

## CVII.

## TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CRISPI.

SOMMARIO. *Omaggi. = Congedi. = Discussione delle conclusioni della Giunta sopra la domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Perroni-Paladini — Comunicazione di una lettera di questi — Osservazioni dei deputati Gorla, Minghetti e Guala contro le conclusioni della Giunta; dei deputati Tumminelli, Corte, Mazzarella e del relatore Morrone in sostegno di esse. = Il deputato Garau giura. = Voti motivati presentati dai deputati Del Giudice e Ranzi, contraddetti dal deputato Allimaccarani — Avvertenze fatte dal deputato Pissavini, che propone si passi all'ordine del giorno puro e semplice — Altro voto motivato proposto dal deputato Marcora, accettato dai deputati Ranzi, Del Giudice, Pissavini, e approvato dalla Camera. = Proposte di legge presentate dai deputati Nobili, Chigi, e trasmesse agli uffici. = Seguito della discussione generale dello schema relativo alle convenzioni per i servizi marittimi — Risposta alle obiezioni, e dichiarazioni del ministro per i lavori pubblici riguardo alle proposte presentate — Spiegazioni date dai deputati Maurogò nato e D'Amico — Considerazioni dei deputati Micheli ed Elia, che propone un voto motivato — La discussione generale è chiusa.*

La seduta è aperta all'una pomeridiana.

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

Il segretario Quartieri legge un elenco d'omaggi stati offerti alla Camera:

Da S. E. il ministro di grazia, giustizia e dei culti — Discorsi pronunziati alla Camera dal ministro di grazia e giustizia nelle tornate del 9 e 10 aprile 1877 per la liberazione condizionale dei condannati, copie 30;

Dallo stesso — Discorsi pronunziati come sopra nelle tornate del 12, 14 e 18 stesso mese al seguito delle interrogazioni dei deputati Chiaves, Righi, Del Giudice, dell'Angelo e Bortolucci, copie 30;

Da S. E. il ministro dell'interno — Regolamento per il corpo delle guardie di pubblica sicurezza a cavallo nelle provincie siciliane, copie 2;

Dal presidente del regio istituto musicale di Firenze — Atti dell'Accademia del regio istituto musicale di Firenze, anno XV, copie 9;

Dal prefetto di Parma — Atti di quel Consiglio provinciale, sessioni ordinarie e straordinarie 1876, copie 3;

Dal prefetto di Venezia — Atti di quel Consiglio provinciale, anno 1876, copie 2;

Dallo stesso — Prontuario alfabetico ragionato delle deliberazioni del Consiglio provinciale di Venezia nel triennio 1874, 1875, 1876, copie 2;

Dal signor G. Orti di Milano — La fratellanza. Società di mutuo soccorso fra gl'impiegati pubblici e privati. Cenni storico-statistici, copie 2;

Dal commendatore Pietro Bernabò Silorata — Raccontini morali scritti in francese dai reali principi Carlo Alberto e Maria Teresa, recati dall'offerente in lingua italiana, copie 2;

Da S. E. il ministro di agricoltura, industria e commercio — Bollettino ampelografico, fascicolo 7, copie 2;

Dall'avvocato G. B. Castagnola di Genova — Nove mesi di ff. di sindaco in Chiavari, una copia;

Dal prefetto di Porto Maurizio — Atti del Consiglio provinciale, anno 1876, copie 5;

Dal signor Osvaldo Reichel — La sede di Roma nel medio evo, una copia;

Da S. E. il ministro di grazia, giustizia e culti — Discorsi pronunziati alla Camera in risposta

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

alle interpellanze degli onorevoli deputati Antonibon, Muratori e Toscanelli sul miglioramento delle condizioni morali e materiali della magistratura in Italia, copie 50;

Dalla direzione generale delle gabelle — Statistica del commercio speciale di importazione ed esportazione nel 1° trimestre 1877, copie 100;

Dal prefetto di Sondrio — Atti del Consiglio provinciale di Sondrio riferibili alle sessioni 1876, copie 2;

Dal prefetto di Belluno — Atti del Consiglio provinciale di Belluno riferibili alle sessioni 1876, una copia;

Dal direttore del periodico bimestrale *Il Propugnatore*, Bologna — Dispense 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> di quel periodico di studi filologici, storici e bibliografici, anno X, mesi di gennaio, febbraio, marzo e aprile 1877, una copia;

Da S. E. il ministro di agricoltura, industria e commercio — Bollettino n° 2 degli istituti di emissione. Situazione al 28 febbraio 1877, copie 15;

Dallo stesso — Bollettino bimestrale del risparmio. Situazione al 28 febbraio 1877, copie 6;

Dal notaio Mariano Mazza, da Acireale — Osservazioni relative alle modifiche reclamate dalla legge notarile, copie 2.

**PRESIDENTE.** Chiedono un congedo, per affari di famiglia, gli onorevoli: Diligenti, di 12 giorni; Nunziantè, di 10; Grossi, di 8; e per pubblico servizio, l'onorevole Antonibon, di 10 giorni.

(Sono accordati.)

#### DISCUSSIONE SULLA DOMANDA DI AUTORIZZAZIONE A PROCEDERE CONTRO IL DEPUTATO PERRONI-PALADINI.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione delle conclusioni proposte dalla Commissione sopra la domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Perroni-Paladini.

Invito il relatore ed i membri della Commissione a recarsi al loro posto.

I deputati, che naturalmente hanno letta la relazione fatta dall'onorevole Morrone, sanno che la Commissione propone che non sia accordata la chiesta autorizzazione a procedere contro il deputato Perroni-Paladini.

**GORLA.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Perroni-Paladini intanto ha trasmesso alla Presidenza la lettera della quale si darà lettura:

**PISSAVINI, segretario. (Legge)**

« Onorevolissimo signore,

« Era nei miei propositi, quando la Camera fosse chiamata a pronunciarsi sulla domanda di autorizzazione a procedere contro di me, chiedere la parola.

« Molti ed autorevoli colleghi me ne distolsero. Pur tuttavia, mentre cedo agli altrui consigli, non posso astenermi dal porgere alla Camera una preghiera.

« Il giudice istruttore del tribunale di Messina ha redatto un verbale, dove è narrato un dialogo tra me e lui. Nelle mie parole si è voluto trovare la materia di un reato di oltraggio a' termini degli articoli 258, 259 del Codice penale.

« Non nego il dialogo, avanti la Camera non mi è lecito rettificare il fatto, non discuto se il fatto così come è posto dall'istruttore costituisca reato, ammetto, benchè dalle mie parole non risulti, che il diverbio trasse origine dal processo da lui istruito sulla querela per libello famoso contro il gerente della *Gazzetta di Messina*; ringrazio dal profondo dell'anima gli uffizi e la Commissione per la deliberazione presa di respingere la domanda di autorizzazione; e ringrazio specialmente l'onorando magistrato, autore della relazione, il quale con la sua autorevole parola ha in certo modo lenito le amarezze cagionatemi da una ingiusta accusa.

« Ma dopo tutto io deggio pregare la Camera di accordare l'autorizzazione richiesta.

« Sul tramonto della mia vita, dopo 24 anni di esercizio di professione, dopo avere traversato le tempeste politiche alla larga dal Codice penale; io ho sofferto l'affronto di vedere il mio nome scritto nei registri di penalità in mezzo a quello dei ladri e degli assassini, annunziato dal telegrafo da un capo all'altro della penisola, e stampato nei giornali con una nota, che mi accomuna ai volgari delinquenti! In grazia della prerogativa che mi accorda l'articolo 45 dello Statuto, tutto il mondo sa che mi si vuole fare un processo, nessuno sa se vi sia stato un delitto!

« A me, che esposto a' colpi delle ire partigiane ho perduto pace, salute, sostanze, non resta che il nome, la riputazione, che ho custodito come un fuoco sacro, e che ho assunto impegno di tramandare immacolata a' miei figli, siccome è la mia coscienza.

« Ora è alla mia riputazione che viene dato l'assalto, ed io deggio e voglio difenderla.

« Ma lo potrei innanzi la Camera? I fatti che io narrassi sarebbero creduti? Il mio sciloquio, senza contraddizione, senza prove potrebbe avere la

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

virtù di convincere gl'imparziali, di fare tacere i nemici?

« Il verdetto della Camera, se assolutorio come dalla Commissione è proposto, basterebbe a giustificarmi, o non potrebbe essere appreso come l'effetto dello spirito di corpo, o di parte? Se questa opinione si formasse fuori la Camera, non potrebbe anche nuocere al prestigio delle nostre istituzioni?

« A me, lo dico francamente, l'assoluzione della Camera non basta. Io voglio giustizia e non grazia: chiedo il giudizio e respingo l'amnistia.

« Il dubbio di avere scapitato nella considerazione dei miei concittadini sarebbe per me pena superiore a qualsiasi pena corporale. E dico di più, io sono deputato: infimo tra tutti i miei colleghi per meriti d'intelletto, non intendo restare al di sotto di alcuno nel sentimento della propria dignità. Il giorno in cui, non essendo essi giudici, mi mandassero assoluto, cesserei di considerarmi uguale a loro; perchè la gratitudine mi avrebbe fatto schiavo.

« Conchiudo dunque con la preghiera di lasciarmi a' miei giudici naturali; io mi abbandonerò con piena fiducia nelle mani dei sacerdoti di Temi; sarà questo il modo più solenne di attestare il rispetto che io porto alle leggi, ed a' suoi ministri. Io sono sicuro di fare trionfare innanzi i tribunali le mie ragioni; e quand'anche dovessi rimanere vittima di un errore giudiziario, mi conforterò con l'esempio di Socrate, il quale, potendo salvarsi con la fuga, preferì di bere la cicuta, per rendere col suo sacrificio testimonianza dell'ossequio dovuto alle patrie leggi. »

**GORLA.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**GORLA.** Io rendo innanzitutto omaggio alle nobili parole adoperate dall'onorevole Perroni-Paladini per invocare che sia dato corso alla giustizia a suo riguardo; ed approfitto di questa occasione per isvolgere anche una tesi di ordine e d'interesse generale.

L'articolo 4 dello Statuto dichiara essere inviolabile e sacra la sola persona del Re: l'articolo 45 dello Statuto stesso, rapporto ai deputati, stabilisce che non possono essere arrestati se non in flagrante reato, e tradotti in giudizio se non dietro l'assenso della Camera legislativa. Ora, la Camera deve accordarlo o negarlo in ogni caso? Io ritengo che la Camera debba essere molto prudente nel rifiutare il suo assenso a questi procedimenti, che sono la conseguenza dell'ordine civile, del diritto comune, al quale tutti devono essere soggetti. Nel caso nostro vi sono veramente gli estremi di un reato? La

Camera avrà compreso che nelle parole che sono corse tra l'onorevole Perroni-Paladini e il giudice di Messina, in se stesse non si potrebbe trovare l'essenza, l'estremo di un reato; ma, o signori, le parole ricevono un senso secondo l'intonazione che vi dà colui che le pronuncia.

La nota è un segno buttato sulla carta il quale cambia valore secondo il tono e la chiave in cui è scritta; e se noi a quelle parole facciamo conseguire il calcolo del sito ove vennero pronunziate, cioè che l'onorevole Paladini, senza essere chiamato, entrò nella sala dove si trovava un giudice nell'esercizio delle sue funzioni e, senza essere invitato, lo abbordò colle parole che sono indicate nella relazione del procuratore del Re di Messina; e, se il gesto, l'intenzione indica pure qualche cosa che eccede cioè e trasforma gli ordinari rapporti fra due garbate persone; io ritengo che da tutto questo potrebbe anche emergere l'essenza di un reato.

Ma la Camera può costituirsi giudice di questi elementi? La Camera nulla ha udito, non ha veduto che la relazione del procuratore del Re e la domanda dell'onorevole guardasigilli.

Può essa costituirsi giudice in una causa che non è di sua competenza?

Io invito gli onorevoli colleghi a guardar bene di non eccedere i confini entro i quali noi ci troviamo; qui noi facciamo leggi, non le eseguiamo.

Signori, nell'antichità, nel medio evo noi avevamo gli asili, i luoghi d'impunità; un colpito dalla legge si rifugiava presso i sacri altari e, fino a che vi rimaneva, era al coperto dalla podestà secolare. Vorremo noi convertire la nostra Aula in questi asili che furono la negazione del buon senso?

Io ritengo di no; noi dobbiamo lasciare ai magistrati la libertà, l'autorità di cui hanno immenso bisogno; e non dobbiamo convertire l'Aula nostra in un luogo di rifugio, arrecando sfregio alla podestà giudiziaria.

I magistrati dell'ordine giudiziario decidono sulle nostre libertà, sui nostri averi. Essi devono conservare il prestigio della indipendenza; non devono subire influenze, da qualunque parte vengano, vengano dall'alto, vengano dal basso. Se un magistrato potrà essere impunemente offeso nel santuario del suo tribunale, quel magistrato non avrà più la considerazione dei suoi amministrati, avrà perduto il prestigio di cui deve disporre perchè i suoi responsi sieno sacri e sieno considerati come i responsi della vera giustizia.

Signori, noi abbiamo veduta la Camera francese, or non è un mese, autorizzare il procedimento in confronto a Paolo Di Cassagnac. Perchè faremo noi diversamente? Io ho fede e ritengo che l'onorevole

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

Perroni-Paladini sortirà immune dall'accusa che lo colpisce: ma io desidero che questo giudizio sia pronunziato e vada sulle ali del telegrafo là dove è andata l'accusa contro di lui pronunziata.

Ed è in vista di ciò che io auguro che la Camera abbia ad accordare l'autorizzazione a procedere invocata dallo stesso onorevole Perroni-Paladini di cui, ripeto, non posso a meno che lodare le nobili espressioni da lui usate.

TUMMINELLI. Sebbene il mio carissimo amico, l'onorevole Perroni-Paladini, forte nell'integrità della sua coscienza e nella rispettabilità del suo carattere, abbia chiesta oggi, con franca e leale parola, l'autorizzazione a procedere, pure io tengo che le conclusioni dell'onorevole Commissione debbano essere oggi sanzionate dalla Camera.

Non vedo, o signori, nella questione odierna un imputato, o un inquisito. Non guardo ad una garanzia personale; guardo bensì ad una garanzia politica, alla quale parmi che con le requisitorie, e cogli atti che furono presentati alla Camera si voglia seriamente attentare.

L'onorevole Gorla teme che il giudizio della Camera possa per un momento invadere il terreno del potere giudiziario. Io credo invece che la Camera, avvalorando il sistema della onorevole Giunta, non farebbe se non che affermare sempre meglio le garanzie politiche dei rappresentanti della nazione.

La questione che riguarda il mio onorevole amico debb'essere studiata alla base degli atti che sono depositati nella Segreteria della Camera e che io ho voluto, con tutta coscienza e amore, studiare.

Ora, esaminato il procedimento, mi sono convinto che la Giunta ben si avvisava quando domandava che fosse respinta la domanda d'autorizzazione a procedere, perchè il fatto denunziato dall'autorità giudiziaria di Messina non racchiude i caratteri di reato, perchè quel fatto evidentemente trova la sua origine in una questione puramente politica e direi quasi partigiana, e perchè infine le teoriche che si trovano sviluppate nella richiesta a procedere, se potessero attecchire in quest'Aula, non servirebbero ad altro se non che a fraintendere l'articolo 45 dello Statuto ed a manomettere le garanzie che, ben a ragione, debbono accerchiare i rappresentanti della nazione. Io non entrerò nella questione giuridica e molto meno nella questione delle prove. Io so sin dove si estende la competenza della Camera. Io dirò questo soltanto: la Camera dovrà giudicare alla base degli atti, e convincersi se sia indeclinabile necessità l'autorizzazione a procedere.

Giusta le risultanze processuali, il fatto denunziato andava nel seguente modo:

L'onorevole Perroni-Paladini, essendo nell'ufficio d'istruzione presso il tribunale di Messina, ove si era recato per parlare, secondo egli è venuto comunicandomi, col giudice istruttore Magnani, s'imbatteva invece col giudice istruttore cavaliere Tommaso Toraldo; e qui una scena breve e laconica. Il Perroni-Paladini da un canto, voltosi al giudice, ebbe a dirgli: *ancora son io, mio buon amico*, e di rimando il giudice istruttore: *ed io sono anche io*. Ed allora l'onorevole Perroni-Paladini: *questo non è il luogo, ne parleremo a lungo altrove*.

Se questo fu l'incidente, se queste le parole proferite, se il fatto avveniva fuori dell'esercizio delle funzioni, se questa scena consumavasi sulla soglia dell'ufficio dell'istruttore, diremo noi seriamente che questo fatto debba legittimare l'autorizzazione a procedere? Diremo che in questo fatto vi siano i fattori giuridici del reato d'oltraggio, denunziato dall'autorità giudiziaria del tribunale civile e correctionale di Messina? Certo che no. La Camera questo non dirà, come non ebbe a dirlo unanimemente l'onorevole Giunta; perchè in quel fatto i criteri della legge non si riscontrano; e ciò è tanto vero, in quanto che non fu proferita una parola, nè venne consumato un atto che accennasse ad intaccare l'onore, la rettitudine, la probità del magistrato, e molto meno poi le parole proferite avevano rapporti colle funzioni, o alle funzioni si riferivano.

Mancano adunque tutti i criteri della delinquenza; viene meno il reato di oltraggio, perchè non si è attaccato l'onore del magistrato o la sua rettitudine.

Che dire poi se consideriamo la questione nelle sue origini?

Bene la Commissione si avvisava che in questo incidente, anzichè una questione giudiziaria, ci fosse invece una questione politica, alla quale avrebbe dovuto rimanere estraneo il potere giudiziario.

Per convincersi di questo, la Camera, non deve far altro che ponderare le date processuali, e dalle date degli atti sorge la preoccupazione dell'istruttore, a carico dell'egregio mio amico, e quel che è più si desume che il giudice nel procedere ad una istruttoria avesse voluto tenere due pesi e due misure; e tutto questo, più tardi venne avvalorato dall'autorevole parola della sezione d'accusa della Corte d'appello di Messina, la quale censurando una precedente ordinanza ne riprovava solennemente i motivi.

Adunque, se il fatto caratterizzato reato trae la sua origine da una questione politica, puossi autorizzare il procedimento?

Io tengo che no, malgrado che il mio egregio amico invochi l'autorizzazione per poter più tardi innanzi al paese ed alla magistratura dimostrare pienamente la sua incolpabilità, e la nobiltà del suo carattere.

Io, lo ripeto, non guardo al mio amico, non guardo ad un procedimento, non guardo ad una garanzia personale, guardo soltanto ad una garanzia politica; una volta che c'è l'articolo 45 dello Statuto, una volta che la garanzia politica dei rappresentanti deve sussistere, è mestieri, che la Camera tuteli gelosamente le sue prerogative e faccia in modo che il potere giudiziario, ed il potere esecutivo non possano manometterle.

Ed infatti, se domani per una querela inconsulta, o per una requisitoria infondata, o per un fatto il quale non ha i caratteri di un reato previsto dal Codice penale, fosse lecito venir chiedendo lo scioglimento delle garanzie stabilite pei rappresentanti della nazione, crederemmo noi che le istituzioni se ne avvantaggierebbero? No: le istituzioni sarebbero gravemente scosse.

Lo ripeto, l'articolo 45 dello Statuto non è che lo scudo contro il quale debbono spuntarsi non solo tutte le armi della calunnia, ma ben anche le esorbitanze tutte del potere giudiziario e del potere esecutivo.

Così essendo le cose, prego la Camera perchè, in conformità delle conclusioni della Giunta, non sia autorizzato il procedimento contro l'onorevole Perroni-Paladini.

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

**MINGHETTI.** Non intendo entrare in questa discussione, nè esaminare parte a parte la relazione della Commissione. Mi propongo solo di fare una dichiarazione la quale confermi quei principii che da parte nostra abbiamo sempre sostenuto, e intendiamo sostenere per l'avvenire, perchè ci sembrano i soli che costituzionalmente possano invocarsi per interpretare l'articolo 45 dello Statuto.

Per noi l'articolo 45 dello Statuto, tanto storicamente quanto razionalmente, non è altro che una tutela, una difesa del deputato contro gli abusi del potere esecutivo. E perciò quando esso volesse o direttamente od indirettamente perseguirlo, privare la Camera della sua presenza, o il deputato della sua libertà, sarebbe diritto, sarebbe dovere della Camera rifiutare la chiesta autorizzazione. Nè questo caso sarebbe nuovo nella storia, benchè appartenga piuttosto a tempi da noi remoti che al presente. In tal caso la Camera si fa tutrice dei diritti d'uno dei suoi membri; e lo fa con ragione.

Ma se la questione è estranea ad ogni abuso del

potere esecutivo, se la procedura ha radice nel potere giudiziario, ed alla politica punto non si rannoda, la Camera allora non deve considerarsi come una sezione d'accusa, nè in guisa alcuna entrare in materia giudiziaria. Se errore giudiziario vi è, il tribunale stesso deve correggerlo, e la Camera non può, non deve negare il suo assenso.

Ciò dico tanto più francamente che leggendo gli atti che sono stati presentati, e la relazione della Commissione, se io dovessi personalmente giudicare secondo ciò che appare, parrebbe anche a me che non vi fosse titolo di reato. Ma lo ripeto, non è a me nè alla Camera che appartiene di fare questo giudizio, perchè la Camera non è una sezione d'accusa, essa è un corpo politico il quale esamina se negli atti del potere esecutivo ve ne sia stato alcuno diretto a privare la Camera di uno dei suoi membri; a privare qualche deputato della sua libertà.

Ora, io, riconosco non essere qui segno alcuno che il potere esecutivo abbia potuto avere ingerenza nè direttamente o indirettamente influire sull'argomento.

La questione è tutta giudiziaria ed è il tribunale che deve deciderla. Così desidera anche l'onorevole Perroni-Paladini; ed a me pare che abbia ragione.

Noi consideriamo l'articolo 45 dello Statuto come una garanzia, non come un privilegio; come una garanzia contro gli attentati che venissero fatti alla Camera, in alcuno dei membri di essa, da parte del potere esecutivo, non come un privilegio verso l'autorità giudiziaria dato al deputato a preferenza di ogni altro cittadino.

Come il paese vi saprebbe grado se nel primo supposto, faceste una resistenza a chi volesse prepotere, così nel secondo caso, quando si tratta di un vero privilegio diretto a sottrarre il deputato al regolare giudizio, il paese, lungi dall'approvare questo sistema, credete a me, lo condannerebbe severamente.

**CORTE. (Della Giunta)** Io ho stimato mio dovere di prendere la parola in quest'occasione, perchè avendo sempre in consimili circostanze votato a favore delle richieste di autorizzazione a procedere contro membri di questa Camera, mi sento in obbligo di dire brevemente le ragioni per le quali, nel caso presente, ho creduto opportuno appigliarmi ad un partito contrario, ed unire cioè il mio voto a quello dei miei colleghi della Commissione, onde si respinga la domanda di procedere contro il deputato Perroni-Paladini.

Io ho creduto sempre che i deputati non dovessero essere messi in una condizione superiore a quella degli altri cittadini, ma credo in pari tempo

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

che essi non debbano essere posti in una condizione inferiore a quella di altri cittadini. (*Bravo!*)

Ora se noi accordassimo l'autorizzazione a procedere contro l'onorevole Perroni-Paladini, noi metteremo il deputato in una condizione inferiore a quella di tutti gli altri cittadini.

Noi non dobbiamo illuderci al punto di credere che il paese vada a leggere tutta la procedura, ad esaminare le questioni futili, per non dire ridicole, per le quali si domanda di procedere contro un deputato. (*Bene!*)

Il paese dirà: Ah! il deputato Perroni-Paladini? quel tale contro il quale si è domandato di procedere! Questa idea resta. Questo sistema mi ricorda il detto di Voltaire: *Calomniez, calomniez, il en restera toujours quelque chose.*

Io non sono di quelli che si offendono troppo facilmente, ma neanche di quelli che accettano troppo leggermente le offese. Ebbene, ho letto e riletto molto attentamente il racconto di quello che è succeduto tra l'onorevole Perroni-Paladini e questo giudice istruttore; e confesso che non solamente non ci vedo gli estremi dell'insulto, ma non ci vedo neanche l'offesa nei limiti più ristretti.

Si sono scambiati alcune parole, le quali non hanno niente di minaccioso, e che non sono state seguite da nessun atto. Io capirei la gravità di quelle parole se l'onorevole Perroni-Paladini avesse ripreso altrove una conversazione minacciosa con questo giudice istruttore: invece quel breve colloquio non ebbe altro seguito; il fatto si riduce ad uno scambio di parole che non hanno nessun valore.

L'onorevole nostro collega il deputato Gorla ci ha parlato lungamente della indipendenza del potere giudiziario, ed io mi associo perfettamente alle sue osservazioni; ma io che non sono punto uomo di legge, e che le questioni legali le devo giudicare così all'ingrosso, col mio buon senso, vedo che in Italia esiste il Pubblico Ministero, il quale, per quanto si voglia dire, non è assolutamente indipendente dal potere esecutivo.

Noi non dobbiamo dimenticare, e non deve dimenticarlo l'onorevole Minghetti, il quale ha parlato tanto dell'indipendenza del potere giudiziario, che i giornali del partito stesso dell'onorevole Minghetti hanno condannato severamente una circolare del ministro guardasigilli diretta ai procuratori del Re, nella quale diceva loro in certo modo, quello che dovevano fare, non ordinava, ma dava loro dei consigli.

Ora io credo che se l'onorevole ministro guardasigilli avesse impedito che questa domanda di auto-

rizzazione a procedere venisse innanzi alla Camera, avrebbe fatto molto bene.

Imperocchè il solo discutere al presente sulla persona dell'onorevole Perroni-Paladini, che mettiamo qui alla berlina della pubblica opinione, mi pare che costituisca già da sè un fatto di una certa gravità, e perchè tutto questo? Per una questione che non si può considerare come un reato, e che non è che un meschino pettegolezzo.

Questa è la sola definizione che da me si possa dare di questo doloroso incidente.

Ora io credo che la Camera farà opera savissima a rifiutare la domanda di procedere contro l'onorevole Perroni-Paladini. Così noi non saremo altre volte obbligati ad occuparci di questioni, le quali, secondo me, sono al disotto della nostra dignità. (*Benissimo!*)

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

**GUALA.** Se l'onorevole Morrone me lo permettesse, farei qualche osservazione; e così egli potrebbe rispondere a tutti contemporaneamente.

**MORRONE, relatore.** Parli pure.

**PRESIDENTE.** Ha la parola l'onorevole Guala, a cui la cede l'onorevole Morrone.

**GUALA.** Io mi preoccupo delle cose, in parte anche giuste, dette dall'onorevole Corte, come con venia dell'illustre capo della destra...

**COMIN.** Sotto-capo. (*Si ride*)

**GUALA...** mi permetterò di dirgli che non divido completamente le sue idee in ordine ai concetti, i quali varrebbero a restringere il privilegio, o se non il privilegio, quanto meno la garanzia del deputato, a qualche cosa di meno di ciò che ha voluto il legislatore nello Statuto stabilire.

Ma mi pare che la questione di diritto, sia qui dominata da una questione di fatto, alla quale ha accennato l'onorevole mio amico Corte.

L'onorevole Corte si è preoccupato della berlina alla quale si è esposto l'onorevole Perroni-Paladini, per un fatto che egli ha qualificato un pettegolezzo.

Io non credo che noi possiamo scendere all'esame del fatto e qualificarlo o giuridicamente o non giuridicamente, quando potrebbe essere pendente un giudizio.

Ma signori, questa berlina della quale volete difendere l'onorevole Paladini, l'allontanate voi, dicendo non vogliamo che si proceda?

L'onorevole Perroni-Paladini, che è giudice molto più competente di quanto possiamo esserlo noi, della sua rispettabilità personale, della sua onorabilità, non vi domanda forse che gli facciate la facoltà di potersi scusare dinanzi all'autorità compe-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

tente, di questa accusa che gli si muove; di difendersi da questa spada di Damocle che rimarrà perpetuamente sul suo capò, come diceva l'onorevole Corte, quando non gli sia dato dalla Camera il permesso di potersi scolare, o di potere esser condannato, secondo che si facciano le prove, in un modo o in un altro, davanti ai tribunali?

Or bene, signori, mettiamoci ciascheduno di noi « sotto l'usbergo del sentirsi puro » sotto cui si è messo l'onorevole Perroni-Paladini in quella nobilissima lettera di cui si è data lettura.

Piacerebbe a ciascuno di noi che ci venisse tolto il diritto della difesa unicamente perchè dei colleghi hanno creduto che la responsabilità della carica di deputato, o un'altra circostanza qualunque potesse impedire il giudizio di assoluzione che solo i tribunali possono dare? Togliete voi questa berlina, questo lontano pericolo, che al nome dell'onorevole Peroni si associ l'idea giustissima cui aveva accennato l'onorevole Corte a quel tale di quel certo processo? Non la togliete. Perchè quando noi, pure per ragioni che io voglio dire giuste, non dividendo però certe esagerazioni che sono tenute dall'altro lato della Camera, come la frase *prepotenza del potere giudiziario*, non cominciamo dal rispettarci reciprocamente nella cerchia delle proprie attribuzioni, difficilmente arriveremo a poter rendere omogenee ed armoniche le relazioni fra i diversi poteri.

Senza entrare in quelle esagerazioni io comprendo che nessun verdetto nostro, nessuna nostra dichiarazione di non voler concedere la facoltà di procedere potrà valere la sentenza di assoluzione cui ha diritto l'onorevole Perroni-Paladini.

Pronunziando voi questa sentenza assolutoria, rendendo impossibile il giudizio col non dare la facoltà di procedere, voi togliete all'onorevole Perroni il diritto di essere assoluto davanti ai tribunali, e di poter tornare fra noi e dire: vedete, io era oggetto di una calunnia ed ho ottenuto l'assoluzione da quei tribunali medesimi i quali, se fossero concorse circostanze diverse, avrebbero potuto condannarmi. A me non possa mai accadere disgrazia simile! ma per conto mio dichiaro che, se fossi al posto dell'onorevole Perroni ed avessi avuto il talento di scrivere una lettera così nobile e dignitosa com'egli l'ha scritta e voi rifiutaste, manderei le mie dimissioni (*No! no!*), perchè ritengo che nessuno possa essere giudice superiore della propria dignità ed onorabilità tranne la persona stessa che sente questo onore, questa dignità.

Vediamo, signori, se fuori della tesi dei fatti, come fu svolta e come si presenta in diverso modo di sentire, possa la tesi di diritto, come fu trattata dagli

onorevoli preopinanti di destra e di sinistra, resistere alle argomentazioni che si sono introdotte dall'onorevole Commissione; l'una che si raccomanda all'onorevole guardasigilli che i procuratori generali siano invitati ad essere meno proclivi nel dimandare la facoltà di procedere, l'altra che si neghi in questa fattispecie la facoltà medesima.

Io, per me dichiaro che, a garanzia dell'articolo 45 dello Statuto, che da tanto tempo abbiamo detto di voler disciplinare, e che non siamo riusciti mai a concretare con qualche cosa di solido, di resistente, che volta per volta non possa essere tirato più in un senso che in un altro, vorrei che la Camera si risolvesse una buona volta o a prendere in esame la celebre relazione dell'onorevole Mancini, o a farne fare un'altra per studiare il modo di rendere questo articolo 45, direi quasi, tetragono agli assalti dell'una o dell'altra parte, e far sì che sia disciplinato in modo, che non si presti troppo facilmente alle diverse interpretazioni.

Indipendentemente da questo, io concorro nel parere della Commissione quando dice: proponiamo al ministro guardasigilli di avvertire i procuratori generali che, prima di correre la posta a domandare la facoltà di procedere, vedano, quanto meno, se ci sia il così detto *fumus boni juris*, che ci sia una probabilità che possa per avventura il deputato imputato venire realmente condannato, o ci sia una condizione giuridica che lo possa esporre realmente alla giustizia penale. Nella fattispecie io concorro nell'avviso dei proponenti; chè per quanto abbia esaminato non solo i documenti che ci furono comunicati, ma anche quelli che stanno in segreteria, non mi è parso che ci fosse nella fattispecie questo *fumus boni juris*. In altri termini io dichiaro che, se dipendesse da me, e non avessi altri elementi con cui giudicare, io giudicherei per l'assolutoria dell'onorevole Perroni-Paladini.

Ma, signori, questo criterio lo possiamo noi esprimere con un concetto giuridico oggi noi qui come deputati? Questa è la questione. Come deputati, noi siamo chiamati ad esaminare se il fatto per cui un deputato è chiamato in processo, costituisca o no un delitto. Lo possiamo fare? E quando lo facesimo, non usciremmo noi dalla sfera delle nostre attribuzioni? Mi pare che la questione di diritto sia tutta circoscritta in queste poche parole.

E sotto questo rapporto aveva, fino ad un certo punto, ragione l'onorevole Minghetti, quantunque però io non divida con lui la esagerazione, quando dice: io sempre sono di avviso si debba concedere questa facoltà; imperocchè è anche sempre inchiusa la possibilità in cui il potere esecutivo abusi...

*Voci a destra.* No! no!

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

**GUALA...** ma non sempre è incluso...

**MAZZARELLA.** Domando la parola.

**GUALA...** quando non ci sia questo caso. Dunque con questa limitazione si può accettare in qualunque modo, sempre quando non ci sia nel fatto la dimostrazione che per parte del potere esecutivo non vi sia violenza, non vi sia intenzione di ledere nè la dignità nè la libertà del deputato, parmi che la Camera non possa scendere all'esame della questione giuridica, e che scendendovi essa trasmodi. Indi prudentemente da questi fatti parmi che oggi-giorno dinanzi alla lettera dell'onorevole Perroni-Paladini la Camera non possa che far plauso ai suoi desideri, e concedergli la facoltà di potersi scolare nell'unico modo possibile dinanzi ai magistrati della accusa di cui è addebitato.

**PRESIDENTE.** Prima di procedere oltre, essendo nell'aula l'onorevole Garau, lo invito a giurare.

(L'onorevole Garau giura.)

L'onorevole Morrone ha facoltà di parlare.

**MORRONE, relatore.** La nobile lettera dell'onorevole Perroni-Paladini non mi ha sorpreso, nè ha sorpreso la Camera. Però la Camera deve convenire con me che oggi non si tratta della persona dell'onorevole Perroni-Paladini; oggi incidentalmente viene in discussione un grande principio costituzionale, quello cioè dell'indipendenza della rappresentanza nazionale. Imperocchè, è un teorema scritto nella giurisprudenza dei tribunali e nelle massime parlamentari, che le prerogative non appartengono alla persona, ma alla funzione. Ormai è risaputo essere concetto erroneo e fallace quello di qualificare le prerogative che lo Statuto attribuisce ai rappresentanti della nazione come privilegi offensivi della legge comune; il vero è che esse sono mezzi essenziali di protezione dello stesso diritto comune, cioè il rispetto agli ordini costituzionali, alla indipendenza legislativa; il dirò con una frase che non può non trovare ascolto nelle vostre coscienze: esse sono una libertà popolare degna di essere custodita sacra ed intangibile.

Anche quando adunque il deputato venisse per dire: non intendo sfuggire dal giudizio dei magistrati, imploro dalla Camera che dia la chiesta autorizzazione a procedere contro di me, la Camera farà plauso ai nobili sentimenti del deputato, ma dirà: non si tratta di te, si tratta dello Statuto, il quale col suo articolo 45 non ha introdotto un privilegio a favore della persona, ma ha sancito un mezzo per assicurare la sincera esecuzione delle sue vitali disposizioni. E questo mezzo, o signori, è informato al sovrano principio della divisione dei poteri; avvegnachè ciascuno di essi non avrebbe nella propria sfera una vera autonomia, se le ragioni del

proprio essere fossero poste in balia di un altro potere. (*Bene!*)

Premesse queste considerazioni, richiamerò l'attenzione degli onorevoli preopinanti ad una circostanza di fatto.

Leggendo il verbale compilato dal giudice istruttore Toraldo, e fermandosi alla prima parte dello stesso, pareva quasi incredibile che si avesse potuto credere seriamente che ci fosse l'ipotesi di un reato nella forma laconica di quel dialogo, e nella povertà del suo contenuto.

Or ora l'onorevole Guala vi ha detto: ma io stesso, leggendolo, non dirò che sia un pettegolezzo, come diceva l'onorevole Corte, ma, se fossi giudice, direi: ma Dio buono! dove volete che qui ci siano le condizioni di un reato di ingiuria, di una minaccia, di un gesto, alla base degli articoli 258 e 259 del Codice penale?

Ebbene, o signori, il verbale non finisce così: esso soggiunge: « Facciamo inoltre osservare come, a nostro avviso, codesto fatto e codesta minaccia si riattaccano al processo da noi istruito, per libello famoso contro il gerente della *Gazzetta di Messina*, processo che interessa la candidatura del fratello del Perroni a nome Ludovico. »

Dunque nel concetto del verbale vi è questo: il senso segreto del dialogo sta in una rappresaglia, in una vendetta che il Perroni-Paladini veniva per volere esercitare nell'atto, o meglio a causa dell'esercizio delle funzioni di quel magistrato, la ordinanza del quale veniva a ferire la elezione a deputato del fratello del provocatore.

E ciò è tanto vero, che il giorno 10 febbraio, cioè due giorni dopo, chiamato il Toraldo dal giudice istruttore mentre ratificava il suo verbale, narrò talune circostanze di fatto, le quali si riferivano all'epoca dell'istruzione del processo per libello famoso contro il gerente della *Gazzetta di Messina*.

Questa circostanza, o signori, non isfuggì agli uffici, i quali vollero che si fosse preso conto di quella tale ordinanza dello stesso giudice Toraldo che aveva istruito il processo per la causa di libello famoso. Ecco come si delinea la posizione del verbale.

Ora, è veramente deplorabile, o signori, che il procuratore del re il quale aveva l'autorità di chiedere atti istruttori, e ne aveva fatta requisitoria lo stesso giorno 8, data del verbale, non avesse voluto attendere che il giudice istruttore avesse portato le sue indagini sul fatto denunziato, ed invece si fosse fatto a chiedere l'assenso della Camera a procedere, cioè a richiedere, che l'autorità giudiziaria avesse spiegato atti di giurisdizione contro la persona di un deputato, come avrebbe potuto essere un mandato di arresto, o un mandato di comparizione, che ordi-



SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

nariamente non avvengono se non quando il processo avesse già raccolti vevoli indizi di colpevolezza. Ma no, signori, il giorno 8 si verbalizza, il giorno 10 si ratifica il verbale, il giorno 11 si domanda, che cosa? L'autorizzazione a procedere, in altri termini la facoltà di spiegare atto giurisdizionale in persona di un deputato.

La Camera per lo meno consentirà che è stato un procedimento precipitoso, e si trattava della dignità di un rappresentante della nazione. Ora, questa certamente non è sobrietà. Ispirandosi a tale condizione di fatto, taluni della Giunta volevano con un solenne ordine del giorno ripetere al ministro guardasigilli quella raccomandazione che altra volta la Camera gli ha fatto, cioè d'invitare i procuratori generali e i procuratori del Re ad essere più sobrii, e a non domandare l'autorizzazione a procedere se non quando ne riconoscano l'indeclinabile necessità; nondimeno la Commissione si è voluta fermare ad una semplice raccomandazione.

Dopo queste dichiarazioni, io non spenderò molte parole per dire che effettivamente nel verbale non si presenta un fatto che abbia fisionomia di reato. La mancanza di un regolare concetto giuridico è evidente. Mi fermerò invece alla questione di diritto.

Ma che? Voi, Camera legislativa, verrete a vestirvi la toga del magistrato e a vedere nel fatto se c'è o non c'è un reato; ma voi straripate, come diceva l'onorevole Guala; ma come? Volete che la Camera si muti in sezione d'accusa? Adagio, ai mali passi.

In primo luogo qui non si tratta di aprire una indagine sul fatto e di giudicare il fatto medesimo col criterio dottrinale, col criterio morale del magistrato. No; qui è questione del criterio legale, ed il criterio legale è scritto nella legge, e la legge è superiore a tutto e a tutti. Sarebbe un assurdo che si potesse aprire un procedimento per un fatto il più strano del mondo, per un fatto impossibile.

Ma qui ci manca il criterio legale e del criterio legale sfido io che possa dirsi, esserne privata nientemeno che la Camera legislativa. Certamente non si potrà sostenere questa che sarebbe una vera esagerazione.

Ma io voglio fare un passo di più, e vi dico: ebbene, volete discutere il fatto; siete forse incompetenti?

No o signori; imperocchè nell'articolo 45 dello Statuto è virtualmente, implicitamente sancita la competenza della Camera di dichiarare nel dubbio i casi in cui esso debba essere applicato. L'onorevole Guala diceva, si stabilisca una buona volta la vera portata di questo articolo. Sì, io gli rispondo, è oramai un postulato nella giurisprudenza parla-

mentare, che quell'articolo attribuisce alla Camera elettiva un'autorità, la quale eccede le sue ordinarie attribuzioni legislative, e che in qualche modo entra nella sfera del potere giudiziario, del quale scema e limita le proprie attribuzioni statutarie, subordinandone l'esercizio al preventivo assenso di uno dei rami del potere legislativo.

Imperocchè, voi lo vedete o signori, lo Statuto doveva scegliere fra due importanti soggetti, come a dire le disposizioni che fissano le attribuzioni del potere giudiziario sopra ogni ordine di cittadini, e la necessità di tutelare l'indipendenza e la libertà della Camera nella persona dei suoi membri.

Non abuserò della vostra pazienza enumerandovi gli splendidi precedenti, che confortano questa dottrina. Essa non è nuova, o signori: non è nata dal mio cervello. È il frutto della giurisprudenza non solo della Camera italiana, ma della Camera subalpina; della giurisprudenza dell'Inghilterra, dell'America del Nord, della Francia e del Belgio. In tutte sta scolpita la massima, che in materia di prerogative e di franchigie del Parlamento e dei membri delle due Camere, ciascuna delle Assemblee è giudice primo e indipendente. Noi contiamo gloriosi precedenti, ed io ricordo con orgoglio la stupenda relazione dell'onorevole Cadorna del 1855. Or come è possibile che dopo quel monumento di sapienza costituzionale si possa venir qui a mettere in dubbio questi che oramai sono canoni fondamentali del diritto costituzionale?

Nè basta. La Camera, in circostanze analoghe, ha avuto la competenza anche di sconoscere la competenza del potere giudiziario, a dichiararne illegali e non valide le decisioni, fossero pure della Suprema Corte di giustizia, ingiungendo al potere esecutivo di avvalersi dei suoi mezzi costituzionali per non dare esecuzione al pronunciato dal potere giudiziario.

Ma l'onorevole Minghetti, al suo solito, cioè con quella dottrina che lo distingue, con quell'ingegno vivace e colla facile sua parola, faceva una distinzione alla quale darò una modesta risposta.

Egli dice: badate. Quando per avventura si tratta di un eccesso del potere esecutivo, il quale con una azione penale cerca di sgombrarsi la via da un incomodo ostacolo, di far uscire dalla Camera qualche avversario un po' pericoloso, e se non altro indebolirne il prestigio con un procedimento penale, che nel dominio della pubblica opinione lascia sempre qualche traccia di sé, in questo caso, dice l'onorevole Minghetti, negate l'autorizzazione; ma quando trattasi di un giudizio dovete lasciar libero il campo all'esercizio del potere giudiziario.

Ma, onorevole Minghetti, io mi permetto di farle

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

osservare che, senza discutere l'organamento attuale del Pubblico Ministero, senza entrare nelle questioni d'indipendenza più o meno reale della magistratura, il caso forse non è identico? D'altronde io mi sono fatto un dovere di dirlo nella mia relazione, cioè che l'attuale non è il caso in cui vi sia eccesso del potere esecutivo; ma è il caso in cui si può, in certo modo, ledere la dignità personale del deputato, e si è presa la via d'una querela. Andremo noi a vedere se il potere esecutivo ci entra o no? Non mi pare che ciò sia da farsi.

Ma io richiamerò l'attenzione dell'onorevole Minghetti sopra un'osservazione di fatto. Io ho incominciato dal dire che il verbale non si ferma alla sola enunciazione del dialogo, accenna ad una precedente ordinanza, opera dello stesso Toraldo, il quale istruendo per il libello famoso contro il gerente della *Gazzetta di Messina*, spaziò in un campo vastissimo. Si trattava di diffamazione, in altri termini, i querelanti si dovevano di taluni fatti ad essi personalmente attribuiti: ebbene il giudice istruttore fece una larga istruzione, e colla sua ordinanza disse che tutto ciò che si era manifestato nella pubblicazione della corrispondenza, la quale denunciava *delitti, infamie, diffamazioni*, sempre nello scopo di preferire l'uno all'altro dei due candidati, era tutto *vero*, perchè lo avevano dichiarato i testimoni.

Dunque, conchiudeva il Toraldo ratificando la denuncia del verbale, se questi fatti sono veri, come io ho dichiarato nella mia ordinanza, l'elezione dell'onorevole Lodovico Perroni-Paladini soffrirebbe gravi ostacoli alla Camera.

Ebbene, o signori, io non dimenticherò il recinto in cui ho l'onore di parlare al punto da volervi invitare a giudicare del criterio, onde è informata quella ordinanza, che respinse la querela di diffamazione a carico del gerente del diario. No, io vi presenterò l'autorità della sezione d'accusa della Corte d'appello di Messina, la quale stigmatizzò periodo per periodo tutte le parti relative dell'ordinanza. Osservò che era inutile parlare e dei preliminari della convocazione del collegio elettorale, e della formazione dei seggi, e delle schede, e via via. I fatti attribuiti personalmente ai querelanti non erano tali da costituire diffamazione; dunque la formola definitiva della ordinanza stava, ma non potevano stare gli svariati motivi, i quali riprovò solennemente.

Dunque, io dico, è lo stesso potere giudiziario il quale è venuto a mettere nel nulla tutte le considerazioni, non siamo noi che lo facciamo, è il potere giudiziario che così ha integrato la legge nella santità dei suoi principii.

Premesso ciò, se a giudizio di tutti coloro che hanno preso la parola in questa discussione non può disconvenirsi che nella forma del fatto denunciato non è possibile trovare l'ipotesi di un reato, domando io, autorizzeremo il processo?

Ma, si dice, lo chiede l'onorevole Perroni-Paladini.

Vorrete, o signori, che si venga a chiedere alla Camera l'autorizzazione a procedere per un fatto il quale, non lo dirò colle parole dell'onorevole Corte, è un pettegolezzo, ma è qualche cosa che prende il carattere di un'insidia, è qualche cosa la quale va a ledere la libertà del voto degli elettori nell'atto il più solenne della loro vita costituzionale?

Ora non mi pare giusto scindere l'unicità del fatto, il poter dire riconosciamo che il fatto non è reato, ma facciamo sì che lo proclamiamo il potere giudiziario. Io sono il primo a dire che il potere giudiziario farebbe il suo dovere, e darebbe esempio della sua indipendenza e del suo rispetto alla legge giudicando di quel verbale.

Certamente il potere giudiziario non potrà dire che è colpevole l'onorevole Perroni-Paladini, in base dell'articolo 258 del Codice penale. Quali parole di oltraggio ha egli proferite? Se anche l'onorevole Perroni-Paladini avesse avuto nell'animo un sentimento di malcontento per un atto meno che retto nell'amministrazione della giustizia, può forse dirsi che egli abbia espresso questo sentimento? Niente affatto. Egli avrebbe detto: *Io sono io (Si ride), ci rivedremo altrove*. Inoltre avrebbe mostrato il dito.

Ora, domando io se per cose di simile natura si possa domandare l'autorizzazione a procedere contro un deputato. Una siffatta questione non si può portare all'altezza dei principii costituzionali.

Credo avere dato all'onorevole Minghetti una risposta che spero lo avrà soddisfatto. Quando ciò non fosse, non potrei dire altro se non se che i principii dei quali mi sono fatto interprete sono scritti nella giurisprudenza della Camera, e che confido che la Camera stessa vorrà fare plauso alle nostre conclusioni. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mazzarella.

MAZZARELLA. Non potrò a meno di essere brevisimo dopo le buone ragioni che ho inteso, e che hanno, si può dire, sciolto la questione.

La domanda che ho fatta a me stesso fin da principio è la seguente: quale è la questione che dobbiamo prima di tutto risolvere? Ei si tratta di vedere se la Camera deve concedere la chiesta autorizzazione. Riguardo a coloro che vogliono concederla, tutta la forza delle loro ragioni starebbe in

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

ciò: la Camera non deve fare altro, se non che aprire gli occhi, vedere di che si tratta, e consentire. Sarebbe un consenso di un genere un po' antico, a dire la verità. Ora noi siamo abituati a consentire ragionando un poco. Per vedere di che si tratta, dobbiamo esaminare; non chiamando già i giureconsulti a fare dei ragionamenti sulla questione, ma dobbiamo esaminare per vedere che cosa farebbe un magistrato per decidere sul fatto presentato.

Si tratta di vedere che cosa abbiamo innanzi a noi, qual è insomma il fatto. Esaminiamolo tale e quale ci viene esposto da quello stesso giudice istruttore, che dice essere stato l'offeso.

A che cosa si riduce il racconto? È un uomo che si presenta ad un altro e gli dice: *buon giorno, mio buon amico*. Questo, mi pare, è un atto di galateo. (*Si ride*) Se per ciò si potessero elevare dei processi, io vi assicuro che fra noi ve ne sono tanti, i quali, per ragion di galateo, se ne procurerebbero moltissimi. (*Si ride*)

Come potete considerare quale reato quelle parole: *buon giorno*, ecc., e le altre: *questo non è il luogo*? Noi dobbiamo discutere su cose positive, ma finchè si tratta delle parole: « questo non è il luogo, ne parleremo altrove, » sulla parola *altrove*, voi non potete fare un processo. Lasciate che quell'*altrove* avvenga (*Si ride*), ma finchè quell'*altrove* non accadrà, finchè non si presenta in alcun modo, volete voi, per un *futuro* possibile, mandare un deputato innanzi ai giudici, perchè esaminino la questione? Ma, a questo modo, noi faremo dei processi contro tutti. E lo stesso onorevole Minghetti, per ragione di galateo, se ne procurerebbe moltissimi di questi processi; ed anche egli dovrebbe subirli, e la Camera dovrebbe dire: riteniamo che l'onorevolissimo signor Minghetti sia convenientemente giudicato, benchè imputato di atti di galateo. Pure in alcun modo non vi può essere luogo a questa calunnia: accetterebbe, o no, un'assoluzione simile? La dovrebbe accettare, altrimenti noi avremmo dei processi a rotta di collo, ad ogni momento ci troveremmo, poveri noi! col galateo in tasca, e coi processi addosso. (*ilarità*)

Che venga l'onorevole... Paladini! (Non so nemmeno come si chiami).

*Una voce.* Perroni-Paladini.

MAZZARELLA. Che venga l'onorevole Perroni-Paladini e dica: *voglio che si proceda contro di me*, lo capisco. Per chicchessia sarebbe questo l'unico mezzo di diventare celebre a buon mercato, senza fare nulla. Diffatti in questo modo l'onorevole Perroni-Paladini, e pure non lo desidera, si renderà celebre per tutta l'Italia, perchè tutti diranno:

« Vedete, egli è un uomo, il quale, benchè ingiustamente imputato, pure ha avuto desiderio di andare innanzi ai magistrati, affinchè sia esaminata la sua condotta. »

Ma non tocca a lui il vedere che cosa significa l'essere deputati e l'essere rispettati, a seconda dello Statuto (*Benissimo!*), e a far sì che a noi si applichi lo Statuto in modo regolare. Ciò non tocca all'onorevole Perroni-Paladini, lo ripeto e vi insisto.

Quanto a lui lo lodo, e sia per lui una lode che giammai finisca; ma tocca a noi di esaminare se veramente si tratta qui di un fatto che dev'essere in alcun modo riguardato come tale da indurci a dare il nostro consenso perchè si proceda.

Signori, quanto a me voglio consentire, ma ragionando.

Ora, ragionando, devo esaminare se qui ci può essere imputazione. Ma con la ragione trovo che imputazione non ci può essere, e il mio consenso quindi non lo posso dare.

Quanto a loro, signori (*Accennando a destra*), che vogliono dare il consenso, facciano pure quello che loro piace. A me, che sono dei magistrati, sento che essi devono solennemente applicare la legge, vogliono quindi che la legge sia rispettata, e non possono venire a giudicare da loro stessi quali sono i reati che li riguardassero. Essi devono lasciare che altri giudichino; e questi altri, giudicando, devono dire nella fattispecie: in alcun modo non vi è reato! Dunque non vi può essere il consenso di uomini che ragionano, perchè si abbia a procedere contro il nostro collega Perroni-Paladini. (*Bravo! bravo!*)

PRESIDENTE. Furono trasmessi su questo argomento due ordini del giorno al banco della Presidenza, l'uno dell'onorevole Del Giudice così concepito:

« La Camera, confidando che il ministro di grazia e giustizia provvederà a che la facoltà di procedere contro membri del Parlamento non venga richiesta senza fondati motivi, rifiuta l'autorizzazione a procedere contro l'onorevole Perroni-Paladini, e passa all'ordine del giorno. »

L'altro dell'onorevole Ranzi è in questi termini:

« La Camera, per l'evidente inesistenza di reato a carico dell'onorevole Perroni-Paladini, respinge l'istanza del regio procuratore del tribunale di Messina; ed invita sua eccellenza il ministro guardasigilli a far osservare allo stesso regio procuratore, che giova sperare che in altre circostanze le sue istanze saranno conformi alla legge. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Alli-Maccarani.

ALLI-MACCARANI. Prendo la parola, perchè nell'

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI -- TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

controversia vigente fra coloro che vogliono conservato l'articolo 45 dello Statuto e quelli che lo vogliono abrogato... (*Interruzioni*)

DELLA ROCCA. Tutti lo vogliamo conservato.

ALLI-MACCARANI. Sono vari i quali più volte mi hanno detto che meglio sarebbe abrogarlo, perciò ho detto che io sono dell'opinione di quelli che vogliono conservarlo.

CORBETTA. È l'opinione di tutti.

ALLI-MACCARANI. Ed è per questo che mi sento indotto nel parere che debba nel presente caso essere accordata la facoltà di procedere, inquantochè, ove si largheggi nel diniego, in quell'articolo 45 nel quale noi vogliamo mantenere una difesa politica necessaria all'indipendenza del deputato e del Parlamento, verremmo a creare un privilegio odioso contro il nostro diritto pubblico.

Non occorre che io rammenti come la questione è stata maturamente esaminata più volte, e non ha molto, in affare di gravissima importanza trattato nella Legislatura passata. Allora era in questione una domanda a procedere contro l'onorevole Cavallotti, e gran parte della Camera era inclinata a negare l'autorizzazione. Ebbene la Commissione, della quale io aveva l'onore di far parte, sebbene dubitasse fondatamente che non vi fosse materia per raggiungere una condanna, pur non ostante riandata tutta la giurisprudenza della Camera, concluse che la missione del Parlamento, nei casi di domanda per autorizzazione a procedere contro alcuno dei membri del Parlamento, doveva limitarsi a mantenere la difesa del deputato contro insidie per causa politica, mediante procedimenti penali. E fu detto dalla stessa Commissione nella sua relazione, come venne confermato dalla Camera, inquantochè essa approvò quella relazione, che in simili casi il nostro mandato si restringeva ad esaminare gli atti, prelibandone i risultati non per accertarsi che ricorrono nel caso argomenti dai quali il giudice possa convincersi del reato, ma soltanto per vedere se l'azione criminale sia stata spiegata all'effetto o d'impedire che un candidato venga elevato all'onore del Parlamento, o di porre ostacolo al libero esercizio delle funzioni di deputato.

Io tengo a questa teoria, della quale ebbi l'onore di essere relatore, e per conseguenza faccio astrazione dalla persona dell'accusato e dai risultati della procedura. Quanto alla sua importanza di fronte al Codice, guardo solo se ho materia per dubitare che vi sia pressione o insidia politica, e ove questa non ricorra, concludo per l'autorizzazione. Possiamo essere e giureconsulti e magistrati fuori della Camera, ma qua non siamo che legislatori. E la scienza criminale non è scienza nostra (*Rumori*),

quanto a farne applicazione. Tale ufficio è serbato alla magistratura.

Ora dalla discussione che ho sentito agitare, e dalla relazione che ho sott'occhi, riscontro che si fa uno sviluppato dettaglio sui risultati della procedura, e si ragiona per dimostrare come da quei risultati non emergano gli estremi di un reato. Nulla peraltro si dice da ingerirne il sospetto che la procedura muova da artificio politico. Ma, come ho detto, tale dettaglio sfugge alla nostra competenza, noi non possiamo fare confusione di poteri, altrimenti l'organismo costituzionale va in rovina. Aggiungo che è pericoloso per gli stessi deputati il procedere in questo sistema, inquantochè ne sarebbe peggiorata la loro condizione.

Infatti, ammesso che la Camera, ogniqualvolta non si convinca che, esista la prova di un reato, debba ruscire l'autorizzazione, ne viene la conseguenza che, quante volte essa darà facoltà di procedere, verrà a mortificare con una prima sentenza l'accusato, per cui il nostro collega, ancorchè davanti al tribunale riporti poi l'assoluzione, ciò nondimeno dirimpetto al paese rimarrà sempre con la condanna morale inflittagli dal Parlamento per effetto della facoltà da esso accordata perchè si andasse avanti nella procedura. Dunque, negando nel caso attuale l'autorizzazione a procedere, oltre ad invadere il campo giudiziario, oltre a fare un passo che è pericoloso nel sistema costituzionale, mettiamo in falsa posizione il nostro collega.

Corriamo anche un altro pericolo, quello cioè che gli estranei possono interpretare poco benevolmente i nostri pronunziati quando si neghi l'autorizzazione, in quanto che non potremo mai togliere dall'opinione dei cittadini l'idea che la magistratura nella tranquillità del suo giudizio, anche nei suoi voti preparativi, proceda più imparziale di quello che non possa avvenire a noi i quali, quando sediamo qui, siamo facilmente esposti a sentirsi dominati da spirito di parte. (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Sono pregati di fare silenzio.

ALLI-MACCARANI. Dunque io stando alla giurisprudenza che la Camera venne a consacrare nell'affare Cavallotti, per non confondere le facoltà dei due poteri, il legislativo ed il giudiziario, ed anche perchè non si espongano i nostri colleghi a subire due sentenze, ed in qualche caso a rimaner condannati moralmente, ancorchè ottengano di essere assoluti giudizialmente, o di vedersi accompagnare dal sospetto, in caso di negata autorizzazione, che per timore della pena abbia procurato di avere a scudo l'autorità del Parlamento, mi dichiaro contrario agli ordini del giorno che ho sentito proporre, e dichiaro che voterò per l'autorizzazione a procedere.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

PISSAVINI. Io ho chiesto la parola per pregare gli onorevoli Del Giudice e Ranzi a ritirare le loro proposte.

Ricordo alla Camera ed agli onorevoli proponenti che una mozione consimile a quella da loro presentata testè al banco della Presidenza venne già approvata dalla Camera sopra proposta del compianto Rattazzi.

Eravi ragione a sperare che il potere esecutivo tenesse nel debito conto una formale deliberazione del Parlamento, ma duolmi il dovere dichiarare ch'essa fu considerata come un voto platonico e rimase pressochè lettera morta. Lo provano in modo indiscutibile le molte domande di autorizzazione a procedere contro nostri onorevoli colleghi presentate dopo quella deliberazione dai ministri di grazia e giustizia.

È questa una delle considerazioni per cui prego gli onorevoli Del Giudice e Ranzi a ritirare le loro proposte.

Havvene però un'altra e di maggiore rilevanza.

In assenza dell'onorevole guardasigilli, occupato, come tutti sanno, al Senato, non mi sembrerebbe conveniente discutere il merito di due proposte, le quali, segnatamente quella dell'onorevole Ranzi, se non implicano un biasimo, non approvano per certo il di lui operato. Per un riguardo dunque all'egregio ministro Mancini, trattenuto nell'altro ramo del Parlamento dalla discussione di una legge a cui si annette la più grande importanza, io non credo che la Camera vorrà prendere una deliberazione sopra le proposte degli onorevoli Del Giudice e Ranzi, senza che sia dato all'onorevole guardasigilli di esprimere sulle medesime il proprio avviso.

Per questi riflessi, e segnatamente per un debito riguardo verso l'egregio guardasigilli, io quindi rinnovo agli onorevoli proponenti la preghiera di ritirare i loro ordini del giorno e di lasciar votare sulla risoluzione proposta dall'onorevole Commissione.

In caso che essi non assecondino questo mio desiderio, io propongo sulle proposte degli onorevoli Del Giudice e Ranzi l'ordine del giorno puro e semplice, e prego vivamente la Camera a votarlo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ranzi.

RANZI. Io premetto che grandemente approvo il contegno dell'onorevole guardasigilli, allorchando ha rivolta l'istanza al giudizio della Camera. È nell'arbitrio della Camera di accogliere o non accogliere l'istanza del procuratore del Re presso il regio tribunale civile e correzionale di Messina. Però io credo che la Camera non debba ritenere questa competenza, che la legge le affida, come una mera

e semplice formalità; la Camera dovrà vedere per lo meno se vi concorrano almeno da lontano gli estremi di un reato tal quale si descrive nell'istanza che viene a noi diretta.

Ora, noi vediamo invocati nella istanza gli articoli 258 e 259 del nostro Codice penale, ed io sfido chiunque si apponga a quel tanto che io mi permetto qui di dichiarare, di trovare anche da lontano l'ombra di un estremo di reato contro la legge, giusta gli invocati articoli 258 e 259.

Quindi io credo, se non si vuole ritenere che l'articolo 45 sia una mera e pretta formalità, che la Camera, quando viene richiesta di approvare o respingere una data istanza di un procuratore del Re, sia necessitata di doverla accogliere, almeno che non sia una mera e pura formalità, io reputo che debba vedere se realmente siamo nel caso di approvarla o no.

Qui, o signori, noi abbiamo la istanza del regio procuratore del tribunale di Messina, ed è tale questa istanza, che basta leggerla, da chi anche è profano alla legge, per vedere che realmente non esiste reato. Nè si dica che verrebbe menomata la personalità del deputato; io credo che anzi col respingere questa istanza non viene menomata, ma viene garantita la sua personalità, sia come cittadino, sia come deputato. Per conseguenza, io insisto sull'ordine del giorno da me presentato, perchè con esso non viene lesa, ma elevata, come deve essere, la dignità dell'onorevole Perroni-Paladini.

PRESIDENTE. Un altro ordine del giorno fu trasmesso dagli onorevoli Marcora, Maiocchi, e Capo. Esso è così concepito :

« La Camera, preso atto delle dichiarazioni del relatore, nega la chiesta autorizzazione, e passa all'ordine del giorno. » (*Segni di assenso*)

Non essendoci altri oratori iscritti, verremo alla votazione.

L'onorevole Pissavini insiste nel suo ordine del giorno puro e semplice, oppure si associa a quello degli onorevoli Marcora e compagni?

PISSAVINI. Se gli onorevoli Del Giudice e Ranzi ritirano le loro proposte, io dichiaro di associarmi a quest'ultima risoluzione, altrimenti mantengo la mia proposta riguardo agli ordini del giorno presentati dagli onorevoli Del Giudice e Ranzi.

PRESIDENTE. Faccio osservare che l'ordine del giorno dell'onorevole Marcora e colleghi deve avere la precedenza su tutti gli altri, perchè è più largo e si avvicina maggiormente all'ordine del giorno puro e semplice. Se ella insiste, allora si voterà sul suo.

L'onorevole Ranzi insiste?

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7. MAGGIO 1877

RANZI. Io mi associo all'ordine del giorno degli onorevoli Marcora e colleghi.

PRESIDENTE. E l'onorevole Del Giudice si associa pure?

DEL GIUDICE. Una volta che nella relazione dell'onorevole Commissione sono accennati i concetti ai quali era ispirato il mio ordine del giorno, e l'onorevole Marcora e gli altri sottoscrittori dell'ultimo ordine del giorno prendono atto delle conclusioni della Commissione, io non ho difficoltà di ritirare il mio, e di unirmi a quello degli onorevoli Marcora e colleghi.

PRESIDENTE. Allora, onorevole Pissavini, ella pure ritira?

PISSAVINI. Dichiaro di ritirare l'ordine del giorno puro e semplice, e di associarmi a quello dell'onorevole Marcora.

PRESIDENTE. Metto dunque ai voti l'ordine del giorno degli onorevoli Marcora, Majocchi e Capo.

Ne do nuovamente lettura:

« La Camera, preso atto delle dichiarazioni dell'onorevole relatore, nega la chiesta autorizzazione e passa all'ordine del giorno. »

La Commissione lo accetta?

Voci dal banco della Commissione. Sì! sì!

PRESIDENTE. Coloro che sono d'avviso di approvarlo, son pregati di alzarsi.

(Fatta prova e controprova, l'ordine del giorno Marcora e colleghi è approvato.)

Annunzio che l'onorevole Nobili ha trasmesso un progetto di legge che sarà inviato agli uffici, perchè deliberino se possa darsene lettura.

#### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE RELATIVO AI SERVIZI POSTALI E COMMERCIALI MARITTIMI.

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici. (*Segni d'attenzione*)

ZANARDELLI, ministro per i lavori pubblici. Signori, io ho seguito con grandissima attenzione tutti gli oratori che parlarono da vari giorni in questa discussione; ho seguito con attenzione speciale quelli i quali presero la parola per fare opposizione alla convenzione che io ebbi l'onore di presentare alla Camera. Ed io recai, nel seguire la discussione medesima, la più completa serenità di spirito. Persuaso più che ogni altro della fallibilità mia, io ero dispo-

stissimo a lasciarmi persuadere di aver fatto convenzioni cattive; ed allora per quanto, trattandosi di contratti bilaterali, mi sarebbe stato impossibile di modificare le convenzioni medesime, avrei però ripetuto, in questo caso senza alcuna colpa della creatura, il detto del Creatore: *poenitet me fecisse hominem*. Ma il corso della discussione mi persuase invece del contrario. La benevola analisi che gli oratori, i quali parlarono in difesa del progetto di legge hanno fatto della convenzione di cui trattasi, dei miglioramenti, dei vantaggi che essa arreca, la vittoriosa confutazione delle sollevate obiezioni, sono circostanze le quali mi mantengono in uno stato di finale impenitenza; ed in questo stato io sono pronto a subire i cento voti contrari dei quali mi fece la minaccia e il vaticinio l'onorevole Marrogonato.

Primo a parlare contro le convenzioni è stato l'onorevole Sanguinetti. Egli si è data la missione, in cui annuncia volere essere ostinato e feroce, di parlare principalmente contro le spese e in favore dei contribuenti.

Questa missione, questo compito, evidentemente lo costituisce avversario nato, non dirò della mia persona, chè anzi egli mi onora di grandissima simpatia, ma del ministro dei lavori pubblici, il quale ha naturalmente bisogno di somme ragguardevoli allo scopo di favorire la trasformazione economica del nostro paese.

Nondimeno in questo caso speciale io spero di guadagnar pure il voto dell'onorevole Sanguinetti, inquantochè, anche colla predetta impresa sul suo stemma, egli potrà votare con tutta coscienza le convenzioni, accingendomi io a dimostrargli che esse non arrecano iattura ai contribuenti, inquantochè quelle spese che pei servizi marittimi la finanza deve sostenere, sono in gran parte compensate dai corrispettivi e dai redditi che mediante questi servizi si ottengono.

Per la Sicilia infatti si spendono pei servizi marittimi, in dipendenza di queste convenzioni, lire 2,162,000. Ora, siccome si provvede con essi al servizio postale, vediamo che cosa danno gl'introiti relativi. Le corrispondenze scambiate fra la Sicilia e il continente porgono i seguenti risultati. Le lettere in numero di 7,891,579 diedero la somma di lire 1,578,000; le cartoline postali in numero di 541,571 diedero un prodotto di lire 54,157; le stampe in numero di 4,152,450 diedero un prodotto di lire 41,525; onde noi abbiamo in complesso in corrispettivo di questo servizio pella Sicilia la somma incassata di lire 1,673,682.

Quanto alla Sardegna, le convenzioni portano pel relativo servizio postale marittimo l'onere di una

## SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

somma di lire 1,759,680. Ora in Sardegna le lettere danno un prodotto di lire 425,996; le cartoline di lire 14,399; le stampe di lire 21,102; in tutto i vari cespiti anzi detti, che sono il compenso dei servizi fatti dalla navigazione postale, costituiscono la somma di 461,497 lire.

Ora, ove si sommino queste cifre della Sicilia e della Sardegna, si vede che noi abbiamo già in compenso quasi la somma di due milioni e duecento mila lire, alla quale somma poi devonsi aggiungere varie rilevanti diminuzioni di spesa che coteste convenzioni arrecano agli oneri dello Stato.

Imperciochè l'onorevole Sanguinetti avrà certamente rilevato il patto delle convenzioni secondo il quale gl'impiegati ed i militari, quando essi viaggiano per ragione di servizio, cioè in caso di missione o di traslocazione, non debbono pagare che il 50 per cento di ciò che è dovuto dai passeggeri ordinari.

Ora, questa riduzione milita tutta, non a favore degli impiegati, ma a favore dell'erario, inquantochè l'articolo 8 della legge 1° novembre 1876 dispone che l'impiegato al quale sia concesso di viaggiare gratuitamente o a prezzo ridotto sulle strade ferrate o sui piroscafi, deduce dal compenso stabilito nel decreto medesimo la somma risparmiata sulla tariffa ordinaria.

Lo stesso dicasi per le merci trasportate per conto del Governo a cui riguardo è stipulata la riduzione del 40 per cento.

Ora sapete a quanto ascendono le economie, ossia le diminuzioni di spese che a tale titolo consegue lo Stato?

Per la Sardegna, la media degli ultimi quattordici anni dà un vantaggio di 327 mila lire; pella Sicilia la media degli ultimi tredici anni, periodo di tempo cui le statistiche si riferiscono, dà un vantaggio di 608,000 lire, il che complessivamente costituisce la somma di lire 935,000 da porsi di fronte al sussidio in aggiunta agli introiti postali dei quali ho parlato.

E notisi che colle nuove convenzioni il vantaggio dipendente dalla riduzione del 50 per cento a favore degli impiegati aumenterà, poichè, mentre è stabilito che pei passeggeri ordinari i prezzi restino quali sono ora, è d'altronde diminuito il *maximum* della tariffa sulla quale commisurasi la diminuzione che si riferisce agli impiegati.

Aggiungete le tasse di ancoraggio che si pagano da Florio e Rubattino, aggiungete i bolli, sia delle polizze di carico, sia dei biglietti dei passeggeri, ed avremo un altro milione e mezzo da mettere in conto.

Con queste tre categorie di deduzioni da farsi

dagli otto milioni, noi siamo già oltre i quattro milioni e mezzo, cui, soprattutto nelle navigazioni internazionali, devonsi aggiungere ancora gli introiti doganali, il maggiore prodotto delle ferrovie; onde l'onorevole Sanguinetti e la Camera vedranno a che tenue somma riducasi l'onere che questi servizi fanno pesare sullo Stato.

Ma, per quanto lievi siano questi sacrifici dello Stato, io comprendo che i medesimi sarebbero sempre assai gravi se noi avessimo pagato ai concessionari di più di quello che con equa lance sarebbe ad essi dovuto.

Vediamo adunque se, in forza delle convenzioni delle quali si tratta, sia attribuito ai concessionari un corrispettivo proporzionalmente troppo oneroso. A questo riguardo l'onorevole Sanguinetti e l'onorevole Maldini mi hanno domandato se io aveva gli elementi in base ai quali, per i servizi interni, mi sembrasse potere pagare le lire 18 pattuite per il servizio della Sardegna, e le lire 19 stipulate per quello della Sicilia. A questo proposito io devo notare come mi accorga che, dacchè noi siamo al Ministero, l'Opposizione fa veramente dei progressi; in quanto che, nelle precedenti discussioni che io ho esaminate, non si è mai entrati in questi particolari con cui vagliare gli elementi su cui si fondarono i corrispettivi.

L'onorevole Maldini disse che ciò poteva correre nel 1862, perchè allora questi elementi non si potevano avere, inquantochè allora era da poco tempo che i servizi marittimi erano attivati, mentre adesso i dati, gli elementi si dovevano possedere.

Ma io domanderei all'onorevole Maldini che parlò del 1862, come mai egli non li chiese questi elementi nel 1869 e nel 1872, quando egli si trovava pure alla Camera, ed anzi nella Commissione, e corrispettivi più onerosi degli attuali venivano pattuiti.

MALDINI. Su quali linee?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Sulle linee che erano oggetto, per esempio, delle cinque convenzioni del 1872.

Potrei anche trincerarmi a questo riguardo dietro ciò che disse la relazione della Commissione presieduta dall'onorevole Di Rudini, la quale osservò come da questi dati statistici relativi ai prodotti delle linee non si possono dedurre criteri sicuri.

Potrei aggiungere di più, potrei dire che, in forza delle convenzioni precedenti, era impossibile di avere in modo attendibile cotali dati, in quanto che essi, per le convenzioni medesime, non erano in modo sufficiente richiesti, e che io credo di avere fatto a questo riguardo un notevole passo e miglioramento provvedendo colle stipulate convenzioni a che siano somministrati per l'avvenire, poichè

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

L'articolo 45 degli attuali quaderni d'oneri ordina la presentazione dei dati statistici e finanziari, e dà facoltà al Governo di farsi esibire i documenti necessari a controllare l'esattezza dei dati statistici.

Ma ad ogni modo posso inoltre rispondere che a questo mezzo, per quanto possa valere, io sono ricorso.

Anzi, intorno a ciò, debbo dire che capisco come questa domanda, diretta a sapere se si possedessero i dati in discorso, mi sia stata rivolta dall'onorevole Sanguinetti, ma non capisco veramente come una simile domanda me l'abbia fatta l'onorevole Maldini, il quale, come membro della Commissione del 1876, questi dati li ha avuti nelle mani, come li ha avuti nelle mani l'attuale Giunta parlamentare, e l'onorevole D'Amico, nella seduta di ieri l'altro, dimostrò infatti di averli esaminati, e vi potè dire benissimo, in base ai relativi prospetti, che cosa costi la navigazione per ogni lega. Ora, questi stessi dati, ripeto, li ebbe tutti la Commissione della quale fece parte l'onorevole Maldini.

Ad ogni modo, ove anche riguardo a tali elementi non si dovesse nutrire quello scetticismo così bene giustificato dall'onorevole Del Giudice, essi non sarebbero mai una guida sicura se non in quanto non si riordinano i servizi, non si fanno linee nuove, le quali devono necessariamente influire nel complesso sulla media dei corrispettivi.

E poi, provatevi un poco a porli i criteri regolatori.

L'onorevole Sanguinetti lo ha tentato, ma con ciò stesso ha dimostrato la difficoltà, per non dire l'impossibilità di un regolo efficace.

L'onorevole Sanguinetti infatti ha detto che i corrispettivi si devono commisurare in ragione diretta del tonnello adoperato per i servizi, ed in ragione inversa della produttività delle linee.

Ma, a proposito del tonnello, in primo luogo debbo notare che l'onorevole Sanguinetti, riguardo al medesimo ha preso un grandissimo equivoco. Egli disse che in base al tonnello il prezzo per ogni lega dovrebbe essere più elevato per la Sardegna che non per la Sicilia, perchè il tonnello dei bastimenti relativi al servizio della Sardegna deve essere in media di 718 tonnellate, mentre di 560 tonnellate deve essere il tonnello relativo ai servizi della Sicilia. Ora mi permetto di ripetere all'onorevole Sanguinetti che egli ha preso in ciò un gravissimo equivoco. Egli ha sommato tutto il tonnello della società Rubattino, in cui entrano le grandi moli de' viaggi dell'India e di Singapore insieme coi piroscafi destinati ai brevi servizi delle isole. Se egli avesse preso i quaderni d'oneri, in cui si parla degli obblighi relativi al tonnello speciale ri-

chiesto per il servizio della Sicilia e di quello richiesto per il servizio della Sardegna, avrebbe veduto che le cose sono all'opposto di ciò che egli ha sostenuto, e che minore è il tonnello che per la Sardegna deve essere impiegato: per la Sardegna abbiamo infatti un tonnello medio di 277 tonnellate, e di 300 per la Sicilia.

Vengo al prodotto. L'onorevole Sanguinetti ha detto: voi dovete far corrispondere il corrispettivo che date ai concessionari al prodotto delle linee che assumono. Ma anche qui egli ha scambiato la produttività delle linee col movimento sulle linee stesse. Egli ha detto: il movimento, i trasporti sono cresciuti sino al 160 per cento, e quindi proporzionale doveva essere la riduzione dei prezzi. Ma colle cifre statistiche del movimento, ha egli, l'onorevole Sanguinetti, constatata la produttività delle linee? No certamente, perchè non è soltanto la quantità dei trasporti delle merci e dei viaggiatori che costituisce la produttività delle linee, ma anche il prezzo per cui si fanno i trasporti stessi; dappoichè, diminuendosi i noli, con un maggior numero di trasporti si ottiene un prodotto assai inferiore.

Ora, questo prezzo dei noli è notevolmente diminuito, e se l'onorevole Sanguinetti vorrà leggere i rapporti delle *Messaggerie francesi*, in essi vedrà di quanto siano diminuiti i noli.

Ma, ad ogni modo, come si può sopra questi criteri assoluti determinare dei prezzi, i quali sono la conseguenza di un complesso di circostanze, fra cui quella essenzialissima della frequenza dei viaggi?

Si prenda una lira per lega sopra il complesso dei viaggi stabiliti per la Sicilia; che cosa si avrà? Un totale di 116,000 lire. Ebbene, queste 116,000 lire sono costituite quasi tutte, e cioè per 104,000, da quel viaggio della domenica che noi abbiamo aumentato a favore dell'isola. Ora, questo viaggio non accresce i prodotti del concessionario nel loro complesso, mentre il complessivo introito del movimento viene a dividersi sopra un numero maggiore di viaggi. Ed io posso affermare che, tralasciando di aumentare il numero dei viaggi per la Sicilia, il relativo servizio si sarebbe potuto ottenere ad una lira di meno.

Del resto, l'onorevole Sanguinetti e gli altri oratori che hanno parlato di ciò, hanno dimenticato un altro elemento importantissimo nel determinare i corrispettivi, cioè quello della velocità.

Colle precedenti convenzioni la velocità doveva essere soltanto di 7 a 9 nodi all'ora. Adesso noi l'abbiamo portata in queste convenzioni, ad eccezione che per le isole Eolie, per le corse di piccolo cabottaggio della Sardegna e dell'arcipelago toscano,



l'abbiamo portata, dico, alla velocità di 9 a 10 nodi all'ora. Ebbene, ciò costituisce evidentemente un elemento il quale dovrà influire in modo considerevole sul prezzo.

Dimostrato pertanto che questi elementi teorici e astratti non potevano servire di base al corrispettivo da darsi per lega ai concessionari, dovevamo procedere per via di confronto con ciò che si è pagato in addietro, con ciò che si paga da altre nazioni; dovevamo fare quanto era in nostro potere per diminuire i prezzi. Ora ciò l'abbiamo noi ottenuto? Tanto l'abbiamo ottenuto che l'onorevole D'Amico, così competente in questa materia, venne a dirci che abbiamo pagato troppo poco, tantochè egli dubita della regolarità del servizio, in forza dei meschini corrispettivi che abbiamo stabiliti.

Noi abbiamo infatti ottenuto che, mentre prima pagavansi per lega dalle 21 alle 28 lire, adesso si pagano dalle 18 alle 19 lire; ed anzi, tenendo conto delle corse obbligatorie, ma non sussidiate, si pagano lire 16 07 per lega.

Ma alcuni oratori ci contrapposero il servizio della Corsica: ci dissero che per il servizio della Corsica la Francia paga soltanto 14 lire per lega.

SANGUINETTI ADOLFO. Dieci.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Sì; dieci per lega.

Ebbene, come è ciò avvenuto? È avvenuto in un modo che offre un facile riscontro anche nel nostro paese con un esempio di cui parlerò subito dopo, perchè mi porta a soddisfare ad un desiderio espressi ieri l'altro dall'onorevole D'Amico.

È avvenuto che per i servizi della Corsica si misero in concorrenza due compagnie, la compagnia Valery e la compagnia Frassiniet, e si fecero una gara spietata; in modo che la compagnia Frassiniet che ne rimase deliberataria, dopo ottenuto il servizio, cercò di abbandonarlo anche con gravi sacrifici. E non è nuovo, come accennava, il fatto di tali risultamenti nemmeno presso di noi. È avvenuto così per i servizi dei golfi di Napoli e di Gaeta.

DEL GIUDICE. Gratis.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Le due compagnie, la *Partenope*, ed un'altra si disputarono tanto quel servizio, che noi lo abbiamo ben a meno di quello della Corsica di cui parlò l'onorevole Sanguinetti, noi l'abbiamo non a 10 lire per lega, ma affatto gratuito.

Ma crede l'onorevole Sanguinetti che ciò possa durar molto?

Io ne dubito grandemente, tanto che, come avrà veduto nei quaderni d'onere, ho obbligato l'assuntore della navigazione della Sicilia di prendere anche questo servizio, e di prenderlo al corrispettivo di lire 28 mila, perchè mi sembra di averlo così as-

sicurato ad un prezzo moderato, sebbene attualmente lo si abbia per nulla.

E siccome l'onorevole D'Amico nel suo splendido discorso si occupò in via speciale di questo servizio del golfo di Napoli e di Gaeta, dichiarando che egli preferirebbe non passasse al Florio ma rimanesse a compagnie libere, mi è grato di poterlo assicurare che, a parità di condizioni, io sono disposto a secondare gli sforzi di queste piccole compagnie locali.

E infatti tanto ciò fu sempre nelle mie idee che, non solo nei quaderni d'onere ho chiaramente indicato non essere che una facoltà che ha il Governo d'imporre quel servizio al Florio, facoltà con cui mi assicuro di non trovarmi in impaccio, ma, nello stipulare il patto, ho anche con espressa intelligenza verbale dichiarato che mi sarei valso solamente di questa facoltà nel caso che non avessi potuto combinare con le compagnie locali. Ciò è perfettamente inteso col Florio, il quale non tiene punto a cotesto servizio.

Ma l'onorevole Maldini mi disse di più. Mi disse: perchè non avete fatto l'asta? Potrei anche in ciò valermi dell'autorità delle Commissioni passate, fra cui è quella presieduta dall'onorevole Di Rudini, che non consigliarono, anzi scongiurarono codesto mezzo; ma anche a parte l'autorità di coloro che mi consigliarono, io credo che il suggerimento dell'onorevole Maldini, ove adottato, sarebbe stato funesto.

In primo luogo l'esercizio della navigazione, per rispondere alle condizioni di stabilità, di regolarità, e di credito, deve essere affidato ad imprese le quali associno la potenza dei mezzi alla speciale pratica delle cose commerciali e marinaresche, le quali si proponcano una onesta e gloriosa industria anzichè una semplice speculazione.

Ora a tale riguardo io ho già nella relazione espresso il convincimento che i concessionari con cui stipulammo, pei loro precedenti, pei loro servizi, pei loro qualità, come cittadini e come industriali, possono affidarci di ottimi risultamenti per l'avvenire della nostra navigazione. Sono uomini che sempre diedero prova di essere animati più che da studio di lucro, dall'onore del nome, dall'amore di estendere la navigazione italiana.

Ma, d'altronde, come è pur detto nella relazione, noi sapevamo già che anche in caso d'asta la concorrenza non vi sarebbe stata. Se ne era chiesto a tutti i prefetti; unanimi in tal senso ne sono state le risposte. Aprendo le aste, esse sarebbero andate deserte. Dopo ci saremmo quindi trovati, mani e piedi legati, in balia di questi concessionari coi quali soltanto avremmo ancora potuto combinare; colla differenza che, trattando senza una precedente asta,

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

quest'ultima era sempre una minaccia con cui cercare di indurli a migliori condizioni.

I prezzi poi portati dalle convenzioni che vi stanno sott'occhio devono essere valutati anche tenendo conto di oneri nelle convenzioni medesime introdotti e che sono di gran lunga maggiori di quelli che in qualsiasi delle precedenti convenzioni erano stati stabiliti. Così, ad esempio, credo che si vorrà tener conto certamente dell'essere stato escluso ogni maggior compenso da darsi alle società pel caso di rincaro del carbone; imperocchè voi sapete che nelle precedenti convenzioni era stato stabilito che ove il prezzo del carbone superasse le 50 lire doveva rimborsarsi il 50 per cento dell'eccedenza alle società e, qualora il prezzo superasse le 60 lire, doveva rimborsarsi tutto il di più. Ora, in forza di questo patto, adesso escluso, in due anni a tal titolo si è speso più di un milione.

Inoltre, non crede l'onorevole Maldini, od avvi alcuno che non creda doversi ritenere gravissimo per i concessionari il patto che abbiamo introdotto di far cessare determinati servizi all'apertura delle ferrovie?

Riguardo alla Sardegna, due delle linee da Livorno a Cagliari, e le tre linee da Livorno a Porto Torres, nonchè la linea di cabotaggio, si possono far cessare all'apertura delle ferrovie sarde.

L'onorevole Maldini e l'onorevole Sanguinetti conoscono che la somma dovuta per il servizio della Sardegna è di 1,759,000 lire. Ora, all'aprirsi delle ferrovie, per 1,046,000 lire questo servizio può cessare.

Riguardo alla Sicilia, mentre il corrispettivo dovuto per il servizio che si introduce ora è di lire 2,162,000, esso, per 602,000 lire, può venire soppresso aprendosi le ferrovie Eboli-Torremare, Eboli-Reggio, Palermo-Messina. Ciò è evidente costituire un gravissimo danno pel concessionario, il quale deve fare le spese per l'impianto del servizio totale.

Non parlerò dei corrispettivi pattuiti per i servizi esteri, inquantochè essi non hanno offerto materia ad osservazioni. L'onorevole Maldini anzi espresse il concetto che fosse troppo poco il dare lire 6 27 per la linea dell'Egitto; come l'onorevole D'Amico dubitò della sufficienza del corrispettivo per la linea di Singapore.

Vengo ai capitolati. Anche in ciò debbo congratularmi coll'onorevole Maldini pei progressi che fa, per suo mezzo, la Opposizione.

I capitolati, nelle precedenti discussioni sulle convenzioni marittime, non diedero luogo ad osservazioni di sorta. Eppure io mi appello a quanti ebbero occasione di leggere i capitolati annessi alle convenzioni precedenti, e li hanno confrontati cogli

attuali. Essi dicano se, ben lungi dal ricopiare press'a poco gli antichi capitolati, com'erasi sempre fatto, non si siano ora introdotti grandissimi miglioramenti; dicano se non hanno trovato fra i precedenti e gli attuali una grandissima differenza. Questi capitolati furono esaminati dalla Commissione del 1875, che suggerì molti miglioramenti, i quali tutti furono adottati; furono riveduti dalla Commissione del 1876, che propose pure degli emendamenti i quali furono adottati anch'essi. Io li lessi e rilessi moltissime volte e ad ogni lettura, per così dire, trovai delle modificazioni a fare. Li migliorò la Commissione parlamentare; ed ora dopo tutto ciò l'onorevole Maldini ci minaccia di fare, articolo per articolo, una discussione dei capitolati medesimi, come ha proposto nel suo discorso.

**MALDINI.** Non ho proposto nulla.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Sia pure, onorevole Maldini; ma ritenga che, anche in materia di capitolati di navigazione il campo dei perfezionamenti può considerarsi indefinito; il perfezionamento in materia contrattuale sì vasta è un po' come il perfezionamento morale, e se l'onorevole Maldini tiene proprio alla perfezione, mi permetta di mandarlo a Tommaso da Kempis. (*ilarità*)

L'onorevole Maldini, ad esempio, nel trattare dei capitolati, parlò del tonnelloaggio dicendo che il tonnelloaggio, essendo stato stabilito per le linee di navigazione lontana in una portata non inferiore a tonnellate 1500, ne verrà che questo tonnelloaggio non sarà nemmeno maggiore della portata di tonnellate 1500. Ebbene, a questo riguardo, io ammetto che i concessionari non abbiano espresso obbligo contrattuale di renderlo maggiore; ma ciò dipenderà dal tornaconto dei concessionari medesimi.

Ma anche nelle condizioni del tonnelloaggio non devesi esagerare. Intanto notò che trattasi di tonnelloaggio netto, poichè l'onorevole Maldini sa che si richiama nel capitolato l'osservanza del decreto 11 marzo 1873. Dunque andiamo molto al disopra del tonnelloaggio di 1500, di cui ha parlato l'onorevole Maldini. Del resto, ripeto, non esageriamo. Se vi sarà convenienza nell'aumento, se sarà comportato dalle esigenze del servizio, state certi che i concessionari per le stesse loro convenienze, pel loro interesse si spingeranno al di là. Ma l'onorevole Maldini sa meglio di me che non si può portare agli estremi limiti in questa materia la richiesta da parte del Governo, in quanto i carichi non siano corrispondenti a ciò che si volesse imporre in tonnelloaggio dei piroscafi. Io ricordo che, nella Commissione d'inchiesta industriale, fu chiesto ai più autorevoli uomini della marina genovese se era il caso di richiedere un tonnelloaggio di più migliaia di

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

tonnellate. Ed essi hanno risposto che, principalmente per i piroscafi che devono passare il canale di Suez, occorre invero adoperare navi di grande portata; ma, essi soggiunsero, limitatamente alle esigenze del carico; onde concluse il presidente di quella Camera di commercio che, per non aver l'incertezza di poter impiegare convenientemente i piroscafi, la portata delle navi dovrebbe limitarsi ad essere fra le mille e le duemila tonnellate, la quale è appunto quella che abbiamo imposto.

Vengo ora a parlare dei servizi. E comincio dai servizi della Sardegna.

Riguardo alla Sardegna noi abbiamo aumentati i viaggi tanto pel capo nord, come pel capo sud. Essi erano tre rispettivamente dalle due parti dell'isola, e sono portati a quattro per settimana per un capo come per l'altro della Sardegna. Avremo quattro comunicazioni per settimana da Cagliari e quattro da Sassari pel continente.

L'onorevole Sanguinetti disse di non reputare conveniente che noi abbiamo condotto da Livorno a Civitavecchia la linea della Sardegna, anzichè andare direttamente da Livorno a Cagliari. Ma, se non all'onorevole Sanguinetti, certo alla Camera sembrerà evidente che, avuto riguardo alle corrispondenze della capitale del regno, soprattutto trattandosi di sole dodici leghe di prolungamento, non sarebbe stato certamente provvido consiglio nel viaggio da Livorno a Cagliari di non toccare il porto che conduce direttamente a Roma.

L'onorevole Sanguinetti soggiunse pure: a che allacciare Livorno col capo sud della Sardegna? Nel medesimo modo che voi avete allacciato il capo nord soltanto a Livorno, dovevate allacciare il capo sud soltanto a Napoli. Ma in ciò l'onorevole Sanguinetti deve tener conto della corrente degli affari. Ora, mentre da Genova per Cagliari vi sono affari per 18 milioni di lire, da Napoli per Cagliari vi sono affari soltanto per 2 milioni e mezzo. Mentre da Cagliari per Genova vi è un movimento di 5 milioni, da Cagliari per Napoli vi è un movimento soltanto di 448 mila lire.

Ma l'onorevole Maldini, il quale con tattica di abile navigante fu sì carezzevole con tutti, si impietosì per Gallipoli, si sdegnò perchè io abbia cancellato dalla carta geografica il mar Jonio, ebbe quindi a preoccuparsi pure delle sorti della costa occidentale della Sardegna, e mi disse: come non avete introdotto anche il servizio della costa occidentale della Sardegna?

È agevole rispondergli che vi si opposero le difficoltà nautiche di quella costa, difficoltà che dovrebbero essere conosciute, meglio che da me, dall'onorevole Maldini; vi si oppose l'importanza del

movimento commerciale relativamente inadeguato; vi contribuì la circostanza che le ferrovie servono maggiormente la costa occidentale che non la costa orientale della Sardegna; vi influì infine in sommo grado la ragione finanziaria perchè, ove anche si fosse potuto mantenere il medesimo prezzo unitario pur aggiungendo ai servizi della Sardegna quello della costa occidentale assai difficile e poco produttivo, ad ogni modo la spesa maggiore sarebbe sempre stata di 144,000 lire. Del resto, io credo che gli onorevoli deputati sardi ammetteranno che nel complesso gli aumenti fatti al servizio dell'isola di Sardegna furono abbastanza importanti; che essi sono sufficienti e lo sono tanto più quando pensiamo che la ricca Francia colla Corsica non ha che due corse per settimana per un lato dell'isola, cioè per Bastia; e due corse per settimana per il lato opposto dell'isola, cioè per Ajaccio e per Calvi. Vede dunque l'onorevole Maldini che se la ricca Francia è stata tanto meno larga di noi, non siamo stati alla nostra volta avari per l'isola di Sardegna.

Vengo ai miglioramenti recati colla nuova convenzione al servizio della Sicilia. Abbiamo accresciuto due viaggi da Napoli a Palermo, soddisfacendo il legittimo voto che, parmi, fin dal 1870 l'onorevole D'Amico ha espresso nella Commissione ministeriale, quello cioè che quotidiani dovessero essere i rapporti fra il continente e le isole italiane.

Abbiamo aggiunto un viaggio da Napoli a Messina, ne abbiamo aggiunto un altro obbligatorio sulle coste delle Calabrie, uno ne abbiamo aggiunto da Messina a Malta; abbiamo stabilito un nuovo viaggio circolare a vantaggio delle isole Eolie; abbiamo infine ristabilito il viaggio da Palermo a Tunisi servendo Trapani, Marsala e l'isola di Pantelleria.

L'onorevole Sanguinetti ci ha rimproverati per questo lusso di viaggi per la Sicilia; gli parvero troppi gli allacciamenti tra Napoli e Palermo, tra Napoli e Messina. Ma io spero che l'onorevole Sanguinetti, dopo che io gli ho dimostrato come il servizio colla Sicilia sia tanto remunerativo mercè i compensi pei quali basta, per così dire, a se stesso, sarà egli pure soddisfatto, e più lo sarà quando pensi che due delle massime città del regno, Napoli e Palermo, avevano titolo legittimo a questi viaggi quotidiani. E tanto più sarà pagò anche l'onorevole Sanguinetti quando rifletta che ove si tenga conto dell'importanza della Sicilia, il rapporto fra le lire 2,162,000 che costano i servizi della Sicilia e le lire 1,759,000 che costano quelli della Sardegna non è certamente a vantaggio della prima.

Ma altri peccati di omissione avrebbe com-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

messo il Ministero riguardo alle linee interne. Al ludo alla linea Brindisi-Messina, o meglio Brindisi-Siracusa, secondo le parole dell'onorevole Maldini e secondo il concetto dell'onorevole Maurogò nato.

E qui eccomi di fronte non so se debba dire alle geremiadi od alle filippiche dell'onorevole Maurogò nato il quale per l'ommissione di questa linea asserì che io venni meno a tutte quelle dichiarazioni di affetto che come bresciano feci sempre a riguardo di Venezia.

Ma io assicuro l'onorevole Maurogò nato che mi sento proprio immune da ogni colpa verso Venezia, per la quale serbo una devozione che non cesserà certo neppure per questi strani ed ingiusti clamori.

I lamenti diffatti che mi si muovono dai deputati di Venezia io li riassumerò adesso, salvo a svolgere a suo luogo le mie risposte, ed inchiudendole per ora in una sola parola per ciascuno di siffatti lamenti.

I lagni che gli onorevoli Maurogò nato, Minich e Maldini mossero riguardo a Venezia si riassumono in questo: voi non avete proposto di prolungare il contratto colla *Peninsulare*; voi non avete provveduto a Venezia per il tempo posteriore al 1880; voi non avete mantenuto la linea Brindisi-Siracusa fra le linee sussidiate; non ci avete dato la linea Ancona-Zara, nè la linea Sira-Pireo.

Mi pare che in ciò vengano a compendiarsi i lagni dell'onorevole Maurogò nato, dell'onorevole Minich, dell'onorevole Maldini. Difendiamoci dunque da questo pugnace manipolo dei deputati veneziani, i quali, all'eco dei *meetings* delle lagune, scesero tutti con emula gara nell'arringo contro le convenzioni marittime.

Risponderò, ripeto, alle singole accuse, di mano in mano che entrerò a parlare delle varie linee; ma ad ogni modo dichiaro fin d'ora che relativamente al prolungamento del contratto colla *Peninsulare* e relativamente alla linea Ancona-Zara gli onorevoli Maurogò nato e Maldini non vollero che darsi l'immane fatica di sfondare una porta aperta.

Riguardo al servizio marittimo che dovrà aver luogo al di là del 1880 è contro tutti i precedenti legislativi l'occuparsi per un tempo di là da venire.

Riguardo alla linea Sira-Pireo, che come tale non è mai esistita, il non essere ora percorsa non è che una conseguenza del miglioramento della linea del Levante, miglioramento di cui si lodano gli stessi avversari.

Per ciò che concerne la linea per la quale si mena maggior scalpore, la linea da Brindisi alla Sicilia, se una colpa io ho, di questa colpa certamente è complice e partecipe il Parlamento italiano. Ed invero suppongano gli onorevoli oppositori che io avessi avuto tutte le migliori disposizioni per compren-

dere nelle convenzioni cotesta linea, e mi dicano se l'avrei potuto fare in onta non solo a ciò che è proclamato nella relazione ministeriale del 1872, nella relazione parlamentare del 1872, ma a ciò pure che vollero tutte le Commissioni speciali nominate per istudiare cotesto tema dei servizi marittimi. E invero la Commissione del 1870 dichiarò testualmente essere *un assurdo* il sussidiare questa linea, e doversi, sacrificando anche una indennità per isciogliersi dal contratto, farla cessare. Ed ugualmente dalle Commissioni che furono posteriormente nominate per riordinare i servizi dei quali si tratta, fu nel modo il più assoluto, nel modo il più reciso dichiarato, che nelle nuove convenzioni cotesta linea non dovesse essere compresa. Ora suppongano gli onorevoli oppositori che fosse stata anche mia convinzione che si dovesse mantenere questa linea, anche in questo caso avrei io potuto, senza venir meno all'omaggio che doveva a sì concordi ed unanimi voti di Giunte ministeriali e parlamentari, comprendere nelle convenzioni questa linea che tutti volevano esclusa?

Ma d'altra parte mi citino gli onorevoli oppositori un qualsiasi Stato straniero che per i servizi interni accordi dei sussidi a favore di queste corse di cabotaggio sulle proprie coste, ed allora nei loro lagni, nelle loro accuse potranno sostenere di avere almeno qualche precedente per la propria tesi.

L'onorevole D'Amico vi disse già nel suo discorso che ciò non avviene in alcuno degli esteri Stati che sussidiano linee di navigazione. Mentre noi per una necessità, dipendente dalla nostra posizione geografica, anche nolenti, dobbiamo pur sussidiare alcune di queste corse di cabotaggio, perchè i nostri porti principali esigono che per giungervi si percorra una lunga costiera, nessun altro Stato fa percorrere alle compagnie sussidiate le spiagge nazionali, fa eseguire più di un approdo nell'interno del paese.

L'onorevole Maldini nondimeno mi disse che io doveva comprendere questa linea fra le gratuite ma obbligatorie. A tale proposito io posso assicurare l'onorevole Maldini che a tale scopo non lasciai nulla di intentato presso il nuovo concessionario dei servizi fra l'Adriatico ed il Levante.

Sino da quando nello scorso inverno trattai a lungo per stipulare queste convenzioni, feci ogni sforzo per comprendere tale linea fra le gratuite obbligatorie; ed avrei forse abbandonato anche la linea di Odessa che pure fu assunta, pur di mantenere senza dispendio questa linea Brindisi-Messina, ma non mi fu possibile ottenerlo perchè l'altra parte contraente non volle assolutamente accettarla fra le gratuite.

Io ho fede che essa sarà fatta ugualmente, ma ad

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

ogni modo il sussidiarla non m'era consentito dietro tutte le deliberazioni di cui ho discorso testè.

Ed ora mi farò a parlare di un'altra linea a cui hanno con desiderio accennato gli onorevoli Maurogò nato e Maldini, e della quale da lungo tempo è presso il Ministero assiduo e fervidissimo propugnatore l'onorevole mio amico il deputato Elia, ed alla quale infine si riferisce una proposta firmata dall'onorevole Bonacci ed altri deputati delle Marche. Io ne parlo subito dopo i servizi interni, perchè parlando della linea Ancona-Zara mi pare quasi di parlare ancora di una domestica navigazione, dappoichè la Dalmazia era legata a Venezia da vivissimo affetto, per sei secoli visse sotto il mite Governo della Repubblica veneta, a quel suolo sono legate ricordanze di glorie veneziane che sono glorie italiane, su quelle spiagge parlasi il nostro idioma, ed è a sperarsi che i rapporti fra le due vicine ed opposte rive varrà a spegnere malintesi che non hanno ragione di essere fra popoli che sono nati ad amarsi.

Per questa linea d'altronde con vantaggio di tutti il lungo cammino da Bukarest, Pesth, Belgrado, dal Montenegro, dall'Erzegovina, dalla Bosnia, dall'Albania sarà grandemente abbreviato, e da Zara potrà giungersi in venti ore a Roma, in venticinque a Napoli ed a Torino.

Or bene, per questa linea, come già accennai, per questa linea non mai stata concessa dai precedenti Ministeri, io aderisco pienamente ai desiderii espressi dagli onorevoli Elia, Bonacci e colleghi, del pari che dagli onorevoli Maurogò nato e Maldini. Essi comprenderanno certamente come, dal momento che nonostante non fosse questa linea proposta da nessuna delle Commissioni, io la aggiunsi nei capitoli che fanno parte integrante della legge, chiedendo facoltà di attuarla, io la aggiunsi ed introdussi precisamente perchè di tale facoltà intendeva far uso, ed è per ciò che dissi agli onorevoli Maurogò nato e Maldini che essi si proponevano di sfondare una porta aperta, e che questo era un miglioramento che io spontaneamente voleva introdurre a favore di Venezia, d'Ancona e di tutta la navigazione italiana.

Se parlai di contributo di Comuni fu principalmente perchè la Commissione del 1876 sopra una petizione di Ancona aveva opinato che solo con una lieve retribuzione avesse in ogni caso a concorrere lo Stato, e perchè la provincia e il comune di Ancona a questo contributo si erano mostrati disposti. Ma io non farò di questo concorso una assoluta condizione; e dichiaro quindi fin d'ora d'aderire a che, col preavviso dei tre mesi di cui parla la convenzione, sia attivata la linea Ancona-Zara.

Ed ora vengo al servizio del Levante. Per questo

servizio anche gli onorevoli deputati di Venezia ammettono che la condizione di quella città è notevolmente migliorata in virtù della nostra convenzione. Ed in vero mentre prima colla *Trinacria* si doveva, da Venezia andare a Costantinopoli mediante trasbordo, mentre nessuna linea diretta eravi dall'Italia a Costantinopoli, poichè anche la linea che partiva da Messina andava a Costantinopoli per Smirne, ed alternativamente per Salonico, ora noi abbiamo dato all'Italia una linea diretta per Costantinopoli, e questa linea diretta l'abbiamo data specialmente a Venezia, in quanto che invece la linea del Levante che parte da Palermo non è diretta ma si allaccia a Sira alla linea che, giungendo da Venezia prosegue per Costantinopoli. In forza delle predette innovazioni, mentre prima si faceva il tragitto da Brindisi a Costantinopoli in 142 ore, il viaggio non sarà per lo innanzi che di 90 ore. E mentre da Venezia, a Costantinopoli s'impiegavano prima 207 ore, non se ne impiegheranno d'ora innanzi che 145, risparmiando quindi un due giorni e mezzo di viaggio. Non è questo un notevolissimo vantaggio che abbiamo dato a Venezia per le sue importantissime comunicazioni cogli scali del Levante?

Ma gli onorevoli Maurogò nato e Maldini vorrebbero che venisse aggiunta alle linee da attivarsi al presente anche la linea Sira-Pireo, dicendomi: quest'allacciamento col Pireo c'è sempre stato; ora perchè volete toglierlo? Ma non è esatto il dire che questo allacciamento vi sia sempre stato. Vi fu soltanto dacchè alla *Trinacria* fu dato il servizio del Levante; e vi fu solo come conseguenza di quel vizioso percorso della linea del Levante, per cui vedemmo prolungarsi di tanto il viaggio dall'Italia a Costantinopoli.

Ora dunque la mancanza dello scalo al Pireo non è che una conseguenza di un miglioramento introdotto, di un viaggio più breve, più diretto che si viene ad attivare per Costantinopoli e per gli altri scali levantini. Inoltre quanto alla pretesa aggiunta della linea Sira-Pireo, non conviene omettere di osservare altresì essere diminuiti i rapporti commerciali dell'Italia con quegli scali, mentre d'altronde dobbiamo tener conto delle ragioni finanziarie. E invero, mentre vi sono per le linee interne tanti giusti desiderii da soddisfare, non so chi vorrebbe seguire gli onorevoli Maurogò nato e Maldini nel consigliarmi di sussidiare una linea interamente estera come è quella da Sira a Pireo, la quale misurando la distanza di 39 leghe, porterebbe una spesa di 85 mila lire.

D'altronde io posso dare una notizia che forse soddisferà anche per questa parte gli onorevoli Maurogò nato, Maldini, Minich e tutta la Camera.

Il ministro per gli affari esteri di Grecia, in un colloquio che ebbe col nostro rappresentante in Atene, parlando dell'eventualità che non venisse rinnovata in favore della compagnia di navigazione ellenica la convenzione che sta per cessare, gli chiese di conoscere se il Florio sarebbe in tal caso disposto ad assumere quel servizio ed a quali condizioni.

Ora, fra i servizi dei piroscafi greci non solo avvi la linea speciale e quindicennale da Sira a Pireo per Zea, ma questa linea si percorre anche nelle corse della linea del Peloponneso e in quella del golfo Argolide.

Vede adunque l'onorevole Maldini come il costituire delle imprese potenti di navigazione, il che non entra molto, mi è sembrato, nelle sue idee, contribuisca a far sì che anche all'estero si facciano vantaggiosamente conoscere, apprezzare, ricercare i navigatori italiani.

La linea del Levante comprende inoltre un rimarchevole miglioramento, quello, cioè, mediante il quale si stabilisce la prolungazione della linea di Costantinopoli fino ad Odessa: prolungazione la quale era contemplata pure nella convenzione con la *Trinacria*, ma era contemplata in modo che fosse facoltativa, purchè sussidiata, mentre noi l'abbiamo introdotta obbligatoria e gratuita.

Ora, anche questo viaggio assicurato dall'Italia al mar Nero, credo sarà da tutti riconosciuto avere una importanza incontestata.

Il mar Nero è uno dei mari che diede sempre maggior alimento alla marineria italiana. Al commercio del mar Nero deve in gran parte la Liguria la sua grandezza. Chi non conosca le fiorenti colonie che i Genovesi vi avevano stabilito?

Per questa ragione io mi sentiva già inclinato ad assicurare all'Italia una tale navigazione; ma d'altrove cotesta linea mi veniva segnalata, nei rapporti statistici, dai nostri agenti all'estero come di somma e crescente importanza per il commercio italiano, in forza del continuo aumento di traffico con quei paesi.

Già la Relazione postale del 1874 aveva dimostrato come lo scalo di Odessa presentasse nel traffico esercitato coi nostri piroscafi un notevole incremento in confronto degli anni addietro; mentre diminuiva il correlativo movimento cogli scali della Grecia e della Turchia.

Ma altri rapporti recenti spediti al ministro degli esteri dal nostro console in Odessa constatavano del pari il riflessibile aumento che anche nel 1875 si ebbe a riscontrare nelle importazioni fatte in quel porto dalla nostra marina mercantile. Mentre infatti nel 1874 queste importazioni non

giunsero ai 9 milioni, nel 1875 furono di circa 15 milioni e mezzo; differenza quasi per intero dovuta ai piroscafi della *Trinacria*. Egli è che, come avverte quel console, gli agrumi, le frutta, le mercerie, i marmi, gli oli, i vini italiani, cominciano a figurare con onore in quegli scali, e tutto fa presagire che il nostro paese, mantenendo attive comunicazioni con Odessa, potrà ivi assicurarsi un florido avvenire.

In questi servizi del Levante l'onorevole D'Amico ha creduto di osservare che se a torto si lagnano i Veneziani, i quali l'onorevole D'Amico dimostrò che molto invece guadagnano dalla nostra convenzione, qualche detrimento verrebbe ad avere la città di Napoli, perdendo essa per i viaggi del Levante il vantaggio di essere direttamente toccata dai legni destinati ai viaggi medesimi.

A questo riguardo io devo rispondere all'onorevole D'Amico, che anche le precedenti convenzioni non facevano punto passare per Napoli, come non li fanno passare le attuali, i piroscafi destinati al servizio del Levante. Per la precedente convenzione colla *Trinacria*, questo servizio del Levante partiva anzi da un punto più prossimo al Levante, cioè da Messina, mentre ora partirebbe da Palermo, senza che questo arrechi un aggravio, perchè noi ci valiamo del viaggio del Levante nel tratto da Palermo e Messina per uno di quei viaggi che dobbiamo fare per il servizio interno fra questi due porti. In ogni modo, ripeto, nemmeno colla precedente convenzione era contemplata Napoli nei viaggi pel servizio del Levante. I piroscafi destinati al Levante partivano e passavano per Napoli soltanto per la convenienza dell'armatore; non essendo per esso bastate il carico della Sicilia per il Levante; tanto che, l'onorevole D'Amico sa meglio di me come i piroscafi della *Trinacria* partissero non solamente da Napoli, ma, toccando Napoli, da Marsiglia.

Ad ogni modo, io posso assicurare l'onorevole D'Amico, che ogni mia opera ed influenza sarà adoperata verso il Florio perchè anche in seguito i piroscafi destinati al servizio del Levante, passino per Napoli, ed io ho piena fidanza, per la gentile condiscendenza spesso sperimentata del Florio, per il suo patriottismo, il suo desiderio di mantenere vivi i vincoli fra le due grandi città del mezzogiorno, ho piena fidanza, dicevo, di poter raggiungere lo scopo.

Vengo all'Egitto.

Nessuna obiezione udii fare da quanti oratori parlarono in questa discussione riguardo a questo servizio dell'Egitto, tranne che dall'onorevole Maurogò nato, il quale mi chiese perchè in questo servizio dell'Egitto, il quale è poco produttivo, avessi accresciuto il numero delle corse.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

Se l'onorevole Maurogò nato avesse avuto la bontà di leggere la relazione...

MAUROGÒNATO. L'ho letta.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ebbene, allora avrà veduto che pendeva una lite col concessionario di quel servizio, in forza della quale il medesimo sosteneva di essere in pieno diritto di cessare tale servizio perchè perdente; mentre l'amministrazione sosteneva che, a termini del contratto, la perdita nei servizi che dava luogo alla rescissione del contratto doveva essere valutata complessivamente fra i prodotti del viaggio dell'Egitto e di quello delle Indie, in modo che non essendovi perdita sui due servizi presi complessivamente, avuto riguardo agli utili del servizio delle Indie, i viaggi coll'Egitto dovevano continuare. Eravi perciò una lite che era conveniente di definire, e che si definì infatti colla presente convenzione.

D'altra parte sembrava equo ed opportuno che quel medesimo servizio settimanale che ha Venezia per l'Egitto per mezzo della *Peninsulare* l'avesse anche il Tirreno per mezzo del Rubattino.

Mi sembrava d'altronde utile sotto ogni aspetto che tale servizio coll'Egitto fosse reso settimanale allo scopo di renderlo più utile al commercio e nel medesimo tempo più produttivo. Imperocchè l'onorevole Maurogò nato sa meglio di me come i viaggi per decade, nei quali il pubblico non ha ben presenti i giorni in cui avvengono le partenze, siano assai meno accetti e meno produttivi che non i viaggi settimanali.

Ora vengo alle Indie (*Ilarità*); ma, dovendo passare il Mar Rosso, non per andare al Deserto, ma per correre alla Terra promessa, che in questo caso non è la terra di Chanaan, ma i lidi di Singapore, e questi lidi essendomi resi irti di scogli dai miei onorevoli oppositori, io domando di riposarmi un istante.

(*L'oratore si riposa.*)

PRESIDENTE. L'onorevole Chigi ha trasmesso al seggio della Presidenza un progetto di legge, che sarà inviato agli uffizi perchè deliberino se se ne debba o no dare lettura.

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

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi resta a parlare dei servizi che, secondo me, nell'avvenire del paese, sono i più importanti fra tutti; dei servizi pei mari lontani, dei servizi che devono avvicinare l'Italia all'India e all'Indo-China.

La navigazione dell'India è stata da poco tempo introdotta e sussidiata dall'Italia. E certamente noi, istituendo quella navigazione, abbiamo fatto

(l'esperienza lo ha dimostrato), abbiamo fatto opera utile e benefica per il paese.

Abbiamo congiunto l'Italia con quest'altra Italia gigantesca che si trova nell'Asia, che ha le sue Alpi nell'Himalaya, il suo Po nel Gange, il suo Adige nel Brumapatra, il suo Piemonte nell'altipiano dei Rageputi, la sua Lombardia nelle campagne del Benares, la sua Calabria nel Malabar, la sua Puglia nel Caromandel, la sua Sicilia nell'isola di Ceylan, la sua Venezia a Calcutta, la sua Genova a Bombay. Abbiamo tratto a quei commerci l'Italia, e grandissimi furono i profitti che se ne ottennero in breve tempo. Da principio l'esportazione e l'importazione erano state poco rilevanti; a poco a poco esse sono cresciute sino al punto che l'importazione dall'India è giunta a rappresentare un valore annuo di 31 milioni e mezzo, e l'esportazione dall'Italia nell'India un valore di 6 milioni e mezzo, costituito quest'ultimo nella massima parte da liquori, vini e manufatture tessili; come l'importazione è nella massima parte costituita dal cotone e dalle semenze oleose.

Ma qui sorgono gli onorevoli Maurogò nato, Maldini e Minich, e mi dicono: ma se per l'Egitto e per l'India il Ministero provvede riguardo a Genova, a Napoli, alla Sicilia, esso non provvede riguardo a Venezia.

Per Venezia ora il servizio dell'Egitto e dell'India è fatto dalla compagnia Inglese *Orientale e Peninsulare*. La compagnia *Orientale e Peninsulare* fa da Venezia un viaggio settimanale per Alessandria; e coi piroscafi della *Peninsulare*, Venezia va non una sola volta al mese, come Genova, ma due volte al mese senza trasbordi a Bombay, onde nell'India meglio di Genova viene ad essere servita Venezia.

Ma, soggiungono gli onorevoli Maldini e Maurogò nato, il contratto colla *Peninsulare* scade nel febbraio del 1878, e voi, ministro, non avevate proposto di rinnovarlo, di prorogarlo fino al 1880, epoca fino alla quale perdura il contratto fra la *Peninsulare* ed il Governo inglese. E poi, anche prorogato questo contratto, soggiungono ancora gli onorevoli oppositori, esso non provvederebbe che fino al 1880, dopo il qual tempo è molto dubbio che la *Peninsulare* abbia a rinnovare il suo contratto col Governo inglese. Dopo il 1880, infatti, osservò l'onorevole Maurogò nato, potrebbe darsi che la valigia delle Indie non parta da Brindisi, ma compiute le ferrovie sulle opposte rive dell'Adriatico, parta dal continente europeo a Salonico, nel qual caso cesserebbe conseguentemente per l'Italia il servizio della *Peninsulare* attivato con partenza da Brindisi nella valigia inglese delle Indie; ed allora, dopo il 1880, come si provvederebbe a Venezia?

Riguardo al prolungamento del contratto colla

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

*Peninsulare* fino al 1880, io non capisco davvero l'opposizione dei Veneziani. Essi sapevano benissimo che era nelle intenzioni del Ministero questo prolungamento del contratto; sapevano che fu solo per reverenza al Parlamento nel quale altra volta i Veneziani stessi avevano mostrato di preferire sorgesse una compagnia di navigazione nazionale, che non s'era proposto con questa convenzione il prolungamento del contratto colla *Peninsulare*. Fu dunque per deferenza al Parlamento che io attesi di fare analoga proposta, amando che in occasione di questa legge la Camera esprimesse a tale riguardo la sua opinione. E non erat periculum in mora; perchè se anche trattandosi di servizi come quelli a cui provvede la convenzione attuale, i quali debbono andare in vigore col 1° di luglio di quest'anno, e sebbene si tratti di un vasto ordinamento che dà luogo a sì ampia discussione per molti interessi che vi sono legati, pure si giunge in tempo ad approvare prima della scadenza dei contratti la convenzione medesima, tanto più si sarebbe potuto provvedere in tempo per la convenzione colla *Peninsulare*, scadendo quella che è in vigore assai più tardi, e non potendo il relativo provvedimento dar luogo a sì ampia discussione trattandosi di proroga pura e semplice. L'onorevole Maldini sa del resto che, prima ancora che fosse nominata la Commissione parlamentare per l'esame di questo progetto di legge, avendomi egli chiesto se io avrei accettata una proposta con cui mi si desse facoltà di rinnovare la convenzione colla *Peninsulare*, io dissi che anzi ne sarei stato ben lieto, risparmiandomi per tal modo di presentare, come altrimenti avrei fatto, un apposito progetto di legge. Quindi, come si potè mai dubitare che questa prorogazione di contratto non fosse nelle intenzioni del Ministero? Come si potè mai adombrarsi tanto dietro cotesto timore che non aveva ragione di essere?

Ma dal 1880 in poi, soggiungono gli onorevoli oppositori, come farete a provvedere alla Venezia, dal momento che voi adesso disponete di tutta la somma degli 8 milioni, che dichiarate essere disponibile per i servizi marittimi? Ora domando io agli onorevoli Maurogò nato e Maldini, se sia normale, se sia conforme ai procedimenti legislativi l'occuparci ora di servizi e di convenzioni che scadrebbero dopo il 1880, di eventualità che da qui a parecchi anni si possono o non si possono verificare.

L'onorevole Maurogò nato mi disse che noi ce ne potevamo occupare benissimo, dal momento che ci occupammo in questa convenzione di servizi i quali, come quelli del Rubattino per l'Egitto e per le Indie, scadono nel 1883. Ma io ho già risposto su questo punto all'onorevole Maurogò nato.

Io gli dissi che non solo un incontestabile legame correva fra questi servizi e gli altri assunti dal Rubattino, ma che eravi una lite alla quale conveniva provvedere, e si è provveduto con questa combinazione.

Ma, soggiunge l'onorevole Maurogò nato, dopo il 1880 non avremo probabilmente la *Peninsulare*, poichè la valigia delle Indie sarà trasportata per mare, da Salonicco, anzichè dall'Italia. In primo luogo, a questi lumi di luna, colla guerra d'Oriente che ora incomincia, io non so davvero come si possa presumere che una linea continua di ferrovia possa pel 1880 giungere fino a Salonicco. Attualmente la ferrovia di Salonicco non giunge che a Prestina. Da Prestina avvi un lungo tratto in lacuna, e non si è ancora stabilito quale via, oltre Prestina, debba tenersi, se, cioè, quella che debba congiungersi alle ferrovie già costruite a Banya-Luka, nella Bosnia, oppure l'altra che faccia la congiunzione a Belgrado.

Io non so, quindi, trattandosi di linee ancora in progetto, di linee sul cui tracciato si contende, come mai, soprattutto colla guerra d'Oriente, l'onorevole Maurogò nato possa presumere che quelle strade ferrate debbano essere finite nel 1880, anche ove esse abbiano proprio ad avere per effetto che la valigia inglese delle Indie si faccia allora partire da Salonicco.

E poi non vedo ragione di sgomento nemmeno ove questo caso così improbabile si verificasse, e sotto l'aspetto della possibilità di provvedere ai mezzi occorrenti per affidare siffatto servizio ad una compagnia nazionale.

Prima di tutto non è detto che gli otto milioni per servizi marittimi siano propriamente le colonne d' Ercole per tutto il tempo futuro.

Ma d'altronde, anche volendo ritenere che si stia nel futuro nei limiti di spesa sostenuta in passato, facciamo pure dei calcoli sulle somme relative.

Cosa ci costa il servizio dell'Egitto?

In base alla convenzione pel servizio fra l'Egitto ed il Tirreno, questo servizio, in ragione d'anno, ci costa 300,000 lire; il servizio delle Indie, in base a questa medesima convenzione, ci costa 1,080,000 lire.

Dunque siamo a 1,380,000 lire.

Ora per l'uguale servizio che si istituisse dall'Adriatico all'Egitto ed all'India noi avremmo sulle somme che si dispongono al presente il mezzo milione che si paga alla *Peninsulare*. Ove i servizi dell'Adriatico e del Mediterraneo per l'Egitto e le Indie si congiungessero, potendosi fare delle economie, ne viene che con poco più di mezzo milione noi potremmo sopperire. Ciò posto, prendete la media di ciò che



SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

si è speso negli ultimi cinque anni, e troverete che si sono spese in media annualmente lire 8,556,000.

Dunque resterebbe il margine di circa mezzo milione, e ciò, senza che siavi luogo ad alcun sgomento da parte di Venezia, varrebbe a costituire i corrispettivi necessari per i servizi che sono chiesti dagli onorevoli oppositori. Ed essi d'altronde dimenticano le somme che, a termini della presente convenzione, si renderanno disponibili di mano in mano che s'aprono le nostre strade ferrate.

Ma, dovesse anche accrescersi la spesa, è mai possibile che a Venezia non debba essere mantenuta la navigazione coll'Egitto e colle Indie?

Davvero che gli onorevoli deputati della Venezia, ciò supponendo, e per quanto io creda che esprimano convinzioni sincere, fanno torto certamente non a me ma all'Italia, la quale non potrebbe mai permettere che Venezia non dovesse, al pari di Genova, continuare ad essere dotata di queste linee di navigazione con Alessandria e Bombay.

È egli mai concepibile che, mentre dal 1860 in poi vi fu sempre progresso nella nostra navigazione nazionale, debba farsi nel 1880 un regresso sì essenziale e funesto? Sono adunque seri cotesti timori?

Venezia, d'altra parte, è quello fra i grandi porti d'Europa che più d'ogni altro ebbe abbreviato il cammino colle regioni orientali in dipendenza dell'apertura dell'istmo di Suez. Venezia ebbe abbreviato il suo cammino per Bombay nientemeno che del 61 per cento, l'ebbe abbreviato di 33 giorni, mentre tutti gli altri porti conseguirono tale abbreviamento in proporzione minore.

Ora possono mai supporre i Veneziani, che in queste condizioni vantaggiose, e coll'aprirsi della strada ferrata della Pontebba, che in breve sarà compiuta, strada ferrata a cui il Ministero è disposto di recare ogni aiuto anche accordando le linee di accesso, mentre i Veneziani conoscono le favorevoli disposizioni del Ministero per la linea di Portogruaro, possono mai supporre, io diceva, i nostri onorevoli oppositori che, aperti i valichi alpini, venga a cessare la navigazione la quale li congiunga ai mari dell'India e dell'Egitto? Davvero che io non concepisco come ciò possa passare per la mente di chicchessia.

Per quanto l'onorevole Maurogò nato abbia cominciato coll'escludere tale supposizione, pure io mi permetto di credere che tutto questo abbia origine da un'opposizione politica... (Oh! oh!)

MAUROGÒNATO. Domando la parola.

VARÈ. Domando la parola per un fatto personale.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Varè ha domandato la parola per un fatto personale. Io

non l'ho punto nominato, e nel parlare d'opposizione politica non posso naturalmente riferirmi a lui. Ma in me è fermissima l'opinione che qui non si tratta che di opposizione politica. L'Opposizione a Venezia ha cercato di trovare un'arme contro il Ministero, ed è naturale che per quella *carità del natio loco*, la quale trae anche i più generosi a gareggiare di zelo quando si tratta di atti informati a sì nobile sentimento, si siano associati anche gli amici nostri a questa lotta che pareva diretta a togliere i supposti detrimenti alla navigazione dell'Adriatico e di Venezia.

Ora, dopo la dimostrazione che ieri l'altro ha fatto l'onorevole D'Amico, dopo le cose che con profonda convinzione io oggi ho detto, possono ancora sostenere i Veneziani che questi detrimenti sussistono, mentre invece si è dimostrato che dalla nostra convenzione Venezia ha rilevanti vantaggi?

Inoltre l'insussistenza, l'inanità di ciò che ci venne detto dagli onorevoli Maurogò nato e Maldini mi pare evidente anche per altre considerazioni. Essi ci dicono: noi siamo preoccupati dello stato di cose che nascerà dopo il 1880; per allora voi non avete danaro, voi esaurite ora tutti i mezzi disponibili, come farete a provvedere a Venezia? Risparmiate quindi il mezzo milione della linea di Singapore, risparmiatelo affinché con questo mezzo milione possiate provvedere a Venezia dopo il 1880.

Ora vedete, o signori, in che flagrante e stranissima contraddizione si trovano i nostri onorevoli oppositori. Essi ci dicono di risparmiare adesso, di mettere in serbo mezzo milione per il tempo posteriore al 1880; e poi con mirabile coerenza ci domandano la linea Sira-Pireo che costerebbe 85,000 lire, la linea Ancona-Zara che ne può costare 58,000, la linea della costa occidentale della Sardegna che importerebbe almeno 144,000 lire, la linea da Brindisi a Siracusa che anche a prezzi ridotti costerebbe 170,000 lire; ed allora il mezzo milione che hanno tanto a cuore di risparmiare, sarebbe pel fatto loro quasi completamente esaurito.

Ecco in quale flagrante contraddizione si sono posti i nostri onorevoli oppositori!

Mi rimane ora per ultimo a discutere un'altra questione, che è quella che ha suscitato in quest'Aula i più vivi dibattimenti.

Dobbiamo noi colle nostre linee di navigazione, dobbiamo noi fermarci a Bombay?

Ciò mi porta a parlare della linea di Singapore e Batavia.

Questa navigazione siccome non risponde ai bisogni singoli, speciali di un porto o dell'altro, ai bisogni di questa anziché di quella provincia, ma riguarda complessivamente i commerci e le industrie

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

italiane, è naturale dovesse essere meno caldeggiata delle linee che da preoccupazioni locali si facevano più direttamente desiderare. È ovvio che quanti si sentivano spinti e spronati a chiedere determinate linee, cercavano di ottenerle mediante risparmi sulla linea di Singapore, la quale può dire, in quanto riguarda i tentativi dei propugnatori di tutti gli altri sussidi: *et diviserunt vestimenta mea, et super vestem meam miserunt sortem.*

Ciò dico perchè l'utilità, l'importanza di questa linea in se stessa non fu oppugnata da alcuno.

Gli onorevoli Damiani, Adamoli, Boselli hanno così ben dimostrato la grandissima importanza ed utilità di questa linea che certo diverrebbero superflue le mie parole, mentre io non saprei parlare in favore di questa tesi così giustamente e così bellamente come essi han fatto. Ad ogni modo le mie convinzioni non sono meno profonde delle convinzioni loro, ed io mi onoro di esprimerle alla Camera.

In via preliminare, ripeto, debbo notare un fatto, ed è che nè nella Camera, nè prima presso la Commissione ministeriale, circa alla utilità di questa linea, vi ebbe contestazione alcuna. Rilevo dai verbali della Commissione che lo stesso onorevole Maldini, attuale oppositore, « dichiarò di riconoscere l'utilità d'una linea verso la China, s'arresti essa a Singapore, o proseguiva fino ad Hong-Kong; però egli la vorrebbe mensile. »

L'onorevole De Amezaga, che pur faceva parte di quella Commissione, dichiarò del pari di desiderare questa linea, e di ritenere preferibile che si fermasse a Singapore, anzichè spingersi fino a Hong-Kong, il che proponeva un altro membro della Commissione, l'onorevole Camperio.

L'onorevole senatore Ricci, uno dei commissari esso pure, così ebbe in proposito ad esprimersi: « Singapore è un tal centro di commercio, se non di produzione, ove fanno capo tutti i prodotti della China, di Giava, di Sumatra. »

Il solo dissenso che sorse nella Commissione, nella quale tutti ammettevano il sussidio per la linea di Singapore, il solo dissenso che sorse si riferì alla preferenza eventuale tra quest'ultima linea e quella dell'America del Sud pel caso che i fondi disponibili non bastassero per ambedue. Ora in tale dissenso, sopra otto commissari presenti, quattro si pronunziarono per la preferenza alla linea dell'America del Sud e quattro per la preferenza alla linea dell'Indo-China. Ora, siccome la maggioranza della Sotto-Commissione pei servizi esteri, che era la proponente, aveva sostenuta la preferenza per la linea di Singapore essendo un emendamento quello che dagli altri commissari si metteva innanzi proponendo la preferenza per

la linea dell'America del Sud, l'emendamento a parità di voti non rimase adottato, e così nelle proposte finali della Commissione ebbe il primo posto la linea di Singapore.

Ad ogni modo rimanga pure stabilito che vi fu parità, equivalenza di voti. Di fronte a tale parità, mi perdoni l'onorevole Capo, io non faccio distinzione di uomini più o meno competenti fra coloro che votarono in un senso o nell'altro. Per me, quando si tratta di relazioni commerciali, gli statisti, gli economisti, gli uomini di commercio, i consoli nostri all'estero, non sono meno competenti degli ufficiali di marina.

Dacchè dunque vi fu parità di voti da parte della Commissione, quale fu la ragione per cui il Ministero, in questa parità di voti, ha dato la preferenza alla linea dell'Indo-China? Io convengo coll'onorevole D'Amico essere più necessarie le nostre comunicazioni marittime con quelli fra i paesi d'oltremare ove vi sono grandi colonie italiane. Avendo noi quindi nell'Uruguay e nella repubblica Argentina una rilevante colonia, un'importante popolazione italiana che anche in lidi sì remoti mostra in ogni occasione di quanto affetto essa continui ad amare la patria forse tanto più diletta quanto più lontana, egli è certo che dovrebbe essere a cuore del Governo la comunicazione colla Plata a preferenza di ogni altra.

Ma la ragione che determinò il Ministero a non sussidiare la predetta linea a preferenza della linea dell'Indo-China, quella si fu che il Ministero vide che la linea dell'America del Sud è per se stessa alimentata dal libero commercio, appunto per la corrente grandissima dell'emigrazione italiana che recasi a Montevideo e Buenos Ayres.

Per tale circostanza appunto vi sono più servizi regolari a partenza fissa che muovono dall'Italia per l'America del Sud. Ora in tali condizioni sarebbe parso a noi non solo non necessario, ma dannoso di sussidiare una qualsiasi delle compagnie che fanno i predetti servizi.

Del resto questa opinione è quella che è stata espressa pure dalla Commissione ministeriale pei servizi marittimi del 1870, è quella che è stata espressa dal congresso delle Camere di commercio di Genova, come ha già accennato l'onorevole Boselli.

Infatti la Commissione del 1870 così formulava a tale riguardo le sue conclusioni:

« Mentre fa plauso ai benemeriti armatori che istituirono queste linee di navigazione a vapore, desiderosa che coteste imprese si accrescano, si afforzino e prosperino, e riconoscendo che possa presentarsi nell'avvenire l'eventuale possibile utilità di

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

istituire una linea sovvenzionata tra l'Italia e la Plata, non crede per ora opportuno e prudente proporre che a qualcuna fra quelle che esistono attualmente si accordi una sovvenzione governativa. »

E il Congresso delle Camere di commercio raccolto in Genova nel 1871 ebbe a dichiarare che esso « al pari della Commissione reale non trovò opportuno di sussidiare una linea coll'America del Sud, dove vi sono già compagnie che fanno da sè, e non giova quindi si faccia ad esse una concorrenza coi mezzi dello Stato. »

Ma avvi di più; avvi che, a confortarci in questo apprezzamento, influì anche l'opinione, disinteressata, autorevole, di uno degli armatori, che fanno il servizio dell'America del Sud; di quello stesso che domandava il sussidio: il signor Lavarello.

Infatti, in occasione della inchiesta industriale, essendo stato interrogato circa alla utilità dei sussidi di navigazione il signor Lavarello, essendo stato dalla Commissione d'inchiesta interrogato se credesse che questi sussidi fossero utili e convenienti, ebbe a rispondere come segue. Leggerò la domanda e la risposta:

« *Presidente.* Crede che siano utili o dannosi, i sussidi che sono accordati a compagnie che provvedono al commercio? »

« *Lavarello.* La mia opinione sarebbe questa: abbiamo veduto al Rio della Plata che vi sono compagnie sussidiate da altri Governi, non dal nostro, beninteso, le quali hanno impreso questi rami di comunicazioni. Per lo stesso scopo noi abbiamo messo dei piccoli piroscafi, come si è potuto, ed abbiamo ottenuto qualche buon risultato. È sicuro che per una linea dove ci sono tante delle nostre navi, non sarebbe opportuno dare delle sovvenzioni; crederei si potesse darne solamente per altri porti, dove non sono ancora attivate linee di navigazione, dove possano aprirsi nuove comunicazioni. »

« *Presidente.* Ella crede dunque, che in alcuni casi il sussidio temporaneo possa essere utile? »

« *Lavarello.* Quando altri vengono sulla stessa linea, parmi che possano viver tutti senza sussidi. Sviluppato il commercio, tutti possono vivere da sè. »

Mi parve dunque che secondo la disinteressata, e certo equanime, imparziale opinione di coloro stessi che ora domandavano il sussidio, si potesse non solo senza danno, ma utilmente rivolgere i sussidi ad un'altra linea; mi parve che lo stesso armatore signor Lavarello ci indicasse allora come dovesse essere sussidiata preferibilmente la linea di Singapore.

L'onorevole Capo ieri mi parlò delle aspirazioni di Napoli, del desiderio ivi espresso che venisse sussidiata la linea dell'America del sud. Ora quan-

d'egli parlava specialmente di Napoli a tale proposito, io contro le mie abitudini mi permisi d'interromperlo, perchè davvero se cosa mi cuoce è che in qualsiasi modo possa essere messa in dubbio la mia affezione sincera e vivissima verso quella nobile città.

CAPO. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io ebbi a dire, interrompendo l'onorevole Capo, che non vedeva come Napoli v'entri, poichè davvero non capisco che il sussidio a queste linee dell'America del sud possa essere un bisogno piuttosto napoletano che ligure, lombardo, piemontese. È vero che fu accennato dall'onorevole Capo che Napoli possa eventualmente, ove fosse sussidiata la linea dell'America del sud, diventare, come suol dirsi, testa di linea. Ma noi sappiamo tutti qual valore possa darsi a questa parola « testa di linea » in quanto sia veramente, come sarebbe in questo caso, una parola; noi sappiamo tutti quando abbia una effettiva importanza non il chiamarsi ma l'essere un porto testa di linea. Testa di linea è sostanzialmente quel porto dove trovasi l'armatore; altrimenti accade come a Livorno, che nella convenzione si è dichiarata testa di linea, mentre in realtà i vapori partono da Genova, la quale ha tutti i lucri e i vantaggi che derivano da questo genere di imprese di navigazione. Quindi una partenza la quale si effettua piuttosto prima che dopo da Napoli o da Genova, indipendentemente dai benefizi che derivano al luogo dove ha sede l'industria dell'armatore, non credo che possa recare un notevole utile a qualsiasi città.

Invece io credo che Napoli, del pari che Genova e tutte le altre città italiane i cui figli emigrano pel Rio della Plata, da un sussidio che si concedesse ad alcuna delle compagnie esercenti avrebbe un grave ed incontestabile pregiudizio. Me lo dicono gli stessi ricorsi che si fanno dagli armatori i quali corrono gli stessi mari, vanno dall'Italia al Brasile, all'Uruguay, alla Repubblica Argentina. Essi ripetono altamente in coro che nel caso che un solo di essi venisse sussidiato, ciò equivarrebbe al decretare la rovina degli altri, poichè quelli fra gli armatori che ottenesse il sussidio, si varrebbe di questa sua posizione privilegiata per schiacciare gli altri, riducendo i prezzi, come esso avvantaggiato dal sussidio potrebbe fare: così, eliminati gli altri concorrenti, esso sarebbe padrone del campo, arbitro assoluto dei prezzi, e per tal modo gli emigranti napoletani, i liguri, i lombardi, perchè anche dalle mie provincie molti emigrano per l'America, avrebbero da pagare un prezzo quale finora non hanno pagato giammai.

Ecco dunque le ragioni per le quali io credo che

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

per qualsiasi parte d'Italia, per Napoli, come pella Liguria, il Piemonte, la Lombardia, non vi sarebbe utile, ma danno nell'accordare i sussidi che ci si chiedono per la navigazione dell'America del Sud.

L'onorevole D'Amico diceva che effettivamente anch'egli ha propugnato nella Commissione del 1870 questi medesimi principii; ma che lo fece perchè allora vi erano tre compagnie le quali facevano quel servizio, che v'era cioè, oltre alla compagnia Lavarello, quella del Cerruti e l'Italo-Platense.

Ma a questo riguardo io osservo che anche attualmente non vi è la sola compagnia Lavarello. Vi è pure la compagnia del Piaggio, che mantiene servizi periodici col Plata, compagnia la quale dichiara che da cinquant'anni esercita utilissimi traffici con quelle regioni; per cui essa è in trattative di costruzione di un nuovo materiale molto veloce e di grande portata onde poter meglio concorrere nella navigazione dell'America meridionale.

Ecco perchè io giudicai molto più conveniente di sussidiare una linea di navigazione per l'Indo-China. Io colla scorta delle opinioni autorevoli manifestate e dalle Camere di commercio, e da tutte le Commissioni che si occuparono dell'argomento, ritenni che la linea di Singapore presenta preferibilmente ad ogni altra il carattere riconosciuto specificamente proprio a determinare il sussidio governativo; quello cioè di non poter vivere, di non poter cominciare i primi passi da se stessa.

L'onorevole Boselli, propugnando la nostra convenzione, propugnando il sussidio a favore di questa linea, vi ha detto che egli sprona l'Italia a quei mari in nome della nostra storia, in nome del nostro avvenire, in nome della poesia dei grandi popoli, poesia che concorre alla loro grandezza. Io divido questi sentimenti e questi concetti. Noi non dobbiamo fare della retorica a rovescio e dopo esserci pasciuti per tanti secoli di inani memorie di passata grandezza, andando da un estremo all'altro, far sì che punto non vibri in noi la corda dell'orgoglio italiano.

Quando dunque un vostro poeta, o Veneti, esaltò per le sue audacie Raffaele Rubattino, e

. . . . . le navi  
Venturose che rigano di fumo  
Italico le avete aure di Brama  
E ombreggiano le ripe di Canopo  
Seminare di tombe

io credo che queste parole di legittimo orgoglio nazionale rispondessero appunto a quel concetto di cui si bene si rese interprete l'onorevole Boselli. Quelle grandi tradizioni dell'Italia sul mare, ricordate pure dall'onorevole Del Giudice coi fasti della gloriosa

Repubblica Amalfitana, quelle tradizioni che ci portano a ricordare come per più di quattro secoli Veneziani e Genovesi si sono mantenuti gli arbitri del commercio dell'Asia, devono essere considerate come un retaggio sacro per noi, che non dobbiamo essere dimentichi del memorabile precetto;

*Tu longe sequere et vestigia semper adora.*

Ma, del resto, noi non abbiamo bisogno di ricorrere a tutta questa storia, a tutta questa poesia. Ci basta, per propugnare la linea dell'Indo-China, ci basta la prosa delle nostre Camere di commercio, la prosa dei più modesti abitatori dei nostri fondaci e delle nostre officine.

Non sono che pochi giorni che io ricevetti una memoria della Camera di commercio di Milano, la quale accompagnava e raccomandava le istanze di alcuni industriali di quella città, che propugnando la linea di Singapore, chiedevano anzi che a questa linea venisse aggiunta quella di Calcutta. Essi mi dicevano che dalla loro industriosa città si ha ora coll' Oriente un notevole movimento di traffici, ad esempio, per alcuni filati, per il così detto filato tinto in rosso di Adrianopoli; e mi dicevano che in Lombardia si riceve da quelle regioni a condizioni vantaggiose notevole copia di materie prime necessarie all'industria.

Al complesso di queste considerazioni fece eco anche la relazione della Giunta parlamentare, nella quale appunto è detto dall'onorevole Cocco, alludendo alle tradizioni italiane: *noblesse oblige*. Per questo detto l'onorevole Maurogònato, con quella retorica a rovescio di cui ho parlato testè, rispose al relatore: che cosa mi parlate della nostra nobiltà? Noi siamo nobili, ma, come molti altri nobili, siamo spiantati.

Non era però a questi concetti di economia necessitata dalla nostra povertà che informavasi l'onorevole Maurogònato nelle precedenti discussioni su questo argomento. Nella discussione infatti relativa ad una delle precedenti convenzioni marittime, l'onorevole Maurogònato diceva: « Oramai io fido assai poco nelle economie per il miglioramento delle finanze; ma spero che le finanze rifioriranno per mezzo della ricchezza nazionale. Dunque tutto ciò che gioverà ad aumentarla gioverà alle finanze. »

**MAUROGÒNATO.** Confermo.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ma non vuole questa spesa però.

*Una voce a sinistra.* In teoria. *(Si ride)*

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Non ho poi, riguardo all'incremento che può dare alla nostra produzione e ai nostri traffici la linea dell'Indo-China,

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

che a riportarmi ai risultati dell'esperienza che abbiamo avuto nei servizi marittimi dell'India.

Riguardo all'India, il movimento commerciale, che nel 1871 è stato di 14 mila tonnellate, divenne di 15 e mezzo nel 1873, di 19 nel 1874, di 22 nel 1875 e di 27 nel 1876. E l'aumento ebbe luogo non solo nella importazione dall'India, ma altresì nella esportazione dai nostri porti, con grandissimo beneficio delle industrie nazionali.

Se tali risultati ha dato la navigazione coll'India, non meno è certamente da attendersi dalle comunicazioni coll'Indo-Cina.

E, invero, ognuno sa che più vasto ancora è il campo che alle industrie nostre, ai nostri traffici, è aperto nell'Indo-China di quello che nell'India non fosse.

Collo scalo di Singapore, noi ci troviamo nel centro di un mondo immenso, nel centro dell'arcipelago indo-chinese, centro d'onde si stendono i mari per sterminate regioni ed ove di queste regioni convergono i prodotti. Noi ci troviamo alle porte della China, popolosa di 450 milioni, presso a Sumatra, sulla via del Giappone, sulle vie di Borneo, delle Filippine. Di là la linea che ora vi chiediamo di approvare deve prolungarsi a Batavia, la perla dell'Oriente, a raccogliere i prodotti dell'isola di Giava, che, estesa cinque volte la Sardegna, conta 18 milioni di abitanti; i prodotti dell'isola di Giava, coi suoi raccolti di 100 milioni di chilogrammi di zucchero, a cui mi permetta l'onorevole Maurogò nato di aggiungere il caffè, sebbene egli dica che il caffè dell'isola di Giava a Venezia non piace. (*Si ride*) *De gustibus non est disputandum*. Sta tuttavia che quest'isola conta 300 milioni di alberi da caffè e che ne esporta in tutti i paesi di Europa. Ne trasporta una grandissima quantità in Francia; e in Lombardia, per esempio, noi non dividiamo la ripugnanza dei palati veneziani. (*ilarità*) Grandissima è l'esportazione in Europa del gambier, di cui si servono utilmente le industrie, grande quella dello stagno, della gomma, del pepe, dell'indaco, del tabacco.

E poi, Singapore, nel concetto nostro, non è che una stazione di fermata. Questa linea accenna a un obiettivo molto più vasto, mira evidentemente alla China ed al Giappone. Singapore a pochissimi giorni da Hong-Kong, a pochi giorni da Shanghai ove i rapidi flutti dell'Hoang-pou puliscono le carene di 3500 navi che ogni anno entrano ed escono da quel porto, Singapore è il punto dal quale la nostra linea, a cagione dello stesso suo periodo trimestrale, potrà tentare più lontani mercati, più lungo cammino.

E Shanghai, come l'onorevole Maldini sa meglio

di me, è tal porto che nel 1875 fece per 600 milioni di commercio coll'estero; è tal porto da cui uscirono nello stesso anno 74,000 balle di seta, delle quali oltre 3000 balle erano dirette all'Italia, imbarcate sui piroscafi delle compagnie straniere, per quanto esse non offrano certo facilitazioni al trasporto delle nostre mercanzie, non favoriscano i nostri commerci.

L'apertura del canale di Suez avvicinò di 10,000 miglia la China all'Italia, e nessuna nave italiana dovrà penetrarvi? È quello che moveva tanto a sdegno Nino Bixio nella sua interpellanza in Senato, allorchè additava i bastimenti che a mille a mille vi convergono dagli Stati Uniti e dall'Inghilterra.

Ed anche per Singapore la statistica del 1873 ci dice entrati in quel porto circa 1604 bastimenti, dei quali ve n'erano due di italiani, uno il *Livorno* che apparteneva al Lloyd ligure, il quale è ormai cessato, e l'altro il *Maddaloni* di Nino Bixio, che in quell'audace tentativo ebbe dietro a sè fervidissimi i voti e le speranze dell'intera nazione. Imperocchè, dopo tanti e sì pazienti studi e meditazioni, il grande patriota si proponeva appunto di far sì che in quei mari, i quali non sono visitati che da bandiere inglesi, americane, olandesi, russe e francesi, anche la bandiera italiana andasse finalmente a mostrarsi.

L'onorevole D'Amico, ritenendo scarso il corrispettivo di lire 32 per lega che per tale viaggio si dà al concessionario, riducendosi esso a 22 pella spesa del passaggio del canale di Suez, l'onorevole D'Amico disse di non sapere come potesse il concessionario accettare siffatte condizioni. Ma forse l'onorevole D'Amico non sa che il concessionario ha già sperimentato quel viaggio fin dall'anno scorso e ne ha trovato promettenti i risultati, i quali diedero lusinghiere speranze di sbocchi per le nostre produzioni, avendo il Rubattino esportato per l'Indo-China merci che non avevano dato luogo a scambi altrettanto utili con altri paesi.

In ogni modo mi sembra che, dietro questa iniziativa di un uomo che fu sempre ardito non solo, ma pel suo paese fortunato pioniere nell'aprire queste vie, noi facendoci forti della sua stessa fede, possiamo tanto più ritenere che sarà fecondo questo esperimento, o, dirò meglio, questo primo passo in sì grandiosa carriera.

Il coronato delle imprese ardimento, che segnò altre volte i passi del Rubattino, può farci ritenere che esso sia abbastanza competente a questo riguardo, e se grave rischio avvi per esso, come è d'avviso l'onorevole D'Amico, il vedere che egli antepone ai lucri dell'armatore, le glorie del navigante, può esserci ancor più vivo impulso a secondare il com-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

pito di chi già diede all'Italia la navigazione delle Indie.

In ogni modo, opere come questa in cui è leva l'iniziativa privata e ad essa soltanto si associa il concorso dello Stato, opere come questa sono tali da rispondere pienamente all'antico e immutabile nostro programma.

Ma la maggiore opposizione che si fa a questo viaggio è la seguente: non è che un viaggio trimestrale, e perciò, come viaggio trimestrale, non potrà presentare quei medesimi frutti che il viaggio mensile dell'India ha fornito.

Ma a questo riguardo è facile rispondere che anche coll'India si cominciò precisamente nel medesimo modo; nel 1870 anche il viaggio dell'India fu trimestrale, lo fece anche allora il Rubattino, e furono 4 i viaggi da lui effettuati in quell'anno. Riusciti fortunatamente, essi poi vennero sussidiati e portati a dodici.

Ma non solo così fece l'Italia, ma fecero lo stesso la Francia e l'Inghilterra, benchè tanto più ricche di noi; poichè nell'Indo-Cina anche l'Inghilterra cominciò con sei viaggi annui: anche la Francia cominciò con tre viaggi all'anno soltanto.

L'onorevole Maurogò nato per indurmi alle modificazioni da lui richieste nella convenzione volle stringermi fra le punte di un dilemma. Egli mi disse: o questo viaggio non riuscirà, e quindi sarà meglio abbandonarlo; o riuscirà, ed allora essendo provato che è per sè stesso remuneratore si potrà ugualmente escludere il sussidio.

Se il suo ragionamento valesse, è evidente che varrebbe anche per l'India: noi non dovremmo più sussidiare i viaggi di navigazione per l'India, i quali hanno dato quei profittevoli risultati che colle cifre alla mano ho esposto testè.

Ma il vero si è che ove anche questi viaggi diano dei buoni risultati, come ne danno dei buonissimi per le *Messaggerie* francesi, la periodicità dei viaggi medesimi e tutti gli obblighi che sono inerenti ad una linea di navigazione sussidiata, richiedono che il sussidio continui, poichè non è un sussidio propriamente detto, ma è un compenso per tutti questi oneri che alle compagnie stesse di navigazione vengono imposti.

L'onorevole Maurogò nato mi chiese se io avrei accettato le proposte modificazioni nella convenzione, la eventuale inversione della linea di Singapore.

Io gli rispondo in modo molto preciso e molto reciso, e gli rispondo, che a parte anche tutte le predette considerazioni le quali escluderebbero tale mia adesione, giuridicamente non si possono modi-

ficare delle convenzioni senza l'assenso dei due contraenti.

Rispondo di più, che è veramente nuovo che si venga innanzi al Parlamento a chiedere modificazioni di determinate convenzioni.

L'onorevole Maurogò nato ebbe a rimproverare l'onorevole Sanguinetti perchè egli fece delle proposte di modificazioni di corrispettivi, osservando che alle Commissioni parlamentari forse qualche tentativo di simile genere è lecito il farlo, ma nella discussione alla Camera è affatto inane il credere di potere venire ad introdurre nelle convenzioni delle unilaterali modificazioni.

Ora io dico all'onorevole Maurogò nato, come mai dal momento che ammette non potersi le convenzioni modificare per una lira di più o di meno nei corrispettivi, possa egli supporre potersi modificare poi nella parte fra tutte più essenziale che è quella della determinazione delle linee, la quale include l'intero programma che ha guidato il concetto delle presenti convenzioni marittime.

Le convenzioni dunque si giudichino nel loro complesso, si accettino o si respingano, ma non vengasi a pretendere di poterle modificare.

L'onorevole Maurogò nato ebbe a meravigliarsi perchè le varie linee di navigazione siano state comprese in una convenzione unica, in un solo progetto di legge.

Ebbene, io, a mostrare che non ha ragione d'essere la meraviglia dell'onorevole Maurogò nato, potrei limitarmi ad invocare gli esempi delle convenzioni precedenti.

Nel 1872 furono stipulate cinque convenzioni relative a materie molto meno connesse che non sieno le attuali, poichè, ad esempio, tra la linea di Singapore e quella delle Indie vi è una colleganza strettissima. Ora, quelle cinque convenzioni furono allora tutte riunite in un solo disegno di legge. Fu fatto anche allora, nella relativa discussione, accusa al Ministero per questo *omnibus* che si era formato delle cinque convenzioni, ma il ministro rispose che ciò era nella natura delle cose. E l'onorevole Maurogò nato lo ammise pure senza obbiezione; tanto lo ammise che era presidente della Commissione, la quale di quell'*omnibus* rimproverato al Ministero propose l'approvazione alla Camera. Parmi adunque che, prima di aggredire, converrebbe pensare ai precedenti. Ma aggiungasi che nel nostro caso poi era non solo conveniente, ma necessario il fare una unica convenzione, poichè si stabilivano servizi cumulativi, agenzie comuni ed altre disposizioni tutte a favore del commercio e del pubblico.

Quel che abbiamo fatto poi è tanto nella natura delle cose, che io sfido chiunque a provarmi che

SÉSSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

presso altre nazioni non siasi a questo riguardo proceduto nel medesimo modo.

I contratti delle *Messaggerie* francesi comprendono moltissime linee: la linea dell'Egitto, del Levante, dell'Anatolia, della Siria, della Tessalia, dell'Italia, del Danubio, del mar Nero; e mai a questi contratti si mossero i rimproveri che oggi si muovono alla nostra convenzione, che pelle addotte ragioni più d'ogni altra richiedeva l'effettuata riunione.

L'onorevole Maurogònato ha opposto un'altra obiezione. Egli disse: iniziate pure la linea di Singapore, ma spendete meno col non farla indipendente, ma col farla partire da Aden o da Bombay proseguendo il viaggio da uno di questi punti per Singapore.

**MAUROGÒNATO.** Da Aden.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Da Aden; bene. In questo caso, o l'onorevole Maurogònato vuole che sia il medesimo battello che parte dal porto di Genova, o che...

Poichè l'onorevole Maurogònato fa segni negativi, lascio la prima ipotesi, dal momento che qui dentro non ha sostenitori. Pertanto, secondo l'onorevole Maurogònato, converrebbe che si trovasse un battello nel porto di Aden per fare i trasbordi e andare e venire da questo porto.

Ora io non ripeterò tutti gli argomenti che furono addotti ieri l'altro dall'onorevole Boselli contro questi trasbordi. Aggiungerò tuttavia che mi risulta da un rapporto recentissimo del nostro console a Shanghai che gli Inglesi stessi, i quali pure sono tanto esclusivi, preferiscono di partire da quel grandissimo porto della Cina colle *Messaggerie* francesi anzichè colla *Peninsulare*, per non sottoporsi all'incomodo dei trasbordi. Ora ciò che si dice per i viaggiatori, si deve ripetere tanto più per le merci, e principalmente per le semenze oleose che vengono in grandissima copia trasportate in Italia, e che soffrono sì grandemente in conseguenza dei trasbordi. Aggiungerò ancora che le domande accompagnate dalla Camera di commercio di Milano si lagnano perchè dal Rubattino non venga periodicamente attivata la partenza da Genova a Calcutta, appunto perchè, facendo l'invio delle merci con la *Peninsulare*, esse devono subire i trasbordi.

Ma dirò assai più. L'onorevole Maurogònato e l'onorevole Maldini hanno parlato tanto in nome di Venezia. Ebbene, io vedo che il municipio di Venezia si irrita al solo pensare al trasbordo che si dovesse subire da Venezia nel viaggio per Costantinopoli.

Leggerò testualmente ciò che dice la Giunta municipale di Venezia nella sua petizione al Parlamento. Essa così si esprime:

« Per conseguenza, Venezia domanda sia bene chiarito che il piroscalo della linea di Levante, che parte da Venezia, sia quello che toccherà Brindisi e Sira, in modo che le merci caricate a Venezia per Costantinopoli e viceversa non abbiano mai ad essere trasbordate. »

Ora se tanta importanza giustamente si annette ad evitare questi trasbordi, quando si tratta di un viaggio relativamente breve, domando io quanto maggiormente non debbasi cercare di evitarli in viaggi di così lunga navigazione.

Manteniamo dunque inalterato, indipendente il servizio dell'Indo-Cina. Io ho piena fidanza che esso debba riuscire non meno fruttuoso di quello che sia riuscito il servizio delle Indie.

In Francia gli uomini più competenti vanno ripetendo nelle pubblicazioni che si riferiscono a questa materia, che i sussidi che la Francia dà alle *Messaggerie* per il Mediterraneo hanno fatto il loro tempo e chiedono che le relative somme siano trasportate sui viaggi al di là del canale di Suez. E sì che la Francia già spende otto milioni e mezzo per le linee di navigazione dell'Indo-Cina.

Ebbene, seguiamo anche noi questo esempio, dettato dall'esperienza ad altre nazioni.

Per l'Italia il non avviarsi ai traffici dell'Indo-Cina, in occasione che si dà diuturno ordinamento alla nostra navigazione, sarebbe una vera abdicazione.

Abbiamo destinato somme ben più cospicue ad avvicinarci colle ferrovie il centro dell'Europa centrale, e dobbiamo quindi proseguire quelle vie per condurci ai vasti mercati delle merci dell'Europa centrale, delle derrate che con essa vengono permutate.

E se ciò favorisce il transito, il commercio internazionale, non meno importante è il dare per queste vie il vero sviluppo di cui è suscettibile all'industria nazionale. Dal punto di vista dell'industria, le vie dell'Indo-Cina sono le più importanti di tutte, perchè ivi più numerose le famiglie di popoli che non producono ciò che noi possiamo produrre, che producono invece le materie prime di cui la nostra industria abbisogna. Egli è per ciò che non solo a Genova e Venezia, ma in tutti i grandi ed operosi alveari delle nostre manifatture, Torino, Milano, Como, Schio, Biella, Nola ed Arpino, in tutti i paesi in cui ferve un'industria, ovunque gira un fuso, ovunque batte un telaio, ivi si applaudirà vivamente ad un voto che apra l'Asia al lavoro italiano. (*Bene! Bravo!*)

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

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

MAUROGONATO. Come la Camera si sarà accorta, in alcuni momenti l'onorevole Zanardelli si lasciò vincere dalla collera, il che prova che aveva torto. (*Oh! oh! Bravo! —ilarità*)

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha messo in dubbio che io avessi letto la relazione ministeriale; o lo assicuro che l'aveva letta molto attentamente, ma trovo il suo dubbio fondato, perchè gli risparmierei le molte e severe critiche che avrei potuto fargli.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ma le faccia!

MAUROGONATO. Se vuole le farò; ma ora uscirei dal fatto personale.

L'onorevole ministro ha pensato che le proteste fatte nel *meeting* di Venezia, fossero veramente una dimostrazione politica del partito *costituzionale*, alla quale avesse aderito, più che altro, per compiacenza, o per imitazione, il partito *progressista*.

Il ministro si inganna; ambedue i partiti erano pienamente concordi, come ho già detto, innanzi al pericolo comune; non c'era alcuna preoccupazione politica in quella dimostrazione. L'allarme era generale, e n'erano scossi tutti i partiti. Ma avendo l'egregio mio amico Varè chiesto la parola per rispondere all'accusa dell'onorevole ministro, mi astengo di fare ulteriori osservazioni su questo argomento.

L'onorevole ministro dice, che noi sostenendo la linea Ancona-Zara, e la necessità della proroga del contratto con la *Peninsulare*, sfondiamo una porta aperta.

Me ne compiaccio; ma però mi permetto di osservargli, che quanto più egli era in fatto disposto a prorogare il contratto con la *Peninsulare*, tanto più sarebbe stato opportuno che lo avesse proposto spontaneamente col suo progetto di legge, imperocchè, come ho osservato, la difficoltà consisteva nella ristrettezza del tempo, e passato questo momento, forse non sarebbe stato possibile di fare approvare dal Parlamento, in tempo utile, la nuova proposta di legge.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ma sarebbe già stata presentata.

MAUROGONATO. Del resto, che le lagnanze non fossero infondate, dovrà convenirne lo stesso onorevole ministro, quando egli rifletta che, eccettuata la linea di Costantinopoli, la quale io stesso ho dichiarato essere di molto migliorata, non ci sarebbe stato più nulla per l'Adriatico dopo il febbraio 1878, vale a dire tra pochi mesi. Ho detto che la linea di Costantinopoli fu migliorata perchè sarà diretta, come corrispettivamente si è migliorata, rendendola diretta, la linea Genova-Bombay. Perciò, se veramente l'Adriatico sarà in complesso me-

glio servito del Mediterraneo, ciò dipenderà non tanto dal contratto che abbiamo stipulato colla *Peninsulare*, ma perchè la *Peninsulare* medesima continuerà, senza averne l'obbligo, a fare viaggi diretti da Venezia per le Indie ogni quindici giorni.

Per quanto riguarda i nostri allarmi, l'ho detto molto chiaramente, e lo ripeto, io non ho dubitato, nè dubiterò mai delle intenzioni imparziali del Ministero a favore dell'Adriatico, come d'ogni altro mare o parte d'Italia: ma ho notato che mancano i fondi. E perchè l'ho detto? Perchè il ministro nella sua relazione più volte ripete che la condizione delle finanze non permette di fare di più, nè di sorpassare la spesa di otto milioni, e la Commissione conferma che l'onorevole Depretis ha sempre negato di dare un soldo di più. Perciò io mi trovo assai imbarazzato non vedendo al suo banco l'onorevole presidente del Consiglio, poichè se egli vi fosse vorrei chiedergli uno schiarimento.

È vero o no, gli direi, che, finito il contratto colla *Peninsulare*, intendete che in qualsiasi altro modo la navigazione per l'Egitto e le Indie prosegua? Mi risponderà: sì Ebbene, gli soggiungerei, e i fondi dove saranno, se dichiarate che non volete dare di più!? Ogniquale volta il ministro delle finanze mi rispondesse: state tranquilli, perchè daremo quanto occorre; io potrei rassicurarmi con questa dichiarazione, purchè venisse opportunamente concretata e definita; ma finchè non ci sia una dichiarazione espressa che smentisca quelle esplicite e contrarie che si leggono nella relazione del ministro ed in quella della Commissione, mi pare naturale di essere inquieto pel servizio dell'Adriatico verso le Indie pel 1880 o pel tempo successivo, in quanto la *Peninsulare* non continuasse, anche dopo la suddetta epoca, il servizio in quel mare.

Io non amo far confronti che sono sempre odiosi, ma non mi si dica che con queste convenzioni si serve l'Adriatico meglio del Mediterraneo, perchè effettivamente questa asserzione sarebbe troppo contraria al vero. Certamente le linee sovvenute da Venezia a Costantinopoli sono in maggior numero di quelle corrispondenti nel Mediterraneo. Ma è pur vero che la linea del Levante che parte da Messina è in coincidenza colle altre linee del Mediterraneo sovvenute sia palesemente, sia in modo indiretto.

L'onorevole ministro dice che noi stessi avevamo proposto nella Commissione reale, nel 1870, di annullare il contratto col Peirano, e per conseguenza di togliere la comunicazione Brindisi-Messina. Ma mi perdoni il signor ministro, egli ha preso la parte per il tutto.

Noi non volevamo togliere l'allacciamento Brin-



SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

disi-Messina, ma soltanto annullare interamente un contratto, che dopo la costruzione delle ferrovie lungo il Mediterraneo e l'Adriatico era divenuto un onere che pesava grandemente sul bilancio, e intendevamo d'impiegar meglio quelle somme, spese senza corrispettivo. Annullando l'intero contratto col Peirano, naturalmente si annullava anche quella parte; ma quale ne sarebbe stata la conseguenza? Che non essendovi linee sovvenute pel cabottaggio, più facilmente si sarebbe sviluppata la concorrenza, e i bisogni di quei porti sarebbero stati soddisfatti dalla libera industria privata. Del resto lo stesso signor ministro mi sembra convinto della bontà di quella linea, poichè egli ripeteva or ora che avrebbe rinunciato alla linea di Odessa, purchè le compagnie avessero aderito a fare questo allacciamento senza sovvenzione. Egli dichiara che ha tentato con ogni sforzo di riuscirvi. Dunque la questione è semplicemente di finanza, e non di sistema. Ed invero, come ho dimostrato nel mio discorso, la teoria per la quale si esclude l'allacciamento Brindisi-Messina è una teoria che si applica al Jonio e all'Adriatico, ma non è affatto applicata al Mediterraneo.

L'onorevole ministro continua a dire: come avviene che tanto vi allarmate sul dubbio, che manchino fondi nel 1880, e poi chiedete tante nuove spese per le linee Ancona-Zara, Sira-Pireo e Brindisi-Messina?

Ma gli osserverò prima di tutto che si tratta di linee che porterebbero piccolissima spesa; e gli aggiungerò poi, che io sapeva benissimo quanto egli ha pur ricordato, che cioè, negli anni passati, noi non siamo rimasti nel limite fisso di otto milioni, ma che la media spesa fu realmente di otto milioni e mezzo; per cui, anche accordando queste linee, si sorpassavano di ben poco gli otto milioni.

Sono ben felice di sapere che la Grecia probabilmente farà una convenzione colla compagnia Florio, perchè, fra le altre, percorra anche la linea Sira-Pireo. In tale caso certamente io non insisterò perchè la paghiamo noi, e molto meno perchè la si paghi in due.

Quanto alla linea d'Egitto, egli, rispondendo a me che domandava perchè si fossero aumentate le corse tra Genova e Alessandria, disse essere state aumentate a cagione di una lite pendente col signor Rubattino, il quale pretendeva, che essendosi verificato il caso di perdite nella linea di Genova-Alessandria, egli avrebbe diritto, in base alla convenzione del 1872, di recedere dal contratto.

Mi permetto di osservare, che non si trattava di una lite, ma di una semplice pretesione del signor Rubattino, riconosciuta infondata dal Consiglio di

Stato, in base ad un voto molto meditato, e ben difficilmente confutabile.

Il Consiglio ritenne, che bisognerebbe riunire insieme i risultati dei due viaggi, tanto quello di Egitto, che quello di Bombay, e che il signor Rubattino provasse di aver perduto in ambedue; e siccome questa prova non era possibile, non poteva essere autorizzato a chiedere la rescissione del contratto.

In ogni modo mi pare che bastasse di concedergli l'aumento di 300,000 lire annue accordategli in compenso per i viaggi d'Alessandria, e questo era già per lui un vantaggio molto sensibile. Ma fu fatto assai di più, perchè l'onorevole ministro ha prorogato fino al 1891 il contratto che durava fino al 1883.

E qui mi permetta che io aggiunga un'altra osservazione, la quale in certo modo corrisponde anche a quanto disse l'altro giorno così bene l'onorevole D'Amico.

Io sono sicuro che il Parlamento italiano non lascerà mai l'Adriatico senza la linea d'Egitto e di Bombay; ma bisognava tenersi liberi in modo di poter combinare insieme, quando cessasse la *Peninsulare*, il servizio dell'Adriatico con quello del Mediterraneo, perchè con opportuni allacciamenti e colle minori spese generali, l'assuntore avrebbe ottenute molte e sensibili economie. Per conseguenza, che cosa doveva fare l'onorevole ministro? Doveva per equità, se non per giustizia, compensar in qualche modo l'onorevole Rubattino di quanto perdeva nella linea d'Egitto, affinchè non insistesse per lo scioglimento del contratto; ma non doveva mai portarlo al di là del 1883, perchè il signor Rubattino in questo modo ha ottenuto assai più del compenso che la sua pretesa potesse meritare.

Era agevole insomma conciliare la cosa in maniera, che con minore complessiva spesa si potessero servire ambedue i mari.

L'onorevole D'Amico diceva l'altro giorno: perchè vi allarmate pel servizio dell'Adriatico, se in fatto si dovrà poi tornare ben presto a riordinare tutto il sistema? Ora, io dico: se dovremo, quando che sia, riordinare il servizio dei due mari, perchè vorremo noi trovarci legati dai diritti acquisiti da una compagnia, la quale dirà: sta bene, io volentieri sarò a secondare i vostri desiderii, ma badate che sono in possesso di questi diritti, e se volete che io vi rinunzi in tutto, od in parte, dovete darmi un compenso?

D'AMICO. Domando la parola per un fatto personale.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

MAUROGONATO. Voi dovrete rispettare questi diritti!

Io credo che sarebbe stato assai più utile accordare qualche compenso al signor Rubattino, in sopimento della sua pretesa, ma non prorogare mai il contratto di là del 1883; allora sarebbero stati serviti contemporaneamente i due mari, allora gli interessi sarebbero stati concordi, gli sforzi riuniti, e non ci sarebbe stata, non dico una vera opposizione da parte del signor Rubattino, ma nemmeno una certa freddezza, quale dobbiamo attenderci, essendo egli garantito fino al 1891.

L'onorevole ministro mi faceva un rimprovero perchè io, dimenticando quello che si è fatto nel 1872, fossi più severo verso di lui, per aver presentato tutte le convenzioni con un solo articolo di legge.

Ma io mi permetto di ricordargli che nel 1872 siamo stati ben lontani dal seguire il suo sistema. L'articolo di legge del 1872 aveva molti incisi coi quali fummo chiamati ad approvare ad una ad una le varie convenzioni; per conseguenza la Camera, essendo la divisione di diritto, aveva il modo di accettare una convenzione e rifiutare l'altra, ed infatti le votò separatamente. Ma nella presente legge, una votazione distinta dei vari contratti non sarebbe possibile, ed è tanto più straordinario ed insolito il metodo dall'onorevole ministro adottato, perchè non si tratta di convenzioni con una sola compagnia, come risulterebbe dagli esempi francesi che ci ha ricordati, ma si tratta di un contratto solo, che egli ha fatto con due compagnie diverse, per servizi affatto diversi, e che siamo chiamati ad approvare insieme e senza distinzione con un solo articolo di legge.

Relativamente alla linea di Singapore, intendiamoci bene: io ho detto che preme assai di più la linea dell'Adriatico verso l'Egitto e le Indie, che non la linea di Singapore, e per conseguenza ho soggiunto che, se veramente l'onorevole ministro delle finanze intendesse di non voler sorpassare la somma complessiva di 8 milioni, dovendo scegliere fra i due servizi, la scelta naturalmente non sarebbe dubbia, e credo che lo stesso onorevole ministro si pronuncierebbe in favore della linea dell'Adriatico verso l'Egitto e le Indie.

Ora, la linea di Singapore è presentata come un *esperimento*; adopera questa parola l'onorevole ministro nella sua relazione, l'adopera egualmente la Commissione, come anche l'adottò la Commissione del 1876.

Ma, domando io, è proprio un *esperimento* quello che ha una durata di ben quattordici anni e mezzo? E, se non fosse un esperimento, dovrebbe adunque durare novantanove anni, come le concessioni e i

contratti colle ferrovie? Dunque io diceva che, se si trattasse di un semplice *esperimento*, se veramente l'onorevole ministro delle finanze non volesse spendere un soldo di più, bisognerebbe fare a meno di Singapore, e tenere in serbo questo danaro per poi impiegarlo nel servizio dell'Adriatico.

Ma ricorderà l'onorevole ministro che ho soggiunto: badate che, siccome in Venezia al servizio per Singapore provvede la *Peninsulare*, anche con maggiore facilità pel commercio, che non provvedano per Genova al medesimo servizio le *Messaggerie* francesi, io non vorrei parlare contro di esso. Ne ho parlato soltanto in previsione del caso che cessasse il servizio della *Peninsulare*; perchè avendo l'onorevole ministro imparzialmente prestabilito, che, in quell'ipotesi si partirebbe per il viaggio di Singapore una volta da Genova, ed una volta da Venezia, io potevo discutere con maggior coraggio; perchè, se parlavo contro gli interessi di Genova, parlavo nello stesso tempo anche contro quelli di Venezia. Dunque la proposta che io ho avuto l'onore di fare dell'inversione di questo servizio si riduceva a questo concetto: alla fine del servizio della *Peninsulare*, si esaminerà se il viaggio di Singapore possa riuscire e sia riuscito utile, e allora la Camera potrà deliberare quanto occorra perchè prosegua; se poi i risultati non fossero conformi alle speranze, sarebbe molto utile allora di avere un modo di uscirne.

Dunque io concludeva: « Abbia la facoltà l'onorevole ministro alloraquando cessasse il contratto colla *Peninsulare*, di convertire questo servizio in quello dell'Adriatico verso l'Egitto e l'India, salvo, ripeto, di confermarlo qualora se ne riconoscesse la utilità. » Questa era la mia proposta, la quale non sarebbe punto in contraddizione con quella dell'onorevole ministro, perchè alla fine dei conti con essa si appoggia e si accetta il contratto di Singapore, e se ne riconosce il carattere di esperimento datogli tanto dall'onorevole ministro quanto dalla Commissione, e così o nel 1880, o nel 1882, o nel 1883 quando che sia, cessata la *Peninsulare*, se ne potrà anche fare a meno, se a ciò ne consigliasse il cattivo esito dell'esperimento. Che se l'onorevole ministro non volesse aderire a questa conversione, come pare abbia detto di non volere, bisognerebbe almeno ottenere che il contratto fatto col signor Rubattino per Alessandria e per le Indie, lungi dal durare fino al 1891, cessasse quando cesserà quello della *Peninsulare*, affinchè allora il ministro potesse, coordinando i due servizi, renderli migliori e più economici per lo Stato e pel concessionario.

Questo credo che il ministro potrebbe molto facilmente ottenere, purchè seriamente lo volesse.

Ma egli soggiunge: come? voi, onorevole Mauro-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

gionato, che avete rimproverato all'onorevole Sanguinetti le osservazioni da lui fatte sui prezzi delle concessioni, che gli sembravano troppo elevati, venite poi oggi a fare proposte che tenderebbero a modificare i contratti già stabiliti? Ma l'onorevole ministro è pregato di considerare che c'è una grande differenza tra le due cose; altro è una questione di prezzi e di tariffe, altro è un patto da inserirsi nel quaderno d'oneri, pel quale è bensì necessario il consenso delle due parti contraenti, ma resta intatto il principio e la questione generale. Ora noi, in simili occasioni, abbiamo spesso veduto accettarsi dalla Camera e dal Ministero emendamenti i quali, in qualche maniera, modificavano i patti originariamente stipulati.

Io ho notato che il viaggio di Singapore potrebbe essere fatto con maggiore economia, partendo da Aden invece che da Genova. Capisco bene che sarebbe necessario, per raggiungere questo scopo, un materiale di navigazione maggiore, ma non istà a noi di pensare a trovarlo; il materiale deve averlo la compagnia la quale aspira a fare il servizio. E se la compagnia non l'ha, sarà questa una ragione sufficiente perchè si debba pagare due volte la tassa del canale e la sovvenzione da Genova fino ad Aden?

Non ricordo in questo momento se siano state fatte altre eccezioni dall'onorevole ministro, alle quali io debba rispondere. Mi pare tuttavia di aver risposto a tutte le principali, ed anche ad alcune di quelle che egli ha dirette all'onorevole Maldini. Vorrà dunque la Camera ammettere la giustizia delle mie osservazioni, e riconoscere come le eccezioni da me fatte nella tornata del giorno 3 fossero pienamente fondate, nè siano state in alcun modo indebolite o contraddette dalle repliche dell'onorevole ministro.

**PRESIDENTE.** L'onorevole D'Amico ha la parola per un fatto personale.

**D'AMICO.** L'onorevole ministro, nel suo discorso, mi ha fatto l'onore di nominarmi parecchie volte, ed io ho il debito, poichè ho la parola, di ringraziarlo del modo benevolo con cui ha risposto alle mie determinate interrogazioni. Avrei potuto domandare la parola per rettificare qualche idea non perfettamente esatta, che egli ha accennata relativamente al mio discorso dell'altra sera, in particolare per quanto si riferisce alla navigazione postale dell'America del Sud. Ma trovo che è inutile che io mi distenda su questo punto poichè capisco che discorrendo, il ministro ha potuto non tenere esattamente presenti le mie parole su questo particolare.

Ho però domandato la parola per un fatto per-

sonale quando ha parlato l'onorevole Maurogionato e ha detto che io ho torto di credere si sarebbero trovati, dopo il 1880, i fondi necessari per il servizio delle Indie e dell'Egitto con l'Adriatico, esistendo la convenzione tra il Governo e la società Rubattino per il servizio del Singapore.

Ora, siccome quella fede che io ho manifestata l'ho intera, perocchè io credo che il contratto tra il Governo ed il Rubattino non tolga la necessità in cui è il Governo di provvedere al servizio dell'Adriatico coll'Egitto e colle Indie, quando termini il contratto colla *Peninsulare*, e di provvedere al servizio postale tra le coste mediterranee e l'America del Sud, egli è stato per questo che ho domandato la parola. E mi permetto di osservare all'onorevole Maurogionato che non ho capito come per conseguenza delle sue osservazioni proponga degli ordini del giorno che, se venissero adottati, sarebbero davvero un ostacolo alla realizzazione...

**PRESIDENTE.** Ella esce dal fatto personale, onorevole D'Amico.

**D'AMICO...** del fine che vuol raggiungere, e la mia fede allora vacillerebbe davvero.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Varè ha domandata la parola per un fatto personale; ma siccome in questa discussione egli non ha parlato, non so in che possa consistere suo il fatto personale.

**VARÈ.** Ma io domandata la parola per un fatto personale...

**PRESIDENTE.** Perdoni, l'ha ben domandata; ma non ci può essere un fatto personale quando un deputato non ha preso parte nella discussione, nè altri ha fatto menzione di lui. È un caso nuovo, e basta consultare il regolamento per vedere se abbia o no ragione il presidente.

**MINICH.** Onorevole presidente, domanderei io la parola per un fatto personale.

**PRESIDENTE.** Ella non fu nominata da nessuno.

**MINICH.** Nelle parole dell'onorevole ministro...

**PRESIDENTE.** Nessuno ha accennato a lei; del resto non può parlare finchè non le ho concessa la parola.

**MINICH.** Ma mi pare...

**PRESIDENTE.** Le ripeto che lei non ha diritto di parlare.

Onorevole Varè, l'articolo 33 del regolamento è così concepito:

« Nessuno può parlare nella Camera più di una volta nella stessa discussione, tranne che per un richiamo al regolamento, o sulla posizione della questione o per fatti personali. È fatto personale l'essere intaccato nella propria condotta... »

E nessuno ha intaccato la condotta sua, onorevole Varè.

**VARÈ.** Sì, signore.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

**PRESIDENTE.** Niente affatto: nessuno l'ha pur nominato.

**VARÈ.** Ho almeno diritto di accennare al fatto personale, e la Camera giudicherà.

**PRESIDENTE.** Scusi, ella vuol parlare, ed è un atto di volontà che io non posso a meno di combattere col regolamento stesso. Del resto potrò consultare la Camera, se ella lo chiede. La Camera dirà, se vi è fatto personale, e in tal caso se ella dovrà parlare. Avverto per altro che, dando la parola a lei, è pregiudicato il diritto di iscrizione degli altri deputati.

L'onorevole Micheli ha facoltà di parlare.

**VARÈ.** Io ho il diritto almeno di dire in che consista il mio fatto personale.

**PRESIDENTE.** Ho letto l'articolo 33 del regolamento, e credo che basti.

**VARÈ.** Appunto, mi fonda su quell'articolo.

**PRESIDENTE.** L'articolo 33 non gli dà diritto di parlare. Nessuno ha intaccato la sua condotta; nessuno ha interpretato malamente le sue parole, poichè ella non ha parlato in questa discussione.

Se poi ci è un sistema nuovo di fatti personali, la Camera è giudice e può prendere quella deliberazione che crederà.

**VARÈ.** Insomma io sono giudicato senza aver potuto scorporarmi.

**PRESIDENTE.** Io l'ho iscritto fra gli oratori e quando verrà il suo turno le darò la parola.

**VARÈ.** Allora il fatto personale è finito.

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

**MICHELI.** Auzitutto mi occorre promettere alla Camera che sarò breve, ed immensamente breve.

Per compenso io imploro la sua benevolenza, la sua clemenza non solo per essere ascoltato, ma sibbene per essere compatito, essendo questa la prima volta che ho l'onore di parlare in quest'Aula solenne.

Nella presente discussione io mi sono iscritto per parlare contro, perchè il regolamento della Camera non permette d'isciversi per parlare in merito: carattere unico che doveva avere il mio discorso, il quale doveva limitarsi a svolgere fatti, a mettere in evidenza le condizioni non troppo felici nelle quali si sarebbe trovato l'Adriatico con l'adozione del nuovo progetto di legge.

Ma, dopo quello che hanno detto gli onorevoli Mauregónato e Maldini, entrambi competentissimi nella materia, dopo quello che venne detto dall'onorevole Minich, a me non resterebbe altro che ripetere le loro argomentazioni, ripeterne le loro parole.

La questione presente è grave, è complessa, e,

per la sua vastità, può ben dirsi una delle importantissime che riflettono l'amministrazione dello Stato.

Ebbene, o signori, a parer mio essa raggiunse il suo termine colle brillantissime arringhe degli onorevoli Damiani, Del Giudice ed Adamoli, i quali ne parlarono così brillantemente, ed in un modo tanto chiaro da persuadere ognuno che il progetto di legge presentato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici è quello che mai si poteva desiderare di meglio.

Gli onorevoli Boselli e D'Amico quasi giganti nella materia percorsero il campo della pratica, e ribadirono le parole già dette prima di loro, di guisa che la questione per me è già esaurita. Ciò posto se la Camera non è stanca, perchè mai si stanca quando ascolta così valenti oratori, specialmente in questioni di tanto rilievo, è però già edotta, è già fatta giudice competente per dare saggio e sicuro l'indipendente suo voto. Quindi la mia parola, meno pronta e certamente meno forbita di quella degli oratori che mi hanno preceduto non farebbe che una ripetizione del già detto e ingenererebbe la noia.

Perciò desisto dal fare un discorso, e mi limito ad una semplice dichiarazione e ad una semplice preghiera.

Il progetto presentatoci dall'onorevole ministro delle nuove convenzioni marittime del quale ora ci occupiamo, a mio credere è molto bene studiato, e nel complesso non si potrebbe desiderare più corretto, più perfezionato, se se ne...

**PRESIDENTE.** Onorevole Micheli, la pregherei di scendere alquanto, perchè gli stenografi non possono raccogliere le sue parole.

**MICHELI.** Parlerò più forte.

**PRESIDENTE.** Come vuole, ma se scendesse nei banchi inferiori farebbe meglio.

**MICHELI...** se se ne eccettua la parte che concerne il servizio dell'Adriatico. Qui, dico la verità, vi è un punto nero che allarma molti, ma che pure molto va di giorno in giorno rischiarandosi, di guisa che nella discussione già fatta io non lo veggio più nero, ma sempre più io lo distinguo chiaro, quasi ch'è semplicemente un neo.

Infatti, o signori, noi osserviamo che la convenzione con la *Peninsulare* che fa ora il servizio dell'Adriatico con l'India, e che a termini del contratto che ha col Governo avrebbe avuto fine con l'anno in corso, sarà prolungato fino a tutto il 1880.

Potrò io dubitare che arrivati a quell'epoca, non sarà già largamente provveduto a questo servizio con altri trattati e possibilmente con bandiera nazionale? In verità io non ne dubito nè me ne preoccupo.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

cupo punto, imperocchè, fintantochè a quel banco siederanno uomini italiani e d'italiani sarà composto il Parlamento, gl'interessi veneziani saranno interessi italiani, che nessuno mai porrà in dubbio, ed ognuno si farà un dovere di sovvenire, affinché non resti quella parte d'Italia, come lo fu per tanti anni, maggiormente danneggiata per una omissione che assolutamente sarebbe imperdonabile.

Queste parole dette da tutti, furono in questi giorni tante volte ripetute in Parlamento, di guisa che resteranno stampate nella mente dei posteri a memoria eterna ed a tranquillare la nostra povera Venezia sempre grondante sangue dalle ferite del passato.

Per queste stesse ragioni l'onorevole ministro pei lavori pubblici, non ne dubito, provvederà d'accordo con la rispettabile Giunta parlamentare anche all'allacciamento del servizio commerciale tra il Mediterraneo e l'Adriatico, e cesseranno così le tristi preoccupazioni, che non senza ragione hanno dato luogo ai mille reclami dell'Adriatico e della sua madre naturale.

Nondimeno, malgrado questa convinzione, io ho già firmato un ordine del giorno in unione agli onorevoli Maurogò nato, Maldini, ed altri onorevoli veneziani (*Mormorio*), il quale ha per scopo di pregare l'onorevole ministro di prendere in considerazione le cose ora esposte per quelle misure che tanto dall'Adriatico che da Venezia sono altamente reclamate.

Da qualcuno degli oratori che mi hanno preceduto ho sentito combattere aspramente la linea del servizio di Singapore, e se non erro dagli onorevoli Maurogò nato e Maldini da un lato, e dall'onorevole Capo dall'altro.

Tutti e tre vorrebbero stralciarla dalle convenzioni in discorso e della sovvenzione ad esso assegnata servirsene i primi per i servizi dell'Adriatico, ed il secondo, vale a dire l'onorevole Capo, per garantire il servizio dell'America del sud, che avrebbe Napoli per testa di linea.

Io ho già dimostrato quanto grande sia il mio interesse per il servizio dell'Adriatico per dover ritornare a dire quanto mi sta a cuore di vederlo assicurato; non mi mostro avverso alla linea dell'America del sud, che l'onorevole Capo ha così caldamente difesa, inquantochè credo che ognuno che aspira il bene, deve procurare il mezzo di ottenerlo facendo quelle proposizioni che più crede del caso.

Ove non vado d'accordo nè con i primi nè con i secondi, sapete, signori, dov'è? Precisamente sulla soppressione della linea di Singapore.

Io sono d'avviso che si debba provvedere al servizio dell'Adriatico nel modo il più conveniente; nel

modo più pronto possibile per assicurare quelle popolazioni che non avranno altri danni, poichè troppo hanno già sofferto.

La linea di Singapore resti quale appunto ci è stata presentata dall'onorevole ministro. Convengo che nei primi tempi non ne otterremo dei grandi benefizi, ma in avvenire?

Chi è tra noi che potrà accennare una delle tante parti del mondo nelle quali si sono spinti i nostri naviganti senza riportare grandissimi vantaggi?

Signori, l'Italia, voi lo sapete, è nazione eminentemente marittima; essa spera dal mare più che dalla terra il suo florido avvenire. I suoi marinai si sono già spinti in lontane contrade, ed il frutto noi lo vediamo, coll'aumentarsi tuttodì, dal commercio dal quale traggono le nostre finanze immensi vantaggi. Ma la meta non è ancora raggiunta; le nostre navi devono spingersi più oltre ancora, e là si fermeranno ove si troverà l'impossibilità di negoziare.

Dopo ciò la mia dichiarazione è finita; io voterò il progetto tal quale ce lo ha presentato l'onorevole ministro, ed insistendo perchè resti la linea di Singapore; imperocchè io sono del parere, a parte ogni poesia, che la bandiera italiana, vuoi politicamente, vuoi commercialmente, abbia a sventolare dappertutto ove una sola delle mille navi che solcano le acque ci approda.

Venendo ora alla preghiera, mi rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè voglia occuparsi seriamente ora del servizio d'allacciamento nei due mari Mediterraneo e Adriatico, il quale non potrebbe restare interrotto senza arrecare gravi danni all'Adriatico, e principalmente a Venezia, ormai troppo battuta dalle sciagure politiche, perchè non le si debbano avere dei riguardi assolutamente eccezionali.

In seguito poi egli penserà, e in questi due anni ha il tempo di farlo e bene egli penserà, dicevo, ad assicurare il servizio delle Indie e per quanto è possibile con compagnie nazionali, in primo luogo perchè il pane per così dire, resti in casa nostra, in secondo luogo per impiegare quella miriade di marinai, ed altrettanto quasi direi di capitani che si trovano sparsi per la nostra Italia senza trovare il verso d'impiegarsi.

La navigazione ognor crescente dei piroscafi e di tonnelli così straordinari ha di molto diminuito la navigazione a vela. Ce lo dice il numero dei bastimenti che anno per anno si costruiscono in meno degli anni passati; di guisa che giorno per giorno aumenta il numero dei capitani e marinai senza impiego e quasi direi in un'assoluta miseria.

Questa è cosa assolutamente grave. Il Governo

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

non deve perderla di mira; fa pena di vedere un elemento così intelligente, impossibilitato per dei mesi, di procurarsi un impiego.

Io non dico che debba il Governo pensare esso ad impiegarlo, ma dico che sia tenuta presente questa circostanza, perchè nelle nuove convenzioni che si faranno per il servizio Indo-Adriatico, in sostituzione della *Pentastulare*, debbasi ad ogni costo dare la preferenza a compagnie di navigazione italiane.

Una parola ora circa la costruzione dei bastimenti.

Io sono del parere dell'onorevole D'Amico, bisogna insistere perchè la costruzione delle navi che occorreranno a queste società sovvenzionate sia eseguita in Italia; ed insisto perchè noi abbiamo oggi dei cantieri nei quali l'arte dei bastimenti in ferro è giunta alla perfezione, e non costano di più che altrove.

In fatti noi abbiamo il cantiere Orlandi in Livorno ove non solo si costruiscono bastimenti di grossissima mole e in ferro e in acciaio bene, e presto quando si voglia, come in Inghilterra, ma vi si costruiscono altresì le macchine e caldaie e tutto infine ciò che necessita per fare dei grossissimi transatlantici senza aver bisogno di ricorrere all'estero. Quindi nell'articolo 17 del quaderno d'onori, del mentovato progetto di legge, avrei voluto si obbligassero le compagnie sovvenzionate, a costruire le navi che in avvenire potessero occorrergli, nei cantieri Italiani e ricorrere all'estero soltanto quando i cantieri medesimi fossero impegnati per altri lavori.

Signori, ho finito.

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

**ELIA.** La discussione è giunta a tal punto che non rimane altro compito a chi non voglia ripetere cose già dette da altri che dichiarare brevemente le ragioni del proprio voto; ed io anche a ciò avrei volentieri rinunciato, se non credessi di mancare al dovere mio, ove non esternassi il mio pensiero in una questione importantissima come quella che sta avanti alla Camera. Non è qui adunque più il caso di fare l'analisi delle convenzioni, perchè fatta eloquentemente dai valenti oratori che mi hanno preceduto.

Vi è però un punto sul quale debbo dire qualche parola perchè anche io, come molti altri nella Camera, dissento dalla Commissione. Cioè sui criteri e l'hanno guidata a non insistere sulla necessità della congiunzione della Sicilia col Jonio e coll'Adriatico.

~~In ciò che debbo dire~~ sarò breve per non stancare maggiormente la Camera.

Ma prima di tutto mi corre obbligo di rivolgere una parola di ringraziamento all'onorevole ministro ed agli onorevoli colleghi che hanno rammentato alla Camera le tristissime condizioni della patriottica Ancona e che parlarono in favore della linea Ancona-Zara. Dichiaro poscia che darò il mio voto favorevole alla presente legge, che approva convenzioni che io ritengo necessarie alle comunicazioni ed allo sviluppo commerciale di una nazione che ha come la nostra una così larga estensione di coste marittime ed insulari. Darò, dico, il mio voto favorevole, sebbene di qualche parte dell'ordinamento dei servizi marittimi non possa chiamarmene soddisfatto.

Ma io ho fiducia nell'onorevole signor ministro e gli sarò ben grato se vorrà dare favorevole accoglienza ad una mia raccomandazione e ad un ordine del giorno, che io ho presentato nell'intento di ottenere che i voti delle popolazioni, le quali abitano il Jonio e le regioni adriatiche, non siano sconosciuti, e non ne rimangano pregiudicati i gravissimi loro interessi. E siccome a questi interessi vanno collegati quelli della nazione, così io penso essere facile cosa quanto importante il portare una lieve aggiunta ai servizi combinati dalle convenzioni.

L'allacciamento della Sicilia col Jonio e coll'Adriatico è questione essenziale per i gravi interessi che toccano una gran parte del nostro paese, massime della Sicilia, alla quale con tale collegamento è facilitato in modo non lieve l'esportazione dei propri prodotti, ed io non so farmi ragione del perchè l'egregia Commissione non abbia creduto almeno di farne oggetto di un suo ordine del giorno.

A mio parere una raccomandazione su questo importante oggetto, espressa dalla Commissione con un ordine del giorno, avrebbe fornito modo all'onorevole ministro di mettersi d'accordo con quell'egregia persona che è il commendatore Florio, che io conosco solo di fama, il quale animato come è di patriottismo e di affetto pel suo paese si sarebbe prestato a stabilire col minimo aggravio delle finanze dello Stato il desiderato allacciamento, atto a mantenere gli esistenti importantissimi scambi commerciali della sua isola prediletta col Jonio e coll'Adriatico. Ed effettivamente, o signori, il vedersi togliere un bene che si aveva, colla vana speranza di poterlo riconquistare oncia per oncia, con mezzi che per me sono impossibili ad avverarsi, quali sarebbero le libere linee di navigazione alle quali verrebbe tolto ogni mezzo di alimento da quelle sussidiate, è tale cosa che recide le forze e taglia i nervi a qualunque energia la meglio temperata, sia individuale che pubblica.

Ognuno sa che una volta che i commerci sieno

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 MAGGIO 1877

sviati è cosa ardua il richiamarli al primitivo avviamento, ed in coerenza di ciò è forza star lontani da simili errori, ed io raccomando quindi col mio ordine del giorno all'onorevole signor ministro dei lavori pubblici di voler concordare il servizio di congiungimento fra la Sicilia, l'Jonio e l'Adriatico gratuitamente pel corrente anno, e col minore aggravio possibile per l'erario negli anni che ha durata la convenzione.

Ho veduto con piacere che la Commissione, secondando i voti espressi dalle rappresentanze di Venezia e di Ancona, autorizza il Governo a prorogare il contratto colla *Peninsulare* a tutto il febbraio del 1880.

Questo non basterebbe per garantire anche in seguito all'Adriatico il servizio per l'Egitto e le Indie; ma io non posso neppur mettere in dubbio che il Governo non penserà a tutelare in tutti i modi possibili gli interessi commerciali di una cospicua parte della nazione e non provvederà, secondo il voto anche della Commissione, alla continuazione di un servizio pari almeno a quello del Mediterraneo, allo spirare dell'epoca suddetta, ed in questa mia opinione mi ha confermato le dichiarazioni dell'onorevole ministro.

Ora non mi resta che raccomandare alla Camera la linea Ancona-Zara, ma anche per questo so di non aver bisogno di fare grande sfoggio di parole, tanto più che il ministro aderendo ai desiderii giusti, che più volte ho avuto occasione di esprimergli, ha dichiarato di attuarla subitamente. È inutile il dilungarsi per provarvi la necessità di questa linea, dal momento che il signor ministro, l'onorevole Commissione ed i precedenti oratori vi hanno dimostrato la sua grande utilità postale, commerciale e politica, destinata a divenire linea internazionale di grande importanza: importanza che si accentua già in modo superlativo per i grandi avvenimenti politici e militari, che si vanno svolgendo nelle vaste regioni balcaniche.

E voi ben lo comprendete, onorevoli colleghi, non è soltanto il congiungimento colla Dalmazia che avrete con questa linea, ma è l'allacciamento colle provincie slave, colle rive del Danubio e colla Turchia eufopea.

Per stabilirne l'utilità basta considerare che i prodotti di quelle regioni debbono ora passare per Trieste, prima che il nostro commercio possa approfittarne, mentre, attivata la linea, avremo in otto

ore le comunicazioni postali e commerciali, ed atterremo una barriera che c'impediva i rapidi scambi delle corrispondenze, delle persone, dei manufatti dell'arte, e delle materie prime; e tutto ciò con un aggravio ben lieve in proporzione ai benefizi che ne ritrarremo, giacchè, calcolando anche che il sussidio sia regolato colle stesse condizioni del servizio pel Levante, non costerebbe che lire 60,000 circa.

Sarebbe un errore grave per parte nostra se non ci assicurassimo subito un tal servizio, ed io rendo grazie alla Commissione pel suo ordine del giorno col quale invita il Governo a tosto provvedervi, mostrandosi unanime nel ritenere come non fosse equo che ad una provincia sola del regno si dovesse accollare una parte della spesa.

Ma siccome ormai è generalmente richiesto che questa linea sia attuata nel tempo stesso che andranno in esecuzione le altre di cui è oggetto nelle convenzioni, così in unione ad altri miei colleghi, ho presentato un articolo nel senso che sia tosto provveduto a questo servizio.

Ed io ringrazio di cuore l'onorevole ministro di averlo accettato, e spero che la Camera vorrà approvarlo.

*Voci.* La chiusura! la chiusura!

**PRESIDENTE.** Essedo chiesta la chiusura, domando se sia appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata, domando se la Camera intenda di chiudere la discussione generale.

(La discussione generale è chiusa, riserbata al relatore la facoltà di parlare.)

*Voci.* E i fatti personali?

**PRESIDENTE.** I fatti personali sono sempre riservati.

Domani alle 11 tutti gli uffici sono convocati; alle 2 seduta pubblica.

La seduta è levata alle 6 05.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

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

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

