali materie.

Per vero oggi come le ferrovie resero inutili le fiere, così collo svolgimento della navigazione a vapore va scomparendo il sistema dei grandi depositi di merci. Oggi la merce viaggia, non si arresta; transita non si accumula, va il più direttamente che può alla sua destinazione. Ma ad ogni modo ciò non sempre avviene, specialmente per certi generi e prodotti. Or bene se si tratta di acquisti diretti delle materie prime fatte dall'industria nei luoghi di produzione, già abbiamo visti i vantaggi della navigazione diretta; e se si tratti d'operazioni, di speculazioni commerciali, d'empori di merci, le nostre industrie hanno tutto l'interesse di trovarli in porti italiani anzichè cercarli in porti esteri. Ma simili empori nei porti italiani non potranno mai formarsi senza linee di diretta e regolare navigazione.

Ma si potrà dire: l'industria alimenterà da se stessa la navigazione libera, l'alimenterà il commercio se proprio esiste la convenienza di stabilire queste dirette comunicazioni.

Ma, o signori, l'industria non è tutta grande industria, sono pochi gli industriali i quali siano in grado di acquistare ad un tratto tante materie prime che bastino per compiere il carico di un piroscafo.

E se si ha ad attendere la combinazione di certi acquisti che completino il carico perchè il piroscafo parta, si perde il beneficio della regolarità dei viaggi e del tempo. L'industria deve poter calcolare con esattezza il costo e il tempo del trasporto delle materie prime così per le sue operazioni, come per i suoi capitali.

Mercè i servizi regolari dei vapori, i quali abbiano epoche certe, periodi fissi per i loro viaggi e spese determinate e certe per i loro trasporti, tante piccole partite concorrono a formare il carico e si soddisfano così gli interessi di tutta l'industria, anche della piccola industria, sottraendola, per quanto è possibile, alla necessità di comperare le materie prime in mercati nazionali, o peggio esteri, di seconda mano, gravate dal beneficio che debbono dare alla speculazione, e mettendola in grado di potere al pari della grande industria dare le sue commissioni, calcolando sul tempo e sulle spese del trasporto in modo da partecipare all'utilità del rapido movimento della produzione e degli scambi.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

Fu additata, a cagion d'esempio, l'industria raguardevole dei cuoi in più parti d'Italia.

Molti industriali saranno in grado di concorrere a formare il carico d'un piroscalo con tante piccole partite di cuoi tratti dai luoghi di produzione; pochissimi al certo potrebbero acquistare colà tanti cuoi da formare un carico intiero, che avrebbe grandissimo valore.

Dovendo aumentare le partite degli acquisti oltre il bisogno, scompare il vantaggio di provvedersi delle materie prime sui luoghi di produzione, invece il sistema dei viaggi regolari e diretti lo offre e lo assicura.

Accennava testè al transito sulle nostre ferrovie dei prodotti dell'estremo Oriente. Non occorrono dimostrazioni. Le nostre condizioni naturali, la nostra posizione geografica ci offrono vantaggi che sarebbe troppo biasimevole trascuranza l'obbiare. Non vogliamo noi ricavare il maggior possibile vantaggio dalle grandi opere pubbliche che abbiamo costrutte con tanti sacrifici, alla cui costruzione con tanti sacrifici stiamo concorrendo? Qual è il miglior modo di rendere fruttifere le spese fatte pei valichi alpini? Egli è di chiamare l'affluenza dei traffici internazionali sulle nostre linee. E così le linee di navigazione nell'Indo-Cina si collegano cogli interessi del bilancio dello Stato, coll'accrescimento dei prodotti delle nostre ferrovie, colla remunerazione per le ingenti spese che abbiamo consacrato a grandi opere pubbliche.

Noi siamo una nazione giovane, abbiamo bisogno di prendere in ogni modo il nostro posto nel mondo operoso e civile, d'allargare gli orizzonti della nostra gioventù, abbiamo bisogno di dare ad essa, nel lavoro, nel progresso, nelle ispirazioni dell'avvenire, nel culto dei grandi doveri e nel ricordo dei fecondi ardimenti, degli ideali elevati, estesi, degni di una gente che ebbe una grande storia civile ed economica, e vuole ridiventare capace di rinnovarla.

Ci ha insegnato Nino Bixio qual è, compiuta la rivoluzione politica, l'ideale da proporre alla nostra gioventù. Non ho d'uopo di aggiungere altre parole, basta il ricordo glorioso di lui.

E tanto meglio se anche gli interessi della scienza ci spingono in quelle lontane regioni, e possa presto mutarsi in un sentimento d'orgoglio quell'altro che noi oggi proviamo paragonando gli aiuti che offrono alle scienze gli altri popoli civili e quelli che noi ad esse forniamo, noi che pure nella gara della civiltà abbiamo il diritto e il volere di non essere ad alcun altro secondi.

E quindi gli interessi della scienza valgono essi pure a raccomandare la nuova linea di Singapore

alla Camera, che fu sempre sollecita in tutto ciò che concorre a promuoverli.

Piacciavi ancora, onorevoli colleghi, di considerare quanto convenga eccitare in ogni modo i capitali delle nostre città commerciali a rivolgersi alle imprese marittime. Se nella mia Liguria fossero stati più vivi l'amore e la fede nelle grandi imprese marittime rivolte a lontane navigazioni, si sarebbero ad esse, con buon frutto, rivolti in gran parte almeno quei capitali che corsero invece incautamente a creare società, ad eccitare speculazioni la cui storia disastrosa è troppo nota ed ebbe fine in quella crisi funesta, le cui tracce sono pur troppo oggidì ancora molteplici e profonde.

Si ricordi sempre il triste esempio e non sia vano ogni eccitamento che chiami i capitali delle città marittime ad imprese più spontanee per essi, più nobilmente sicure, durevoli e feconde.

Fatti positivi e statistici, la geografia e la storia, le promesse, i doveri e le sorti del nostro avvenire, e infine profondi convincimenti di economia pubblica determinano il mio voto favorevole alla linea di Singapore. (*Interruzioni cui l'oratore risponde a bassa voce*)

PRESIDENTE. Continui, continui il suo discorso onorevole Boselli.

BOSELLI. Ma si disse: già abbiamo questi servizi, le *Messaggerie* francesi e la *Peninsulare* li fanno e possiamo profittarne.

Le *Messaggerie*, signori, non possono venire in Italia, se prima non hanno toccato il porto di Marsiglia; la *Peninsulare* non ci conduce le merci senza trasbordi. (*Interruzioni*)

MALDINI. No.

BOSELLI. Non fa due trasbordi?

PRESIDENTE. Continui, onorevole Boselli, non si lasci arrestare dalle interruzioni. Siamo alle 4 e 10 ed ella è il secondo oratore che parla; ve ne sono iscritti altri dodici senza contare il ministro e il relatore che formano quattordici.

Una voce. Non parleranno probabilmente tutti.

PRESIDENTE. Questo dipenderà dalla Camera. Per ora sono quattordici.

BOSELLI. Se le comunicazioni non sono veramente dirette, se si hanno trasbordi, si perdono per ragioni di tempo e di spesa, i vantaggi dei quali abbiamo parlato per le industrie, i commerci. E il nostro console a Singapore ebbe ad osservare essere preferibili pei nostri interessi i trasporti fatti dalla navigazione a vela, anzichè ricorrere a quelli a vapore delle compagnie straniere!

Per fermo il numero dei viaggi che ora si stabiliscono è scarso; non si costituisce una nuova linea, ma si inizia; è il primo periodo dell'esperimento e

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

dell'esplorazione. È l'avanguardia, che si presenta ad una nuova stazione e comincia a far colà sventolare la bandiera italiana, a stabilire colà un'agenzia italiana, colà dove tante sono le agenzie estere, e sola l'Italia non ne ha alcuna. È l'avanguardia; e poi verrà la flotta regolare a Singapore e a Batavia, e allora spingeremo l'avanguardia esploratrice ad altre stazioni. Come vedete, o signori, per me Singapore è un punto, Batavia una stazione; ciò che io considero, ciò che io vagheggio, gli è l'espansione dei navigatori e dei trafficatori italiani nell'estremo Oriente. Perciò accetto i modesti principii, e confido nel corso naturale delle cose, nell'energia e nei fati della gente italiana.

La linea di Bombay si iniziò essa pure come un esperimento, ebbe modesti principii; nel 1872 trasportò quasi nove milioni di chilogrammi di mercanzie; nel 1876 ne trasportò più di ventisette milioni; e noi oggi la consolidiamo. Già quel solco si è reso profondo; apriamone oggi un altro.

Collo sguardo rivolto ai fini che si vogliono conseguire consentiamo, o signori, di stabilirlo in quel modo che può tornare più agevole e diretto, e poichè si fa un esperimento, facciamolo nel miglior modo possibile, evitando ogni trasbordo, non perturbando il movimento di altre linee già stabilite.

La stazione di Singapore ebbe ieri nell'onorevole Adamoli un difensore competente e valoroso. L'importanza di quel centro commerciale è a tutti nota. Esso è ormai illustrato da una serie di bellissimi e dotti lavori, fra i quali le relazioni del Festa, le notizie del Beccari, la monografia del Brunialti, mi pare rispondano coi fatti e colle cifre a tutto quanto si è detto contro l'utilità per l'Italia di una comunicazione regolare e diretta a Singapore.

Un viaggiatore italiano, il quale recentemente vide quei paesi, uomo noto nelle scienze e di criteri pratici e sicuri, non esitava a dire a taluno di noi, che in questo momento la linea di Singapore è più importante della linea stessa di Bombay, per guisa che se non si potesse conservare che una sola fra queste due linee quella di Singapore meriterebbe la preferenza.

Accettiamola quindi non come l'effetto di un entusiasmo poetico, ma come il risultato di fatti positivi e come un esperimento di più nell'effettuazione del programma italiano, rispetto ai traffici coll'estremo Oriente.

Questo esperimento però non potrebbe giudicarsi dai risultati dei primi tre anni; tutto fa prevedere che tanto saranno scarsi i primi risultati, quanto potranno essere importanti quelli che si otterranno in seguito, conquistando con perseveranza ed energia anche noi un posto colà dove oggi tutti i porti

paiono occupati. L'attività italiana vincerà ma dovrà lottare. La riuscita di questo esperimento non si potrebbe giudicare dalle prime cifre, non si può prefiggere un tempo. Se questa linea è un passo di più nelle vie cui ci chiamano la nostra posizione e i nostri destini come arrestarsi o retrocedere davanti alle prime difficoltà?

Io volevo esporre alcune considerazioni intorno ai diritti marittimi, ai quali si riferisce l'ordine del giorno della Commissione, ma il tempo stringe e mi affretto invece a finire.

La marina mercantile italiana considerando, complessivamente tutti i carichi che pesano sopra di essa, è la più gravata per imposte, tasse, diritti di vario genere, al confronto delle marine mercantili degli altri Stati, non tanto per le tasse di ancoraggio e sanità, benchè esse crescano sempre in proporzione del tonnello delle navi senza fermarsi ad un punto come si fa negli altri paesi, non tanto per queste tasse, quanto per i diritti consolari, rispetto ai quali chiamo l'attenzione e i provvedimenti del Governo in modo speciale sullo stato di cose che si verifica a Costantinopoli dove sono gravissimi i pesi cui la nostra marina deve soggiacere, dove si percepiscono, in più modi e per più titoli, diritti eccessivi e in parte illegali.

Una parte delle considerazioni da me esposte in ordine al collegamento dei trasporti dal lontano Oriente col traffico delle nostre ferrovie, perde ogni valore di fronte alle tariffe differenziali che le ferrovie estere applicano a danno dei nostri trasporti, a tal segno da distruggere perfino il beneficio che ci dovrebbe essere assicurato dalla maggiore e notevole brevità delle distanze.

Invano il porto di Genova è più vicino a Ginevra di quanto lo sia il porto di Marsiglia. Le tariffe differenziali giungono a tanto da rendere inutile a questo riguardo la grande opera del traforo del Moncenisio.

Egli è che quel valico fu dato in mano da una parte alla società *Parigi-Lione-Mediterraneo*, la quale per gli interessi delle proprie linee e per quelli del porto di Marsiglia doveva procurare di renderlo infruttuoso; e dall'altra alla società dell'Alta Italia, i cui interessi dovevano promuovere preferibilmente il movimento pel Brennero. Ed è avvenuto ciò che doveva avvenire; le tariffe differenziali servirono agli interessi francesi, pregiudicarono profondamente gli interessi italiani.

A tal punto si è giunti, o signori, in questa lotta che tocca il bilancio dello Stato e l'economia pubblica nazionale, che la società francese fece tali pressioni sulle ferrovie della Svizzera occidentale, che le merci le quali vanno da Genova a Ginevra

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

per essere spedite da Ginevra nella Germania o nelle altre parti della Svizzera, pagano di più delle merci che vengono da Marsiglia a Ginevra, le quali trovano così non solo sulle ferrovie francesi, ma anche su quelle svizzere speciali favori.

Io sono persuaso che l'onorevole ministro dei lavori pubblici già si sarà occupato di tale questione e vorrà occuparsene ancora energicamente. Vegga nell'occasione della rinnovazione dei trattati commerciali, che anche questa materia formi oggetto di accordi internazionali. Le ferrovie sono talmente collegate coi commerci e colle industrie, sono per tanti rispetti un fatto d'indole internazionale, che mi pare debbano d'ora innanzi trovar posto nell'ordine delle convenzioni internazionali; del resto nel trattato coll'Austria ne abbiano avuto un esempio. Insista l'onorevole ministro e colga l'occasione acciocca forse per far cessare uno stato di cose che è ingiusto e dannoso pel nostro paese.

Un'idea ancora voglio ricordare alla Camera e al Ministero, colla quale ritorno alle convenzioni marittime, anzi all'estremo Oriente. Apro la statistica dei bastimenti che passano il canale di Suez. Il maggior numero è dell'Inghilterra; poi vengono quelli delle altre nazioni tutti sovvenzionati. Ora mentre approva le sovvenzioni alle linee da noi stabilite, vorrei che fosse rimborsata la tassa che si paga pel passaggio del canale di Suez a tutte le navi italiane appartenenti alla navigazione non sovvenzionata. Sarebbe un eccitamento alla navigazione libera ispirato dai concetti stessi che ci fanno sovvenzionare le linee di Bombay e di Singapore; sarebbe il vero riscatto del canale di Suez per quanto concerne gli interessi italiani. L'idea non è mia; già l'onorevole Sella ebbe a manifestarla alcuni anni or sono; e mi parve oggi opportuno il ricordarla perchè mentre si stabiliscono linee di navigazione sussidiate, sarebbe cosa logica e buona pensare a tutto ciò che può far sorgere la navigazione libera, avvalorarla e indirizzarla a quei mari.

Signori, io voto le convenzioni marittime, intorno alle quali dobbiamo deliberare, con animo lieto e sicuro per ciò che riguarda i servizi interni, perchè stabiliscono più frequenti e meglio ordinate comunicazioni tra le isole ed il continente, rendendo così sempre maggiore la solidarietà degli interessi e la concordia degli animi fra le diverse parti d'Italia. Le voti con animo lieto e sicuro, per ciò che riguarda i servizi internazionali, perchè esse estendono il campo dell'attività nazionale, portano una stazione più in là nei mari lontani dell'Oriente la bandiera italiana.

Ed io so che dietro la bandiera italiana v'è tutta una corrente di civiltà, che deve svolgersi a beneficio no-

stro e di tutti gli altri popoli, perchè tale è l'indole della civiltà italiana.

I fatti italiani devono ritrovare le loro vie; mi si propone di aprirne d'innanzi a loro una nuova; non vorrei mai chiuderla col mio voto. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Capo ha facoltà di parlare.

CAPO. Sebbene non abbia neppure la esperienza parlamentare dell'egregio mio amico Del Giudice, io credo di poter affermare che la Camera ne ha abbastanza di questa discussione. È vero che un tacito accordo esiste fra tutti i deputati di permettere la più larga discussione, di sentire i più lunghi discorsi quando si tratta dei bilanci del Ministero dei lavori pubblici o di convenzioni che a quel bilancio si riferiscono.

Molte volte i discorsi lunghi, più che per la Camera, sono fatti per gli elettori; e il *damusque petimusque vicissim* è la massima che la Camera applica in simili circostanze.

Ed in fatti chi non ha una linea di strada ferrata da domandare o una linea di navigazione che faccia scalo in un punto piuttosto che in un altro, scagli centro di me la prima pietra.

Sebbene convinto che la Camera abbia navigato sin troppo in questi giorni, anche a pericolo di procurarle il mal di mare, non rinunzio di parlare, e svolgo il mio ordine del giorno.

Però, prometto di essere brevissimo; sì perchè le cose che devo dire sono consacrate nei verbali della Commissione che preparò il presente progetto di legge; sì perchè devo dimostrare a molti dei miei amici che anche essendo avvocati si può essere brevi.

Quando principiai a studiare le convenzioni dei servizi marittimi, presentate alla Camera dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, fui sorpreso si escludesse la linea Sud-America, perchè la sua esclusione mi pareva un errore economico, una mancanza di equità verso Napoli, la quale ancora una volta veniva delusa nelle sue speranze.

Errore economico, perchè oggi l'onorevole ministro avrebbe potuto avere, con una spesa minima, assicurato il servizio postale per quelle regioni dove esistono le più importanti colonie italiane. Speranza delusa perchè i corpi elettivi della città di Napoli, modestamente, legalmente, senza agitazione di sorta, avevano fatto voti al Governo affinchè concedendo la sovvenzione alla linea Sud America, questa avesse fatto testa di linea a Napoli; ed assicurando un servizio più celere e diretto tra Napoli, Livorno, Genova e Buenos-Ayres, si sarebbe potuto aumentare il traffico con quella estesa colonia italiana, la

quale oggi, più che da Genova, è alimentata dalle provincie meridionali.

E tanto più mi parve una speranza delusa, in quanto che Napoli colle vecchie convenzioni era testa di linea di tutti i servizi del Levante. E ciò meritamente, perchè il commercio colla Grecia e colla Turchia, e soprattutto col mar Nero, è stato finora principalmente alimentato dal porto di Napoli. Il piroscalo della *Trinacria*, con partenza da Napoli una volta per settimana, dirigevasi direttamente al Pireo, di là a Smirne, Salonico, Costantinopoli ed Odessa. Colle nuove convenzioni il piroscalo postale per Costantinopoli parte direttamente da Brindisi e da Venezia, e Napoli non ha mezzo di esercitare il suo commercio col Levante se non che mediante due trasbordi. Le merci ed i passeggeri debbono da Napoli recarsi a Messina, indi trasbordare sul piroscalo che da Palermo si dirige a Siracusa e poi, giunti in quest'ultimo porto, bisogna che trasbordino di nuovo su altro piroscalo che da Venezia va a Costantinopoli.

Non è necessario essere uomo di mare per sapere che cosa significano due trasbordi, specialmente per le merci, e come ciò sia un danno grandissimo pel commercio di Napoli col Levante.

La Giunta municipale di Napoli, il cui voto ho l'onore di sostenere in questa Camera, crede si possa almeno in parte rimediare a così grande iattura obbligando la società concessionaria a fare partire da Napoli, anzichè da Palermo, il piroscalo diretto a Siracusa; per tal modo il commercio napoletano avrebbe un solo trasbordo. Nè questo che si domanda mi pare che sia un grave onere per la società Florio, la quale riceve quasi il doppio della sovvenzione che si dava alla *Trinacria*. È la stessa società che esercita la corsa giornaliera tra Napoli e Palermo, quindi niun danno grave potrebbe risentire, se la settimana delle corse, invece di essere fatta con un piroscalo di piccolo tonnellaggio, fosse fatta con un piroscalo che avesse tale un tonnellaggio da potere andare direttamente a Siracusa.

Mi aspetto quindi che l'onorevole ministro vorrà dichiararmi che farà il possibile per ottenere questa lieve modificazione dalla società Florio la quale, sono certo, non si farà molto pregare, dopochè si trova obbligata dall'elogio di essa fatto dal sempre caro ed onorevole mio amico Del Giudice, il quale, coll'autorità che gli veniva come membro della Commissione, fece rilevare alla Camera il danno che veniva a Napoli perdendo la testa di linea del Levante.

Onorevoli colleghi, il Consiglio provinciale di Napoli, fino dal 25 giugno 1875, faceva voto al Go-

verno per avere un servizio diretto coll'America del sud.

Il Consiglio comunale di Napoli con due deliberazioni l'una del 13 aprile 1872 e l'altra del 9 gennaio 1877 ripeteva lo stesso voto. Ora io mi permetterei di domandare perchè non si è tenuto nessun conto dei giusti desiderii della città di Napoli? Perchè questi voti non ottennero neppur l'onore di un ricordo nella relazione ministeriale? Io francamente non vorrei che le cose si spingessero troppo duramente. Capisco che molte volte si possono, anzi si debbono sconoscere certe legittime aspirazioni di una regione per tutelare gl'interessi generali dello Stato; ma ricordo che un *no* detto bene soddisfa più di un *sì* detto male.

Napoli vede con piacere assicurato il servizio coll'Egitto e colle Indie al grande emporio genovese. È vero che essa non ne può profittare se non per quanto il nolo di Genova lascia di spazio sui piroscali postali del Rubattino, i quali toccano il nostro porto. Napoli non ha nulla da osservare su i voti che i veneti fanno perchè uguali vantaggi sieno assicurati alla regina delle lagune, ma non può acere vedendo che non si pone nessuna cura per favorire i suoi vitali interessi con l'America del sud.

Si dice: la Commissione incaricata dal Governo di preparare il progetto di legge in discussione dava il quinto posto all'America del sud.

Io credo di essere nel vero affermando che è inesatto quel che si dice. Me ne appello all'onorevole Maldini come all'onorevole presidente della Commissione, i quali certamente potranno assicurare come, quando si fu a votare tra l'America del sud e Singapore, i voti si divisero egualmente. Anzi c'è qualche cosa di più, che, cioè, il voto di coloro che si dicono alla Camera uomini tecnici, cioè gli uomini di mare, votarono per l'America del sud e non per Singapore.

MALDINI. È verissimo.

CAPO. Anzi a questo proposito per la dignità del Governo, io desidero che si smentiscano certe strane voci che corrono fuori della Camera, e che si sono ripetute nella Camera stessa, ed alle quali non credo. Si dice che nei verbali della Commissione si siano perfino alterati i criteri direttivi della Commissione medesima, e questo significherebbe che la base delle attuali convenzioni sarebbe egualmente alterata.

LA PORTA. (*Presidente della Commissione*) Domando la parola per un fatto personale.

CAPO. Ma checchè ne sia di questo, il fatto è che uomini competenti votarono per l'America del sud, invece di votare per Singapore.

Ciò non pertanto il Governo credette a parità di

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

voti di preferire la linea di Singapore a quella dell'America del sud.

E la ragione? La trovo espressa nella relazione ministeriale con questi termini: « Oltre all'esserci la ragione finanziaria per l'esclusione dell'America del sud, fummo mossi pure dal riflesso che quella navigazione era lodevolmente esercitata dalla società Lavarello, senza detrimento dei propri interessi. »

Per altro sovvengavi che la Commissione pure ammettendo nel caso preindicatedo un sussidio alla linea dell'America del sud, ebbe in mira non già di sostenere una navigazione vacillante per scarsità di prodotto, ma sibbene di promuovere l'impianto di una navigazione che potesse vincere ogni concorrenza straniera nelle comunicazioni postali e commerciali colle regioni del Rio della Plata.

È chiaro che, partendo da questo principio, l'onorevole ministro doveva dire: il servizio postale è fatto bene e *gratis* dalla società Lavarello; il commercio tradizionale con quelle contrade è attivo, e libero il movimento delle nostre navi a vela ed a vapore; dunque avanti la linea di Singapore e via quella dell'America del sud!

Ma il maggiore incremento che ne veniva, commercialmente parlando, a Napoli; la vitalità che avrebbe riacquistata l'*Italo-Platense*, ed il maggior vantaggio per la toccata di Livorno?

Fisime, disse il ministro. È a Batavia che bisogna mandare la nostra bandiera; il Rio della Plata ne ha abbastanza. Il commercio nostro si è sviluppato colla libera concorrenza, ed il servizio di posta è fatto gratuitamente.

Ma gli onorevoli i quali prima di me hanno portato le loro osservazioni sul presente progetto di legge, credo abbiano dimostrato fin troppo che la linea di Singapore è una lustra. Non è una linea postale, perchè abbiamo la valigia delle Indie; non è commerciale, perchè i commercianti i quali possono spedire da Marsiglia ogni quindici giorni la loro mercanzia direttamente a Singapore, non aspetteranno tre mesi perchè il vapore del Rubattino la imbarchi a Genova.

E soggiungerò sembrarmi che questa linea di Singapore sia il brutto delle vostre convenzioni, perchè, non essendo nè una linea postale, nè una linea commerciale, mi pare la si voglia solo perchè il concessionario la volle ad ogni costo.

Ma, o signori, se da Genova ad Aden noi abbiamo già una linea, se noi da Aden a Bombay ne abbiamo un'altra, e se da Pointe de Galles ad Aden, a meno che non mi inganni, non ci sono altri scali, come non ce ne sono da Aden a Bombay, io non capisco perchè voi dobbiate spendere 520,000 lire all'anno

per fissare una nuova linea la quale dovrà realizzare quelle speranze che la Commissione mi pare abbia manifestate nella sua relazione, che incominci cioè a dimostrare non essere veramente tutta poesia quello che ci sono venuti dicendo e la Commissione ed il Ministero. Io non so davvero come dobbiate spendere 520,000 lire quando ne potete risparmiare 351,000 ed ottenere gli stessi risultati.

Ma come si ottiene questo risparmio di 351,000 lire?

Allacciate a Bombay la vostra linea, mandatela a Singapore, e risparmiando 351,000 lire darete il gusto al nostro console in Singapore di vedere la bandiera italiana ogni tre mesi; ma contemporaneamente avrete mezzo di sovvenzionare la linea del Sud America, la quale oggi che la convenzione non è ancora scaduta, si potrebbe vantaggiare di un sussidio minimo, mentre scaduta che sia, se vorrete la posta portata regolarmente e senza interruzione al Rio della Plata, avrete a pagare ben altro che 351,000 lire.

L'onorevole Adamoli ieri disse che i piroscafi che vanno a Bombay ci vanno sempre con carico completo, e le merci per il Singapore non avrebbero posto.

E questa argomentazione mi pare che sia stata ripetuta oggi dall'onorevole Boselli, il quale disse: allacciando la linea a Bombay voi avrete un trasbordo; io rispondo: voi sovvenzionate la linea Bombay perchè questa linea fa pochi affari? Nell'affermativa ed allora le navi che portano le merci da Singapore trovano posto a Bombay; o questa linea fa dei grossi affari, ed allora perchè mai la sovvenzionate così largamente?

Nell'uno e nell'altro caso avreste potuto raggiungere delle economie, come le avreste anche ottenute, sopprimendo certi servizi che veramente sono inutili, e che mi pare siano state accennate dall'onorevole Sanguinetti.

Se economie non ne avete fatte, se i danari di cui potevate disporre li avete dati alla linea per Singapore, che cosa resta? Napoli tagliato fuori addirittura: e l'onorevole Zanardelli, dimenticando Napoli, ha avuto torto, dacchè noi facevamo assegno sulla sua benevolenza a nostro riguardo.

E badate che stabilita convenevolmente, e con piroscafi di prim'ordine, la linea del Sud d'America si potrà in un avvenire non lontano non solo aprire anche una linea cogli Stati Uniti, ma spingere i viaggi oltre lo stretto di Magellano, lungo le coste occidentali americane, ove gli Italiani, ed i meridionali specialmente, già piantano delle colonie agricole.

Francamente parlando, non so comprendere perchè l'onorevole ministro abbia voluto la linea di

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

Singapore con partenza diretta da Genova, gettando contemporaneamente il malcontento nei Veneti i quali scorgono in quella linea un pericolo per la *Peninsulare*, e nei Napoletani i quali si vedono ancora una volta trascurati. Questo mi sembra un errore politico del Governo che si sarebbe potuto evitare, allacciando, come io diceva, a Bombay la linea del Singapore e risparmiando 351 mila lire colle quali sovvenzionare la linea dell'America del Sud.

Nè per tale maniera si sarebbero verificati gli scenci accennati dall'onorevole Adamoli. Egli finchè ci descrisse quelle lontane regioni fu inarrivabile. Persino le tigri che passano lo stretto per divorarsi ogni giorno qualche vittima o per farsi uccidere, divennero una cosa seria; ma quando volle combattere l'allacciamento di Bombay, cessò la serietà della sua argomentazione. Parlò della differenza dei piroscafi quasi si potesse andare a Bombay con piccoli piroscafi e si dovesse coi grandi andare solo a Singapore. Non ho bisogno di ripetere a questo proposito il dilemma che ho fatto prima: o la linea di Bombay fa buoni affari, ed allora riducete la sovvenzione; o la linea di Bombay fa cattivi affari, ed allora le merci che verranno da Singapore, troveranno sempre posto a Bombay per venire in Italia. Modificando su questo punto la convenzione, lasciate l'isola di Singapore per gli esploratori arditi, perchè questa linea, è inutile confondersi, non è postale, nè so quando potrà divenire commerciale, ed avrete il Sud-America nello stesso tempo senza aggravare il bilancio dello Stato.

In ogni caso io domando all'onorevole ministro una prova sensibile delle sue buone intenzioni per Napoli.

ZANARDELLI, ministro per i lavori pubblici. Come c'entra Napoli?

CAPO. È proprio per Napoli che parlo; ed essa c'entra tanto, che io debbo indicarvi il voto della Giunta comunale del 7 gennaio 1877, ed altri due voti: l'uno del Consiglio provinciale, che ho l'onore di rappresentare, e l'altro del Consiglio comunale, con i quali vi si domanda la testa di linea a Napoli per il Sud-America.

E posso quindi assicurare l'onorevole Zanardelli che non sono io il primo che vengo a domandare ad un ministro dei lavori pubblici la testa di linea a Napoli; 100 deputati la chiesero nel 1875 all'onorevole Spaventa; e i 12 deputati di Napoli nel 1876 ripeterono eguale richiesta.

PRESIDENTE. Questa è una storia nota. Onorevole Capo, continui il suo discorso.

CAPO. Io posso assicurare l'onorevole ministro che mi ha interrotto domandandomi, come c'entrasse Napoli, che da quei deputati i quali firmarono quella

prima domanda, sono usciti ministri, segretari generali e perfino il presidente della Camera.

PRESIDENTE. Il presidente è fuori causa in questa discussione; egli non vota, limitandosi a mettere ai voti le proposte parlamentari.

CAPO. Dunque io non faccio che sostenere gli interessi di Napoli.

PRESIDENTE. Venga, ne la prego, alla questione.

CAPO. Ci sono; è l'onorevole ministro che me ne ha fatto deviare.

PRESIDENTE. Ebbene vi rientri, giacchè ella stessa s'avvede che ne è uscito.

CAPO. Io spero che la Camera vorrà accettare il mio ordine del giorno, il quale è firmato non solo da me, ma anche da moltissimi amici miei e del Governo. Quest'ordine del giorno, se da una parte impegna il Governo a sussidiare la linea Sud-America fra un anno, dall'altra procura a Napoli fin da oggi un sensibile vantaggio.

Se i miei sforzi approderanno a qualche cosa, io dovrò ringraziare prima di tutto l'onorevole Di San Donato, che mi dispiace di non vedere alla Camera, per avermi incaricato di sostenere i voti del Consiglio comunale innanzi alla Camera; dovrò ringraziare la Camera della benevola attenzione prestata alle mie poche parole, e mi riservo infine di ringraziare l'onorevole ministro quando mi avrà fatto l'onore di esprimere le sue intenzioni in proposito.

PRESIDENTE. L'onorevole D'Amico ha facoltà di parlare.

D'AMICO. Dopo tutto quanto è stato detto *pro* e *contro* questo progetto di legge io avrei rinunciato volentieri alla parola, tanto più che, sotto l'aspetto vegeto e robusto che vedeva in me l'onorevole Maurogò nato, si nasconde da qualche giorno un malessere che forse non mi permetterà di esprimere molto chiaramente le mie idee. Però l'accenno a me fatto dallo stesso onorevole Maurogò nato e dall'onorevole Maldini mi hanno fatto accorto che io avrei mancato al mio dovere non esprimendo a voi, o signori, brevissimamente la mia opinione sulla questione che ci occupa.

Non ricondurrò la Camera, all'ora in cui siamo, in tutti i particolari che si comprendono nelle diverse convenzioni e nei capitoli d'onori che vi sono annessi; io accennerò solo a quei punti relativi al progetto che si discute, nei quali mi sono trovato in disaccordo con la maggioranza dei miei colleghi della Commissione.

La questione delle sovvenzioni marittime è una questione molto difficile e di natura molto diversa da quella delle sovvenzioni ferroviarie.

Nel secolo nostro la società in generale ed il commercio in special modo ha due grandi bisogni da

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

soddisfare, la celerità delle comunicazioni e la regolarità periodica di esse.

Questi bisogni, col progredire del secolo, sono andati sempre ingigantendo, ed hanno originato le sovvenzioni marittime, specialmente dopo l'introduzione della navigazione a vapore; lo usarne, per ravvicinare i punti più distanti del globo con celeri e periodiche comunicazioni, è divenuta una necessità prepotente.

Ora gli oneri che risultano alla navigazione a vapore da questi obblighi della celerità e della periodicità sono tali, che col solo alimento del commercio non è possibile che sieno dalle compagnie sostenuti.

Il piroscafo destinato alla celere navigazione ha da avere qualità tali che sono quasi la negazione di quelle a cui deve rispondere la nave destinata al libero commercio. Il piroscafo per le celeri comunicazioni ha bisogno di avere delle macchine potenti, e quindi deve fare un largo consumo di combustibile. La merce che richiede la maggiore celerità è la *merce uomo*, la quale richiede pure le maggiori comodità, per facilitare il suo traslocamento da un punto ad altro punto lontano, dovendo attraversare l'infero elemento del mare.

Riguardate infatti un piroscafo al quale bisogna dare grandi dimensioni, per rispondere alla comodità dei viaggiatori, per poter sostenere delle potenti macchine necessarie alla grande velocità e portare la grande provvista di carboni che occorre, e voi vedrete, signori, che in questo bastimento si sacrifica tutto ciò che è necessario al libero commercio, cioè a dire delle ampie stive per le mercanzie che formano la grande base del nolo remuneratore.

Le condizioni adunque a cui questi battelli, destinati alla celere comunicazione, debbono rispondere, fanno sì che l'esercizio della loro navigazione non può sostenersi col solo commercio, e quindi la necessità delle sovvenzioni marittime. Quando la sovvenzione alla navigazione a vapore è data per rispondere allo scopo della gran celerità e della rigorosa periodicità, che in una sola parola si traduce collo scopo *postale*, perchè è la comunicazione postale quella che più richiede la massima celerità, questa sovvenzione, signori, è pienamente giustificata, ed essa non toglie nulla alla libera navigazione, non incaglia la libera industria della navigazione commerciale. Ma quando la sovvenzione non si dà per una necessità postale, e si dà invece per una necessità commerciale, allora questa sovvenzione data alla navigazione a vapore, diventa una vera e propria indebita protezione, diventa allora effettivamente nociva alla libera industria. Noi in

Italia abbiamo adottato un sistema misto; abbiamo fatto servire la sovvenzione marittima tanto ai servizi postali che al servizio commerciale; abbiamo accomodato le cose in modo da stare così in bilico fra la necessità assoluta ed il danno assoluto. Le conseguenze di questo nostro modo di fare quali sono state? Il commercio indubitamente ne è stato avvantaggiato. Lo dicono le statistiche che ci ha presentato il Ministero nella sua relazione completata dal relatore della nostra Commissione. Ma l'industria marittima se n'è essa poi avvantaggiata egualmente? Io dico: non solo non se n'è avvantaggiata, ma l'industria marittima ne ha sofferto. L'antica navigazione di cabotaggio nei principali porti che sono serviti dalle linee di navigazione sussidiate, per rispondere allo scopo postale e commerciale, non solo non si è sviluppata, ma è andata su larga scala diminuendo.

Noi vediamo che a Napoli, nel 1861, si aveva un movimento di 429 mila tonnellate di cabotaggio, e nel 1875 questo movimento si è ridotto a 245 mila. E così come a Napoli, a Livorno è disceso da 345 mila tonnellate a 233 mila; a Messina, da 441 mila a 274 mila; e così a Palermo, ad Ancona, a Brindisi ed anche a Venezia, nel periodo dal 1866 al 1875, la navigazione di cabotaggio è diminuita da 75 mila tonnellate a 60 mila.

Ma non solo la navigazione di cabotaggio di questi porti, che sono serviti dai nostri piroscafi sovvenzionati, è andata tanto rapidamente diminuendo, ma l'incremento che la navigazione stessa ha ricevuto nei porti non toccati dalle società di navigazione sovvenzionate, non è bastato a compensare quello che abbiamo perduto nei porti toccati dai piroscafi delle dette società. Difatti, signori, mentre dal 1861 fino al 1875 tutto ciò che dinota lo sviluppo industriale e commerciale di un paese è andato rapidamente crescendo in Italia, il movimento della navigazione di cabotaggio, che era di 5,700,000 tonnellate nel 1861, è diminuito di 300,000 tonnellate nel 1875; e negli ultimi quattro anni solamente i bastimenti destinati a tale navigazione sono diminuiti del 10 per cento.

La sovvenzione data alla navigazione a vapore, quando è data a scopo postale, serve grandemente a migliorare l'industria navale a vapore. E prova ne siano quelle potenti macchine che la *Peninsulare* ci mostra nei nostri porti dell'Adriatico, e quelle che le *Messaggerie* francesi conducono nei nostri porti del Mediterraneo. Ma da noi è egli avvenuto questo sviluppo nella bontà dei piroscafi? Signori, no. Le nostre società di navigazione a vapore sovvenzionate per scopo postale e commerciale hanno bensì migliorato il loro materiale navale, ma non

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

hanno punto progredito in quella misura in cui progredirono le società estere di navigazione. I nostri più grandi piroscafi in oggi, quelli che più si avvicinano ai piroscafi delle società estere sovvenzionate, sono quelli della compagnia Lavarello, che è l'unica la quale non è compresa nelle convenzioni che ci occupano.

E lo sviluppo della navigazione a vapore libera è stato da queste sovvenzioni favorito nel nostro paese? No, signori. Mentre noi vediamo che le sovvenzioni date a scopo postale e in Francia e in Inghilterra, e persino in Russia, hanno servito a stabilire la navigazione a vapore libera, nel nostro paese la navigazione a vapore libera non si è fatta ancora viva. E se degli accenni ci sono stati, che cosa abbiamo veduto? O le compagnie che sono sorte sono andate subito dal Governo a chiedere la sovvenzione, come fa la società Lavarello, od hanno dovuto fallire, e miseramente mettere in vendita tutti i loro piroscafi. In oggi noi abbiamo una numerosa marina mercantile a vapore sovvenzionata e sostenuta dallo Stato; ma piroscafi liberi, senza sovvenzione, noi non ne abbiamo.

Ora se il sistema da noi seguito della sovvenzione a scopo misto, postale e commerciale, ha fatto del vantaggio al commercio indubitatamente, ha recato danno all'industria navale. L'onorevole Maldini vedrà da ciò, e comprenderà facilmente il perchè la Commissione ha trovato un nesso tra l'ordine del giorno relativo alle tasse marittime che è venuta a proporvi con le proposte relative alla navigazione a vapore sovvenzionata.

L'onorevole Maldini il quale ha formato degli studi marittimi, che coltiva colla sua intelligenza e colla sua operosità, l'oggetto delle sue più serie meditazioni, richiamato da me su queste considerazioni le quali non sono certamente nuove per lui, converrà che la Commissione incaricata di esaminare questo progetto di legge, ha dovuto preoccuparsi dei danni che l'industria marittima riceve da una sovvenzione data a scopo postale e commerciale nello stesso tempo, soprattutto quando questi contratti si rinnovano per 14 anni. Quindi, richiamata l'attenzione del Governo su questo punto, essa ha voluto anche interessarne il Parlamento, ed avere un suo esplicito ed autorevole voto, perchè almeno la navigazione libera venisse sgravata, se non in tutto, almeno in parte da quel peso che ora le arrecano le tasse marittime, e soprattutto le tasse consolari.

E queste considerazioni che io sono andato facendo spiegano anche a coloro che veggono in un articolo dei quaderni di onere, quello relativo alle riparazioni, una prescrizione di protezionismo, perchè il Governo ha voluto assicurare qualche van-

taggio all'industria navale, minacciata dalla specie di sovvenzioni che noi diamo. Ed io, francamente, non temo la taccia di protezionista, perchè ho la coscienza di riconoscere gli errori di un tale sistema, e tengo a dichiarare alla Camera la mia opinione in questa questione: io ho fatto pressione perchè la Commissione ed il Governo andassero anche più in là.

Se, per le nostre necessità, siamo obbligati a dare queste sovvenzioni, e a darle non solo per uno scopo postale, ma ancora per uno scopo commerciale, facciamo almeno che queste sovvenzioni non risultino poi tanto onerose all'industria marittima libera. Quindi io diceva: perchè a parità di condizioni, e di prezzo, e di qualità di lavoro, non si debbono obbligare un poco queste società sovvenzionate a spendere in Italia, a beneficio di quella industria che colpiscono, i danari che esse pur devono impiegare per le nuove costruzioni?

Nelle questioni economiche è facile discernere la verità nel campo della teorica, ma nel campo della pratica la questione è complessa e la soluzione difficile.

Io posso aver torto, ma, leggendo la storia industriale degli altri paesi, veggo pure che anche i paesi più liberi in fatto di industria e di commercio, come l'Inghilterra specialmente, hanno cominciato a sviluppare le nuove industrie con certe protezioni ben più serie di quelle che domandavo e sostenevo nel seno della Commissione.

Andiamo innanzi: quando la sovvenzione marittima non è data unicamente a scopo postale, cioè a dire non risponde ad una necessità vera, e che è data, come la diamo noi, a scopo postale e commerciale, allora, o signori, succede che molto facilmente si sdrucchiola. Ed io porto opinione che, nel progetto di legge che discutiamo, qualche sdrucchiolone si sia fatto; me ne vengono alla mente i principali, e voglio metterli sotto gli occhi alla Camera.

Il primo è per me l'esiguità delle sovvenzioni per i servizi interni. Riscontro nelle convenzioni per questi servizi una cosa curiosa: si sono accresciuti gli oneri alle compagnie, si sono aumentati i viaggi, si è accresciuta la velocità dei piroscafi; noi colla Commissione abbiamo cercato anche d'incarire la mano, abbiamo proposto la diminuzione della tariffa, abbiamo fatto pressione per aumentare la capacità di questi piroscafi destinati alla navigazione postale interna, e poi si è diminuita la sovvenzione.

Quando abbiamo nel seno della nostra Commissione cominciato l'esame di questo progetto di legge, la prima osservazione che ho fatto ai miei colleghi, è stata relativa alla esiguità della sovvenzione dei servizi interni. Ma come noi possiamo richiedere a

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

queste società di navigazione tutti gli oneri che crediamo necessari a un perfetto servizio postale, quale si è quello che vogliamo assicurare specialmente tra le isole e il continente, quando noi riduciamo le sovvenzioni che si davano prima?

Si è detto in questa discussione che sono mancati gli elementi per determinare queste sovvenzioni. Eh, signori, io, per assicurare così recisamente, per avere un'opinione così convinta che le sovvenzioni che paghiamo per i servizi interni sono inferiori ai bisogni di un buon servizio postale, avevo un elemento che è alla luce del sole, che hanno tutti, ed è che nè la compagnia Florio, nè la compagnia Rubattino, si sono arricchite in 16 anni di navigazione, se pure hanno guadagnato appena l'interesse del loro danaro ed un interesse abbastanza modico.

Ora, se questo è il risultato dei contratti fatti nel passato, quando questi contratti ci si presentano più onerosi pei concessionari, posso dubitare che, diminuendo le sovvenzioni, si lascino queste compagnie nell'impossibilità di rispondere alle esigenze di un esatto servizio postale. Ma, signori, avevamo un lavoro preparato, un lavoro studiato con ogni cura dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, che in quest'arcipelago, nel quale doveva navigare, è andato cercando di trovare la via più diretta per riuscire nel miglior modo possibile a soddisfare le svariate condizioni del problema. Eh, mi si è detto: volete rovesciare tutto l'edificio, volete mettere sottosopra dei contratti già firmati? Volete dire al Governo una cosa veramente strana: voi pagate troppo poco? Sono considerazioni gravissime, alle quali è stato giuocoforza rassegnarsi, le sovvenzioni sono queste.

Ma, stabilito che le sovvenzioni non si potevano variare, a misura che si progrediva nell'esame della legge si sono ben presentate alla vostra Commissione, le esigenze della navigazione e i reclami del pubblico. Abbiamo cercato, come i precedenti oratori vi hanno dimostrato, e come meglio poi vi dimostrerà il nostro relatore, ed abbiamo ottenuto dei miglioramenti. Ma non potevamo essere esigenti.

Abbiamo fatto classificare il nostro naviglio postale. I piroscafi che servono alla navigazione postale, alla navigazione dei passeggeri, dovrebbero aver tutti la prima classe nel registro. Ma non abbiamo potuto imporla. Diamo delle sovvenzioni troppo deboli per pretenderlo. Ed a provare che le sovvenzioni sieno troppo deboli, io voglio accennare alla Camera un altro fatto. La spesa che sopportano le nostre società per i servizi interni non è minore di 45 lire per lega. Noi ne diamo 19 di sovvenzione; il resto lo si deve ricavare dal commercio, e più si debbono ricavare gli utili che le società deb-

bono ritrarre dal loro capitale. Mi pare dunque di poter dire con ragione che si sta abbastanza stretti.

Un altro sdruciolone in cui siamo caduti è quello delle linee dichiarate obbligatorie senza sovvenzione. È un modo di dire, obbligatorie senza sovvenzione; in altri termini è la sovvenzione suddivisa per un maggior numero di leghe. Ma perchè io chiamo ciò uno sdruciolone? Perchè quando dei piroscafi sovvenzionati hanno l'obbligo di percorrere senza sovvenzioni delle altre linee, su queste altre linee la libera navigazione è egualmente combattuta, e non è combattuta per una necessità postale, ma per una semplice esigenza commerciale.

Un terzo danno alla libera navigazione risulta dal modo come vengono ordinati i nostri servizi marittimi internazionali. Le linee postali dell'Inghilterra per l'America fermano a Queenstown o Liverpool. Le linee postali dell'Inghilterra per le Indie fermano a Southampton. Le linee francesi fermano a Marsiglia, ad Havre, od a Bordeaux; cioè la loro testa di linea è il primo porto nazionale a cui approdano o da cui questi piroscafi partono. Ciò non è possibile da noi. I porti nostri essenzialmente commerciali, che per natura loro, per posizione geografica hanno l'emporio del commercio nazionale, sono Genova e Venezia. Ebbene, questi porti sono in fondo della nostra penisola; è una necessità quindi che i piroscafi postali nostri, che debbono andare nelle Indie e nel Levante partano da Genova e da Venezia. Ma da questa necessità sapete che cosa risulta? Risulta che noi abbiamo quattro viaggi da Genova per l'Egitto, cioè quattro volte al mese sovvenzioniamo la linea da Genova a Messina.

Abbiamo quattro viaggi sovvenzionati che fa la *Peninsulare* da Venezia a Brindisi per Alessandria d'Egitto; e così sovvenzioniamo quattro volte la costa dell'Adriatico.

Noi poi abbiamo la linea di navigazione per servizio del Levante, che parte da Venezia un'altra volta per settimana, ed altre quattro volte sovvenzioniamo così la costa adriatica. Da Genova abbiamo un'altra linea mensile per Bombay e quindi una nuova sovvenzione da Genova a Messina.

In breve, signori, noi sovvenzioniamo cinque volte al mese la navigazione sulla costa mediterranea, oltre la corsa per Singapore, ed otto volte al mese quella sulla costa adriatica !!

Dopo ciò, io vi domando quale libera navigazione a vapore possa più esercitarsi con profitto sulle coste nostre?

Queste che vi sono venute esponendo, onorevoli colleghi, non sono osservazioni che io esponga ora pel primo e per la prima volta; sono entrate già nella coscienza pubblica ed abbiamo visto che tutte le

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

Commissioni che si sono dal Governo riunite per studiare la questione dei servizi marittimi, tutte, nessuna eccettuata, hanno fatto voto che finisse il periodo del contratto colla società Peirano, per impedire che la navigazione a vapore di cabotaggio sulle coste italiane venisse sovvenzionata; nel desiderio che questo contratto avesse un termine eravamo tutti d'accordo, ed anzi si è studiato se si potesse interrompere. Ebbene, che cosa è successo? Che quando il contratto colla compagnia Peirano è cessato di esistere per morte naturale, perchè è terminata la sua durata, le voci che si elevano sono pel ripristinamento di questo servizio; è una necessità prodotta dagli sdrucioloni che abbiamo fatti; è una conseguenza di quello che risulta per le convenzioni delle linee internazionali, ed è naturale. Sovvenzioniamo otto volte al mese la navigazione delle coste adriatiche, sei volte al mese quella delle coste mediterranee, e ciò oltre le linee obbligatorie di cabotaggio; qual è, dopo ciò il danno che può rendere la continuazione della linea Peirano, che, partendo da Marsiglia, percorreva tutti i porti italiani, e, dando soddisfazione a tutte le esigenze del Jonio, arrivava dall'altro lato a Trieste? E veramente la soppressione di questa navigazione non si presenta oggi con quel carattere necessario, con quel carattere stesso col quale si presentava al pubblico prima che, col riordinamento dei servizi internazionali, si aumentassero le corse sovvenzionate lungo le nostre coste.

Io capisco i reclami di coloro i quali dicono: e come? Avete dimenticato l'allacciamento tra il Tirreno e l'Adriatico. Diffatti appare una dimenticanza, ma non è mica, o signori, una dimenticanza. Nè nel seno della Commissione io ho manifestato il desiderio dell'allacciamento; il desiderio che, coerentemente all'ordine d'idee che sono venuto esponendo, ho manifestato, insieme con altri miei colleghi, all'onorevole ministro dei lavori pubblici, è stato un altro, quello cioè di trovar modo per diminuire le corse sovvenzionate da Genova a Messina, e da Venezia a Brindisi.

Certamente se si potessero riordinare questi servizi in modo da partire ogni quindici giorni da Genova per l'Egitto, ed ogni quindici giorni da Venezia per la stessa destinazione, e prolungare alternativamente una di queste corse per Bombay ed un'altra per Singapore, noi probabilmente, colla stessa spesa avremmo un servizio migliore, diminuirremmo il danno sulle coste nostre alla libera navigazione, e vedrei allora la necessità del congiungimento del Tirreno coll'Adriatico; il qual congiungimento avrebbe un interesse veramente postale, per mettere in comunicazione le corse che quindicinalmente partireb-

bero dall'uno o dall'altro mare. Ma questo desideratum per diverse ragioni non lo si può oggi ottenere e nello stato attuale delle cose, o signori, la necessità del detto congiungimento io non la vedo; io altro non vedo che esso aggraverebbe sempre più la mano sulla libera navigazione del nostro cabotaggio; lasciamo a questa navigazione il traffico del Jonio.

Mi resta a dire dell'ultimo inconveniente in cui andiamo a cadere per la difficile posizione di equilibrio nella quale ci mette il nostro sistema misto di sovvenzionare la navigazione a vapore per fine postale e commerciale; voglio parlare di quella navigazione che è stata così contrastata fra i precedenti oratori, la navigazione del Singapore.

L'onorevole Boselli mi ha talmente impressionato col suo discorso a favore di questa linea, che quasi quasi io mi dimenticava di manifestare su di essa la mia opinione la quale è decisamente contraria alla sua.

Io capisco tutte le belle ragioni svolte dall'onorevole Boselli, ma da un punto di vista meno poetico e più positivo io francamente mi rassegnerei di malincuore alla linea del Singapore, quante volte l'onorevole ministro mi assicuri che assolutamente non se ne può fare a meno, per far passare la legge nella quale dopo tutto io trovo un grande miglioramento allo stato attuale delle cose.

La sovvenzione che noi diamo alla linea del Singapore è una sovvenzione la quale non reca nessun vantaggio, perchè è anche di onere al concessionario, ed io mi sono andato logorando il cervello per indagare perchè il concessionario terrebbe ad eseguire questo servizio.

È vero, c'è stato qualcuno che ha pensato di dire al Governo: vi faccio il servizio per meno; ma, o signori, di questi voli non bisogna tener conto, bisogna che ragioniamo un poco colla nostra testa.

La sovvenzione di 32 lire a lega, per un servizio regolare postale che vada all'Indo-China, è una sovvenzione scarsissima: all'Indo-China non si va con piroscafi di 1000 o 1200 tonnellate, all'Indo-China si va con grandi piroscafi di 3000 a 4000 tonnellate.

Ora, quando un armatore, quando una compagnia deve cominciare a creare questo materiale che è indispensabile per il servizio dell'Indo-China, signori, questo armatore non si può contentare di 32 lire per lega; alle Messageries la Francia ne paga 43; in questo momento non ricordo quanto l'Inghilterra ne paghi alla Peninsulare, ma certamente più di 32 lire.

La sovvenzione alla linea di Singapore, esercitata quattro volte all'anno, non ha carattere postale e

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

non ha nemmeno un carattere commerciale. Non saprei definire che specie di carattere ha una sovvenzione data per una linea che deve essere esercitata ogni tre mesi. Non saprei definirla, che ripetendo le parole dell'onorevole relatore e quelle dell'onorevole Boselli, un'idea poetica, una speranza ed un augurio, un incentivo alla gioventù di recarsi in quei lontani mari, poichè essa non è utile al commercio, nè alla celerità delle comunicazioni.

Come io diceva poco fa, ho voluto studiare come e perchè l'armatore terrebbe a questi viaggi.

Leggo il capitolato, e sapete che cosa vi trovo? Che per questa navigazione sussidiata con sole 32 lire a lega il concessionario assume l'obbligo di aver tre piroscafi tra i più grandi della sua flotta, e di fare ogni tre mesi un viaggio pel Singapore. È vero che a questo modo egli ha tutto il tempo di preparare un carico di ritorno, ma egli ha l'onere gravissimo di costruire due nuovi piroscafi di 1500 tonnellate nel periodo di 5 anni. Ora, quando considero che il concessionario dovrà destinare a questa linea un materiale che già gli costa 4 a 5 milioni, e poi spendere altri 4 a 5 milioni per fare quattro viaggi all'anno, mi domando il perchè lo si vuole obbligare a così grave sacrificio senza pratica utilità; 5 piroscafi per quattro viaggi in un anno!!

Quando considero questa e le altre condizioni del capitolato, non veggo che una ragione per la quale il concessionario tenga a questo servizio, ed è quella di preoccupare il posto. La società Rubattino, che fa il servizio delle Indie dai porti Tirreni, ha forse ragione di preoccuparsi del suo avvenire a questo riguardo; ma il paese che cosa guadagna?

Non conteso che abbiamo dei grandi interessi da sviluppare nell'Indo-China, non conteso che l'Italia, con mezzi di comunicazione suoi propri, celeri e periodici, debba aprire quella via al suo commercio; sono anzi intimamente persuaso che dobbiamo anche per questo verso promuovere lo sviluppo dei nostri traffici, ma penso che lo dobbiamo fare seriamente, che lo dobbiamo fare con un materiale navale corrispondente alle necessità di questo servizio, e con una periodicità, che, tenuto conto dell'enorme distanza che ci separa dall'estremo Oriente, corrisponda ad un discreto servizio postale, od almeno ad un discreto servizio misto.

Ora io mi rivolgo all'onorevole ministro pei lavori pubblici il quale, ripeto, ha posto tanto amore e tanto studio nel progetto di legge che ci occupa, il quale indubitatamente ha fatto il possibile per migliorare (ed ha migliorato) grandemente i servizi marittimi interni, io mi rivolgo a lui, perchè esamini se non sia possibile di escludere questo servizio di Singapore. Io non faccio una proposta formale; non

faccio che un appello al ministro affinchè veda se la cosa è possibile; quando non lo fosse mi rassegnerei.

Sopprimendo questo servizio, noi avremmo una economia sensibile; nelle condizioni in cui siamo di bilancio e d'imposte, condizioni che ci impongono di dover giustificare positivamente tutte le spese che si fanno, è un nostro debito il procurare di ottenere la soppressione di questo servizio anche in vista solamente dell'economia che ne risulterebbe.

Ma vi è di più: non bisogna dimenticare che vi sono degli interessi ben più gravi, cui non possiamo soddisfare per mancanza di fondi: v'è la linea Ancona-Zara che la Commissione raccomanda, che il Governo vede con tanta benevolenza e che effettivamente è un bisogno della nostra costa adriatica; v'è la terza corsa per la Calabria che la Commissione propone. Queste coste non hanno comunicazioni ferroviarie, non hanno comunicazioni postali, quindi è una necessità questa terza corsa. Se tali coste non fossero inospitali, come sono, certo la Commissione vi sarebbe venuta a domandare per esse una navigazione postale giornaliera.

Oramai, o signori, in tutto il globo, non vi è paese civile che non riceva la posta almeno una volta al giorno.

V'è inoltre la seconda corsa Palermo-Tunisi; che la Commissione pure vi propone. L'onorevole Damiani vi ha dimostrato a lungo la necessità di questa nuova corsa, quindi è inutile che io vi torni sopra.

Vi sono dunque tutti questi servizi a cui bisogna pur provvedere, e un po' d'economia non farebbe mica male.

Io avrei finito di dire tutto quello che doveva sul progetto di legge che ci occupa, ma non debbo dimenticarmi che l'onorevole Maurogònato e l'onorevole Maldini mi hanno fatto l'onore di chiamarmi in questa discussione; debbo perciò soggiungere qualche cosa sull'argomento principale dei loro splendidi discorsi. Essi hanno sostenuta la tesi, che anche l'onorevole Minich ha sostenuto oggi con molta abilità; in queste convenzioni l'Adriatico è sacrificato. Perdonatemi, onorevoli colleghi, io non lo credo.

Esaminiamo l'effetto delle convenzioni che stanno dinanzi a noi.

I servizi del Levante, come poco fa ha accennato l'onorevole Capo, avevano nel Mediterraneo, e precisamente a Napoli, la loro testa di linea.

Ora dalla statistica del 1874, che è la sola che abbiamo completa di quella specie di servizi, si rileva che dalle nostre coste del Mediterraneo partivano 12,000 tonnellate di mercanzia all'anno pel Le-

vante. Dalla parte dell'Adriatico non ne partivano che 3000, delle quali 1500 si fermavano a Corfù.

Ebbene che cosa propone il Governo? Di togliere il servizio diretto per Costantinopoli al Mediterraneo e di passarlo all'Adriatico.

E per me il Governo ha fatto bene, perchè la linea postale per Costantinopoli, dove abbiamo a lottare con la posta del *Lloyd* austriaco e con le *Messagerie* francesi, deve partire dall'Adriatico e precisamente da Brindisi. Me ne dispiace per il Mediterraneo, ma deve essere così.

Quello che avrei desiderato e a cui ha accennato anche l'onorevole Capo, alle cui preghiere unisco le mie, è che le merci del Mediterraneo non siano almeno obbligate a fare due trasbordi.

Io credo che la compagnia Florio troverà il suo tornaconto a che il piroscafo che viene a Palermo da Costantinopoli e viceversa, esegua una delle sette corse che è obbligata fare tra Palermo e Napoli.

È impossibile che la società Florio, la quale sa studiare i suoi interessi, non si accorga ben presto che questo commercio, che la disgraziata *Trinacria* aveva cominciato a sviluppare tra le coste nostre del Mediterraneo e gli scali levantini, gli sarà sottratto dalle *Messagerie*, i cui piroscafi frequentano i nostri porti.

È impossibile esercitare e più sviluppare il commercio delle nostre coste tirrene col Levante, con due trasbordi uno a Palermo od a Messina, ed uno a Sira. Il danno di due trasbordi è immenso.

Io sono persuaso che l'onorevole ministro non troverà degli ostacoli seri nella società Florio, perciocchè è nel suo tornaconto quello che si domanda.

Verrà a spendere, è vero, un poco di più, perchè dovrà fare una corsa da Palermo a Napoli, con un piroscafo più grande, ma ha altri e molto seri vantaggi dalla concessione dei servizi del Levante, gli si paga perfino a 21 lira la corsa da Messina a Palermo invece che a 19, e può sostenere questa maggiore spesa che pure ridonda ad utile suo. Io credo che il suo interesse la spingerà sino a Marsiglia; per cui fo questa raccomandazione, e spero che il ministro l'accoglia e riesca, cosicchè non credo necessaria una proposta formale.

Questo per i servizi del Levante.

Si lagna l'Adriatico che non si è provveduto alla linea Ancona-Zara; ma il ministro l'ha preveduta nel quaderno d'onori; la Commissione propone un ordine del giorno speciale; si spera, almeno da qualche segno che ha fatto il ministro durante questa discussione, che egli troverà il mezzo di affrettare l'apertura di questa linea; quindi si potrebbe essere soddisfatti. Ed a questo proposito apro una piccola parentesi. Prego il ministro dei lavori pubblici (pre-

occupato come sono degli effetti che sulle industrie navali producono le nostre convenzioni marittime), nelle risposte che darà ai diversi oratori, di tranquillarmi sopra un punto. Il Governo, nel capitolo d'onori, si è riserbato la facoltà, per un dato prezzo, di affidare alla compagnia Florio il servizio del golfo di Napoli con le isole circvicine, e quello di Ancona-Zara nell'Adriatico. Ora è certo che una potente compagnia ha larghi mezzi di far concorrenza alle piccole. In Italia, noi abbiamo tre o quattro di queste piccole compagnie di navigazione a vapore. Credo ce ne siano due a Napoli, una a Messina ed una a Bari. Cerchiamo di non farle strozzare dal colosso.

Il Governo ha fatto bene a prendere delle precauzioni perchè queste piccole compagnie non dettassero la legge, e lo lodo; ma bisogna essere chiari; il Governo si è riservata una facoltà, e la compagnia Florio non creda perciò avere un diritto: garantiamo per quanto è possibile questa piccola navigazione a vapore, che può pure risultare molto profittevole alle nostre coste.

Chiusa questa piccola parentesi, ritorno all'Adriatico.

L'onorevole Maldini si è lagnato che manca il congiungimento tra Sira ed il Pireo. Egli ha ragione; ma è proprio questo un interesse delle coste dell'Adriatico?

No: è un interesse quasi più del Mediterraneo. Del resto è un interesse affatto postale, perchè da quella tale statistica del 1874, alla quale ho fatto cenno, risulta che proprio col Pireo il nostro commercio è affatto insignificante; si tratta, se non erro, di 10 tonnellate per viaggio. Del resto anche la Commissione ha raccomandato, nell'interesse postale di tutto il paese, lo allacciamento Sira-Pireo, giacchè è spiacevole arrivare sino a Sira per poi lasciare portar la nostra posta di Grecia da bandiera estera.

Quanto all'allacciamento del Jonio, ho espresso la mia opinione: resta il fatto della *Peninsulare*. La Commissione se ne è preoccupata; e ringrazio gli onorevoli Maldini e Mauregnato, in nome anche dei miei colleghi, delle benevoli parole che a questo riguardo hanno rivolto alla Commissione. La Commissione ha osservato che il contratto tra la *Peninsulare* ed il suo Governo finisce al 1880; quello che ha il Governo italiano colla stessa compagnia finisce nel 1878. È impossibile che prima dell'anno venturo si possa provvedere altrimenti a quei servizi che fornisce la *Peninsulare*, e però vi si propone di dare facoltà al Governo di prolungare quel servizio fino al 1880. Questo era un giustissimo desiderio delle coste adriatiche.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 MAGGIO 1877

Credo che l'introduzione della modifica fatta dalla Commissione al progetto di legge sia accettata dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, ed avremo così provveduto fino al 1880.

Ma dal 1880 in poi, dicono gli onorevoli Maurogò nato, Maldini e Minich, come si farà per provvedere ai servizi delle Indie e dell'Egitto per le coste adriatiche, quando s'impegnano oggi tutti i mezzi che sono disponibili? Certamente quando l'Italia spende 8 milioni all'anno per sovvenzioni marittime, è ben difficile che le sue condizioni finanziarie migliorino tanto da poter ottenere nel 1880 da quel ministro delle finanze che ci sarà, i mezzi necessari per sovvenzionare il nuovo servizio, giacchè il nuovo servizio non si può mica fornire con le sole 500,000 lire che oggi si danno alla *Peninsulare*. E qui l'onorevole Maurogò nato e gli altri suoi colleghi hanno ragione, dirò così, teoricamente, non hanno, per me, ragione nella pratica.

Dallo esame delle convenzioni, dalle cose che io vi ho esposte, e soprattutto dall'insieme della convenzione pel servizio di Singapore, a me par chiaro che il Governo si è preoccupato dell'avvenire dell'Adriatico; ne sono una prova quei cinque piroscafi destinati a quattro viaggi l'anno per Singapore.

A me sembra da tutto l'insieme che queste convenzioni per i servizi internazionali non sieno destinate a vivere per 14 anni.

Verrà la necessità, per la cessazione del servizio della *Peninsulare*, di provvedere al servizio delle Indie e dell'Egitto per le coste dell'Adriatico; e tutti i rappresentanti di quei paesi possono essere sicuri che non sarà Ministero, nè Parlamento che potrà trascurare questo grandissimo interesse; e noi saremo qui, se ancora in vita, come mi auguro, per provvedere con una nuova legge a nuove convenzioni marittime, senza che sia necessario che ciò risulti dal testo stesso delle convenzioni presenti.

Dunque, perchè tutte queste preoccupazioni?...

Del resto, se io voglio con queste parole tranquillare gli onorevoli rappresentanti delle coste adriatiche, non è già perchè io trovi che essi facciano male a sostenere gli interessi di quelle coste, che sono pure gli interessi di tutta Italia, con quel brio e quella dottrina con cui l'hanno fatto. Essi hanno fatto benissimo. È la esplicazione di tutti questi desiderii delle diverse parti del nostro paese quella che ci conduce poi tutti insieme a fare il bene generale, nel miglior modo che ci è possibile. E come con loro che hanno sostenuto gli interessi dell'Adriatico, io mi congratulo anche coll'onorevole Capo che ci è venuto a parlare nell'interesse del Mediterraneo. Quando fo il confronto dei servizi delle due coste, io veggio che se ve n'è una la

quale si possa lamentare, questa è la mediterranea. È la costa mediterranea che perde il servizio diretto per Costantinopoli; è la costa mediterranea che non è riuscita a vedere soddisfatto il suo desiderio relativo ai servizi dell'America del Sud.

Dirò poche parole ancora su quest'argomento, ed ho finito di abusare della benevola attenzione dei miei colleghi.

Voci. No! no! Parli! parli!

D'AMICO. Il servizio dell'America del sud è contrastato. Si dice da taluni: il commercio basta; ci è la emigrazione, vi è nolo sufficiente, lasciate lottare la libera navigazione.

Signori, io non ho che a ricordarvi le parole colle quali ho cominciato il mio discorso per persuadervi che non si può fare assolutamente il servizio postale per l'America del sud senza sovvenzione. Io mi congratulo dei miracoli che fa la società Lavarello, ma francamente, per la parte di competenza che io posso avere, a quei miracoli non ci credo. Io credo, che quando la navigazione postale coll'America del sud viene esercitata con piroscafi come quelli della società Lavarello, di 3000 a 3500 tonnellate, e che i viaggi si eseguono in 25 o 26 giorni non è possibile fare il servizio senza sovvenzione.

Lo sviluppo delle relazioni commerciali esistente tra l'Italia e la Plata, può far sì che la società sia sollevata da una parte degli oneri di una navigazione veramente postale, ma è impossibile che lo sia intieramente.

La quistione può essere sulla misura della sovvenzione, ma una sovvenzione è necessaria. Questo è nelle mie convinzioni. Ora la Commissione si è limitata a prendere solo in considerazione questa necessità, perchè ha osservato che in oggi il servizio è provveduto; la società Lavarello fa per contratto il servizio gratuito, si contenta di prendere 10 centesimi per ogni lettera. La società fa dei dividendi e sta bene: l'onorevole D'Amico non ci crede; ma per ora si va; basta lo avvisare il Governo e la Camera della necessità di assicurare questo servizio.

Io che mi sono opposto, nel 1870, a dare una sovvenzione alla linea dell'America del sud, debbo dirvi che ci erano allora tre società nazionali che facevano il servizio postale con quelle regioni: la *Lavarello*, l'*Italo-Platense* e la *Cerruti*. Allora dissi: ci sono queste tre società che fanno questo servizio con grossi e celeri piroscafi; lasciamole fare, non andiamo a disturbarle, non andiamo a favorire una società col danno delle altre; ma non ero meno che oggi persuaso della necessità della sovvenzione. Ebbene, cosa è avvenuto? Lavarello è rimasto in piedi, le altre due società sono fallite; io però ri-

tengo che neppure la *Lavarello* potrà continuare il servizio celere periodico.

Il contratto per il quale questa società deve fare il servizio gratuito dura fino al marzo 1878; spero che il Governo accetterà il voto della Commissione, che lo mette in avvertenza e che gli dimostra come vogliamo il servizio postale colla nostra colonia più importante, coi nostri 200,000 concittadini stabiliti laggiù.

Vogliamo che sia fatto, o signori, quel servizio per una ragione economica e per una ragione politica. Lo vogliamo per sostenere in quelle lontane contrade la nostra influenza, per profittare noi del nolo che accumulano quei nostri concittadini; lo vogliamo perchè quando si è a sei mila miglia lontani dalla madre patria, e si vede arrivare ogni quindici giorni od ogni mese il postale inglese, il postale francese, il postale brasiliano, il postale spagnuolo, quei nostri connazionali hanno il diritto di vedere arrivare il postale della nostra bandiera. Non è un sentimento poetico questo, è un sentimento interessato, dobbiamo mantenere bene stretti i legami con la madre patria di quegli industriosi coloni.

Chi deve mandare in patria le sue economie, chi ha la sua paccotiglia da mandare ai parenti in Napoli, od in Genova; chi ha altri bisogni simili da soddisfare desidera il piroscalo postale nazionale ove a poco a poco conosce tutti dal capitano al mezzo, e col quale si mantengono vive relazioni che non si possono coltivare col postale straniero.

Ripeto, ci siamo contentati di mettere in avvertenza il Governo che a questo servizio si ha da provvedere, e non domandiamo con quali fondi si provvederà.

Noi abbiamo fiducia che i fondi si troveranno, perchè si tratta di un servizio necessario, come quello dell'Egitto e delle Indie per l'Adriatico. È impossibile che noi lasciamo dopo il 1880 le coste dell'Adriatico senza il servizio per le Indie, ed è impossibile che dopo il 1878 lasciamo la nostra colonia della Plata senza il servizio postale nazionale. (*Benissimo! Bravo!*)

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

LA PORTA. (*Della Commissione*) Io non ho che a dire una cosa sola all'onorevole Marziale Capo, il quale direttamente m'interpellò.

L'onorevole Marziale Capo ha rilevato una strana diceria, quella cioè che i verbali della Commissione del 1876 fossero stati alterati, e fece appello a me perchè io confermassi o disdicessi quella voce. Io ho l'onore di rispondergli, che trovansi davanti a me i verbali originali della Commissione ministeriale del 1876, e posso assicurargli che sono esatti; a tal grado esatti, che nell'ultima seduta della Commissione il segretario cavaliere Salivetti, il quale n'era stato redattore, si ebbe il meritato elogio da tutta la Commissione.

Forse l'onorevole Marziale Capo è stato indotto in equivoco, dall'aver confuso i verbali col riassunto che fu pubblicato dal relatore della Commissione ministeriale; cosa che fu ieri rilevata, e che, in parte, è vera; ma ciò è indipendente dai verbali e da ogni alterazione dei medesimi. I verbali forniscono al ministro dei lavori pubblici la base delle convenzioni attuali.

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato a lunedì.

Lunedì seduta pubblica al tocco.

La seduta è levata alle 6 20.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì:

1° Discussione della relazione concernente la domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Perroni-Paladini;

2° Seguito della discussione del progetto di legge sulle convenzioni pei servizi marittimi postali e commerciali;

3° Discussione del progetto di legge per un nuovo riparto delle spese autorizzate per provvista di materiali d'artiglieria e per armamento di fortificazioni.

