

CVIII.

TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CRISPI.

SOMMARIO. *Congedi.* — *Letture di proposte di legge state ammesse dagli uffizi e presentate: dal deputato Pacelli per la cessione alle provincie della tassa del macinato; dal deputato Nobili per disposizioni relative alle miniere, cave e sorgenti; dal deputato Chigi per l'aggregazione di una frazione del comune di Montisi al comune di San Giovanni d'Asso nel circondario di Siena.* — *Seguito della discussione dello schema sulle convenzioni pei servizi marittimi — Risposta del relatore Cocco agli appunti fatti alle convenzioni nelle sedute precedenti.* — *Il deputato Gandolfi presenta la relazione intorno al disegno di legge per la leva militare sui giovani nati nel 1857.* — *Spiegazioni personali dei deputati Sanguinetti Adolfo e Minich — Voto motivato del deputato Colonna di Cesarò, svolto dal proponente e, in seguito a dichiarazioni del ministro per i lavori pubblici e del deputato La Porta per la Commissione, ritirato — Voto motivato del deputato Lazzaro e di altri, ritirato pur esso, con riserva di presentare un'aggiunta a quello proposto dalla Commissione, dopo spiegazioni date dal deputato La Porta e dal ministro per i lavori pubblici — Altri voti motivati dei deputati Capo ed Elia, ritirati — Schiarimenti domandati dal deputato Maurogò nato e dati dal presidente del Consiglio — Il deputato Maurogò nato ritira il suo primo voto motivato, e ne mantiene un altro sottoscritto parimente da parecchi deputati, il quale, dopo dichiarazioni del ministro per i lavori pubblici e spiegazioni date dal deputato Varè, viene ritirato pur esso — Voto motivato del deputato Panattoni, contraddetto dal deputato La Porta, e ritirato — Approvazione, in seguito a dichiarazioni del ministro per i lavori pubblici, di due voti motivati proposti dalla Commissione, il secondo dei quali con modificazioni del deputato Lazzaro, accettate dal ministro — Articolo 1 — Osservazioni dei deputati Maurigi e Mazzarella; proposte e raccomandazioni dei deputati Musolino, Plutino Fabrizio e Borruso, a cui risponde il ministro per i lavori pubblici — Altre raccomandazioni e avvertenze dei deputati Fazio e Miceli.*

La seduta è aperta alle ore due pomeridiane.

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

Il segretario Morpurgo legge il sunto delle seguenti petizioni:

1507. Cossu Stanislao, notaio, ricorre perchè nel nuovo progetto sul notariato sia introdotta una disposizione transitoria che mantenga illeso il diritto di cumulare l'esercizio delle due professioni di notaio e di procuratore, a quei notai che fruivano del medesimo in forza di leggi anteriori.

1508. Monaco Carlo, di Ailano, ex-cappellano dei volontari italiani, ridotto a tristi condizioni per essere stato sospeso da qualunque esercizio ecclesia-

stico, fa istanza perchè gli venga conferita la carica di regio ispettore agli studi primari, o quanto meno gli sia per intanto assegnato un congruo sussidio.

PRESIDENTE. Chiedono un congedo, per ragioni di famiglia, l'onorevole Ceci, di cinquanta giorni; l'onorevole Cordopatri, di quindici.

Se non ci sono opposizioni, questi congedi s'intendono accordati.

(Sono accordati.)

Gli uffizi avendo ammesso alla lettura un progetto di legge presentato dall'onorevole Pacelli, v si procede.

PISSAVINI, segretario. (*Legge*)

« ONOREVOLI SIGNORI! — Convinto il sotto-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

scritto dalle gravi ragioni addotte da coloro che propugnano l'abolizione della tassa sulla macinazione dei cereali, e dalla inesorabile necessità per lo Stato di doverla ancora conservare; stima conveniente proporre un disegno di legge, col quale tale tassa possa cedere alle provincie del regno, avocando esclusivamente allo Stato la sovrimposta provinciale addizionale alle imposte dirette.

« Se tale tassa fosse assegnata alle provincie, il sottoscritto crede che le rappresentanze provinciali potranno regolarla con più esatti criteri locali; e nello interesse dei loro amministrati potranno certo diminuirne sensibilmente la contribuzione che attualmente si paga, e renderne più semplice il metodo di riscossione: così si potrebbe ottenere il risultato finanziario, e contentare in parte l'ostile sentimento del paese per tale tassa.

« Art. 1. Dal 1° gennaio 1878 la tassa di macinazione sui cereali sarà percepita esclusivamente dalle provincie per contingente di popolazione o per appalti; senza oltrepassare l'aliquota annua di lire tre per abitante, o di lire due per quintale sui cereali di prima qualità, e di una lira sugli altri cereali.

« Art. 2. I Consigli provinciali delibereranno il modo di appaltare la esazione della tassa per la estensione del loro territorio, l'aliquota annuale per abitante o per quintale metrico di cereale: ovvero, potranno ratizzarla fra i comuni della provincia in base alla popolazione.

« Art. 3. I comuni, ai quali s'impone la tassa, hanno il diritto di riscuoterla nel miglior modo che ad essi parrà; potendone diminuire ma non aumentare l'aliquota fissata dal Consiglio provinciale.

« Art. 4. I regolamenti fatti dalla deputazione provinciale per la riscossione della tassa di macinazione saranno approvati dal ministro delle finanze; e quelli fatti dal Consiglio comunale dalla deputazione provinciale.

« Art. 5. Dal 1° gennaio 1878, restando abrogata la facoltà alle provincie di sovrimporre alle imposte dirette dello Stato, il Governo potrà aumentare proporzionalmente la somma di sessanta milioni di lire sulla fondiaria dei terreni e fabbricati.

« Art. 6. Le disposizioni contrarie alla presente legge cessano di aver vigore col termine dell'anno 1877. »

PRESIDENTE. Fu anche ammesso alla lettura un disegno di legge dell'onorevole Nobili.

MORPURGO, segretario. (Legge)

« Art. 1. Il proprietario del suolo, è anche proprietario delle miniere, cave, sorgenti, che esistono nel suo fondo, di qualunque specie esse sieno e a qualunque profondità si trovino; e può senza bisogno di alcuna autorizzazione, ricercarle, esca-

varle, utilizzarle, farne suoi tutti i prodotti, concederne la proprietà, o il diritto di escavazione a tempo determinato o in perpetuo.

« Art. 2. Tanto il proprietario, che il cessionario di una miniera, cava o sorgente può, previo il pagamento della indennità relativa, aprire e mantenere passaggi e scoli a cielo aperto o in galleria sotterranea, nei fondi altrui, quando tali opere siano necessarie o grandemente utili per provvedere alla ventilazione dei suoi scavi, o allo scolo delle acque, o al trasporto dei minerali, o alla congiunzione di due o più punti del campo minerario esistente nel sotto suolo che gli appartiene.

« Art. 3. Per la costituzione di questa servitù sono applicabili le disposizioni contenute nel § 6 capo 2, titolo 3 libro II del Codice civile sulla servitù di acquedotto.

« Art. 4. Con decreto reale promosso dal Ministro di agricoltura, industria e commercio, può essere dichiarata di pubblica utilità la attivazione di una miniera, cava, sorgente, che il proprietario del terreno in cui esiste non coltivi da se nè lasci coltivare ad altri; e in tal caso si procederà all'espropriazione con le norme della legge del 25 giugno 1865, numero 2359.

Art. 5. Le concessioni di miniere, cave, o sorgenti, già regolarmente ottenute, rimarranno in vigore e continueranno a godersi da chi oggi le gode per tutto il tempo prescritto nel decreto di concessione, spirato il quale, avrà vigore anche per le miniere, cave, o sorgenti attualmente concesse, quanto è dalla presente legge disposto.

Art. 6. Per le miniere, cave o sorgenti non ancora concesse, ma che già furono nei modi legali dichiarate scoperte, saranno conservati i diritti quesiti dallo scopritore, e il Governo potrà, dentro il termine di due anni dalla pubblicazione della presente legge, concedere la miniera, la cava, o la sorgente sia allo scopritore, quando si riconosca idoneo, sia ad altri qualora il proprietario del fondo, o un cessionario del suo diritto di escavazione, non dichiarò di volere indennizzare lo scopritore, obbligandosi a corrispondergli quel premio e quei compensi cui potrà avere diritto, e che in caso di disaccordo, saranno liquidati dai tribunali ordinari.

« Art. 7. I permessi di ricerca legalmente accordati avanti la pubblicazione della presente legge, si intendono revocati qualora nel termine di sei mesi dalla pubblicazione stessa il proprietario del fondo rimborsi al ricercatore le spese già fatte per i lavori di esplorazione. Anche queste spese, in caso di contestazione, saranno liquidate dai tribunali ordinari.

« I permessi di ricerca non potranno in verun

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

caso e per qualsiasi motivo essere d'ora in poi rinnovati, o prorogati.

« Art. 8. A garantire la salute e la sicurezza pubblica, sono sanzionate ed estese a tutto il regno le disposizioni contenute nel regolamento approvato col regio decreto del 23 dicembre 1865 (numero 2716) e le relative contravvenzioni saranno punite ai termini delle leggi vigenti.

« Art. 9. Ogni altra disposizione che si riferisca alle materie regolate dalla presente legge è abrogata. »

PRESIDENTE. Fu inoltre ammesso alla lettura un disegno di legge dell'onorevole Chigi.

MORPURGO, segretario. (Legge)

« Signori! — Non vi è nessuno che ignori di quanta utilità riescano le annessioni di un comune ad un altro, o le separazioni di una frazione per annettersi ad un comune limitrofo, quando vi concorrono tutte le ragioni di utilità e di opportunità, per la posizione topografica, per la facilità di comunicazioni, ed in conseguenza, di scambi commerciali, e maggiore comunanza d'interessi fra i proprietari dello stesso territorio.

« Ed è perciò che con la legge 20 marzo 1865, articoli 13, 14, 15, 16 e 250, con quella del 2 dicembre 1866, del 18 agosto 1870, e per ultimo del 29 giugno 1875, il potere legislativo, persuaso dei grandi vantaggi che da simili annessioni e migliore riparto dei territori comunali sarebbero derivati, volle dare e prorogare al Governo le facoltà di provvedere con relativi decreti ai cambiamenti sopra indicati.

« Non fu però creduto conveniente di estendere al potere esecutivo tali prerogative, tutte le volte nelle quali, in conseguenza del cambiamento di comune, avrebbe dovuto aver luogo anche quello di circoscrizione; ed è perciò che con l'articolo 74 dello Statuto fu stabilito, che in tutti questi casi si dovesse ricorrere al potere legislativo, onde ottenerne l'autorizzazione con apposita legge. E siccome il progetto che si propone è fra quelli che implicano una variazione di mandamento, perciò ci rivolgiamo alla Camera onde sottoporlo ai suoi apprezzamenti.

« La frazione di Montisi, comune di Trequanda, circondario di Montepulciano, avanzò domanda onde essere separata da quel comune, e di venire annessa a quello più comodo e limitrofo di San Giovanni d'Asso, circondario di Siena.

« I comuni interessati furono dalla sotto-prefettura di Montepulciano invitati a pronunziarsi sopra questa domanda di separazione e di relativo aggregamento. Il Consiglio comunale di San Giovanni d'Asso, con seduta dell'11 maggio 1875, con unani-

mità di voti, si dichiarò favorevolissimo alla propria annessione con Montisi; e quello di Trequanda nell'adunanza del 31 dello stesso mese a grande maggioranza ne deliberava la propria separazione.

« Il Consiglio provinciale di Siena, con deliberazione del 10 agosto dello stesso anno, approvava il progetto della segregazione sopraddetta, il quale, con rapporto pure favorevole di quella prefettura, veniva rimesso al Ministero.

« Il Ministero non poteva mostrarsi contrario ad una sistemazione che aveva riportata l'adesione di tutti gli enti morali interessati; domandò bensì che gli fossero inviati tutti i documenti necessari, cioè la carta topografica con la nuova demarcazione dei confini, ed il prospetto dell'estimo catastale con le aliquote delle sovraimposte comunali e provinciali, come sarebbero venute a risultare per ciascuno dei comuni interessati.

« Fu provveduto immediatamente alla compilazione dei domandati documenti, i quali furono approvati da ambedue quei Consigli comunali, con deliberazione del 15 maggio 1875, per quello di Trequanda, e del 31 dello stesso mese per quello di San Giovanni d'Asso. Sottoposti di nuovo questi deliberati alla sanzione del Consiglio provinciale, furono rimessi al Ministero.

« Il Ministero con ufficiale del 2 novembre 1876, rispondeva che la domanda avanzata dagli elettori amministrativi della frazione di Montisi, a causa della variazione di circondario, eccedeva le facoltà accordate al Governo dagli articoli 13, 14, 15 e 16 della legge comunale e provinciale, e che perciò non poteva emanare il relativo decreto.

« Molte e gravi sono le ragioni che consigliano la separazione del paese di Montisi dal comune di Trequanda, e la sua annessione a quello di San Giovanni d'Asso.

« Primieramente la facilità di comunicazioni, essendo distanti soli 6 chilometri di buona strada provinciale, il contatto di territorio, la comunanza di possedimenti nella stessa valle, del fiume Asso, la quale fa sì che ancora attualmente i montisani figurino fra i principali contribuenti di San Giovanni d'Asso, e facciano parte di quel Consiglio comunale. La facilità di accesso che avrebbero con il nuovo comune cui desiderano essere riuniti, le più celeri comunicazioni postali, telegrafiche e commerciali con il capoluogo del circondario, aumentate tanto più dopo che per l'apertura della linea ferroviaria Asciano-Grosseto, fu impiantata una stazione a San Giovanni d'Asso. Le quali tutte sono condizioni essenziali di vita per un paese commerciale ed industrioso come Montisi.

« Le stesse ragioni non militano in favore della

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

antica sede del comune Trequanda, la quale essendo situata in collina ed in un angolo della stessa, e privata per la stessa posizione topografica di facili mezzi di scambio e di comunicazioni, non può al certo offrire gli stessi vantaggi. Occorre inoltre considerare, come dal prospetto dell'estimo catastale risulti, che il bilancio del comune di Trequanda non verrebbe a risentire alcun danno da questa diminuzione di territorio, perchè la frazione che si tratta di separare vi ha sempre rappresentata una eccedenza passiva.

« Ed è perciò che gli interessati, dopo tante concepite speranze, fanno voti onde sia provveduto al conseguimento dei loro desiderii.

« Fiducioso che la Camera, come in due simili circostanze, in questa stessa Sessione ha già fatto, voglia benignamente accogliere la domanda sopra esposta, mi rendo ardito di sottoporre all'esame dei miei colleghi il presente progetto di legge.

« Art. 1. A decorrere dal 1° gennaio 1878 la frazione di Montisi, comune di Trequanda, circondario di Montepulciano, sarà annessa al comune di San Giovanni d'Asso, circondario di Siena.

« Art. 2. Il Governo del Re è autorizzato a provvedere con decreto reale per le occorrenti disposizioni. »

PRESIDENTE. Quando gli onorevoli Pacelli, Nobili, e Chigi saranno presenti, la Camera fisserà il giorno in cui dovranno svolgersi questi progetti di legge.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLE CONVENZIONI MARITTIME POSTALI E COMMERCIALI.

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore

COCCO, relatore. Onorevoli signori, i concetti, gl'intendimenti della Commissione parlamentare, e le ragioni delle sue proposte intorno al progetto di legge che si discute, li udiste enunciati e svolti negli elaborati e forbiti discorsi dei miei colleghi. In tal guisa le idee, onde io nella relazione ho tentato di rendermi interprete, ebbero la veste di un'adorna ed efficace parola colla quale io, inesperto parlatore, male sarei riuscito a presentarvele.

Io ne sono grato alla previdenza dei miei colleghi, nell'interesse dell'opera comune. (*Bene!*)

Tanto più io li ringrazio, inquantochè così mi sarà concesso di esser breve; non tanto per farmene un merito come avvocato, secondo l'opinione del mio egregio amico personale e politico, l'onorevole Mar-

ziale Capo, quanto perchè, essendo avvocato, io ho appreso che si guasta una buona causa con lunghi ed inopportuni ragionamenti. (*Ilarità*)

Se anzi io ascoltassi questo timore, dovrei assolutamente e affatto tacermi.

Se non che dopo che gli oratori i quali discorsero su questo importante tema delle convenzioni marittime, ebbero una benevola parola d'incoraggiamento per me, che stampo le prime orme modeste, come modesto è l'ingegno mio, nella carriera parlamentare, ed ebbero encomi per la Giunta cui faccio parte, il mio silenzio sarebbe scortese.

Dopo che qui si è detto da un altro degli oratori, che il Parlamento potrà approvare queste convenzioni, ma che esse saranno condannate dal paese, il mio silenzio in questo posto parrebbe studio di non assumere se non piccola parte di quella responsabilità che mi appartiene per questo progetto di legge.

A questo oratore io rispondo, che qui la responsabilità se la piglia ciascuno piena ed intera per la parte che gli appartiene: il Ministero col progetto che ci ha presentato; noi col proporre alla Camera di approvarlo; la Camera col suo voto.

Agli altri io ricambio una parola di ringraziamento, perchè il loro non fu sterile ed inefficace encomio, ma valido appoggio al lavoro che la Commissione ha compiuta.

Quale questo lavoro sia stato non è mestieri che io lo ridica; quale potesse essere non giova che lo ripeta. La Giunta parlamentare doveva studiare ed esaminare questo progetto di legge, nell'insieme dell'ordinamento dei servizi, nei concetti che vi presiedevano, negli oneri che poteva creare alla finanza. Questo era il suo compito principale. Se poi vi fosse una linea in più o in meno; se un approdo fosse più o meno regolarmente stabilito; se si imponesse o si sopprimesse un obbligo cui fosse conveniente od eliminare od aggiungere; se un articolo del contratto si dovesse presentare in forma più corretta; se la sovvenzione, per un servizio, eccedesse il giusto compenso, o fosse inferiore nella misura in un altro, tutto ciò fu, e doveva essere oggetto di lavori preparatorii, doveva essere oggetto a studio di confronto, e non altro.

Quest'analisi dei particolari noi l'abbiamo fatta; e non a titolo di lode per la Giunta parlamentare (poichè la lode sul mio labbro suonerebbe indelicata), ma per dimostrare con quanto scrupoloso studio essa intese all'esame del lavoro affidatole; rammento le importanti modificazioni che per sua iniziativa si introdussero nei quaderni d'oneri.

Se anche dopo ciò, alcuni patti esaminati isolatamente non soddisfano tutti i desiderii, se altri non

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

reggono alla critica, non perciò si condanna o si respinge un contratto. Il desiderio del meglio, si capisce, è insito nella natura dell'uomo, è esso che crea la scala progressiva dei bisogni, la quale è presente fattore della ricchezza e dell'incivilimento; anzi, quanto più un lavoro è sottoposto ad un accurato esame, tanto più facilmente se ne scorgono le mende le più leggere, come avviene in un abito nuovo ed ammodo nel quale facilmente si scorgono le piccole rappezzature, che sfuggirebbero all'occhio il più esperto in un abito logoro e sdruccio. (*Bravo!*)

Tra il bene e l'ottimo, tra il bene ottenuto e il desiderio del meglio, vi ha dimostrato che cosa debba farsi il nostro collega l'onorevole D'Amico nel suo brillante discorso, il quale, non ostante i vari sdruccioli nei quali gli parve s'incamminasse la convenzione, pure riconobbe di essersi fermata al punto da essere sempre utilissimo l'accettarla.

Che cosa si debba fare in questi casi ce lo ha anche dimostrato l'onorevole Micheli, ieri, il quale, poco contento perchè alcuni servizi che potevano interessare una sua provincia gli sembravano ingiustamente trascurati, pure dichiarò che avrebbe dato il suo voto favorevole al progetto di legge. Noi quindi, o signori, partendo da questi concetti, vi abbiamo proposto di votarlo.

Che cosa si è detto nella Camera dopo le nostre conclusioni con le quali si domandava l'approvazione del progetto di legge? Quali osservazioni vennero fatte intorno alle convenzioni?

Discorsi, e molti, in favore del progetto voi ne avete uditi, specialmente dai miei colleghi della Giunta. In quei discorsi è dimostrato come allo studio di esso abbia ciascuno degli oratori portato il sussidio di un corredo di cognizioni che rivelò come lo si fosse esaminato in tutte le sue parti, poichè v'era chi vi portava la conoscenza dei principii che debbono regolare siffatta materia, quale l'esperienza, dei suoi precedenti parlamentari, quale la conoscenza pratica dei bisogni locali, e quale i dati delle condizioni dei mercati lontani da lui, ardito navigatore, veduti e studiati.

Gli oratori che si dissero contrari al progetto di legge sono una conferma della sua bontà, poichè la maggior parte dei medesimi non sotto altro punto di vista lo combatterono, se non domandando che i benefici delle convenzioni si estendessero alle provincie da loro rappresentate: di tali avversari se ne possono augurare a tutti i buoni progetti di legge, che presenteranno i nostri amici. (*Bene!*)

Questo disegno di legge non ha dunque, a ben esaminare tutti i discorsi che vennero pronunciati, se non un solo ed unico oratore contrario, ed è l'o-

norevole Sanguinetti: gli altri o hanno richiesto un maggiore sviluppo nei servizi marittimi, e l'hanno domandato insistentemente, ed è questa la malinconia, o meglio la causa per cui gli parve che la musa della malinconia presiedesse, onorevole Maladini, alla mia relazione. (*ilarità*)

L'onorevole Sanguinetti poi ha esaminato e combattuto il progetto in tutte le sue parti: nell'ordinamento dei servizi, nella sovvenzione, nei capitoli dei contratti che lo governano.

Quindi, o signori, un triplice compito affidato al mio esame pei discorsi che vennero pronunciati: ordinamento dei servizi, oneri imposti alla finanza, quaderni d'oneri.

Io sorvolero con rapida sintesi su tutte queste questioni, e tanto più potrò farlo, poichè, oltre quanto dissero i vari oratori, ieri le ha del tutto sviscerate con le minuziose ricerche dell'analisi l'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale ha esaminato, per valermi del suo esempio, non già nel momento in cui poteva dire: *poenitet me fecisse hominem*; ma quando il Creatore parlando del figlio diletto disse: io riposi in lui tutta la mia compiacenza. Ed egli a buon diritto poteva compiacersene, perchè ha presentato ed ordinato tale progetto di legge, di cui noi possiamo e dobbiamo essere soddisfatti. (*Bravo! Molto bene!*)

Il compito mio è semplice: riunire le osservazioni pochissime che sfuggirono ai precedenti oratori, rispondere a quelle poche obiezioni che essi hanno dimenticato.

L'ordinamento dei servizi si presenta sotto due aspetti, o meglio, sotto due gruppi principali.

Vi erano dei servizi, ed erano gli interni, per i quali le convenzioni scadevano nell'aprile di quest'anno e che dovevano essere interamente rinnovate. Vi erano i contratti per i servizi internazionali a varia ed a diversa scadenza; le convenzioni per questi servizi ammettevano un indugio sia per riformarle, sia per rinnovarle.

A questo riguardo insorse una delle prime questioni che si fecero sul progetto di legge, questione la quale ha richiamato l'attenzione e l'esame della vostra Commissione.

Si è detto se sia stato opportuno, mentre si rinnovava o si doveva rinnovare una parte delle convenzioni, di rinnovarle tutte per intero, di combinare allo stesso tempo ed i servizi interni ed i servizi internazionali e di coordinarli per una identica durata e per lungo periodo di tempo.

La Commissione si è pronunciata favorevole al concetto che prevalse nel progetto ministeriale.

Era infatti, se non imprudente, poco saggio il lasciarsi sfuggire l'occasione di ottenere patti migliori

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

per tutti i servizi, tanto per le linee interne come per le linee transmarine; patti che non si sarebbero ottenuti se si fosse provveduto a rinnovare i contratti soltanto per una parte. Questo nell'interesse della finanza.

Alle compagnie che intendevano assumere i servizi marittimi doveva interessare che si stabilisse un assetto normale che le mettesse in condizioni di provvedere a tutte le linee marittime e rendesse loro agevole non solo di dare il necessario sviluppo ai commerci interni, ma di aiutare l'elasticità e l'espansione del movimento commerciale anche nelle linee internazionali. A questo scopo la durata di un termine lungo, tornava utilissima, poichè le compagnie potranno con animo sicuro incontrare le nuove spese necessarie per fornire nuovo materiale nautico, e provvedere a quanto occorra per soddisfare alle esigenze della navigazione. Tali considerazioni non potevano sfuggire al ministro de lavori pubblici e dovevano indurlo, per fare atto saggio e di prudente amministrazione, a rinnovare tutti i contratti, e ad accettare una rinnovazione a lunga scadenza.

Del resto, non dobbiamo neanche preoccuparci molto se questo riordinamento prolunga i contratti fino al 1891. È vero che apparentemente sembra che noi quasi non vogliamo tener conto dell'opera innovatrice del tempo, di tutte le necessarie riforme che possono occorrere, dei bisogni che possono sorgere; pure a bene esaminare i contratti, tutti questi pericoli non esistono affatto. Anzitutto, per i bisogni dei servizi marittimi, nello stesso contratto sono preveduti tutti i casi, sono prevedute tutte le emergenze, e mercè l'inversione di linee, mercè la soppressione dei servizi, si potrà fare fronte ai maggiori ed aumentati bisogni. Nello stesso contratto è preveduto il caso in cui i progressi della scienza esigano riforme del materiale nautico. In poche parole la lunga durata non crea ostacoli di sorta a che i servizi marittimi possano compiersi in modo da rispondere alle esigenze della corrispondenza postale dei commerci ed ai legittimi bisogni della navigazione.

D'altronde, anche per allontanare ogni timore che possa sorgere da questa lunga durata, io debbo rammentare alla Camera che tutti gli assetti in tali servizi ai quali si ha l'aria di voler assicurare una troppo lunga durata, è dimostrato nei loro precedenti che sono soggetti a continue trasformazioni.

Il contratto del 1862 doveva prolungarsi per 15 anni, eppure nel 1868, e quindi nel 1869, e poi nel 1872, prima che trascorresse, od appena compiuto il decennio, vi si introdussero quelle radicali trasformazioni che diedero vita alla seconda parte dei

nostri servizi di navigazione e che ci permettono oggi di fare un altro radicale ordinamento.

Ma, signori, quali sono i criteri che hanno presieduto a questo così detto terzo periodo nell'ordinamento dei servizi marittimi?

Perchè possiamo farcene un esatto concetto è mestieri che io riassuma, non dirò le vicende, ma i criteri che presiedettero agli ordinamenti del 1862 e del 1872. Invoco la vostra pazienza sebbene mi proponga di essere brevissimo.

Nel 1862, appena costituito il regno italico, si pensò a provvedere al collegamento per mezzo delle vie marittime di tutte le provincie italiane. Ne sorsero quindi i contratti colle società Florio, Rubattino e Peirano, le quali si assumevano le linee di navigazione destinate a mettere in comunicazione tra loro tutte le principali provincie litoranee del regno, e queste col porto di Genova.

Questo primo riordinamento apparisce ispirato da una lodevole unità di concetti, governato da unità di sistema. Tutte le linee che partono dai porti principali fanno capo al porto di Genova, il più vicino alla capitale. In quel primo periodo i servizi internazionali furono, si può dire, affatto dimenticati; soltanto qualche tempo dopo, nel 1862, si volle provvedere ad una linea di navigazione tra l'Adriatico e l'Egitto: e qui si fermarono tutti i tentativi, tutti gli atti del Governo e del Parlamento per spingere i nostri servizi marittimi al di là della sfera circoscritta dei mari interni. Però questo ordinamento non poteva certamente durare. Anzitutto i servizi interni, ai quali si doveva provvedere, erano tutti limitatissimi, se non quanto a numero di linee, quanto a numero di servizi; anche allora, come oggi, il Dio Termine delle finanze aveva posto un limite ai bisogni ed alle esigenze delle varie provincie del regno.

Questo ordinamento, come io vi dissi, non poteva durare. Gli avvenimenti che non si prevedettero allora, dovevano sopravvenire con straordinaria rapidità a creare nuovi bisogni, ad imporre nuove esigenze. È forse mestieri che io ricordi Venezia unita al regno italico, e poco dopo, nel 1869, coll'apertura dell'istmo di Suez, ravvicinato l'Oriente ai nostri mari, e quindi il mutamento della capitale del regno, e gli ampliati confini dello stesso regno? È inutile che io voglia riandare fatti ed eventi incancellabili nella memoria degli Italiani e scolpiti a caratteri immortali nelle pagine gloriose della nostra storia. (*Bravo!*)

Certo si è deplorato che non si sia avuta tanta previdenza da precorrere allora gli eventi, perchè altre nazioni ci precessero nei commerci col ravvicinamento

nato Oriente. E fu danno, per non dir peggio, che nonostante schiusa di nuovo ai nostri commerci la via più breve verso l'Oriente, ed essendo noi in condizione di profittarne ed i più vicini, non fossero navi italiane quelle che prime attraversarono l'istmo di Suez nel 1869, nel 1870. Con successive convenzioni, nel 1872, si volle profittare di questi avvenimenti; e quindi il secondo periodo del riordinamento delle nostre linee di navigazione.

Però, in questo secondo periodo, il concetto unitario nella sistemazione dei servizi che presiedette al primo comincia a mutare. Già alcune reti ferroviarie si erano compiute, e nel 1872 si era accolto come saggio ed opportuno il consiglio che, dove correivano le linee delle ferrovie, non si dovessero mantenere servizi marittimi paralleli.

Quindi, ripeto, l'unità del servizio è spostata. Non più tutta la navigazione va al porto più vicino alla capitale, ma altri porti servono di capolinea per i diversi servizi. Essi vennero ampliati in quanto al numero dei viaggi nella corrispondenza postale tra il continente e le due maggiori isole del Mediterraneo; e se le linee, che dirò di circumnavigazione, destinate all'allacciamento dei tre mari furono in gran parte mantenute, ciò accade perchè la società Peirano, che ne era concessionaria, non volle risolvere il contratto.

Riassumo: il concetto che predomina il primo periodo, iniziato con le convenzioni del 1862, si è quello di collegare, con unità di sistema, tutte le regioni italiane tra loro e con la capitale provvisoria, per mezzo del porto più vicino, valendosi delle vie di mare. Ai servizi internazionali ci si pensa punto o poco. Il secondo periodo, iniziato con le convenzioni del 1868-1869, e che ebbe normale assetto nel 1872, segna un più largo sviluppo nelle linee dei mari interni, ma in pari tempo vi prevale l'idea di accrescere l'espansione, di dare più elasticità agli scambi con le linee transmarine. Le altre poi di circumnavigazione si mantengono in parte, ma solo perchè la società Peirano, che ne è concessionaria, si rifiuta a risolvere il contratto. Ma esse sono destinate alla soppressione, in omaggio all'idea già accolta di non accordare sussidi per linee marittime parallele alle ferrovie.

Prendendo le mosse da questi precedenti si fissa il nuovo ordinamento. I risultati ottenuti, i cresciuti bisogni, il dovere di rendere più frequenti le comunicazioni con le nostre provincie transmarine, parte importantissima d'Italia, richiedevano di aumentare i viaggi del battello a vapore tra il continente e le maggiori isole italiane; i progressi della navigazione, i bisogni del commercio consigliavano un più largo sviluppo nei viaggi internazionali.

In pari tempo, rapporto ai servizi interni, era mestieri tener conto del concetto che prevalse nell'ordinamento del 1872, di non ammettere corse di vapori parallele alle ferrovie; quindi anche nel nuovo ordinamento mutati e spostati i capilinea dei vari servizi.

Il riordinamento che si propone, ispirato a questo concetto, risponde ad una legittima funzione dello Stato? Crea un sistema che soddisfi ai bisogni ed alle esigenze della nazione?

Io non voglio fare qui questione di principii teorici di scienza economica, non voglio esaminare fino a qual punto si possa estendere l'ingerenza dello Stato, fino a qual punto esso debba venire in aiuto di una o di altra industria del paese.

Però non può sfuggire a nessuno un fatto, ed è che lo Stato ha il monopolio dei servizi postali, che lo Stato provvede alle comunicazioni ed agli scambi nelle provincie peninsulari, soprattutto colle grandi linee ferroviarie. Ora, questo monopolio che si è assunto e mantiene per servizi postali, gli impone il dovere di provvedere acciò eguale servizio abbiano le provincie che il mare separa e tiene divise dal continente italiano. E siccome la continuazione della locomotiva è il battello a vapore, siccome la comunicazione colle linee ferroviarie non può aversi che per il mare, il Governo non deve rifiutare la parità di trattamento dei servizi postali che concede a tutte le provincie continentali, anche a quelle che trovansi al di là del mare. Queste più che tutte le altre hanno bisogno che in tal modo sieno rese continue e celeri le loro comunicazioni con le altre contrade d'Italia.

E quindi ecco una necessità la quale autorizza, in certo modo, il Governo a non tenersi dentro quei limiti della libertà economica che dovrebbe sempre ed assolutamente rispettare. Egli adempie ad un dovere verso alcune provincie, egli piega in questo caso ad una necessità, ma se tale servizio può rendersi altrimenti in questo caso la sua è una illegittima ingerenza, ed in questo caso cessa il dovere del Governo di provvedere.

Ecco il concetto che può e deve presiedere nell'ordinamento dei servizi interni e alle regolari comunicazioni postali tra provincia e provincia, provvedervi con le vie del mare allorchè altrimenti non è dato di soddisfare a questi bisogni più che legittimi.

Intorno alle linee internazionali si invoca un'altra necessità. Una nazione come la nostra, la quale ha per la sua posizione nel Mediterraneo il vantaggio di essere quasi nel centro del commercio mondiale, dopo che fu aperto il canale dell'istmo di Suez; la quale è fornita di una lunga distesa di coste e di

ampi e sicuri porti, non può e non deve trascurare questa grande sorgente della sua ricchezza, che è l'industria marittima.

Ora questa industria per quanto sia naturale per il nostro paese, ha di fronte a sè una grande e potente concorrenza a condizioni disuguali. Le altre nazioni marittime hanno da un pezzo adottato il sistema del sussidio alle linee di navigazione, e per quelle stesse vie per le quali dovrebbero solcare il mare le nostre navi affìne di recarsi agli empori lontani del commercio. La nostra marina non potrebbe sostenere la concorrenza di un naviglio estero potentemente sussidiato dal proprio Governo.

E questa è un'altra necessità che sorge e che impone di venire in aiuto, di mettere in condizione la nostra marina di sostenere questa concorrenza. Ecco il concetto che presiede al sussidio che si accorda per le linee internazionali.

Io ho più che parcamente e col pericolo di essere oscuro per amore di brevità, riassunto le ragioni o meglio le due necessità che legittimano il sistema delle sovvenzioni e che lo rende il meno antieconomico che lo Stato possa adottare per adempiere ad una funzione, resa indeclinabile dovere da peculiare condizione di cose.

Io non rianderò tutto l'ordinamento dei servizi marittimi sistemati secondo questi criteri, esso non ha, nel suo insieme, avuto avversari nella Camera, e non fu certo severamente giudicato, anzi abbondarono più gli encomii che le censure. I due gruppi dei servizi interni, tanto rapporto alla Sicilia, come rapporto alla Sardegna non suscitarono che poche obiezioni.

L'onorevole Sanguinetti anzitutto giudicò che si fossero stabilite alcune linee di navigazione non necessarie, e specialmente fermò la sua attenzione al servizio Cagliari-Napoli, al servizio obbligatorio Livorno-Genova, al servizio sovvenzionato Civitavecchia-Livorno; fece anche delle osservazioni su alcune linee della Sicilia intorno alle quali gli fu ampiamente e largamente risposto dal mio amico e collega, l'onorevole Del Giudice.

Mi fermerò alla prima osservazione riguardo alla corsa Napoli-Cagliari che l'onorevole Sanguinetti non reputava necessaria.

La corsa Napoli-Cagliari, sebbene al presente non offra tutta quell'importanza che si riscontra in altre linee marittime, ha però in suo favore uno di quegli argomenti che ne dimostrano tutto il vantaggio, ed è la continua e successiva progressione nel movimento commerciale che si verifica d'anno in anno dacchè fu stabilita. Se non che, se si trattasse di servizi unicamente e puramente commerciali, potrebbe avere ragione l'onorevole Sanguinetti

nel combatterla e nel domandare che non si mantenga. Però è mestieri rilevare che la linea Cagliari-Napoli serve per le corrispondenze postali tra il capo sud della Sardegna, le provincie meridionali del regno e la capitale dello Stato. Non si potrà, credo, dire che siensi per questo gruppo stabilite molte linee di navigazione od al di là del bisogno, poichè colla linea Napoli-Cagliari non si hanno che quattro servizi settimanali tra il capo sud della Sardegna e le provincie del continente italiano.

Le più grandi discussioni si sono fatte intorno al prolungamento non obbligatorio della linea Livorno-Genova. L'onorevole Sanguinetti non fu, come in tutte le altre sue osservazioni contro l'ordinamento dei servizi marittimi, solo a combatterlo, ma la sua parola venne suffragata dalle osservazioni degli onorevoli Maurogònato e Maldini, i quali dallo stabilirsi di questo servizio vollero trarre un argomento a favore della loro domanda per l'allacciamento del Jonio coll'Adriatico e col Mediterraneo. Non credo che sia da farsi qui un raffronto; come non credo che anche nell'ipotesi che sia stato commesso un errore, o siensi dimenticati i principii dell'ordinamento dei servizi marittimi per una linea, che questa sia una ragione perchè l'errore si debba ripetere ed estendere ad altre linee; perchè il principio una volta violato, si debbano moltiplicare le violazioni dello stesso principio. Però vi è qui una di quelle considerazioni speciali, che non possono sfuggire all'acuta mente di coloro che combatterono questo progetto di legge; ed è che la maggior quantità dei commerci tra la Sardegna e il continente, ha per centro i due punti estremi di Genova e di Cagliari per il capo sud; di Genova e Portotorres per il capo nord. Si poteva non tener conto di questa circostanza? Non basta.

Ripeto che se si fosse trattato di stabilire una linea unicamente commerciale, la Commissione non l'avrebbe per fermo accettata. Ma però è necessario che i contraddittori facciano una considerazione, ed è che, essendovi nei rapporti tra il continente e la Sardegna una linea sovvenzionata, la quale va da Cagliari a Livorno, nessun altro vapore, nessun'altra società si troverebbe in condizione di fare la concorrenza alla società Rubattino. Essa quindi potrebbe, quando le merci della Sardegna si volessero imbarcare sulle sue navi con direzione a Genova, o rifiutarsi a trasportarle o pretendere noli esagerati, con grande disagio del commercio. In tale ipotesi si farebbe derivare una conseguenza funesta dalla sovvenzione accordata per la linea da Cagliari fino a Livorno. Ora, non si debbono sovvenzionare linee commerciali, ma non è giusto che il sussidio, il quale, in certo qual modo

serve ad agevolare il commercio, non è giusto che serva di ostacolo al commercio stesso. (*Bravo!*)

Più ragionevoli parrebbero le osservazioni rapporto al prolungamento sussidiato della linea Civitavecchia-Livorno. Qui vi è certamente una deviazione la quale impone un onere, sebbene non molto grave, ma sempre un onere alle finanze dello Stato.

Però è mestieri tener conto di peculiari condizioni. La testa di linea non poteva stabilirsi a Civitavecchia per lo stato e l'insufficienza di quel porto, nel quale non tutti i vapori di grossa portata hanno facile accesso, e nel quale non si potrebbe tenere un naviglio mercantile discretamente numeroso.

Epperò era necessario contentarsi a che la testa di linea dei servizi tra la Sardegna ed il continente la si stabilisse a Livorno, dove è il porto più capace, più comodo, meno lontano dall'isola. Quindi il capolinea si stabiliva non a Civitavecchia, ma a Livorno. Se non si poteva nel primo porto stabilire il capolinea, in pari tempo però non si doveva privare la Sardegna delle pronti e facili corrispondenze colla capitale, le quali era difficile ottenere, se non facendo sì che il vapore facesse scalo a Civitavecchia onde poter ritirare le corrispondenze di Roma. Quindi la testa di linea stabilita a Livorno per una inevitabile necessità di cose e lo approdo a Civitavecchia reso necessario per lo scopo per cui sono ordinati i servizi marittimi, cioè per far pervenire più sollecitamente all'Isola le corrispondenze della capitale.

Queste le osservazioni che si sono mosse contro l'ordinamento dei servizi per ciò che si è ritenuto che vi sia stabilito al di là del necessario. Però lo ordinamento dei medesimi diede origine ad altri e gravi reclami che lo accusavano difettoso per omissione di linee importanti. Tutte le popolazioni litoranee dell'Adriatico, scosse all'appello dell'antica regina dell'Adria, come chiamava l'altro ieri Venezia l'onorevole Maurogònato, con petizioni, con comizi popolari, reclamarono, quasi che ingiustamente si fossero dimenticati i bisogni di quelle province tanto nel sistemare i servizi interni, quanto nell'ordinare i servizi internazionali.

Rapporto ai servizi interni ed internazionali, intorno a questi lagni delle provincie dell'Adriatico, si è lungamente risposto e discusso. Tanto gli oratori che hanno presa precedentemente la parola, quanto l'onorevole ministro hanno dimostrato, come fosse un derogare in modo troppo reciso ai principii stabiliti, e che debbono regolare l'ordinamento dei servizi interni, l'ammettere una linea di allacciamento fra i tre mari. A questo riguardo, io mi permetto di soggiungere un'osservazione, che in certo qual modo

è una osservazione storica, dei precedenti dell'ordinamento di questi servizi. Quando avvenne, la soppressione cioè di quella linea, fu preveduto fino dal 1870, ed allora la Commissione governativa la riteneva come un fatto inevitabile, cui si sarebbe provveduto fino da quel momento, se la società Peirano che la esercitava avesse consentito a risolvere la convenzione.

La Commissione parlamentare del 1872, della quale era presidente l'onorevole Maurogònato, e della quale faceva parte l'onorevole Maldini, parlava come di un evento che si dovesse assolutamente realizzare, la soppressione di tutti i servizi esercitati dalla società Peirano, appena scadesse il contratto stipulato il 1862.

Nè allora si mosse alcun reclamo contro questa possibile eventualità. Non basta; nel 1875, allorchè il ministro dei lavori pubblici, sotto il Ministero Minghetti, nominava una Commissione con l'incarico di studiare l'ordinamento dei servizi interni, le proponeva un quesito perchè trovasse modo di provvedere ai medesimi risparmiando 1,900,000 lire che si erano stanziare per la società Peirano, salvo a mantenere unicamente le corse per la costa calabra del Tirreno. Neanche allora, come neanche contro la Commissione del 1872, nè contro quella del 1875, nè contro tutto questo riordinamento, sorse reclamo di sorta.

Si prevedeva e si capiva che, compiute le ferrovie per la costruzione delle quali lo Stato aveva incontrato spese non lievi, le provincie che mercè di esse avevano ottenuto più facili comunicazioni e un regolare servizio postale, dovessero sacrificare il loro servizio di battelli a vapore in favore delle altre provincie che ne erano prive alle quali erano necessarie le linee marittime.

Pertanto, questi precedenti vi dimostrano che, se non strani, quanto meno i reclami, che oggi si sollevano, non possono e non debbono avere per assoluta ragione la cessazione dei servizi marittimi i quali si prevedeva che dovessero assolutamente cessare.

Io non ripeterò ciò che ho scritto a nome della Commissione, la quale non poteva far buon viso alle istanze che le si presentarono a questo riguardo.

La Commissione doveva essere fedele ai suoi principii, doveva essere fedele ai principii che dimananano dalle leggi votate dal Parlamento; doveva essere fedele, dirò così, agli stessi interessi che reclamano il mantenimento di questi servizi.

I precedenti io li ho ricordati; i nostri principii io li ho enunziati. I servizi interni non possono avere altro scopo se non il servizio postale.

E qui, poichè mi viene in mente, è necessario che risponda ad un'osservazione che si è fatta rapporto a questo concetto del riordinamento dei servizi. Si è detto: voi che proclamate come unico criterio che presiede al riordinamento dei servizi, la necessità di provvedere ai servizi postali, nell'insieme del progetto, nei contratti, in tutte le norme che avete seguito al riguardo, voi invece parlate di servizi commerciali, voi provvedete alle esigenze del commercio sia con l'approdo nei diversi scali, sia col determinare le tariffe, epperò, contro quanto asserite, sta il fatto che provvedete agli interessi del commercio.

A questa osservazione, la quale è abbastanza speciosa, ed ha tutta l'apparenza di essere fondata, mi pare che si possa facilmente ed agevolmente rispondere. Con le condizioni presenti della marina mercantile, allorchè noi facciamo approdare il vapore ad un porto, allorchè noi sovvenzioniamo una linea postale, impediamo la concorrenza, in certo qual modo, di tutte le altre linee libere di navigazione.

Ora, quando questa concorrenza è impossibile a sostenersi, quando si crea quasi un monopolio a favore delle società sovvenzionate, tutte le misure che si prendono ad impedire che questo monopolio abbia effetti disastrosi, che questo monopolio faccia sorgere un ostacolo al commercio, non debbono condurci a ritenere che provvediamo a linee commerciali, ma che prudentemente, e con molta previdenza, si sono prese delle garanzie per impedire le conseguenze disastrose del monopolio, che ha per causa la necessità di provvedere al servizio postale.

Il raffronto quindi tra quelle linee e l'altra di allacciamento non regge, poichè sono diverse le condizioni come le esigenze. L'allacciamento domandato per i servizi interni non è una necessità. Qui ripeto un augurio che, a nome della Commissione, ho fatto nella mia relazione: gli stessi interessi i quali oggi si dolgono perchè non si stabilisca questa linea di allacciamento fra i due mari trarranno più giovamento che danno se non si secondi il loro reclamo.

Una società sovvenzionata sarà sempre un ostacolo a che l'iniziativa e l'attività individuale possano provvedere alle esigenze dei commerci locali. Noi mantenendola terremo quelle provincie, noi terremo quegli interessi in uno stato quasi di perpetua tutela, e ciò senza un'assoluta necessità o politica od economica che giustifichi l'ingerenza dello Stato.

Ora a me pare che questi errori non si debbano

sanzionare con un progetto di legge, nè con un voto del Parlamento.

La Commissione però a questo riguardo ha espresso un desiderio ed è che si provveda perchè i principali porti del Jonio e quelli dell'Adriatico, che si dicono trascurati, possano quanto meno giovare delle linee internazionali.

È questa una raccomandazione che la Commissione ha fatto al ministro dei lavori pubblici, sulla quale spera che le si vorranno dare, se non esplicithe assicurazioni, quanto meno dichiarazioni tali che possano tranquillare le popolazioni di quei mari.

Questo rapporto ai servizi interni. Viene ora la questione delle linee internazionali.

Quanto ad esse, l'onorevole Maurogò nato ha messo innanzi una questione, che io non chiamerò dolorosa, ma chiamerò spiacevole, quale è quella della parità di trattamento fra il Mediterraneo e l'Adriatico.

Io non so se sia opportuno, se sia conveniente di fare queste distinzioni, questi raffronti tra provincia e provincia, poichè parmi che qui non vi sia che una sola ed unica provincia, la quale ha nome Italia.

I confronti, lo dissero quelli stessi che domandavano parità di trattamento e che si provvedesse alle linee dell'Adriatico, i confronti sono odiosi, nè io voglio farli.

Però, a dimostrare come il Governo non abbia dimenticato in modo alcuno le esigenze ed i bisogni di quella provincia, nella quale è, per dir così, la porta dei nostri commerci con l'Oriente, soprattutto per dimostrare come l'invocata parità di trattamento non sia affatto dimenticata, ai rilievi che ha fatto l'onorevole D'Amico aggiungerò alcune cifre, le quali sono poche: non voglio abusare della pazienza della Camera.

I servizi dell'Adriatico per la linea internazionale di Levante affidati alla società Florio, e per l'altra esercitata dalla *Peninsulare*, imporranno al bilancio dello Stato un onere di lire 1,536,203; quella del Mediterraneo di 1,380,128 lire, ossia 156,000 lire in più per i servizi internazionali dell'Adriatico.

Io, nel fare questo raffronto, non ho tenuto calcolo della linea di Singapore, in quanto è preveduto nei quaderni d'onere che per essa il Governo ha facoltà di far partire il vapore alternativamente una volta dall'Adriatico ed una volta dal Mediterraneo. Per cui la spesa del servizio sarebbe ripartita in vantaggio dell'uno e dell'altro mare.

A questa linea di cui si è tenuto conto, converrà aggiungere lo stanziamento necessario per l'esercizio dell'altra Ancona-Zara. Quindi questa dispa-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

rità di trattamento che si è voluta mettere avanti, io non la scorgo. Mi sia inoltre permesso dire che è sempre inopportuno il sollevare tali questioni in cose che riguardano lo sviluppo dei commerci unicamente nell'interesse nazionale. Se si dovesse giudicare con la bilancia della giusta misura, tra uno od altro mare, quando scadrà il contratto colla società *Peninsulare* e che occorreranno maggiori sacrifici, si potrebbe forse fare opposizione. Or nè i Veneti la vorrebbero nè altri la farebbe. Sonvi sacrifici ai quali lo Stato non deve rifiutarsi, inquantochè, lo ripeto, si tratta d'interessi eminentemente nazionali, qualunque sia la provincia che più direttamente ne fruisca, si bagni essa sulle sponde dell'Adriatico o nel Mediterraneo. (*Bene! Bravo!*) La Commissione ha proposto che per provvedere pel momento a questi legittimi bisogni, si debba prorogare il contratto colla *Peninsulare* fino al 1880, e che si debba colla maggiore sollecitudine provvedere al servizio della linea Ancona-Zara.

Io non dirò dell'importanza di queste linee, non rammenterò i vantaggi che la *Peninsulare Orientale* assicura al commercio della Venezia; però debbo tener conto di una preoccupazione che si è messa avanti dai rappresentanti delle provincie venete. Essi ci hanno detto: noi non possiamo che tenerci contenti, rapporto ai servizi internazionali, delle proposte fatte pel momento, ma noi abbiamo davanti al pensiero la preoccupazione dell'avvenire. Dopo il 1880 che cosa farete voi? Quali fondi potrete avere disponibili per provvedere ai bisogni marittimi delle nostre provincie? Ecco la preoccupazione.

Io veramente non credo che questa preoccupazione debba essere tale da trarne argomento per combattere il progetto di legge. Io ricordo che nel 1872, quando si riordinavano tutti i servizi internazionali, si approvarono le convenzioni colle quali si assicuravano i servizi del Mediterraneo fino al 1883, e contemporaneamente il servizio per la *Peninsulare* soltanto fino al 1878, ricordo, dico, che nessun reclamo insorse, nessuna preoccupazione per l'avvenire, sebbene allora il tempo fosse brevissimo. Questa differenza di apprezzamenti e di fiducia, nuovo alla vita politica, non la voglio definire. Lascio che la Camera giudichi essa se le preoccupazioni del 1872 potessero essere maggiori delle preoccupazioni che si vogliono mettere innanzi nel 1877. (*Benissimo!*)

Ad ogni modo tali preoccupazioni non possono e non debbono sussistere. Le dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici, l'importanza stessa di quel servizio debbono ispirare la fiducia nella Camera che nessuno mai si rifiuterà ai sacrifici che saranno

necessari perchè il commercio dell'Adriatico possa usufruire dei vantaggi che deve trarre l'Italia dagli scambi con il ravvicinato Oriente. A nessuno potrà mai venire in mente, dopo che l'Italia si è sobbarcata al grande sacrificio di aprire i valichi alpini, di rendere questo sacrificio inutile, rinunciando quasi a sfruttare quella importante posizione che nuovi eventi hanno creato al nostro paese, e che, per la sua giacitura geografica nel Mediterraneo, devono esserle sorgente di prosperità economica.

PRESIDENTE. Vuole riposare?

LA PORTA. (*Della Giunta*) Sì! sì!

PRESIDENTE. Riposi pure. La seduta è sospesa per alcuni minuti. (*Segue una pausa di pochi istanti*)

Si riprende la seduta.

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

COCCO, relatore. Mentre si insiste o per dare maggiore sviluppo alle linee internazionali, o per assicurare fin d'ora l'avvenire non compromesso di certe altre, v'ha chi ne combatte una sebbene importantissima. Ciò parrà strano; ma ha in parte la sua spiegazione. La Camera ha potuto fare un rilievo, ed è che il maggior numero degli avversari della linea la più combattuta tra quelle che fanno parte del progetto ministeriale, cioè della linea di Singapore, sorse nelle fila di coloro i quali domandavano che si stabilissero altri servizi oltre quelli che sono proposti colla convenzione, di cui si richiede l'approvazione. Quindi l'onorevole Maurogò nato e l'onorevole Maldini domandano che delle 560 mila lire, destinate per questo servizio, si faccia un risparmio da capitalizzare per l'Adriatico per il giorno in cui cessi il contratto con la *Peninsulare*.

L'onorevole Marziale Capo domandava lo stesso per la linea dell'America del sud, altri per le linee del Jonio, e vi era chi poteva domandarlo con maggior ragione per la costa occidentale della Sardegna.

In tutte queste pretese, che si doveva volere che fossero soddisfatte coi risparmi della linea di Singapore, si trovano d'accordo tutti gli oppositori della linea di Singapore. Ma questo accordo si sarebbe poi mantenuto quando si fosse trattato del riparto di quel risparmio?

Questo scopo che fu causa precipua di combattere quella linea, io credo che non dovesse fornire motivo nè ai timori, nè alle speranze degli uni o degli altri.

Ho già osservato come ai servizi marittimi si dovrà dare col tempo maggior estensione e maggior latitudine; poichè ci siamo messi su questa china delle sovvenzioni, trattivi dall'esempio degli

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

altri Stati, noi dovremo pur percorrere la lunga via da essi battuta, ed arrivare, se non a quella somma di sussidio che i medesimi stanziavano nei loro bilanci, almeno a tale cifra che permetta di soddisfare alle maggiori esigenze.

Se l'onorevole Maurogò nato si preoccupa della condizione delle finanze, questa condizione certamente deve preoccupare tutti, ma non sarà tale da impedire che una spesa necessaria, una spesa produttiva non possa e non debba ottenersi di stanziarla in bilancio.

Il ministro delle finanze ci ha finora svolto il programma, direi così, della politica finanziaria della conservazione, per cui non si deve spostare il sistema tributario, nè disastare al presente i bilanci allargando di troppo i cordoni della borsa; ma rimane ancora la seconda parte del programma politico della Sinistra, che è il programma delle economie nelle spese inutili, per poterle impiegare semprechè si tratti di aumentare le sorgenti della ricchezza della nazione.

Però, se il movente che destò tante ostilità alla linea di Singapore, fu il timore che manchino i mezzi quando sia necessario di provvedere alle altre, credo che i suoi avversari non abbiano ragione di oppugnarla. Se ai servizi si dovrà provvedere, si troveranno mezzi finanziari con cui si possano disimpegnare.

Tolto questo, che si può dire il motivo, tuttochè non palese, più serio d'opposizione, il motivo che ha suscitato tante ostilità, v'ha qualche altra grave ragione che possa indurci a respingere la proposta del Governo?

Si è detto: voi presentate una di quelle proposte per le quali vi mancano dati certi e positivi, voi domandate lo stanziamento di 600,000 lire nel bilancio per pagare che cosa? Forse un utile certo indiscutibile? No, voi lo domandate per una speranza!

E sia; ma si dimentica che questa opposizione, che oggi si fa alla linea di Singapore, si poteva muovere contro tutti i servizi marittimi internazionali, allorchè vennero stabiliti per la prima volta. Anche allora non si sussidiava che una speranza. Anzi, per dir meglio, si fu talvolta larghi contro la speranza. Infatti, allorchè la società *Adriatico-Orientale* esercitava i servizi tra l'Adriatico ed Alessandria d'Egitto, faceva affari magnissimi, il commercio che aveva luogo coi suoi vapori si presentava in meschine proporzioni. Ciò non ostante, si stanziò una somma in bilancio per la società *Peninsulare-Orientale*. Si ha forse qui qualche cosa di meno di una speranza? Si ha forse una linea che non sia stata in modo alcuno produttiva?

Non discorrerò dei vantaggi e dell'importanza del servizio di Singapore. L'immaginosa parola dell'onorevole Adamoli, dell'uomo che percorse molti mari e paesi lontani, ha presentato alla vostra immaginazione la ricchezza, l'importanza commerciale, le dolcezze del clima di quell'isola, non dimenticando neppure le tigri, le quali voglio sperare non avranno fatto paura ad alcuno. (*Si ride*)

L'onorevole ministro dei lavori pubblici vi ha ragionato a lungo su questa linea. Io non parlerò dei molti e svariati prodotti che ci possono venire da quel centro del commercio indiano, da quel punto ove convergono le linee della China, del Giappone e della Malesia. Di tutto ciò lascio di ragionarvi.

Non vi rammenterò neppure le lusinghiere speranze ed i molti argomenti messi innanzi dal console italiano di Singapore. Egli, separato per tanto spazio dal suo paese, deve affrettare coi voti il giorno in cui la nostra bandiera, mercè le corse periodiche e i periodici approdi si faccia vedere in quei mari; e quindi ha messo dinanzi a noi la prospettiva del *Milione di Marco Polo* e della fortuna che può essere serbata per gl'Italiani che vadano in quei mari; una prospettiva la quale doveva, secondo il nostro console, lusingarci in questi tempi di corso forzato.

Però, ragionando di questa linea, io debbo scagionare me e la Commissione non dirò da un'accusa, ma da un appunto di aver io somministrato colle mie parole armi agli avversari per combatterla.

L'onorevole Maurogò nato ha fatto della mia relazione l'arsenale dei suoi strumenti offensivi contro la linea di Singapore. Egli non ha badato alla marca di fabbrica. Le armi erano deboli come era debole il fabbricante. (*No! no!*)

MAUROGÒNATO. Ottime!

MALDINI. E lo dimostra adesso.

CAVALLETTO. Ottime e simpatiche.

COCCO, *relatore*. Io aveva detto che l'intrapresa era stata giudicata ardita, l'esito incerto. Questa incertezza, la quale ho detto e dimostrato che sussisteva per altre linee, fu tolta dall'onorevole Maurogò nato come un argomento di diffidenza per parte nostra.

E se io, a nome della Commissione, ho dichiarato che accettava l'augurio e la speranza concepita dal Governo per i vantaggi della linea di Singapore, egli l'augurio ha mutato in sinistro presagio, e a differenza di quel re del Portogallo, il quale volle che al Capo delle Tempeste così battezzato da un ardito navigatore si mutasse nome, chiamandolo Capo di Buona Speranza, egli la mia speranza la mutò in tempesta contro la linea di Singapore.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

MAUROGÒNATO. Oh! No, no!

COCCO, relatore. L'onorevole Maurogònato crede che il commercio d'Oriente non possa venire ad aumentare la ricchezza del nostro paese, che passando per l'Adriatico.

MAUROGÒNATO. Ma che!

COCCO, relatore. Io non le faccio torto. È un nobile sentimento di patriottismo. *Amor crescit eundo*; e si allarga dal campanile agli interessi dell'intera nazione.

Egli perciò ci proponeva che nell'ordinamento dei servizi, si sistemasse quello di Singapore in modo da poterlo surrogare o meglio investire per il caso in cui venga a cessare la *Peninsulare* nel 1880.

MAUROGÒNATO. Ove non mancassero i denari.

COCCO, relatore. I danari non mancheranno...

Le mie parole, colle quali io volevo dimostrare che non si avevano dati certi, ma che si aveva soltanto una speranza, non potevano fornire armi a combattere questo progetto. Io ho detto, e ripetuto, e conviene che lo ricordi una terza volta, che tutte le linee internazionali furono per la prima volta stabilite soltanto come un esperimento.

Ritorno agli argomenti contro questa linea, e primo alla censura che si fa per la lunga durata dell'esperimento.

A questa obiezione hanno già risposto i miei amici gli onorevoli Adamoli e Damiani ed il ministro dei lavori pubblici. Io non mi tratterò per addurre altri riflessi, a dimostrare come la durata di quest'esperimento, sebbene paia troppo lunga, pure non debba preoccupare la Camera, in quanto che i progetti di riordinamento delle linee marittime, non tarderanno a venire ed a presentarsi, quando cessi il servizio della *Peninsulare*. Intanto lo stabilire una linea più lontana verso l'Indo-Cina era rispondere in certo qual modo a quella necessità che noi abbiamo, di dare maggiore espansione, maggiore elasticità ai servizi marittimi verso il ravvicinato Oriente.

È per ciò che io ho ricordato ed usato quelle parole *noblesse oblige*, le quali fornirono argomento all'onorevole Maurogònato, non dirò ad una ironia, perchè l'animo suo rifugge dall'ironia, ma ad esprimere col sentimento dell'amarrezza del patriotta il suo dolore, perchè, se noi siamo di una nobile schiatta, però siamo poveri.

Quando l'onorevole Maurogònato pronunziava queste parole, la mia mente ricorreva ad un episodio raccontato da L. Sterne, di quel gentiluomo che, perduto l'avito censo, data la sua spada a custodire al Parlamento della Bretagna, dopo che colla sua attività nei commerci e nelle industrie aveva recuperato l'avito retaggio, tornò a ripren-

dere la spada dei suoi maggiori. Ecco la nobiltà che ci obbliga! Null'altro io dico.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha rammentata la Musa dell'Alcardi, per vaticinare l'avvenire che è schiuso al nostro paese dalle vie del lontano Oriente. Io non farò altre parole; non invocherò la Musa della storia, la quale ci dimostra quali glorie e quali ricchezze poterono per quella via acquistare i nostri antenati.

Ed ora, signori, dopo aver ragionato dell'ordinamento dei servizi, devo richiamare la vostra attenzione su un altro ordine di idee: mi rimane a discorrere dell'opposizione grave e molto accurata, che si fece dall'onorevole Sanguinetti, che ha desunti i suoi argomenti da uno scritto dell'onorevole Maldini, alla spesa imposta nel bilancio ed alla sovvenzione per i servizi marittimi.

Il mio amico Del Giudice, se la memoria non mi tradisce, disse che i calcoli, con tutta l'esattezza che si attribuisce alle cifre, quando si sappia bene rimaneggiarle, possono condurci a risultati svariati e diversi. Io non ho mai avuto quest'abilità della mistificazione delle cifre, per cui si può riuscire a dimostrare che due e due facciano 5. Quando veggio certo studio di cifre e certi ragionamenti di raffronti per venire a conclusioni impossibili, mi ricordo l'aneddoto del Don Ferrante dei Promessi Sposi, il quale, ragionando in *rerum naturae* ed eliminando le *sostanze* e gli *accidenti*, era riuscito a stabilire che il contagio fosse una chimera per poi rimanerne vittima. Io non porto certo tal giudizio sui calcoli dell'onorevole Sanguinetti.

(In questo punto entra nell'Aula l'onorevole ministro di grazia e giustizia — Applausi a sinistra — Movimenti a destra — Conversazioni animate.)

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli deputati di far silenzio.

(Continuano le conversazioni.)

MAZZARELLA. Siamo Italiani e dobbiamo applaudire gli uomini che rappresentano i veri interessi italiani contro la reazione.

PRESIDENTE. Onorevole Mazzarella, abbia la bontà di far silenzio. Onorevole Cocco, continui il suo discorso.

COCCO, relatore. L'onorevole Sanguinetti facendo e disfaccendo cifre e con uno di quei ragionamenti che si possono chiamare *ad absurdum*, ha voluto dimostrare che siccome alla società Rubattino si dà una certa sovvenzione, così fosse eccessivo il maggiore sussidio accordato al Florio.

Egli non pensò a fare i necessari raffronti dei servizi, a combinare le varie linee affidate a ciascuna delle due società, a fare i raffronti fra la perdita

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

che può verificarsi in una data linea col guadagno che può ricavarsi in un'altra.

È dall'insieme delle convenzioni che si traggono i criteri per valutare la giusta misura delle sovvenzioni.

Però anche col suo ragionamento l'onorevole Sanguinetti non potrebbe pretendere di aver dimostrato che la sovvenzione data all'uno od all'altro fosse più del necessario, ma solamente che ad uno dei due si era potuto dare un compenso al disotto di quello che gli potrebbe spettare. I suoi argomenti come le sue cifre mancano di solidità.

Ad ogni modo, anche senza affaticarsi adducendo ragioni per dimostrare quanto poco sussistente possa essere l'argomentazione dell'onorevole Sanguinetti, si può anche tenergli dietro nelle sue cifre, e constatarne la debolezza negli ultimi trinceramenti.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici vi ha ieri, a questo riguardo, dimostrato l'inesattezza delle basi, le basi non solide da cui partì l'onorevole Sanguinetti.

Io ho voluto riassumere (ed è la seconda volta che debbo ricorrere alle cifre, e ne domando venia alla Camera), ho voluto riassumere alcune cifre per chiarire come la differenza del tonnello, e la differenza nella produttività delle linee, sia, se si vuol partire dal ragionamento dell'onorevole Sanguinetti, contraria alle conclusioni alle quali egli è venuto.

L'onorevole Sanguinetti ha calcolato, per stabilire la misura del tonnello, tutti i vapori posseduti dalle due società. Ora è qui l'errore del suo calcolo. Quando si tratta del contratto, il Ministero, nello stabilire la sovvenzione, se anche si fosse voluto prendere a misura la base del tonnello, non deve badare se non al numero dei vapori che a tenore del contratto si devono somministrare per adempiere ai servizi prescritti.

Ora nel contratto è stabilito che i vapori che la società Rubattino (mi valgo della parola usata nel contratto) deve *adibire* al servizio, sono 18, d'un tonnello di 5000 tonnellate; i vapori che la società Florio deve destinare ai servizi delle linee interne sono 20, del tonnello di 6000 tonnellate; quindi, tonnello medio della società Rubattino, 277, tonnello medio della società Florio, 300.

Procedendo secondo i criteri dell'onorevole Sanguinetti, cioè presa per base la misura del tonnello, sarà maggiore la sovvenzione dovuta alla società Florio, di quello che sia alla società Rubattino, proprio come si stabilì nel contratto.

Altro termine di raffronto: produttività delle linee.

Noi abbiamo che la produttività delle linee in-

terne esercitate dalla società Rubattino nel 1876 è ascesa a 52,858 tonnellate di merci trasportate coi vapori di quella società; la media dell'ultimo quinquennio a 48,192 all'anno. La produttività delle linee esercitate dalla società Florio è ascesa nel 1876 a 40,848 tonnellate e nella media del quinquennio a 32,203.

Quindi la produttività delle linee della società Florio è inferiore alla produttività delle linee della società Rubattino.

Se questo doveva essere elemento per determinare la misura della sovvenzione, era giusto che alla società Rubattino si dessero 18 lire di sovvenzione per lega, e alla società Florio se ne dessero 19. (*Bravo!*)

Riguardo a questa questione della misura della sovvenzione è necessario però che io dia uno schiarimento alla Camera per giustificare l'operato della Commissione. Dalle osservazioni e dalle dichiarazioni degli oratori che discorsero su questa parte delle convenzioni parrebbe che la Commissione non avesse usato tutta l'accuratezza necessaria per avere gli elementi onde determinarle con la maggiore esattezza possibile.

Si è ripetuto parecchie volte leggendo brani staccati della mia relazione, che noi avessimo dichiarato che nessun dato avevamo avuto in vista per determinare la misura del compenso ai concessionari.

Ora, nè questo è il concetto delle dichiarazioni e delle osservazioni che si fanno dalla Commissione, nè ciò è detto nella relazione.

Noi abbiamo parlato della mancanza di dati precisi, quali li potremo avere in seguito alle modificazioni introdotte nel contratto, ma non dell'assoluta mancanza dei dati. Lamentammo l'insufficienza e, più che questa, gli elementi di certezza che occorrono a rettamente apprezzarli.

Noi potevamo avere i resoconti della società asuntrice dei servizi; noi avevamo gli elementi sulla produttività delle linee; noi potevamo avere un calcolo della spesa nell'esercizio delle varie linee, ma di tutti questi dati, di tutti questi calcoli non avevamo elementi per poterne garantire l'esattezza e quindi si è detto che i dati precisi, ed esatti da poter fornire norme sicure in certo qual modo indiscutibili non li potevamo avere.

Ora nella mancanza di questi dati precisi sulla quale ha insistito tanto l'onorevole Sanguinetti, che ha lamentato l'onorevole Maldini, che cosa si poteva fare dal ministro o dalla Commissione?

La mancanza di elementi tanto necessari non avrebbe potuto portare che ad una conclusione: non avete i dati, non avete gli elementi? Non stabilite le

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

convenzioni. Ed a questa conseguenza credo che nessuno nella Camera ci voglia venire, e che a nessuno sia venuto in mente, perchè mancano questi dati, perchè mancano questi elementi, di rinunciare ai servizi marittimi.

Questa conclusione è inaccettabile, era mestieri procedere coi criteri coi quali ha proceduto il ministro, coi criteri secondo i quali ha proceduto la Commissione; non basta con i criteri secondo i quali sono procedute tutte le Commissioni anteriori governative e parlamentari, secondo i quali è proceduto il Parlamento istesso nel votare le convenzioni del 1862 e quelle del 1872. Però, se noi abbiamo dovuto rassegnarci a sopportare le conseguenze di una colpa non nostra, abbiamo voluto impedire che ciò avvenga d'ora innanzi. Abbiamo voluto aggiunti ai quaderni d'onori, non solo l'obbligo alle compagnie concessionarie di presentare le statistiche, ma il diritto al Governo di controllarli coi mezzi che crederà migliori. Ma si è poi ecceduto nel compenso determinato per i servizi marittimi?

A questo riguardo noi abbiamo anzitutto i dati che si desumono dalle convenzioni anteriori. La Camera deve ricordare che nel primo decennio dal 1862 al 1872, decennio nel quale i commerci internazionali non avevano ricevuto, come negli ultimi anni, il più largo sviluppo, in cui si provvedeva più ristrettamente che non oggi ai servizi interni, si spendevano 7,700,000 lire annue in media; che dal 1872 ad oggi, nel quale periodo non è poi trascorso quel lungo lasso di tempo che accennava ieri l'altro l'onorevole Maldini, noi abbiamo speso, per servizi minori di quelli che si dovranno fare colle nuove convenzioni, 8,556,000 lire in media all'anno, e perciò, in 15 anni, 117,774,000 lire, che sono ben di più dei 105 milioni messi avanti a spauracchio dall'onorevole Sanguinetti, e che serviranno a compensare i servizi quasi doppi che avremo d'ora in avanti colle nuove convenzioni. (*Benissimo!*)

E questo parmi dimostri che non si è fatto spreco del danaro pubblico.

Si è, o signori, per combattere il criterio e il sistema delle convenzioni ricorso all'esempio di altre nazioni. Si sono ricordati i sussidi dati dalla Francia ad una sola compagnia, ma non si è fatta la media di tutte le sovvenzioni che la stessa compagnia può avere per le linee diverse; si sono ricordate le cifre delle sovvenzioni di altri paesi.

Ora, io lessi ed ho potuto constatare, che nell'Inghilterra, la quale ha cantieri in casa propria, carbone e tutti i mezzi per far prosperare l'industria marittima, pure, non sono tre anni, cessò il con-

tratto in forza del quale alla società Cunard si assegnavano 42 lire di sovvenzione.

In America, dove l'industria della navigazione ha preso uno sviluppo grandissimo, si arrivò ad una sovvenzione doppia quasi di quella accordata dall'Inghilterra. Nè questi esempi adduco, perchè ci debbano servire di norma in ciò che abbiamo da fare a questo riguardo. Anche prima che ci si avvertisse della fallacia del sistema di prendere ad esempio, in tale materia, quanto avviene nelle nazioni straniere, anche prima che ci avvertisse della fallacia di questo sistema, l'onorevole Maldini, la Commissione aveva notato nella relazione, che in quanto non si hanno nè termini identici, nè dati identici, i raffronti non possono che condurre a fallaci conseguenze.

Però si è detto che *forse* si sarebbe potuto far meglio, se si fosse ricorso all'esperimento dell'asta. Si addusse, se non isbaglio, dall'onorevole Maldini, l'offerta di una società, che non fa parte di quelle che stipularono le convenzioni, che fece una riduzione del 20 per cento per uno dei servizi affidati alla compagnia Rubattino.

Il ministro dei lavori pubblici ha in parte risposto e vittoriosamente risposto a questa obbiezione che si fece alle convenzioni. Io mi contento di ricordarvi due esempi. Nel 1862, quando si doveva concludere una convenzione di ugual natura, il ministro dei lavori pubblici, se male non ricordo quanto io lessi, volle tentare l'esperimento dell'asta per i servizi marittimi, nessuno si presentò. Fu quindi mestieri modificare i capitoli di onere, e modificarli in senso più gravoso alle finanze dello Stato. Ecco l'esperienza del passato, la quale ci dimostra quali possono essere le conseguenze di tentare, quando sono scarse le società, quando è poco sviluppata tra noi l'industria della navigazione a vapore, di tentare questo esperimento dell'asta.

Di migliori offerte a contratto concluso abbondano nei precedenti parlamentari egualmente gli esempi. Nel 1862 si presentava, e l'onorevole ministro dei lavori pubblici l'annunciava alla Camera, il giorno prima della discussione, una proposta per assumere i servizi marittimi, con qualche riduzione, per parte di una società che doveva sorgere, e che dal 1862 ad oggi non è ancora sorta. Nel 1872 venne fatta una eguale offerta quando i contratti erano conclusi; ed allora l'onorevole Sella, ministro delle finanze, disse che egli talvolta soleva fare della poesia finanziaria, e che ad offerenti simili amava di preferire l'intraprendente armatore che era il commendatore Rubattino.

Una voce dal banco della Commissione. L'oratore desidera riposare.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'S MAGGIO 1877

PRESIDENTE. Riposi pure, onorevole relatore.

La seduta è sospesa per cinque minuti.

(*Si fa una pausa di alcuni minuti.*)

Invito intanto l'onorevole Gandolfi a venire alla tribuna per presentare una relazione.

GANDOLFI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Commissione sulla leva militare sui giovani nati nell'anno 1857. (*V. Stampato, n° 94 A.*)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

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

COCCO, relatore. Tengo conto della lunghezza di questa discussione e della stanchezza della Camera, che ho annoiata abbastanza (*No! no!*), per affrettare il termine del mio discorso. Lo continuo, come finora ho fatto, sacrificando l'ordine alla brevità e non proponendomi altro, tranne di supplire alle poche omissioni dei precedenti oratori nel rispondere alle censure fatte a questo disegno di legge.

Le sovvenzioni non potevano essere un ostacolo, ma un argomento, perchè la vostra Giunta vi proponesse di approvare il progetto ministeriale. L'ordinamento dei servizi del pari era argomento per domandarvi la vostra approvazione.

Poche parole sui modi con cui si provvide ad ottenere l'esattezza e la regolarità degli stessi servizi.

L'opera del Ministero fu a questo riguardo accurata, fu più che previdente per gli interessi delle finanze e per tutelare le ragioni dei cittadini e del commercio.

Noi della Commissione abbiamo voluto, per quel desiderio del meglio di cui poc'anzi vi teneva parola, abbiamo voluto andar innanzi nella via dei miglioramenti, e fummo, più che secondati, efficacemente aiutati a che si realizzassero questi nostri desiderii dall'opera del ministro dei lavori pubblici.

Egli nei quaderni d'onere ha potuto presentare importanti provvedimenti per assicurare un materiale nautico tale, da rispondere alle esigenze della navigazione, e noi abbiamo potuto aggiungere, a maggiore garanzia di solidità delle navi, l'obbligo di classificarle al registro italiano; si era stabilire un limite massimo nelle tariffe il quale non si potesse eccedere, anche perchè, come vi dissi, il monopolio necessario creato dalle esigenze del servizio postale non torni a danno del commercio, ed abbiamo poi ottenuto che questo massimo delle tariffe non ecceda il limite dei prezzi che al presente si pagano. La qual cosa è di grande importanza, ove si raffronti quel massimo stabilito nei contratti coi prezzi medi specialmente in alcune linee del servizio interno, ove si tenga conto della grande differenza

che portava il massimo stabilito nel primo quaderno d'onere rapporto al trasporto di alcune merci nei porti che più abbondantemente ne producono, e che avranno maggiore interesse a continuarne l'esportazione.

Ricorderò anche alla Camera l'importante modificazione mercè cui furono soppressi gli articoli 11 e 17 che davano diritto all'assuntore di percepire una maggiore tassa pel caso in cui, mancando l'approdo, dovesse trasportare le merci altrove.

Voi che avete necessariamente esaminato il progetto ministeriale, i quaderni d'onere, e le modificazioni introdotte, siete in grado portarne più preciso ed esatto giudizio, di quello che valgano a rilevare le mie disadorne parole. Laonde su questo tema, tuttochè interessante, non mi trattengo d'avvantaggio, tanto più perchè dovrei in gran parte ripetere considerazioni ampiamente svolte nella mia relazione.

E qui, prima che io ponga termine a questo mio ragionamento, voglio di nuovo qui nella Camera richiamare l'attenzione del ministro delle finanze sull'ordine del giorno che vi abbiamo proposto.

L'onorevole D'Amico nel suo brillante discorso, senza pretenderla ad economista, preoccupavasi della posizione che noi possiamo creare col sistema delle sovvenzioni, alla libera navigazione, poichè se questo non è un sistema protezionista, non è un sistema di assoluta libertà. Egli si preoccupava dello stato in cui si trova in Italia l'industria navale.

Ma le preoccupazioni si fanno molto più gravi allorchè si considera che il movimento commerciale dei nostri porti, tanto pei commerci interni, quanto pei commerci internazionali è esercitato, più che da nostre, da navi estere. La Commissione non vagheggia sistemi protezionisti, poichè la protezione non è un efficace correttivo del sistema protettore seguito da altre nazioni, e il correttivo del protezionismo altrui deve essere la libertà. Però, senza uscire dai principii liberali, il Governo deve volgere la sua attenzione alle condizioni della nostra marina, e curarle nel senso di non creare ostacoli al suo libero sviluppo con tasse soverchiamente gravose, con tasse superiori a quelle che per l'industria similare si pagano all'estero. Finora le tasse marittime sono regolate con una legge del 1861, la quale, modificata in peggio nel 1867, aggravò con fiscalità nuove le condizioni della nostra marina. Ne nacquero mali umori, pei quali si corse pericolo di vedere molte navi italiane abbassare la bandiera nazionale per inalberare una bandiera straniera.

Questo stato di cose non può, non deve perpetuarsi; il riordinamento delle tasse marittime è diventato una necessità.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

Questo riordinamento dovevamo prendere in esame e domandarlo come conseguenza della questione che eravamo chiamati a studiare, inquantochè, mentre da un lato si creano due società aiutate in certo qual modo col denaro dello Stato, non è giusto che gravi oneri pecuniari continuino a gravare sulla marina, sulla industria libera che non riceve soccorso di sorta.

Il ministro delle finanze ci ha promesso che si occuperà di questo importante argomento. Egli che alle molte cure che ha avuto come uomo di Stato aggiunse pur quella di provvedere alle sorti della marina, certo prima di noi e meglio di noi ha inteso e comprende l'importanza della nostra proposta. Però abbiamo voluto confortarlo nella via per la quale si metterà di sicuro, con un ordine del giorno che sia la espressione dei sentimenti di questa Camera. In tal modo, o signori, noi, preoccupati delle sorti della marina non sovvenzionata, crediamo che possa influire a migliorarle l'attuazione dell'ordine del giorno che abbiamo proposto.

Un membro della Commissione disse che non aveva paura dei sistemi protezionisti. Egli ha espresso una sua opinione individuale. Io affermo, e credo di essere sincero interprete degli intendimenti dei miei colleghi, che i sistemi protezionisti non possono fare la ricchezza della nazione. La stessa Inghilterra, che venne l'altro giorno ricordata ad esempio, ha veduto moltiplicare il movimento delle sue navi, aumentare la ricchezza del suo naviglio e la sua prosperità economica dopo che ha incominciato a stipulare i trattati di reciprocità, ed ha abbandonato il falso sistema in cui l'aveva messa l'atto di navigazione del Protettore.

Approvando perciò le convenzioni marittime, noi metteremo due potenti società in condizione di sostenere la concorrenza estera, noi provvederemo non poco agli interessi del nostro commercio nei mari lontani, provvederemo agli interessi dei nostri servizi postali. Votando l'ordine del giorno con cui domandiamo che non si creino ostacoli al libero esplicarsi dell'attività individuale con tasse soverchiammente gravose, noi affermiamo in pari tempo un altro principio, che, come con la libertà politica tutelaremo la potenza della patria, così la vogliamo ricca mercè l'attività delle industrie marittime sicura sorgente di prosperità economica. (*Bravo! Benissimo!*)

PRESIDENTE. La parola spetterebbe all'onorevole Sanguinetti per un fatto personale; ma lo prego di indicarlo.

SANGUINETTI ADOLFO. Sono parecchi i fatti personali.

PRESIDENTE. Li indichi.

SANGUINETTI ADOLFO. Farei perdere molto tempo alla Camera, se dovessi indicarli prima uno per uno, e poi rispondere a tutti.

Se mi permette l'onorevole presidente li enuncierò successivamente uno ad uno.

PRESIDENTE. Sta bene; cominci dal primo.

SANGUINETTI ADOLFO. Nel discorso che io ebbi l'onore di fare nella seduta del 2 corrente, io mi tenni su di un terreno essenzialmente pratico. Non risalii alle alte sfere della scienza, non toccai la gravissima questione della libertà o del monopolio della navigazione, non degli effetti di questo monopolio, non delle condizioni della nostra navigazione a vela, la quale, a mio avviso, è grandemente danneggiata dalla navigazione a vapore sussidiata (e per me la navigazione a vela è una potente forza economica per l'Italia).

Ho temuto, toccando queste questioni, d'investire nello scoglio delle discussioni accademiche. Ed io so che le discussioni accademiche non si debbono fare nel Parlamento: stanno bene nei libri, e se volete, anche nei circoli, ma non qui. Io quindi mi tenni sopra un terreno essenzialmente pratico; e addussi poche ed aride cifre, trattando la questione puramente dal lato finanziario.

Io mi accorsi però che il linguaggio delle cifre, non ostante l'invenzione dell'aritmetica politica, è pur sempre efficace, è pur sempre potente. Vedendo la vivacità colla quale io fui attaccato da parecchi oratori, vedendo il vespajo che il mio discorso ha suscitato in varie parti della Camera, io ho detto a me stesso col poeta della gentile Toscana:

E se da questa dolorosa valle
Salve a Gesù riporterò le spalle,
O che fortuna!

I due oratori, l'onorevole Damiani e l'onorevole Del Giudice, che più vivamente mi hanno combattuto, si sono accorti che il terreno sul quale io mi era accampato era un po' difficile; e si sono regolati come un prudente generale, il quale si trovi di fronte ad una fortezza, che sia o paia inespugnabile; hanno girata insomma la posizione.

Essi mi fecero talvolta dire ciò che non dissi; mi attribuirono propositi che io non ebbi mai; mi punzecchiarono; mi lanciarono delle frecciate, fino al punto che il nostro onorevole presidente dovette interrompere uno degli oratori, per avvertirlo che il suo discorso era una formale requisitoria contro di me.

Ma altri e vivissimi rimproveri io ebbi anche dall'altra parte della Camera. (*Accennando a destra*)

Comincio dall'onorevole Maurogò nato...

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

PRESIDENTE. Onorevole Sanguinetti, ella rientra nella discussione. Si limiti ai fatti personali.

SANGUINETTI ADOLFO. Sono fatti personali.

PRESIDENTE. Bisogna che vi sieno opinioni in contrasto, altrimenti non vi sarebbe bisogno di discussione. Ella piglia per attacchi personali le opinioni contrarie alle sue, ed esce dai fatti personali.

SANGUINETTI ADOLFO. Vedrà la Camera, vedrà l'onorevole presidente, che io non rientro nella discussione generale; che io rilevo solo i vivi rimproveri, gli amari rimproveri che mi vennero fatti.

L'amaro rimprovero che mi fece l'onorevole Maurogò nato, fu rilevato nella seduta di ieri dall'onorevole ministro dei lavori pubblici nel suo stupendo discorso.

Il rimprovero dell'onorevole Maurogò nato, per quanto sia stato fatto in quella forma spigliata e patriarcale (*Si ride*) che è tutta sua propria, non cessa però di essere una frecciata, la quale, secondo lui, doveva andare oltre alla cute.

L'onorevole Maurogò nato ammise la gravità delle mie osservazioni; ma disse che esse erano arrivate troppo tardi; disse che queste osservazioni si dovevano portare negli uffici, che dovevano portarsi nella Giunta che si occupava di questo progetto di legge; ma disse che era indecoroso, che non era conveniente, che osservazioni, come quelle fatte da me, si portassero innanzi alla Camera.

Il rimprovero dell'onorevole Maurogò nato non può arrivare fino a me. L'ufficio, al quale io aveva l'onore di appartenere, ha nominato una Giunta con incarico di fare uno studio preliminare sulle convenzioni. Io ebbi l'onore di fare parte di quella Commissione; di cui, insieme a me, facevano parte gli onorevoli amici miei Pissavini e Gandolfi.

Questa Giunta si è occupata molto della questione, vi ha fatto sopra uno studio serio, ed io, come relatore, non solo all'ufficio feci tutte le osservazioni che portai innanzi alla Camera, ma posso assicurare che molte altre ne feci che non ripetei alla Camera, appunto per non tediare, per non occuparla troppo lungamente.

Ma v'ha di più. Nelle cifre che addussi, come relatore, nella discussione dell'ufficio, ve ne era una la quale non era esatta; ebbene, io mi feci un debito di lealtà di avvertire più tardi il commissario che quella tale cifra non era esatta e che di essa non si doveva tenere alcun conto dalla Commissione. Inoltre, quando io lessi sui giornali che il commendatore Florio era stato chiamato a Roma perchè la Commissione pretendeva delle modificazioni alle convenzioni, io mi feci premura di recarmi dall'onorevole presidente del Consiglio per regalargli 2 milioni e per dirgli che metteva a sua disposizione

quei pochi e poveri studi che aveva fatto in proposito; non andai direttamente dall'onorevole Zanardelli perchè ancora non aveva avuto l'onore di avvicinarlo.

L'onorevole Depretis, dispostissimo a prendere i due milioni... (*Si ride*)

LA PORTA. Anche quattro se fosse possibile.

SANGUINETTI ADOLFO... e quanti altri gliene vengono offerti, mi avvertì peraltro, con la massima franchezza, che la convenzione addizionale era stata firmata poche ore prima.

Veda adunque l'onorevole Maurogò nato che da parte mia ho adempiuto al mio dovere, e che, se portai le considerazioni, che egli criticò, alla Camera, ciò fu perchè credeva fosse debito mio il portarvele, appunto perchè si fosse potuto votare con cognizione di causa.

Dopo la pillola amara l'onorevole Maurogò nato (e di questo debbo ringraziarlo) mi presentava un zuccherino. Esso nel suo bellissimo discorso, colla sua poderosa autorità in materia finanziaria, dichiarava che divideva perfettamente il mio principio, che cioè il maggior prodotto delle imposte si dovesse portare in diminuzione delle aliquote. Io prendo atto di questa dichiarazione dell'onorevole Maurogò nato, e siccome non tarderò a venire l'occasione in cui questa discussione, che non si potè fare in occasione della legge sulla tassa dei fabbricati, potrà svolgersi, io spero che, mercè il valido, il potente, l'autorevole appoggio dell'onorevole Maurogò nato, il principio della diminuzione delle aliquote potrà prevalere.

Vengo ora all'onorevole Maldini.

L'onorevole Maldini dichiarò di essere poco d'accordo meco, quantunque e nel suo opuscolo e nel suo discorso, abbia lungamente, minutamente criticato le convenzioni. Io lo comprendo; è diverso il nostro obbiettivo: io guardo al bilancio della spesa, l'onorevole Maldini guarda alle linee della Venezia.

L'onorevole Maldini dichiarava che il suo opuscolo era una difesa del ministro dei lavori pubblici. Dio guardi i ministri da siffatte difese!

L'onorevole Maldini mi apponeva d'aver fatto falsa rotta nel rammentare i divari del *Riassunto*.

Io, prima di tutto, non so come l'onorevole Maldini possa negarmi il diritto di chiedere spiegazioni al Ministero su un documento ufficiale, su un documento che ha presentato alla Camera, su un documento che ci è presentato appunto perchè ci serva di lume nella discussione che noi altri dobbiamo fare. Ma poi, è l'onorevole Maldini che poteva farmi appunto di aver fatto falsa rotta? L'onorevole Maldini il quale ha fatto un viaggio di circumnavigazione per

approdare nell' Adriatico? L'onorevole Maldini tacciava pure di poco corretto (notatelo bene) il criterio del tonnello, perchè, secondo lui, questo criterio, o non doveva entrare affatto, o doveva entrare ben poco nel determinare la misura delle sovvenzioni.

Nel sentire queste dichiarazioni così esplicite per parte dell'onorevole Maldini, io francamente ho creduto di avere nel mio viaggio perduta la bussola; ma poi, sentendo altri oratori, i quali, o hanno ammesso che questo criterio pure valeva qualche cosa, o non lo hanno negato, ho finito per persuadermi che veramente chi aveva perduto la bussola non era io.

Vengo ora all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Egli fu meco assai cortese, assai temperato.

Nuovo nel Parlamento, non abituato a fare discorsi, non possiedo l'arte oratoria, in cui l'onorevole Maldini è maestro, che permette dire e non dire nello stesso tempo, di affermare e non affermare; io espressi i miei concetti, le mie idee, i miei convincimenti in una forma piuttosto rude. Ho fatto, e lo ammetto, un attacco a fondo contro il progetto del Ministero. L'onorevole ministro dei lavori pubblici avrebbe avuto diritto di difendersi con la vivacità con la quale fu da me attaccato; eppure esso fu mite e temperato assai verso di me. Io ne lo ringrazio.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha compreso quale è il movente della mia opposizione, ha compreso che questo movente è legittimo, e che, se posso sbagliare, sono rette le mie intenzioni e santo lo scopo che mi prefiggo.

E questo concetto della mia opposizione l'onorevole ministro l'ha accennato con una frase molto felice; esso disse che io sono avversario nato, non dell'onorevole Zanardelli, ma del ministro dei lavori pubblici.

Io vorrei che la Camera mi permettesse di spiegare un poco questo concetto della mia opposizione.

Lo spiegherò con una massima di un eminente economista ed abile finanziere, come forse pochi ne possiede l'epoca presente.

Sir Gladstone diceva recentemente, che, quando era primo lord della tesoreria, si trovava spaventato quando, nella formazione dei bilanci, aveva qualche centesimo d'avanzo; perchè, diceva, appena ho un piccolo avanzo io mi trovo assalito da tutte le parti dai miei colleghi del Ministero. Quindi, diceva sir Gladstone, io mi occupavo, appena quest'avanzo sorgeva, di farlo scomparire e mi presentavo al Parlamento proponendo subito una ridu-

zione di imposte. Questa sua massima la compendia colla citazione del verso del poeta latino:

Cantabat vacuus coram latrone viator.

Il viaggiatore senza denari se ne ride dei ladri.

Ma noi abbiamo smentita la massima di sir Gladstone; abbiamo rinnegato la sapienza dei nostri antenati, inquantochè abbiamo dimostrato che non solo il ministro delle finanze può essere senza danaro, ma può avere dei debiti ed essere, ciò nonostante, tratto tratto assalito e spogliato anche di ciò che non ha. E chi più di tutti assale questo povero viaggiatore senza denari, è il ministro dei lavori pubblici.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici accennava che realmente le convenzioni marittime non apportavano aggravii al bilancio; faceva il conto di ciò che costa il trasporto delle lettere, di ciò che lo Stato guadagna per la riduzione a metà della spesa, pel trasporto degli impiegati e dei militari.

Ammetto una parte del suo argomento, ma non potrei ammettere la seconda. Evidentemente il trasporto delle lettere diviene gratuito per mezzo dei battelli a vapore, ma pel trasporto degli impiegati forse che lo Stato risparmia qualche cosa?

PRESIDENTE. Onorevole Sanguinetti, mi pare che siamo fuori del fatto personale; in tal modo si ritorna alla discussione generale.

SANGUINETTI ADOLFO. Se la Camera non vuole...

Voci. Parli! parli!

PRESIDENTE. Parli! parli! Se ha il diritto di parlare, parlerà. Stiamo nei fatti personali. Se si riapre la discussione generale, hanno diritto di parlare quelli che erano iscritti.

SANGUINETTI ADOLFO. L'onorevole ministro colla sua grande perspicacia ha rilevato un equivoco, come egli si compiacque chiamarlo, nel quale io sarei incorso relativamente al tonnello: ma francamente, se equivoco c'è, quest'equivoco non è a me imputabile. Io sapevo perfettamente quale fosse il tonnello delle navi portate dai capitoli; navi del resto accennate a pagina 18 della relazione. Ma io nella relazione trovo pure una dichiarazione, la quale prova come male non mi apponessi stabilendo il tonnello in base alle navi indicate nell'allegato 7 della relazione. Infatti, che cosa si dice nella relazione ministeriale a pagina 18? Si dice in sostanza questo: il servizio col numero delle navi portate dai capitoli non può farsi, ma le società hanno altre navi, che sono quelle indicate nell'allegato 7. Con queste navi e colle tre di nuova costruzione il servizio si potrà fare.

Ora, notate bene, o signori, io trovo, ad esempio, che per il gruppo sardo e per il gruppo siculo non ci sono che due battelli di 150 tonnellate, otto di

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

200 tonnellate. Ebbene, che cosa trovo nell'allegato 7? Trovo molti battelli al di sotto delle 150, al di sotto delle 100 tonnellate. Secondo i capitoli d'onere, le società non potrebbero servirsi di questi battelli; ma è dichiarato nella relazione ministeriale che se ne devono necessariamente servire, non essendo i battelli postali, stabiliti dai capitoli d'onere, in numero sufficiente.

E che colpa ne ho io se, nello stabilire il tonnellaggio, sono partito, nel fare il confronto fra i due gruppi, dai battelli come sono considerati nell'allegato 7?

L'onorevole ministro dei lavori pubblici accennò anche che io ho scambiato il movimento delle linee colla produttività delle linee. Ma io mi permetto di fare osservare all'onorevole ministro che tra *produttività* delle linee e *movimento* delle linee vi è necessariamente uno stretto rapporto. Io comprendo bene che per stabilire la produttività vera avrei dovuto tradurre in lire ed in centesimi le cifre del movimento dei passeggeri e delle merci; ma siccome non era possibile fare questo lavoro, sia perchè i passeggeri non sono distinti per classi, sia perchè per classe non sono distinte le merci, sia poi infine perchè le merci e passeggeri non sono distinti per linea, bensì per gruppi, così ho dovuto pigliare, come elemento di confronto, questo movimento; e questo movimento, o signori, è il termometro della produttività delle linee.

Non mi fermo alle altre osservazioni fatte dal ministro intorno alla aumentata velocità dei piroscafi.

I vapori che correranno per le nuove convenzioni, sono precisamente quelli che corrono per le convenzioni attualmente esistenti. Ora a questi battelli, per quanto coi nuovi capitoli si sia stabilita una maggiore velocità, evidentemente questa velocità non si potrà dare. D'altra parte noi sappiamo pur troppo che, quando si tratta di viaggi di mare, non si sta strettamente all'orario; e quindi, per quanto la velocità debba essere aumentata, in fatto sarà quella che è attualmente.

Io non ho altro da aggiungere riguardo a quello che disse l'onorevole ministro; solo lo ringrazio della sua cortesia, lo ringrazio della sua moderazione, e passo ai fatti personali relativi agli altri oratori.

Voci. Oh! (*Movimento*)

SANGUINETTI ADOLFO. L'onorevole Damiani ha creduto, o tentato, di distruggere tutto il mio discorso, dicendomi: « Voi fate opposizione per la opposizione; quindi, le vostre ragioni hanno poca importanza. »

Sentà, onorevole Damiani, qui non si tratta di

una questione politica, si tratta di una questione essenzialmente finanziaria. Io non credo che discutendo dei grandi interessi del paese, interessi economici, interessi finanziari, noi dobbiamo trattarli dal punto di vista del partito.

Se il concetto dell'onorevole Damiani fosse vero, noi che siamo una maggioranza così forte, così potente, potremmo prescindere dal discutere i progetti che il Ministero ci presenta, potremmo prescindere dal fare una discussione per attirare voti a questi progetti; potremmo dire ai ministri che sono emanazione nostra: fate voi!

L'onorevole Damiani diceva che io aveva definita la produzione delle linee in modo strano. Io, a vero dire, per quanto abbia fatto attenzione al discorso dell'onorevole Damiani, questa stranezza non l'ho trovata.

Per provare la stranezza del mio discorso, l'onorevole Damiani ha portate tre ragioni: disse che alla compagnia sicula fu sconvolto l'ordine dei servizi; disse che alla società sicula fa concorrenza la società ligure; disse infine che le linee sicule hanno la concorrenza dei vapori esteri.

Io potrei distruggere tutte queste osservazioni; non lo faccio, per non occupare oltre la Camera; però non mi pare che da queste sue ragioni ne possa dedurre che le mie argomentazioni sono strane.

L'onorevole mio amico Del Giudice fu un poco feroce verso di me, forse perchè non comprese bene una espressione di ferocia da me usata. Egli ha detto che io sono oppositore costante, continuo, pertinace, feroce di tutti i progetti di importanza che presenta il Ministero; ossia pose queste parole nella mia bocca. Ebbene, io queste parole le dissi, onorevole Del Giudice, ma ho soggiunto, che era oppositore feroce contro le gravanze delle imposte, non del Ministero, non dei progetti che esso ci avrebbe presentati. (*Interruzione a bassa voce dell'onorevole Mazzarella*)

L'onorevole Del Giudice sconvolse un poco un'altra mia dichiarazione. Io ho detto: non posso approvare il progetto di legge come si trova; se si faranno modificazioni, può essere che io voti il progetto di legge; col che intendevo dire che lo avrei votato se le modificazioni fossero state di mia soddisfazione.

Ebbene, l'onorevole Del Giudice mi fa dire che io ho dichiarato di votare contro al progetto di legge come sta, di votarvi contro anche quando vi si facessero modificazioni.

Mi ha tacciato d'inesattezza quando affermai che per virtù delle convenzioni attuali i viaggi tra Napoli e Messina sono cinque, mentre, egli dice, sono

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

sei; e per provare che sono sei, soggiunse che vi ha un viaggio non sovvenzionato, non obbligatorio, che fa la società Peirano sulla costa delle Calabrie. Io potrei ritorcere contro l'onorevole Del Giudice con molta facilità l'argomento, e potrei dire che se la società Peirano trova di sua convenienza (e se non ci fosse la convenienza non lo farebbe) di fare un viaggio non sovvenzionato per la linea delle Calabrie, vuol dire che questo viaggio è remuneratore, e che quindi non c'era necessità di aggiungere un viaggio nelle nuove convenzioni, portandone la spesa a carico dello Stato.

Ma l'onorevole Del Giudice mi ha dato anche dell'ingenuo, per avere io detto che il Governo poteva richiedere dalla società i dati che potessero servire alla misura delle sovvenzioni. Egli citò il fatto della *Trinacria*, la quale, per avere una sovvenzione, presentò uno splendido bilancio. Ma io sarei stato lietissimo che le altre società avessero in questa parte imitata la società della *Trinacria*, e che avessero presentato...

PRESIDENTE. È un discorso che ella ha voluto fare, onorevole Sanguinetti. Il fatto personale non ci entra per nulla, ed è rientrato nella discussione generale.

SANGUINETTI ADOLFO. Ma, onorevole presidente...

PRESIDENTE. Ma, onorevole Sanguinetti, io domando se ella parla per un fatto personale. Lei ha chiesto la parola per rispondere ad alcuni oratori, ed ha voluto pronunziare un discorso da relatore.

SANGUINETTI ADOLFO. L'onorevole Adamoli mi ha fatto realmente... (*Mormorio*)

PRESIDENTE. Lei capisce che in questo modo si pregiudica un diritto degli altri oratori iscritti...

SANGUINETTI ADOLFO. Sono stato attaccato.

PRESIDENTE. Ella non è stato attaccato personalmente. Vi possono essere oratori che hanno espresso opinioni opposte alle sue, ma ciò non vuol dire che l'abbiano attaccato.

SANGUINETTI ADOLFO. Io accennerò solo al rimprovero che mi fece l'onorevole Adamoli; egli mi disse che non mi sono nemmeno degnato di occuparmi di quella Cenerentola che si chiama linea di Singapore.

Il rimprovero dell'onorevole Adamoli non è meritato; io me ne occupai, ma non nel senso che desiderava l'onorevole Adamoli. Se la vera Cenerentola avesse avuto annualmente a sua disposizione 560,000 lire, o signori, non avremmo quel capo lavoro del Cigno Pesarese. (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Vengono ora gli ordini del giorno, parecchi dei quali sono già stati svolti.

Quello dell'onorevole Colonna e quello dell'ono-

revole Lazzaro e di altri colleghi non sono ancora stati svolti; ne do quindi lettura.

MINICH. Domando la parola per spiegare il mio fatto personale di ieri.

PRESIDENTE. Indichi il fatto personale.

MINICH. Dirò brevemente i motivi dell'aver chiesto ieri la parola per un fatto personale.

Ebbi l'onore d'essere nominato dall'egregio ministro dei lavori pubblici ove accennò nel suo discorso che io divideva le opinioni degli onorevoli Maurogò nato e Maldini, e disse che invitando il ministro ad accettare la continuazione del contratto colla *Peninsulare-Orientale* noi sfondavamo una porta aperta.

PRESIDENTE. Ma questa è un'opinione, non è un attacco alla sua persona.

MINICH. Siccome io dissi l'opposto, mi sembra che l'attribuire ad uno che ha preso parte alla discussione un'opinione diversa da quella che ha espresse, costituisca un fatto personale, onde credo aver diritto di parlare.

Io dissi precisamente il contrario, cioè che mi valsi della dichiarazione espressa dal regio Ministero nella relazione del suo progetto, di chiedere alla Camera la protrazione del contratto colla *Peninsulare* sino al 1880. Ottenni in questa guisa dall'ufficio ove ero iscritto, che quel provvedimento fosse preso in considerazione, e in conseguenza che l'onorevole Commissione introducesse il relativo articolo addizionale nel nuovo progetto. Del resto non fui oppositore assoluto della presente proposta di legge, anzi ne lodai lo scopo e non poche disposizioni. Solo espressi il desiderio che vi fossero aggiunti vari complementi per provvedere ai bisogni d'alcune comunicazioni speciali.

L'altro motivo che m'indusse a chiedere la parola è l'aver udito nel discorso dell'onorevole ministro, che i deputati veneziani erano scesi in campo per sostenere le dimande municipali con intenzioni politiche.

PRESIDENTE. Se si dovesse parlare per simile motivo, molti altri deputati avrebbero diritto di farlo.

MINICH. Se vi sono deputati i quali trattino le questioni sotto un punto di vista municipale, e con mire politiche, credo che essi dovrebbero rinunciare al loro mandato. Insisto quindi per rettificare ciò che si è detto intorno alla intervento dei deputati veneti nella discussione del presente disegno di legge. Ben lungi poi dal ritenere che la manifestazione dell'opinione pubblica in Venezia avesse un carattere politico, giacchè vi presero parte tutti i partiti, ho potuto farmi sostenitore delle oneste domande del municipio e della Camera di commer-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

cio di Venezia innanzi alla Camera, sotto il punto di vista dell'interesse puramente nazionale.

Infatti, all'infuori del provvedimento per cui verrebbe proseguito il contratto con la *Peninsulare*, che è di un esteso interesse regionale, e contribuisce al maggior vantaggio delle linee ferroviarie dell'alta Italia, e può giovare anco alla nuova linea della Pontebba, tutte le altre domande del municipio e della Camera di commercio di Venezia servono ad interessi generali, riferendosi ai vari porti dell'Adriatico e del mare Jonio, ed alle comunicazioni dell'Italia colla Grecia. Credo adunque che quelle domande dei detti corpi amministrativi e consultivi, appoggiate dal voto concorde di numerosa cittadinanza, abbiano un carattere ed uno scopo essenzialmente nazionale, e che sia degno di approvazione che quella illustre città si sia ricordata anche in questa occasione, per l'interesse generale, di essere stata la regina dell'Adriatico.

PRESIDENTE. Leggo l'ordine del giorno dell'onorevole Colonna Di Cesarò che è così concepito:

« La Camera, confidando che il Ministero vorrà far opera per soddisfare i legittimi interessi dell'Adriatico, passa all'ordine del giorno. »

La Commissione l'accetta?

LA PORTA. L'accetta il Ministero?

PRESIDENTE. Onorevole ministro, accetta?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non è stato sviluppato ancora...

LA PORTA. Il concetto dell'ordine del giorno dell'onorevole Colonna Di Cesarò corrisponde colla prima parte del secondo ordine del giorno formulato dalla Commissione. Quindi la Commissione non può rifiutare l'ordine del giorno dell'onorevole Colonna. Sentirà il suo sviluppo e poi vedrà se debba invitare l'onorevole Colonna Di Cesarò di unirsi all'ordine del giorno della Commissione.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io ho detto appunto che prima di dichiarare se accettava, desiderava di udire le idee dell'onorevole deputato Di Cesarò, poichè siccome l'ordine del giorno dice: « Confidando che il Ministero vorrà far opera per soddisfare i legittimi interessi dell'Adriatico, passa all'ordine del giorno » io desidererei di conoscere come l'onorevole proponente intenda quest'ordine del giorno, inquantochè i legittimi interessi dell'Adriatico io dimostrai già fino da ieri che nelle convenzioni sono a mio credere pienamente soddisfatti.

E poichè ho dovuto su ciò prendere la parola, credo mio debito mantenerla ancora un istante. Lo farò senza uscire da un vero fatto personale, che altrimenti avrei io pure occasione di riprendere questa discussione, il che non è nelle mie intenzioni, poichè dopo tanti giorni che il dibattito conti-

nua, nessuno più di me desidera di uscire *dal pelago alla riva*. Parmi dunque conveniente di fare brevissime dichiarazioni intorno a ciò che disse l'onorevole Minich. Io non credo veramente che col solo accennare alle opinioni manifestate da un oratore si dia luogo ad un fatto personale. Ad ogni modo ringrazio l'onorevole Minich di aver dichiarato che egli non è oppositore della legge e che solo gli stava a cuore di ottenere ciò che io ho già dichiarato di esser prontissimo a dare; mentre già dissi come sia sempre stata mia intenzione, di rinnovare fino al 1880 il contratto colla *Peninsulare*.

Ringrazio anzi a questo proposito anche l'onorevole Micheli (che mi pare di non vedere al suo posto), il quale fu in modo sì aperto favorevole al progetto di legge, fu sì favorevole anche a quella linea che io considero una delle più importanti, la linea di Singapore.

E con ciò, io debbo fare pertanto una specie di ritrattazione, in quanto dissi ieri che il manipolo dei deputati veneti era sceso intero e compatto con emula gara a combattere la legge; mentre invece udii l'onorevole Micheli farsene fervido propugnatore, ed oggi udii l'onorevole Minich dichiarare che egli pure non è nelle file dell'Opposizione contro questo progetto di legge.

Riguardo poi all'aver io asserito ieri che credeva vi fosse una base politica in questa opposizione, mi sbaglierò, è un'opinione mia che aveva diritto di esprimere, perchè è un'opinione di persona convinta, e che di.ende dalla coscienza che ho per lo meno vivissima, e che ieri cercai di dimostrare essere conforme ai fatti, di avere anzi fatta la più larga parte che fosse possibile, nell'occasione del presente progetto di legge, ai legittimi desiderii di Venezia, col miglioramento soprattutto del servizio del Levante, servizio che venne riconosciuto essere stato migliorato, anche degli onorevoli deputati Maurogònato e Maldini.

Tornando all'ordine del giorno dell'onorevole mio amico Colonna Di Cesarò, io udirò che cosa egli intende per legittime aspirazioni dell'Adriatico, per dire se lo posso accettare, oppure no.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Colonna Di Cesarò per svolgere il suo ordine del giorno.

COLONNA DI CESARÒ. Io non farò rientrare la Camera, dopo che è arrivata al porto, nel mare magno della discussione generale. Avevo già presentato un ordine del giorno nel modo come la Camera vede, quando ancora non erano state svolte le ragioni che i deputati veneti hanno addotte, con l'intento di far sorgere nella Camera una voce che non fosse della rappresentanza veneta, in appoggio di quella nobi-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

lissima provincia italiana; e che nel tempo stesso questa voce esprimesse fiducia nell'opera del Governo.

Qualunque considerazione che io volessi ora aggiungere sul proposito, sarebbe veramente soverchia, dopo ciò che i deputati veneti hanno detto, dopo ciò che l'onorevole ministro ha spiegato alla Camera.

Si è per questo che io ambendo sempre all'intento di mostrare come a Venezia si interessino tutti i rappresentanti d'Italia, sono venuto nel proposito di ritirarlo da come l'aveva prima presentato, e completarlo invece in questo modo, che sarebbe una riassunzione delle dichiarazioni del ministro, e una espressione di fiducia nell'opera sua; e nello stesso tempo una constatazione di ciò che sul proposito è stato detto:

« La Camera confida che al cessare dei servizi della *Peninsulare* il Governo provvederà al servizio di navigazione da Venezia ad Ancona e Brindisi, con continuazione settimanale per l'Egitto e mensile per Bombay. »

Lieto che quest'ordine del giorno da me presentato, vada anche fregiato della sottoscrizione degli onorevoli Alvisi, Gritti, Giacomelli e Micheli, io spero che il ministro vorrà accettarlo. Se poi l'onorevole ministro permettesse che fosse incluso nella legge come articolo aggiuntivo, allora ritirerei anche questa ulteriore formula, rimettendomi a una redazione per un articolo aggiuntivo.

Ora che ho spiegato gl'intendimenti che mi hanno mosso e quelli cui aspiro, mi auguro che l'onorevole ministro e la onorevole Commissione non avranno difficoltà ad accettare il mio ordine del giorno.

LA PORTA. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io ringrazio l'onorevole deputato Di Cesarò per le gentili parole con le quali ha sviluppato il suo ordine del giorno e per avere egli fatto eco completamente a quei sentimenti ed a quei propositi che io ieri aveva manifestato riguardo ai servizi marittimi di Venezia.

Io dissi già ieri che considerava come una cosa impossibile che, non io, ma un ministro per i lavori pubblici, qualunque si fosse, che un qualsiasi ministro per le finanze che sedesse su questi banchi, non si dovesse adoperare efficacemente a far sì che Venezia continui a possedere i suoi servizi marittimi con l'Egitto e con l'India.

Io aggiungi inoltre, fino da ieri, che i provvedimenti i quali si prendevano al presente con le attuali convenzioni dirette ad estendere per il Mediter-

raneo le comunicazioni con l'estremo Oriente, dovevano essere un'arra, una sicura garanzia che anche Venezia avrebbe segnato piuttosto un progresso che un regresso nelle sue navigazioni future, quando cioè venisse a cessare il contratto con la *Peninsulare*.

È dunque in coerenza a quello che io diceva ieri, che accetto l'ordine d'idee in cui è entrato l'onorevole deputato Di Cesarò. Dirò di più: l'ordine del giorno da esso proposto si conforma, può dirsi, pienamente alle idee svolte nella relazione della Commissione della Camera, e formulate da essa pure in un ordine del giorno: formulate più compendiosamente, più sinteticamente, ma nello stesso senso di esprimere la fiducia che il Ministero provvederà all'avvenire della navigazione periodica fra l'Adriatico, l'Egitto e l'India.

E siccome l'onorevole Di Cesarò mi domanda se non solo io avrei accettato in questo senso un ordine del giorno, ma anche un articolo di legge, posso aggiungere che ho già dichiarato ai rappresentanti di Venezia, che io in questo senso, il quale corrisponde perfettamente alle dichiarazioni che ebbi ieri l'onore di fare, accetto anche un articolo di legge.

LA PORTA. L'onorevole Di Cesarò, affermando il suo desiderio che qualcuno non venuto in questa Camera avesse parlato a favore dell'Adriatico, certamente non dimenticava che la Commissione, tanto nella sua relazione, quanto nella parola del suo relatore, come nell'ordine del giorno che aveva presentato, si era preoccupata di questo grandissimo interesse nazionale, che è l'avvenire commerciale dell'Adriatico coll'Egitto e colle Indie. Però io sono grato all'onorevole Di Cesarò, ed agli altri che con lui hanno firmato l'ordine del giorno, perchè così offrono l'occasione all'onorevole ministro dei lavori pubblici ed alla Commissione di poter trasformare l'ordine del giorno in un apposito articolo di legge, che la Commissione ha redatto, e che presenterò al banco della Presidenza. Esso è concepito nei seguenti termini:

« Al cessare dei servizi della *Peninsulare* nell'Adriatico il Governo provvederà ad un servizio settimanale da Venezia ad Alessandria d'Egitto, toccando Ancona, Bari e Brindisi, e ad un servizio mensile da Venezia a Bombay con approdi ad Ancona, Bari, Brindisi, Porto-Said, Aden. »

Questo sarà un articolo che verrà dopo l'articolo 1; quindi ne parleremo quando saranno esauriti gli ordini del giorno.

PRESIDENTE. Lo trasmetta al Seggio.

COLONNA DI CESARÒ. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

COLONNA DI CESARÒ. Naturalmente, dopo le risposte dell'onorevole ministro e dell'onorevole presidente della Commissione, a me non resta, coerentemente alle mie dichiarazioni, che di ritirare l'ordine del giorno, ed associarmi all'articolo proposto dalla Commissione.

PRESIDENTE. Passeremo ora all'emendamento degli onorevoli Lazzaro, Ripandelli ed altri. È un emendamento all'ordine del giorno proposto dalla Commissione.

La Camera conosce quest'ordine del giorno, perchè naturalmente non c'è deputato che non abbia letto la relazione della Commissione; almeno questa è la presunzione legale. (*Si ride*)

Questo emendamento vorrebbe che dopo le parole « coll'America del sud, » si aggiungano queste: « non che all'altra fra Brindisi e Reggio, sino a che non sieno aperte le comunicazioni ferroviarie tra Gallipoli, Brindisi a Taranto. »

Domando se questo emendamento degli onorevoli Lazzaro, Ripandelli ed altri è accettato dalla Commissione.

LA PORTA. (*Della Commissione*) La Commissione è dolente di non poter accettare l'emendamento all'articolo 1 dell'onorevole Lazzaro e di altri onorevoli colleghi.

Già prima nella relazione, ed oggi alla Camera, l'onorevole relatore ha dichiarato le ragioni per le quali la Commissione, malgrado i suoi desideri, le sue istanze, e le conferenze avute col ministro dei lavori pubblici, tanto per la questione di principio, e molto più per la questione finanziaria, non ha potuto iscriverne nella legge alcuna proposta per l'allacciamento tra l'Adriatico, il Jonio e il Mediterraneo.

PRESIDENTE. In questo caso domando se l'emendamento presentato all'ordine del giorno della Commissione dagli onorevoli Lazzaro, Ripandelli ed altri è appoggiato.

(È appoggiato.)

L'onorevole Lazzaro ha facoltà di parlare per svolgere questo emendamento.

LAZZARO. Mi ha fatto meraviglia, a dir vero, la dichiarazione della Commissione, perchè io mi era quasi illuso che la modestissima proposta che si riduce ad un'aggiunta all'ordine del giorno della Commissione stessa, non avesse potuto incontrare ostacoli nè per parte sua, nè per parte del Ministero.

LA PORTA. C'è un equivoco.

LAZZARO. Ad ogni modo gli onorevoli miei colleghi che hanno firmato quest'ordine del giorno sentono di avere proposto alla Camera una cosa molto giusta.

Io non voglio discutere qui, perchè non voglio rientrare nella discussione generale, i principii sui quali si fondano le convenzioni presentate alla Camera.

Ad ogni modo da esse risulta che il mare Adriatico si è trattato sino a Brindisi abbastanza bene, il Tirreno ugualmente, l'unico derelitto è il mare Jonio.

Le ragioni quali sarebbero? Io ne ho udite parecchie, ma non hanno persuaso me, nè i colleghi che hanno firmato questa proposta; imperocchè non si tratta di offendere il principio stabilito dalla Commissione, cioè che non si ammettano sovvenzioni per la navigazione là dove vi sono le linee ferroviarie; perchè noi domandiamo l'allacciamento tra i due mari? Perchè manca quello ferroviario. Da Reggio andate a Taranto, ma da Taranto come andate a Gallipoli? E Gallipoli è un paese importante, che non ha ferrovie, ma che fino ad oggi ha avuto almeno un approdo settimanale; approdo che da oggi in poi non avrebbe più.

Ora, la regione posta tra Otranto e Reggio e che non è delle meno importanti d'Italia, si trova derelitta in queste convenzioni.

Eppure esse richiedono che l'attenzione del Governo si rivolga sopra di esse: si tratta di città che sono sul mar Jonio e sono importanti per i loro commerci. Potrei citarne parecchie: mi limito a nominare Catanzaro, Cotrone, Squillace, Taranto, Gallipoli. Basta consultare un pochino le statistiche per vedere il commercio di esse. Ma, volendo restringere i fatti, io mi limiterò a Gallipoli.

Gallipoli è una delle piazze commerciali più importanti delle province meridionali, il che proverò con dati statistici, onde la Camera possa comprendere se abbiamo ragione di chiedere quello che chiediamo.

Gallipoli è una città di oltre 12,000 abitanti; ha un largo commercio di esportazione in olii, vini del prodotto di oltre 15 milioni l'anno; il commercio d'importazione è di oltre sei milioni l'anno. Paga all'erario d'imposte per tasse d'importazione ed esportazione circa lire 250,000 all'anno; è sede delle principali case bancarie della provincia napoletana, citerò Meuricostre, Minasi, Arlotto, Tamburrini Auverny, tutte queste, case rispettabilissime; ebbene, questa città che ha un commercio così esteso e contribuisce al bilancio dello Stato bastantemente, perchè le cifre sono là che parlano, questa città, ripeto, finora non fu degnamente considerata, e che perciò aveva il diritto di aspettare il momento della liberazione dalla poco felice posizione in cui si trova, di avere dei vantaggi, invece che dei danni. Ciò non mi pare un atto di giustizia e di buona politica. Gallipoli aveva

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

un ufficio postale di prima classe, ma è diventato di seconda. Non è legata a nessuna ferrovia, e, ritenete che era stata dalla Camera votata una legge per una ferrovia che riunisse Gallipoli che è sul mar Jonio ad Otranto, che è sul mare Adriatico, ma ad onta che questa ferrovia sia stata votata per legge non è venuta mai. Bene o male, ripeto, aveva un approdo settimanale, e le è tolto anche questo. Il commercio, lo capisco, alla meglio in qualche modo si farà, ma bisogna convenire che quella piazza sarà grandemente danneggiata.

Se ci fosse la ferrovia allora io comprenderei i motivi per cui l'onorevole Commissione respinge questa proposta, ma quando questa ferrovia non c'è, quando quest'importante città e tutte le città vicine si trovano abbandonate e prive anche dei pochi mezzi di comunicazione che oggi hanno, non so comprendere come si possa respingere la modestissima proposta che abbiamo fatto, non solo nello interesse delle Puglie e delle Calabrie, ma di tutto il paese, perchè il bene delle une sono il bene della nazione di cui fanno parte.

Lo ripeto, i proponenti l'ordine del giorno, si sono limitati a chiedere una ben piccola cosa, si sono limitati ad aggiungere al voto della Commissione un voto proprio.

Essi potevano proporre un articolo al progetto di legge, ma non l'hanno fatto, poichè comprendono le difficoltà che vi sono nel mutare le convenzioni già stabilite tra il Governo e le compagnie concessionarie. Dunque si sono limitati ad esprimere un voto e sperano che questo voto sia accettato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè pare ad essi che la giustizia assista il voto medesimo e lo assista, non solo nell'interesse proprio, ma nell'interesse generale di quella provincia.

L'onorevole Zanardelli che ha visitato un poco quelle località, può essere autorevolissimo testimonia delle condizioni in cui esse si trovano e può attestare davanti alla Camera se il desiderio di queste provincie, sia fondato o no.

Ed ecco perchè io voglio augurarmi che se la Commissione è stata un poco dura...

LA PORTA. (*Della Commissione*) Domando la parola.

LAZZARO... inesorabile, diciamo così, a non accettare un'aggiunta, il Governo, e per esso, il ministro dei lavori pubblici faccia ad essa buon viso colla solita sua cortesia e colla benevolenza che egli ha dimostrato, e che sono sicuro dimostrerà, a tutte le provincie del regno d'Italia indistintamente. Ed i proponenti l'ordine del giorno hanno anche fiducia che l'onorevole Zanardelli vedrà nella loro proposta

una questione d'interesse generale, trattandosi di allacciamento dei due mari, l'Adriatico ed il Tirreno.

Mi si facevano osservare da taluno le difficoltà dei quattrini. Ma, noi abbiamo fatto un conto: forse il conto sarà sbagliato, perchè non abbiamo le cifre ufficiali, sebbene le cifre ufficiali non siano sempre esatte; e ciò per colpa di quell'atmosfera da cui il Ministero è circondato; or dalle cifre che abbiamo noi risulta che l'allacciamento di questa linea non potrebbe costare all'erario più di 80 o 90 mila lire, e forse non vi si arriverebbe neanche. Dunque è una somma questa produttiva; e che sia produttiva l'ho dimostrato colle imposte che pagano i commercianti di Gallipoli, e che vanno annualmente allo Stato. Dunque se mai spendete qualche cosa per allacciare questi mari tra loro, ne ricaverete quello che spenderete. D'altronde fu già detto a sazietà che modificando in qualche modo le convenzioni nelle parti nelle quali il Governo ha la facoltà di farlo, qualche economia si potrà fare. Dunque si tratta di venire in aiuto a queste provincie che furono abbandonate.

L'Italia che è madre per l'Adriatico e per il Tirreno, per il Jonio è assolutamente matrigna. E non vi è una ragione, ripeto.

Quindi io credo che l'onorevole Zanardelli, aderendo ai voti espressi da tutti gli onorevoli miei colleghi, e dei quali so di essere interprete in questo momento alla Camera, vorrà prendere in benigna considerazione questa proposta. Ed egli, ciò facendo, compirà un atto di savia politica, comprenderà il vero modo di fare economia, compiendo nel tempo stesso un atto di giustizia.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io ringrazio l'onorevole Lazzaro della nobile moderazione con cui egli ha parlato dei bisogni legittimi dei porti, che sono contemplati nell'ordine del giorno da lui proposto insieme con altri deputati delle rive del Jonio.

Io non so se l'onorevole Lazzaro sia stato presente alla seduta di ieri quando io ebbi l'onore di parlare alla Camera. Ieri io dissi che, se la linea di navigazione propugnata dall'onorevole Lazzaro non potè essere compresa nella nostra convenzione, ciò era da ascrivere a due ragioni: l'una si è che nelle precedenti deliberazioni della Camera era stato stabilito quasi come una specie di dogma che, al cessare del contratto Peirano, tranne che per la costa calabra, i relativi servizi avessero dovuto cessare; e dinanzi a questa specie di dogma, io, per rispetto alle precedenti deliberazioni della Camera, ove anche fosse stata diversa la opinione mia, avrei creduto irriverezza il venire innanzi a proporre la violazione di questi principii dalla Camera stessa precedentemente stabiliti.

La seconda ragione dissi essere completamente d'ordine finanziario.

Imperocchè sebbene l'onorevole Lazzaro abbia parlato della elasticità delle cifre, io osservo che in ciò è molto facile, e molto semplice, il calcolarle: ridotti anche i prezzi al *minimum* che s'era potuto ottenere, a meno di 158 mila lire la linea propugnata dall'onorevole Lazzaro non potrebbe essere attivata.

Io ebbi ieri a dire anche all'onorevole Maldini che aveva fatto ogni sforzo presso il concessionario dei servizi dell'Adriatico, perchè la linea in discorso venisse compresa fra le linee gratuite ed obbligatorie. Ed io quando parlai col concessionario, mi feci forte anche dell'argomento che in alcuni dei più importanti porti del Jonio non esiste ferrovia; mi feci forte dell'importanza del porto di Gallipoli, che cercai di additare come indubbia fonte di lucro per colui che volesse assumere il relativo servizio. E infatti la posizione di Gallipoli è veramente interessante ora fra tutte, perchè grandissima l'importanza di quel porto, il cui esempio pare fatto apposta per dimostrare che le tradizioni e le vecchie abitudini del commercio non si spostano che con grandissima difficoltà. E invero dopo la ferrovia che va a Taranto ed a Brindisi, chi non avrebbe dovuto supporre che anche il commercio degli olii non dovesse cambiare strada ed andare dove trovasi la ferrovia? Eppure Gallipoli continua ad essere il principale porto per l'esportazione degli olii di tutta quella plaga. È verissimo ciò che l'onorevole deputato Lazzaro soggiungeva che, cioè, per questa ragione precisamente Gallipoli ha titoli specialissimi ad avere una ferrovia; tanto più che questa ferrovia costerebbe assai poco, inquantochè comuni e provincie sono disposti a sacrifici considerevolissimi per attuarla, e tanto più che essa, appunto per questo commercio di olii che è così importante a Gallipoli, accrescerebbe alquanto i redditi meschini, per non dir nulli, della ferrovia la quale va da Zollino ad Otranto e da Zollino a Lecce.

Dunque dietro questa considerazione, e visto che l'onorevole Lazzaro ed i suoi e miei amici Ripandelli, Mazzarella, Cosentini ed altri che hanno firmato l'ordine del giorno, si propongono unicamente di raccomandare che si provveda nell'avvenire e finchè non siano aperte le comunicazioni ferroviarie di Gallipoli con Brindisi e Taranto; io dichiaro di poter in questo senso accettare l'ordine del giorno, in quanto che con esso si riconosce che ragioni giuridiche e finanziarie non permettono di far posto a tale linea nella convenzione.

La Commissione ha già molto ampiamente esposto come a ragione sia a credersi che l'industria

privata, l'industria libera, quella, per esempio, che così lodevolmente è sorta a Bari, potrà colle sue forze, colla propria iniziativa provvedere a tali commerci. Ed io noterò che contro quest'apprezzamento della Commissione ho sentito soltanto sorgere l'onorevole Maldini, il quale espresse il timore che ciò non potesse avvenire, perchè dall'una parte e dall'altra della linea che si tratterebbe di percorrere avvi la navigazione di potenti compagnie.

Ma io non credo che questa considerazione sia tale da far venir meno l'aspettazione assai fondata, a mio credere, della Commissione; poichè sarebbe giusto ciò che diceva l'onorevole Maldini se dalla potente compagnia che è stabilita in quei mari si facesse il servizio medesimo, e così quella potente compagnia alla navigazione libera facesse concorrenza sulla stessa linea; ma dal momento che non avvi la concorrenza di questa compagnia sulla linea della quale si tratta, l'esservi una potente navigazione da una parte e dall'altra mi pare anzi che venga a favorire la linea che deve costituirne l'allacciamento.

Egli è per ciò che, se con queste forze private potrà sorgere la desiderata navigazione tra Brindisi, Gallipoli, Taranto e la Sicilia, allora credo che l'onorevole Lazzaro sarà lieto anche come deputato della provincia di Bari che la società possa trovare un florido svolgimento di attività, mentre ciò sarebbe sotto ogni aspetto più utile. Chè, se questo non avverrà, in tal caso io rinoverò i miei sforzi affinchè il concessionario della linea dell'Adriatico assuma anche questa linea fra le gratuite obbligatorie. Cercherò ogni argomento per far sì che questi sforzi conducano a felice risultato. E invero le statistiche che contengono il movimento commerciale della società Peirano, attestano che, se quel movimento, in forza delle ferrovie decrebbe per ciò che concerne i passeggeri, andò ognor crescendo per ciò che riguarda le merci.

Ma se i miei sforzi come furono impotenti ad ottenere cotesto risultato nello scorso dicembre ed anche recentemente, lo dovessero essere ancora, dovremo allora vedere se e come possa provvedersi con un compenso da parte dello Stato.

Spero che queste spiegazioni varranno a soddisfare l'onorevole mio amico Lazzaro e gli altri deputati che hanno proposto quest'ordine del giorno.

LA PORTA. (*Presidente della Giunta*) L'onorevole Lazzaro deve comprendere che la Commissione non poteva essere *dura*, e non lo fu. L'onorevole Lazzaro può infatti leggere alla pagina 8 della relazione le seguenti parole:

« Malgrado l'evidenza di tali ragioni, la Giunta volle sentire il ministro dei lavori pubblici, per

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

vedere se non fosse possibile, anche con misure transitorie, evitare un subitaneo spostamento di interessi e di affari in quelle contrade. Essa non sarebbe stata aliena dal proporre, se non come linea interna, almeno, come mezzo di far convergere i loro prodotti ai porti destinati ad essere centro dei commerci internazionali, che si stabilisse una linea sovvenzionata lungo il litorale dei tre mari. Non accolto questo suggerimento per considerazioni di finanza, la Giunta doveva vedere insoddisfatto il suo desiderio. Ma non ha perduta la speranza che si riconosca utile il secondarlo e che si realizzi quando una società nazionale venga incaricata dei servizi transmarini nelle linee adriatiche. »

Inoltre, a pagina 16, la Commissione, in ordine all'importante porto di Gallipoli, così si esprime:

« La Giunta, compenetrata di tali considerazioni, fece mozione apposita al ministro dei lavori pubblici, perchè trovasse modo di ristabilire uno scalo pressochè indispensabile; ma indarno. Le si obiettò la difficoltà di creare un servizio apposito per quel porto, o di ordinare una deviazione nelle linee stabilite, che oltre ad allungare le percorrenze, con scapito di tutti gli altri servizi, imporrebbe una maggiore spesa di lire 76 mila. La Giunta fu in certa qual guisa costretta a limitarsi ad un voto al Governo perchè trovi mezzo di provvedere ai giusti desiderii della popolazione di Gallipoli. E questo voto si augura che non si indugierà a secondarlo. »

Vede dunque l'onorevole Lazzaro e la Camera se la Giunta era animata da durezza, da ostilità a questi gravissimi interessi, dei quali egli ed altri nostri onorevoli colleghi si sono preoccupati.

MAZZARELLA. Gallipoli resta nei voti!

LA PORTA. Il limite imposto alla Giunta venne dalla parola ministeriale, venne dalle ragioni di finanza.

Però la Commissione è lieta delle dichiarazioni che oggi ha fatte l'onorevole ministro dei lavori pubblici, e ad esse si affida, perchè con trattative ulteriori si provvegga agli interessi dell'allacciamento dei tre mari ed al servizio nell'interesse del porto di Gallipoli. E poichè non trattasi di un'aggiunta all'articolo primo della legge, come appariva dal numero IV degli Atti stampati e distribuiti, ma di un'aggiunta all'ordine del giorno della Commissione, io dichiaro di accettare la proposta dell'onorevole Lazzaro.

LAZZARO. Io potrei dire che l'onorevole La Porta, le cui ottime intenzioni non disconosco, ha fatto come quel tal pievano, mi pare di un paese della Toscana, che predicava bene e raspava male. (*Si ride*)

L'onorevole La Porta anch'egli predicava bene nella relazione, ma l'ordine del giorno della Commissione finisce all'America del Sud. Ed io che ho letto la relazione e che l'ho ammirata, perchè realmente non si poteva fare un più serio, un più diligente lavoro, un lavoro più degno del Parlamento italiano, io che ho letto questa relazione e che ho udito tante belle idee manifestate platonicamente nel seno della Commissione stessa, sono rimasto alquanto sorpreso nel vedere che la Commissione si fermava lì. Allora io e gli amici che rappresentano quella provincia abbiamo detto: ebbene, veniamo un po' in aiuto della Commissione, concretiamo il suo concetto.

E ciò spiega perchè io mi sono meravigliato quando l'onorevole La Porta ha dichiarato che la Commissione non accoglieva la modestissima nostra proposta. Sicchè ora siamo tutti d'accordo. La Commissione concreti le sue idee nel convenire che all'articolo 2 si faccia questa piccola aggiunta. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, come è la sua abitudine, cortesemente ha riconosciuto la giustizia della domanda che noi abbiamo fatta.

Essendo tutti quanti d'accordo, non ci resta a fare altro che porre ai voti, insieme coll'ordine del giorno della Commissione, questa che non è che un'aggiunta; e così saranno soddisfatti completamente i desiderii di tutti coloro i quali hanno proposto quest'ordine del giorno, e credo anche di tutta la Camera, una volta che è riconosciuto che non si tratta d'altro che di provvedere nel miglior modo a che questi porti, così importanti per quelle provincie, rientrino nel sodalizio della patria comune che è l'Italia nostra. (*Approvazioni*)

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione sugli ordini del giorno.

L'onorevole Capo ha mandato un'aggiunta all'articolo 1, e quindi naturalmente ritira il suo ordine del giorno.

L'onorevole Colonna si associa, mi pare...

Voci. L'ha ritirato.

PRESIDENTE. L'onorevole Colonna ha ritirato il suo, accettando l'emendamento che si fa all'articolo 1.

Gli onorevoli Elia e Pellegrino, che hanno proposto un ordine del giorno, è bene siano avvertiti che il loro desiderio è compreso nella prima parte dell'ordine del giorno proposto dall'onorevole Maurogonato e da altri suoi colleghi.

LAZZARO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Gliela accordo, ma...

LAZZARO. Io non vorrei... il mio ordine del giorno...

PRESIDENTE. Ma non parlo di lei. Io parlo dell'ordine del giorno degli onorevoli Elia e Pellegrino.

Dunque verrebbe ora l'ordine del giorno Maurogònato ed altri.

Ne do lettura:

« Considerato, che adottando la seguente proposta, le linee Genova-Bombay e Venezia-Bombay sarebbero quindicinali e alternativamente dirette;

« Considerato, che il Ministero potrà sempre riservarsi di provvedere in ogni modo anche al prolungamento della linea per Singapore, secondo le risultanze dell'esperimento;

« La Camera invita il Ministero a modificare l'articolo 4 del quaderno d'oneri per un esercizio regolare di navigazione fra Genova e Singapore nel senso che, cessando il servizio della *Peninsulare* nell'Adriatico, possa il Governo invertire il viaggio Genova-Singapore in un viaggio settimanale da Venezia-Ancona-Brindisi-Alessandria, e in un viaggio mensile diretto da Venezia-Ancona-Brindisi per Bombay, aggiungendo alla sovvenzione accordata alla linea per Singapore quella che si dava alla *Peninsulare* di lire 500,000 annue. »

Maurogònato, Maldini, Piccoli, Gabelli, Visconti-Venosta, Morpurgo, Varè, Cittadella, Cavalletto, Lucca, Bartolucci-Godolini, Billia, De Manzoni, Marzotto, Antonibon, Corvetto, Bonghi, Chinaglia, Righi, Breda, Minghetti, Pontoni, Corte, De Saint-Bon, Robecchi, Marchiori, Campostrini, Bertani G. B., Minich, Bacco, Simoni, Guiccioli, Papadopoli, Tealdi, Fambri, Rudini, Luzzatti.

MAUROGÒNATO. Poichè ho il piacere di vedere al suo posto l'onorevole presidente del Consiglio, che nelle precedenti tornate non era presente, debbo pregare la sua cortesia a volerci fare alcune dichiarazioni, trattandosi di un argomento che è essenzialmente finanziario. Con pochissime parole gli dirò quale sia stata la genesi della proposta che io e parecchi amici e colleghi avevamo fatta.

Egli è certo che attualmente, mediante la sovvenzione di 500,000 lire, l'Adriatico aveva un eccellente servizio di navigazione per Alessandria e per le Indie. Ammetto che si prorogherà il contratto fino al 1880, e forse anche per qualche anno di più, ma egli è evidente che con questa somma così tenue non si potrebbe avere un servizio, il quale ci costa per Genova 1,380,000 lire, quantunque sia ben più imperfetto.

Noi dunque, vedendo nella relazione ripetuto più volte, che l'onorevole ministro delle finanze non intendeva di sorpassare, nelle sovvenzioni delle quali si tratta, la somma di 8 milioni, ci siamo domandati: come si potrà supplire a così grande differenza?

Da tali motivi siamo stati, quasi fatalmente, con-

dotti ad esaminare se non convenisse meglio omettere di sovvenzionare la linea di Singapore, perchè allora ci sarebbero rimaste disponibili lire 560,000 oltre le 500,000 che si danno alla *Peninsulare*, e ci sarebbero avanzate le lire 560,000 annue fino al febbraio del 1880.

Badi bene però l'onorevole ministro, che noi non avevamo proposto in alcun modo che la linea di Singapore fosse fin da ora soppressa; non lo avevamo proposto per un sentimento di convenienza verso il Mediterraneo e verso Genova, lo che prova all'onorevole relatore, come i nostri sentimenti sieno interamente eguali ai suoi su questo argomento; non lo avevamo proposto, perchè, quantunque Genova potesse profittare delle *Messageries* francesi, noi però abbiamo un servizio molto migliore per Singapore col mezzo della *Peninsulare*. Al contrario, quando fosse cessato il servizio della *Peninsulare*, vale a dire quando si verificasse il caso espressamente contemplato nel quaderno d'oneri, per cui il servizio verrebbe fatto alternativamente per Singapore, una volta da Venezia ed una volta da Genova, il nostro emendamento avrebbe colpito tanto Genova, come Venezia.

Perciò noi proponevamo, che fosse autorizzato il Governo, cessato il servizio della *Peninsulare*, ad invertire il viaggio di Singapore in quello di Venezia-Ancona-Brindisi per Alessandria e Bombay, perchè così si avrebbero i fondi occorrenti all'uopo, senza ulteriore aggravio del bilancio.

Infatti, se l'esperimento della linea di Singapore avesse dato buoni risultati, ed i mezzi della finanza lo avessero consentito, si avrebbe potuto sovvenire tutte due le linee; ma se fallisse l'esperimento o i fondi mancassero, sarebbe stato possibile, sopprimendo il servizio di Singapore, di sostituire le altre linee dell'Adriatico per Alessandria e Bombay che lo stesso onorevole ministro dei lavori pubblici riconobbe assai più importanti.

L'onorevole ministro però ha dichiarato che non poteva assentire a questa inversione; ed era naturale la sua risposta, poichè, avendo apposto la sua firma ad un contratto, non poteva spontaneamente concedere che venisse cancellata, oltre di che sarebbe stato necessario il consenso dell'altro contraente.

Noi adunque, desiderando una conciliazione e premendoci soprattutto di far cessare gli allarmi che erano sorti nelle popolazioni delle nostre provincie, abbiamo proposto in sostituzione un articolo addizionale alla legge, il cui tenore sarebbe il seguente:

« Cessato il servizio della compagnia *Peninsulare*

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

ed *Orientale*, sarà provveduto ad una linea di navigazione da Venezia, Ancona e Brindisi, settimanale per Alessandria, e mensile per Bombay. »

L'onorevole ministro per i lavori pubblici ci ha già dichiarato che lo accettava, ed io debbo ringraziarlo a nome anche dei miei amici, i quali, prima assai che l'onorevole Di Cesarò prendesse la parola, avevano già presentato insieme a me al banco della Presidenza, l'articolo medesimo.

Io dunque prego l'onorevole ministro per le finanze di dichiarare, se egli creda di avere nel 1880 i fondi necessari per provvedere a questa maggiore spesa, e se egli pure intenda di accettare, come non ne dubito, questo articolo addizionale, il quale servirà, amo di ripeterlo, a assicurare gli interessi delle nostre provincie, come di quelle di Ancona e di Brindisi; ciò che non si sarebbe potuto ottenere mediante un semplice ordine del giorno in appendice ad una legge, la quale dispone di tutti i fondi finora assegnati a questi scopi, ed in qualche modo non contemplerebbe tutto l'intero servizio delle linee di navigazione dal 1880 al 1891, perchè resterebbe la lacuna che noi avevamo deplorata.

Io non dubito di ottenere l'adesione dell'onorevole ministro per le finanze, e spero che egli accetterà di preferenza il nostro articolo aggiuntivo, in confronto di quello che or ora venne proposto dalla Commissione, perchè mi sembra più semplice, mentre quello della Commissione è troppo circostanziato, e un articolo di legge che si riferisce a queste materie, giova che sia redatto in termini generali.

Accettato che sia questo articolo dal Ministero, dalla Commissione e dalla Camera, noi siamo disposti a ritirare l'ordine del giorno che avevamo presentato, e voteremo senza ulteriori esitazioni la legge, augurandoci che essa apporti al commercio italiano quei benefizi che se ne riprometteva l'onorevole ministro per i lavori pubblici, allorquando appose la sua firma a quelle convenzioni.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro per le finanze ha facoltà di parlare.

DEPRETIS, ministro per le finanze. L'onorevole Maurogò nato ha già udito le dichiarazioni del mio collega, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale ha accettato nella sostanza, e parmi anche nella forma, la proposta di cui egli ha dato lettura. Esso desidera adunque niente altro che una riconferma...

MAUROGÒNATO. Precisamente.

MINISTRO PER LE FINANZE... e forse è uno scrupolo che egli serba nell'animo: egli vuole essere assicurato che nell'avvenire non sarà resa vana la deliberazione che sarà presa oggi dalla Camera.

Io credo che i timori e gli allarmi di cui ho udito

parlare in questa Camera, e che ho letto su pei giornali, che cioè il commercio marittimo di Venezia possa essere nell'avvenire pregiudicato, mi permettano di dirlo, credo siano prive del più piccolo fondamento. Il commercio marittimo di Venezia, come quello di Genova, ha una guarentigia che io credo molto più efficace di quella che gli possa venire da una disposizione di legge o da un ordine del giorno votato dalla Camera.

I grandi porti che possiede una nazione, e tali sono per l'Italia i porti di Genova e di Venezia, ed altri, hanno dalla natura assegnata una funzione nella vita del paese; sono organi essenziali della vita economica dello Stato, e le loro funzioni non possono essere indebolite, senza che tutto il paese ne soffra.

Quindi è un obbligo pel Governo, una necessità che deriva dalla natura delle cose, che il Governo assicuri le linee commerciali, le quali mettono capo ai nostri grandi porti, i quali appunto perchè si addentrano nel continente europeo, sono destinati ad essere punti d'approdo e di concentramento del commercio interno ed internazionale, e giovano non tanto a sè, come all'intero paese, e allo sviluppo del commercio nazionale.

Quindi, tanto io, come l'onorevole mio amico il ministro per i lavori pubblici, quando alcuno dei miei onorevoli amici che seggono a sinistra, come alcuni miei amici personali che seggono a destra, accennarono a questi timori, non abbiamo esitato un momento a dissiparli.

L'onorevole Maurogò nato, e credo anche l'onorevole mio amico Luzzatti, possono far fede che ho francamente, senza esitazione, dichiarato loro come le intenzioni del Governo fossero affatto a seconda dei loro desiderii.

Nel contratto attuale, o signori, per ragioni finanziarie, si dovettero mettere dei limiti alle spese, perchè il bilancio dell'anno corrente, e quello dell'anno prossimo, non potrebbero sopportare un carico maggiore, senza alterare l'equilibrio finanziario e ferire il credito dello Stato. Questi limiti, o signori, sono dettati da un interesse superiore.

Nello stesso giorno, nella stessa epoca, non a tutti i bisogni anche legittimi si può provvedere, non a tutti i desiderii si può soddisfare, non tutte le spese utili è possibile che siano stanziato nello stesso bilancio.

Ma ciò non impedisce che di questi desiderii si tenga conto nei bilanci prossimi, e non appena che lo stato delle finanze lo consenta.

Quindi, quando si parla sia degli interessi a cui alludeva l'onorevole mio amico Lazzaro, sia delle linee, di cui ha parlato l'onorevole Maurogò nato,

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

alle quali bisognerebbe provvedere (parlo di queste ultime) dopo il 1880; io credo che se il bilancio dello Stato non fosse in grado di provvedere nel 1880 ad un bisogno come quello accennato dall'onorevole Maurogò nato, signori, bisognerebbe deplorare la condizione presente e futura della finanza italiana.

Io prego dunque l'onorevole Maurogò nato e tutti coloro che desiderano una maggiore estensione al contratto attuale di rassicurarsi: di questi bisogni legittimi il Governo terrà conto. Se Commissione e Governo non hanno potuto farvi ragione coll'attuale progetto di legge, egli è stato perchè sappiamo tutti come sia necessario di mettere innanzi a noi il limite che le condizioni del bilancio ci impongono: ma questo non pregiudica per nulla l'avvenire, e appena le condizioni delle nostre finanze saranno migliorate, e lo saranno certamente, a meno che da noi non si distrugga l'opera nostra, tutti questi desiderii, tutti questi bisogni saranno sicuramente soddisfatti, ed aggiungo che anche le previsioni attuali del ministro delle finanze sono tali da non farvi ostacolo.

MAUROGÒNATO. Ringrazio l'onorevole ministro delle finanze delle sue dichiarazioni.

Ritiro per conseguenza, in nome mio e degli altri sottoscrittori, l'ordine del giorno, tenendo fermo in sostituzione l'articolo addizionale da noi proposto ed accettato dal Ministero.

Vi sarebbe un secondo ordine del giorno, sul quale se l'onorevole presidente mi lascerà la parola dirò subito...

PRESIDENTE. Lo leggo:

« La Camera invita il Ministero:

« 1° a presentare un progetto di convenzione per sovvenire la linea Brindisi-Sicilia, toccando i porti di Gallipoli e gli altri più importanti del Jonio;

« 2° a presentare altro progetto per l'allacciamento Sira-Pireo;

« 3° a sollecitare l'attuazione della linea Ancona-Zara. »

Firmati: Maurogò nato, Maldini, Varè, Cittadella, Panattoni, Bonghi, Morpurgo, Cavalletto, Bartolucci-Godolini, Gabelli, Visconti-Venosta, Righi, Lucca, De Saint-Bon, Billia, Chinaglia, Pontoni, De Manzoni, Robecchi, Marchiori, G. B. Bertani, Campostrini, Minich, Marzotto, Micheli, Bacco, Simoni, Antonibon, Giacomelli, Corvetto, Guiccioli, Papadopoli, Toaldi, Breda, Fambri, Luzzatti.

MAUROGÒNATO. Vorrei fare le seguenti dichiarazioni. Quanto alla linea Ancona-Zara, non occorre che io aggiunga parola, perchè siamo tutti d'accordo che dovrà essere attivata ben presto e si aggiungerà un apposito articolo di legge. Quanto all'allacciamento

Sira-Pireo avendo l'onorevole ministro annunziato alla Camera, che pendono trattative perchè questo servizio sia affidato alla compagnia Florio, dal Governo greco...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Pendono trattative con Florio, ma non col Governo.

MAUROGÒNATO... sarebbe poco opportuno prendere in questo momento qualsiasi risoluzione. Per quanto finalmente si riferisce alla linea Brindisi-Sicilia, è questo un bisogno così sentito, così vivamente proclamato dalle Camere di commercio della nostra provincia, che io non mi credo autorizzato a ritirare la relativa proposta.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Giacchè gli onorevoli oppositori sono entrati in questa via di conciliazione, della quale io grandemente mi compiaccio, mi sembra che in forza di quelle stesse considerazioni sulle quali essi maggiormente si fermarono, potrebbero ritirare anche quest'ordine del giorno.

Che differenza avvi fra quest'ordine del giorno e l'altro presentato dall'onorevole deputato Lazzaro ed accettato dal Ministero? Niun'altra differenza se non che uno è redatto con uno spirito ed una forza tutta di fiducia, e l'altro è formulato per lo meno non con altrettanta fiducia quanto è quella benevolmente espressa dall'onorevole Lazzaro. D'altronde avvi un altro argomento che persuaderà gli onorevoli Maurogò nato e Maldini a...

MAUROGÒNATO. Sono trenta.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non guardo il numero dei sottoscrittori, guardo la cosa.

Dai discorsi che hanno fatto gli onorevoli Maurogò nato e Maldini risulta che i paesi per i quali essi si sono maggiormente interessati, i paesi riguardo ai quali hanno sostenuto essere la linea di navigazione in discorso di maggiore necessità, affinché non siano lasciati nell'isolamento, sono precisamente quelli del Jonio. L'ha detto l'onorevole Maldini, il quale s'impietosì tanto riguardo a Gallipoli, ed io come dissi all'onorevole deputato di Gallipoli, apprezzo pienamente questi sentimenti.

Ora, quando il deputato di Gallipoli e gli altri i quali rappresentano quei paesi che secondo gli onorevoli Maurogò nato e Maldini sarebbero lasciati nell'isolamento più che non lo sarebbero le parti superiori dell'Adriatico le quali hanno da Venezia e da Ancò na a Brindisi dei servizi di navigazione molto importanti; quando, dicevo, gli onorevoli deputati del Jonio si mostrano soddisfatti e fidenti, si accontentano del proposto ordine del giorno, io non capisco perchè debbano insistere maggiormente i deputati dell'Adriatico. Li prego adunque di volersi unire all'ordine del giorno che è stato presentato dall'onorevole Lazzaro.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maurogò nato.

MAUROGÒNATO. Debbo far osservare che parmi ci sia una notevole differenza fra l'ordine del giorno Lazzaro e il nostro, perchè quello dell'onorevole Lazzaro si riferisce ad una linea che si arresterebbe a Reggio...

Voci. A Messina.

PRESIDENTE. Lo ha modificato sostituendovi Messina.

MAUROGÒNATO. Se l'ha modificato non ho più niente a dire, senonchè, essendo così numerosi i miei colleghi sottoscritti nel nostro ordine del giorno, io non mi crederei autorizzato a ritirarlo.

VARÈ. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Varè.

VARÈ. Mi sento in obbligo di fare una dichiarazione. Avendo io firmato tutti e due gli ordini del giorno che portano fra le numerose sottoscrizioni prima quella dell'onorevole Maurogò nato e poi quelle di altre onorevoli persone, tutti miei carissimi amici personali, ma niente affatto politici, alcune parole dette dall'onorevole ministro dei lavori pubblici mi pongono in una condizione affatto particolare. Egli ha detto che l'opposizione dei Veneti, secondo la sua convinzione, era opposizione politica, e che coloro i quali si erano uniti a questa opposizione, mentre siedono da questa parte, l'avevano fatto per una esagerazione della carità del natio loco, ed anche per amore di popolarità, al fine di non parere meno zelanti che gli avversari politici degli interessi economici della propria regione. Questo mi pare, nella bocca di un uomo quale io conosco da molti anni essere il ministro dei lavori pubblici, tale apprezzamento che mi permetterà di dire ingiusto.

Se i deputati veneti che siedono da questa parte hanno creduto farsi organi della trepidazione che si era manifestata nel Veneto, e specialmente in Venezia, alla pubblicazione delle convenzioni marittime, ciò hanno fatto appunto perchè vedevano che quella manifestazione di trepidazione era esclusivamente economica, e niente affatto politica. Il ministro, propriamente lui, colle sue parole avrebbe potuto dare a questa questione un aspetto politico; ma essa realmente non l'aveva. E se la politica in questo entrava per qualche cosa, non ci entrava quella politica che consiste nella gretta, nella meschina strategia dei partiti, bensì in quella grande politica, superiore ai partiti, che consiste nel sentire il bisogno di spendere i denari, che sono limitati e destinati alla navigazione commerciale italiana, in un modo che provveda ai bisogni più urgenti prima che ai meno urgenti, di spendere in

modo da favorire la maggiore quantità possibile di quei grandi interessi che tutti in questo recinto vogliono proteggere nel senso della prosperità nazionale e dello sviluppo dei commerci e delle industrie senza distinzioni partigiane o regionali.

La trepidazione, di cui noi ci siamo fatti organo era legittima, e la dimostrazione che fosse legittima sta appunto nel modo in cui ora la discussione finisce, perchè finisce con un riconoscimento delle aspirazioni nostre, con la dichiarazione che i nostri scopi si vogliono raggiungere, e che contro di loro, non si presentano scopi rivali. La politica non ci entra adesso e non ci entrava prima; ed il rimprovero che il signor ministro ci ha fatto, noi non lo possiamo accettare. La trepidazione si manifestò in Venezia prima dagli organi della stampa che sono più amici del Ministero; il *meeting* fu iniziato d'accordo da due associazioni che professano diverse opinioni politiche; era la manifestazione di un sentimento generale in Venezia; si vedeva che per altri porti si provvedeva con queste convenzioni fino al 1891, mentre a Venezia non si provvedeva che fino al 1880; e quindi quella città domandava di essere su di ciò rassicurata. Alla navigazione del Mediterraneo, mentre le vecchie convenzioni col Rubattino finiscono col 1883, era naturale la domanda che si provvedesse anche all'avvenire della navigazione fatta sinora dalla *Peninsulare*, con cui la convenzione finisce ben prima, cioè nel 1878.

Tutte queste cose ora possono dirsi schiarite; ma allora avevano bisogno di esserlo. Non è esatto il dire che si sfondasse *una porta aperta*; si deve dire che la porta era chiusa, che il ministro aveva nelle sue tasche le chiavi, ed aveva la buona intenzione di aprirla; ma, prima che aperta fosse, chi la vedeva chiusa, giustamente temeva e si lamentava di ciò che chiusa restasse.

Questa era la dichiarazione che io volevo fare.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io non risponderò all'onorevole mio amico Varè, poichè, siccome le stesse osservazioni erano state fatte dall'onorevole Minich, le risposte da me rivolte all'onorevole Minich valgono anche per l'onorevole mio amico Varè.

Soltanto prego un'altra volta gli onorevoli Maurogò nato e confirmatari di volersi unire all'ordine del giorno Lazzaro (*Segni di assenso*), altrimenti debbo pregare vivamente la Camera di non accettare la loro proposta per una ragione tutt'altro che di persona, ma essenzialissima quanto alla sostanza. Già dissi altre ragioni in tal senso, ma aggiungo ora che, nei termini in cui io ho posta la questione, colle dichiarazioni che ho fatte all'onorevole Lazzaro, la mia posizione è molto libera in faccia ai contraenti: quando invece io avessi accettato un in-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

vito come quello contenuto nell'ordine del giorno Maurogònato per la presentazione di un progetto di legge, egli vede che la posizione del Governo di fronte ai contraenti sarebbe molto pregiudicata. Epperò io credo che, anche sotto questo aspetto l'onorevole Maurogònato e colleghi vorranno ritirare la loro mozione ed unirsi a quella degli onorevoli rappresentanti del Jonio.

MAUROGÒNATO. Sentite le dichiarazioni dell'onorevole ministro e consultati anche parecchi dei firmatari del mio ordine del giorno, mi associo a quello dell'onorevole Lazzaro e confido che avrà l'approvazione della Camera e quel risultamento effettivo, che tutti desiderano e che l'onorevole ministro ci fece sperare.

PRESIDENTE. Vi è un ultimo ordine del giorno dell'onorevole Panattoni che, essendo stato presentato dopo chiusa le discussioni generali, non potrebbe essere svolto; ma se la Camera crede, potrebbe per altro essere approvato.

Ne do lettura:

« La Camera raccomanda al ministro la congiunzione fra Brindisi e Messina, » e questa parte si potrebbe togliere perchè è già compresa nell'ordine del giorno Lazzaro, « e confida che allo spirare del contratto colla *Peninsulare* si provvederà con naviglio italiano al mantenimento dei servizi fra Venezia, l'Egitto e le Indie. »

LA PORTA. La Commissione è lieta che l'onorevole Maurogònato e gli altri firmatari abbiano ritirato i loro ordini del giorno, i quali, come ben disse l'onorevole ministro, allo stato attuale delle cose, potevano piuttosto pregiudicare a quegli interessi di cui si sono preoccupati. Ed in prova di ciò aggiungo, che la Commissione ha modificato il suo secondo ordine del giorno relativo alla linea Ancona-Zara, togliendone la raccomandazione perchè vuole farne un apposito articolo di legge. Vedano dunque l'onorevole Maurogònato e gli altri firmatari come, accettando l'ordine del giorno della Commissione coll'aggiunta dell'onorevole Lazzaro, si provvede efficacemente agli interessi per i quali hanno parlato e per i quali hanno presentato i loro ordini del giorno.

Per i servizi tra l'Adriatico e l'Egitto, e tra Ancona e Zara provvederemo con appositi articoli di legge.

Quindi io prego l'onorevole Maurogònato a voler ritirare anche l'ultimo ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'ha ritirato.

LA PORTA. Anche quest'ultimo?

PRESIDENTE. Questo è dell'onorevole Panattoni, e non può essere svolto perchè presentato dopo la chiusura della discussione generale.

PANATTONI. Domando la parola per una dichiarazione.

Ritiro il mio ordine del giorno per associarmi a quello dell'onorevole Lazzaro.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi preme di fare alcune dichiarazioni sopra l'ordine del giorno della Commissione per ciò che riguarda il servizio dell'America del sud.

Io amo di fare a questo riguardo dichiarazioni nette e precise. Potrei accettare senz'altro quest'ordine del giorno in quanto è per sè stesso vago ed indeterminato, ma amo che gli ordini del giorno che si votano dalla Camera siano destinati a ben altro che ad andare ad impinguare i repertori del nostro benemerito Fontana, amo che ci intendiamo sopra l'effetto della interpretazione che deve loro essere data.

Io dunque dichiaro di accettare l'ordine del giorno nel senso che qualora le comunicazioni periodiche coll'America meridionale, così importanti riguardo alle nostre colonie, venissero a mancare, per questo caso precisamente io considero siano scritte e correlativamente accetto la raccomandazione della Commissione.

COCCO, relatore. La Commissione non ha nessuna difficoltà di associarsi alle dichiarazioni dell'onorevole ministro che sono conformi alle considerazioni svolte nella relazione presentata dalla Commissione, la quale conchiude coll'ordine del giorno che essa ha proposto.

PRESIDENTE. Metto adunque ai voti gli ordini del giorno proposti dalla Commissione, il secondo dei quali coll'emendamento degli onorevoli Lazzaro ed altri.

Do lettura del primo:

« La Camera confida che il Governo nella prossima Sessione presenterà un disegno di legge inteso alla riforma delle tasse marittime. »

(È approvato.)

Do lettura del secondo ordine del giorno:

« La Camera confida che il Governo provvederà, valendosi dell'opera di compagnie nazionali, all'avvenire della navigazione periodica da Napoli, Livorno e Genova con l'America del sud, non che a quella fra Brindisi e Messina sino a che non siano aperte le comunicazioni ferroviarie fra Gallipoli, Brindisi e Taranto, e passa all'ordine del giorno. »

Metto ai voti questo ordine del giorno.

(È approvato.)

Articolo primo...

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Possiamo continuare.

« Art. 1. È approvata la convenzione stipulata il 4 febbraio 1877 dallo Stato, e per esso dai ministri

delle finanze e dei lavori pubblici, coi commendatori Raffaele Rubattino ed Ignazio Florio, contraenti tanto a nome proprio che delle compagnie da loro rappresentate, modificata dalle annesse dichiarazioni *A, B, C*.

« Il servizio marittimo tra Palermo e Tunisi, di cui all'articolo 1, § *H*, del quaderno d'oneri per la navigazione a vapore tra il continente e la Sicilia, dovrà essere settimanale. »

L'onorevole Maurigi ha facoltà di parlare.

Voci. A domani! A domani!

PRESIDENTE. Abbiamo la bontà di far silenzio, il lavoro che ci resta ancora a fare è molto.

MAURIGI. Non mai come in questa occasione ho sentito il dovere di essere breve, mentre d'altra parte ho grande bisogno di fare appello all'indulgente attenzione della Camera, la quale, per secondare il desiderio del suo presidente, prolunga in un'ora straordinaria la sua seduta.

L'oggetto, pel quale ho chiesto di parlare, non è stato ancora toccato, nonostante la lunga discussione alla quale la Camera ha assistito. Voglio parlare della linea tra Palermo e Tunisi. Questa linea ha richiamato l'attenzione del Governo, al quale rendo grazie d'aver ristabilito un servizio che era stato molto leggermente soppresso dopo qualche anno appena di iniziato esperimento. La Commissione, che ha portato un attento esame sopra questa proposta, ha creduto doverla completare, rendendo, da quindicinale, settimanale questo viaggio. Nella accurata relazione dell'onorevole Cocco sono accennate le ragioni storiche le quali militano in favore della proposta che la Giunta ha presentata alla Camera. Alle 6 1/4 non è ora di entrare in questo genere di erudizione. Però, in ogni modo, la Camera potrà con molta venia tollerare che si parli ancora per qualche minuto, perchè qui in Roma, forse per la prima volta dopo tanti secoli, in un'Assemblea deliberante politica, si pronunzia di nuovo il nome di Cartagine, che nel lungo viaggiare di questi giorni siamo ormai sulle coste d'Africa.

Io non ricorderò quali rapporti vi sieno stati in ogni epoca tra la Barberia e l'Italia meridionale, e più particolarmente con la Sicilia. Io dovrei ricordarvi quale importanza ebbe la provincia africana romana; io dovrei ricordarvi come Bisanzio, benchè potè aspirare ad essere una potenza mediterranea, con grande pertinacia si sforzò a mantenere colà il suo dominio; io dovrei ricordarvi come dall'Africa venne a noi la civiltà degli Arabi, la quale, quantunque fosse all'ombra di quel Corano che ora è tanto di moda di vituperare tutti i giorni, pure è ricordata da tutti coloro che s'interessano al progresso umano con indelebile riconoscenza; io do-

vrei ricordarvi ancora come la monarchia dei Normanni non credette assicurato il possesso della Sicilia finchè non pose piede in Africa; che le conquiste del primo re Ruggiero furono solo perdute nel malaugurato regno di quel Guglielmo che la storia stigmatizzò il *Malo*.

Dovrei finalmente ricordarvi come in un'epoca molto a noi più vicina, l'imperatore Carlo V, assediato da tante guerre, imprendendo tante vaste imprese, considerò come necessità principalissima alla sua politica assicurarsi il possesso di Tunisi. Ma lasciamo i ricordi guerreschi; oramai gli amici della pace che non si sgomentano del succedersi periodico di nuove e colossali guerre in Europa, negli intervalli di queste lotte titaniche rappresentando, se non la missione, certo l'aspirazione del nostro tempo.

Io dunque mi asterrò d'intrattenere la Camera sull'ordine di questi rapporti, direi di natura internazionale, che si riattaccano alla nostra storia passata. Dirò solo che ora che siamo al *desideratum* delle conquiste pacifiche, anche da quella parte non si è spezzata la tradizionale attività italiana sulle coste africane. Tutti ricordano le colonie che fioriscono a Tunisi, colonie unificate e rese più importanti dal fatto della costituzione del regno d'Italia. Tutti non sapranno forse però che in un'epoca recente, malgrado la soppressione del percorso di quella linea, che oggi siete chiamati a ristabilire, una vasta industria agricola ha preso piede nella Tunisia, industria che viene dalla Sicilia, e determina tutti gli anni una forte emigrazione temporanea di un gran numero di contadini, e l'impiego di forti capitali siciliani.

Del resto, la linea che la Commissione ha creduto di dover raccomandare alla Camera, va anche tenuta presente per considerazioni di un ordine assolutamente interno. L'amministrazione delle nostre poste ha adottato il criterio che, dove non vi è ferrovia, lo Stato non debba occuparsi che del trasporto delle lettere. In conseguenza di questo nessun trasporto per i viaggiatori è assicurato dallo Stato sulle vie ordinarie nazionali; e se in un'epoca più o meno vicina sarà perfezionato il servizio dei piccioni viaggiatori, probabilmente con questo mezzo saranno mandate le lettere, e scomparirà affatto, per quanto incompleti, per quanto selvaggi, direi quasi siano i mezzi attuali di trasporto, ogni speranza di trasportare le persone insieme alle lettere.

Ebbene, signori, la provincia di Trapani non ha altre comunicazioni a comodo dei viaggiatori a cui lo Stato si interessi, che le comunicazioni marittime. E queste comunicazioni sarebbero, colla proposta che vi raccomando, assicurate in modo appena suf-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

ficiente a due città di una particolare importanza, la città di Marsala che in un'epoca breve della nostra storia contemporanea, ha avuto la fortuna di legare il suo nome ad una delle più proficue industrie del nostro paese, e ad uno dei fatti più gloriosi del nostro risorgimento; e la città di Trapani, la cui particolare attività marittima è a voi tutti nota, e la cui importanza commerciale eccezionale anche in epoca recente è stata sanzionata da una vostra legge che stanziò fondi speciali per il miglioramento del suo porto, considerato in tutti i tempi come un porto di grande importanza nazionale.

Il sacrificio che si richiede per secondare la proposta della Commissione che vi raccomando, è dal punto di vista finanziario assolutamente minimo e quasi insignificante, se si considera che esso rende possibile allo Stato di provvedere a tutti i servizi d'ordine pubblico in quanto a movimenti di personale che è obbligato a fare in condizioni anormalissime, perchè, giova ripeterlo, le poste non trasportano obbligatoriamente viaggiatori, ma solamente le lettere, e quindi sulle comunicazioni terrestri, dove non vi è ferrovia, non è da fare su di esse alcun assegnamento, e nessun concorso è ottenuto dall'altra parte dallo Stato per assicurare i mezzi di trasporto sulle vie ordinarie.

Io avrei ancora molti argomenti da esporre, ma debbo anzitutto alla Camera che ha voluto ascoltarli benignamente in un'ora così tarda, e dopo una discussione così faticosa, di essere brevissimo, malgrado l'importanza speciale del soggetto. Mi limiterò dunque a rivolgere vive preghiere alla Camera, che faccia buona accoglienza alla aggiunta della Commissione, inquantochè sono sicuro che il Governo e l'egregio ministro dei lavori pubblici più particolarmente, vorranno compire l'opera da loro incominciata, col ristabilire il servizio tra la Sicilia e l'Africa per la via Palermo-Tunisi, rendendolo più utile e proficuo, associandosi all'estensione da quindicinale in settimanale proposto dalla Commissione, aumento di servizio, che mentre soddisfa imperiosi e legittimi bisogni, non si risolve in serio aggravio finanziario, la maggiore spesa occorrente assolutamente esigua, restando nei limiti degli stanziamenti del bilancio del 1876 per questo ramo del pubblico servizio. (*Bene!*)

MAZZARELLA. Domando la parola per dichiarare che non voglio parlare. (*ilarità*) Però mi permettano di dire quali sono i motivi di questa dichiarazione.

Dopo quello che ho ascoltato a riguardo del mare Jonio, dopo i buoni augurii che ci sono venuti dalla parte dell'onorevole signor ministro, dopo quello che la Commissione aveva detto a riguardo di Gallipoli, certamente anch'io ho sentito (mi permetterò

la vera parola) il prurito (*Viva ilarità*) di parlare. Ma dopo che sono venuto in una posizione tale, in cui vedo di non potermi aspettare nulla dalla parte della legalità e devo attendere qualche cosa solamente dalla parte dei buoni augurii, io accetto i buoni augurii, e sono certo, che ella, onorevole signor ministro, sono certo, dico, che ella è così buono da comprometersi per l'avvenire in quanto a Gallipoli. Lei che ha fatto un viaggio per laggiù, conosce quale è la posizione di Gallipoli. Io che so quanto lei è persona buona, è persona, che certamente adempie alle sue promesse, so di poterle accettare, ed accettandole rinunzio alla parola, per potere poi nell'avvenire dire, e glielo dirò, bisognando: signor ministro, si è ricordato sì o no? (*ilarità — Bravo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Musolino ha facoltà di parlare.

MUSOLINO. Io prendo la parola per domandare che sia conservato in tutto il suo tenore il quaderno primitivo d'oneri convenuto il 4 febbraio 1877 tra il ministro e la società concessionaria; e che per conseguenza sia eliminata la lettera *B* dal primo comma dell'articolo 1, in termini più espliciti, che i viaggi settimanali per le coste della Calabria siano mantenuti come erano stati stabiliti da principio, cioè a dire due per settimana, con approdi a Paola, Amantea, Santa Eufemia, Pizzo, Tropea, Gioia-Tauro e Palmi.

Secondo il primitivo quaderno d'oneri i due circondari di Paola e di Palmi erano messi sullo stesso piede di parità, e a mio modo di vedere era questo un gran favore che si faceva a Paola, imperocchè è tale la differenza che passa tra le condizioni economiche dell'uno e dell'altro circondario, che se si dovesse fare una preferenza, essa certamente non potrebbe essere concessa che a Palmi.

In effetti, il circondario di Paola conta 90,000 abitanti, quello di Palmi 120,000: si ha quindi una eccedenza di popolazione di 30,000 anime; il circondario di Paola per imposta prediale paga allo Stato 260,000 lire all'anno, quello di Palmi 750,000 lire; cioè più del doppio; e per ricchezza mobile il primo 52,000 lire, ed il secondo 164,000, ossia più del triplo.

E tutto ciò quanto al presente; ma tra pochi anni la differenza economica fra i due circondari sarà tale da non ammettere più alcun paragone.

Il circondario di Paola è abitato da una popolazione certamente molto laboriosa, ma sventuratamente essa dimora sopra un suolo che per la sua aridità non si presta ad un grande sviluppo. La sua massima produzione consiste in fichi che vengono spediti a Napoli per mezzo dei vapori nei mesi di

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

novembre e dicembre; dopo quale epoca quelle marine rimangono in un abbandono quasi completo; sicchè gli approdi dei vapori non servono che al trasporto di pochi passeggeri, o di articoli di consumo interno in quantità molto modesta. Invece il circondario di Palmi di straordinaria fecondità è ricco di svariate produzioni, e specialmente di olio, vino, aranci e seta. La produzione annuale dell'olio oltrepassa le 100,000 botti, che al prezzo medio di 400 lire la botte rappresentano il valore di oltre 40 milioni di lire.

Nè si dica che essendo questa una derrata destinata all'esportazione si spedisce all'estero per mezzo di legni a vela, sicchè è inutile per essa l'approdo dei vapori nazionali. Imperocchè una parte non piccola di tale prodotto è destinata anche al consumo interno, e se Gioia-Tauro, unico sbocco commerciale di tutto il circondario di Palmi, avesse il beneficio di periodici approdi di vapori, profitterebbe di essi per spedire una parte dei suoi olii alle varie città del regno siccome si pratica nella rada di Pizzo da cui si fanno per Napoli ed altri punti considerevoli spedizioni olearie.

Ma, come io diceva, le produzioni del circondario di Palmi non si riducono ai soli olii. Senza parlare del vino e della seta, vi sono anche gli aranci che sin da ora costituiscono un prodotto assai ragguardevole, e che tra poco tempo supereranno in valore anche gli olii, quando avranno conseguito pieno sviluppo le piantagioni eseguite da vari anni su vasta scala in tutto il circondario.

Questa derrata, per se stessa assai delicata, va soggetta attualmente a grandi avarie, giacchè trasportata in dettaglio con piccoli legni a Messina, vi rimane per molti giorni prima di essere caricata sui vapori diretti che da quel porto approdano a Genova ed a Marsiglia, da dove per mezzo delle ferrovie si diffonde in Germania, nella Francia, nel Belgio ed in Inghilterra. Se Gioia-Tauro non fosse stata esclusa dal beneficio degli approdi settimanali di vapori, avrebbe potuto eseguire tali spedizioni direttamente senza tanta perdita di tempo e di spesa, e senza subire quelle enormi avarie finora sofferte.

Il circondario di Palmi presentemente farà esportazione di oltre 60 milioni, la quale senza esagerazione, tra dodici o quindici anni oltrepasserà i 100.

Da quanto ho avuto l'onore di rassegnare fin qui la Camera rileverà di leggieri che il circondario di Palmi non solo è uno dei più produttivi e ricchi del mezzogiorno e forse di tutta Italia, ma che trovandosi in condizioni economiche di lunga mano superiori a quelle del circondario di Paola, il trattarli

sullo stesso piede di parità è, come io diceva dianzi, un atto di grande favoritismo per l'ultimo.

Non pertanto la Commissione è di avviso contrario.

Il Ministero aveva creduto essere arrivato il momento di rendere giustizia ad una contrada finora abbandonata da Dio e dagli uomini, e nel primitivo quaderno d'onori, accettato dalla società concessionaria, aveva stabilito due viaggi settimanali con approdi a Gioia-Tauro ed a Palmi, altrettanti ne aveva assegnati al circondario di Paola con approdi a Paola ed Amantea.

Ma la Commissione stima che ciò sia troppo, sicchè nella sua proposta sopprime completamente gli approdi a Palmi, che se non altro presenta la suscettività di dare non pochi passeggeri, come quella che è sede di una sotto-prefettura, di un tribunale civile, di una Corte d'assise, di una guarnigione, ecc., possiede una ragguardevole popolazione, e riduce ad un solo i due approdi di Gioia-Tauro, unico sbocco di tutta la produzione del circondario. E tutto ciò allo scopo esclusivo di favorire Belvedere.

FAZIO. Domando la parola.

MUSOLINO. In verità, o signori, una simile proposta, al suo semplice annunzio, apparisce scandalosa o ridicola quando non è giustificata da potenti motivi e da ineluttabili ragioni.

Esistono tali motivi e tali ragioni?

Che cosa è Belvedere! (*Rumori — Molti deputati domandano la parola*)

Sono paragoni spiacevolissimi, o signori, e vi confesso che io sono oltremodo dolente di farli; ma in pari tempo vi dichiaro che vi sono costretto, tirato quasi pei capelli, quando veggo con quei modi speciosi si vorrebbero spogliare Palmi e Gioia-Tauro per arricchire Belvedere.

L'importanza di un paese, sotto il punto di vista commerciale, si misura dalle dogane e dai telegrafi più che dalle poste, le quali ultime, propriamente parlando, non esprimono il vero movimento delle transazioni che, come ben si comprende, si eseguono giorno per giorno coi mezzi di maggiore rapidità possibile, sicchè si ricorre per esse ai telegrafi, mentre si riservano le poste alla trasmissione dei conti correnti, o dei conti finali fra piazza e piazza, negoziante e negoziante. È questo un fenomeno che si verifica costantemente dappertutto, ed in ispecie nei grandi centri di traffico.

Ciò posto, vediamo in quali rapporti si trovino rispettivamente Belvedere e Gioia-Tauro sotto il punto di vista telegrafico e doganale.

Gioia-Tauro possiede un telegrafo che produce annualmente 7213 lire; cifra importantissima per

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

una piccola città di provincia. (*Interruzione vicino all'oratore*)

Ma, signori, sono queste cifre ufficiali, attinte alla statistica compilata dal Governo; e sfido chiacchierata ad invalidarle.

PRESIDENTE. Continui, onorevole Musolino, non dia ascolto alle interruzioni.

MUSOLINO. Signor presidente, fermiamoci un poco per vedere...

PRESIDENTE. Parli pure, ma non dia ascolto alle interruzioni.

MUSOLINO. Belvedere non ha telegrafo di sorta; almeno sino a due giorni fa non l'aveva, tali essendo le assicurazioni ricevute dalla pubblica amministrazione.

Ora, è questo l'indizio più sicuro della sua anemia, non pure commerciale, ma amministrativa ed anche sociale, giacchè è prova solenne che i di lui abitanti non solo non hanno alcuna relazione colle varie piazze di traffico, ma non sentono neppure il bisogno di tenere delle rapide comunicazioni col capoluogo del circondario o della provincia.

Dogane! Belvedere ne ha una, la quale è designata coi seguenti connotati:

Importazione, nulla;

Esportazione, nulla;

Diritti marittimi, cioè di cabotaggio, ancoraggio, patenti, ecc., ecc., lire 245 annuali! (*ilarità*)

Questa cifra vi rivela ancora la natura dei legni che eseguono il cabotaggio. Non sono neppure legni che fanno i viaggi per Napoli e la Sicilia, giacchè dovrebbero avere allora la capacità almeno di un 30 o 40 tonnellate; e supponendo che nella marina di Belvedere esistessero due o tre legni di tale portata, e che nel corso dell'anno facessero due o tre viaggi ciascuno per gli anzidetti porti di Napoli e di Sicilia, pagherebbero una somma superiore alle lire 245. Dunque il cabotaggio della marina di Belvedere viene eseguito da piccole barche costiere e si riduce ai cambi coi paeselli vicini nella stessa provincia.

Invece la dogana di Gioia-Tauro dà i seguenti prodotti:

Importazione	L.	5,371	17
Esportazione	»	114,212	18
Diritti marittimi, ecc.	»	1,351	99
Totale		L.	120,935 34

All'ora in cui siamo io mi asterrò dal fare ulteriori considerazioni sull'argomento. La sola enunciazione delle cifre ufficiali da me presentate deve essere più che bastevole per convincere la Camera della irragionevolezza della proposta della Commissione. 120,000 lire per Gioia-Tauro contro 245 per

Belvedere, sono due estremi di fatto troppo eloquenti. 245 lire annuali corrispondono a 20 lire al mese, insufficienti a pagare, non dico tutti gli impiegati dell'ufficio, ma neppure le sole guardie doganali. Queste enormi passività della dogana di Belvedere è oggetto di seria considerazione presso la direzione generale delle gabelle, la quale è in dubbio se debba tuttavia mantenerla o sopprimerla; ed intanto la nostra Commissione stima quella marina meritevole del regalo di un viaggio settimanale di vapori! In verità mi pare di cascare dalle nuvole!!

Non pertanto se Ministero e Commissione vogliono essere generosi oltre ogni limite di convenienza, locupletino pure Belvedere. Non sono io certamente quello che mi opporrò a qualunque combinazione o concessione. La cosa che non approverò mai, anzi che combatterò con tutte le mie forze è che tale generosità si eserciti a danno di Palmi e specialmente di Gioia-Tauro. Sarebbe questa non pure una ingiustizia, ma un'assurdità, ed io nutro la profonda fiducia che la Camera non si presterà giammai a sanzionare l'ingiusto e l'assurdo.

Epperò pongo fine a queste mie brevi considerazioni cogli stessi termini con cui le ho incominciate.

Io dimando che sia mantenuto in tutto il suo vigore il primitivo capitolato che assegna a Palmi e Gioia-Tauro due viaggi settimanali, e che per conseguenza si cancelli la lettera *B* del primo comma dell'articolo 1.

PRESIDENTE. Mandi il suo emendamento al Seggio.

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Plutino Fabrizio.

PLUTINO FABRIZIO. Io sono lietissimo di essere stato preceduto nel mio turno di parola dall'onorevole Musolino. Egli ha sostenuto gli interessi legittimi di Palmi e di Gioia-Tauro direi quasi con un entusiasmo del quale io caldamente lo ringrazio, e certamente l'ha fatto con quella autorità che a me manca.

Sono lieto poi anche, perchè nella mia qualità di rappresentante del collegio di Palmi, se avessi presa la parola per il primo, qualcuno avrebbe potuto supporre che la fosse ispirata unicamente a meschino spirito di campanile o ad interesse elettorale. No, onorevoli colleghi, io che saprei reprimere all'occorrenza questi sentimenti, invoco la vostra considerazione in nome dell'alto principio della giustizia distributiva che dovrebbe essere la guida di tutti quanti i legislatori, di tutti quanti i ministri e che con questo articolo io credo profondamente vulnerato. Quando l'onorevole ministro dei lavori pubblici presentò il suo primo progetto io vi lessi

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

con piacere stabiliti due approdi a Gioia-Tauro e due a Palmi, ed era giusto cotesto provvedimento del Ministero; avete udito testè dall'onorevole Musolino l'importanza di Palmi, l'importanza di Gioia. È necessario che io aggiunga ancora qualche cosa. Palmi dista dal mare circa mezz'ora, è capoluogo di circondario con una popolazione di 12 mila abitanti; ha il suo tribunale civile e correzionale, ha la Corte d'assise straordinaria, ha il presidio militare, ha l'agenzia delle tasse, ricevitoria del registro, e tutti gli altri uffici inerenti ad un capoluogo di circondario, che si compone di 30 importanti comuni con una popolazione di 120 mila abitanti.

Gioia-Tauro è il gran caricatoio delle Calabrie, è uno dei punti più importanti del regno, credo che sia la nona fra le dogane. Sono dolente di non vedere al suo posto l'onorevole ministro delle finanze, avrei fatto appello alla sua autorità. Gioia, come ha detto l'onorevole Musolino, e come rilevasi dagli atti ufficiali della Camera di commercio, ha il servizio di cabotaggio che segna 1500 legni tra approdi e partenze, con un tonneggio di tonnellate 65 mila in media; e questa cifra di 65 mila tonnellate rappresenta veramente il movimento commerciale. Gioia fa il suo cabotaggio con Castellammare di Stabia, con Napoli, con Salerno, con Torre Annunziata, ed il commercio marittimo di Gioia interessa anche i distretti di Bari, di Salerno e di Messina, a Gioia tutte le nazioni sono commercialmente rappresentate nei loro vice-consoli. È esatto quanto disse l'altro giorno qui nella Camera l'onorevole mio amico Del Giudice: che, cioè, di Palmi non si era parlato prima, e solamente l'onorevole ministro dei lavori pubblici aveva provveduto a quell'approdo.

L'onorevole Del Giudice vuol servirsi di questo argomento a suo favore; io al contrario me ne giovo a favore del mio assunto e sostengo che era tanto evidente la giustizia dell'approdo in Palmi che non aveva avuto bisogno della protezione di alcuno, e della raccomandazione di alcun deputato. Che cosa ha fatto poi l'onorevole Commissione? Lo avete udito dall'onorevole mio amico Musolino: con un tratto di penna ha cancellato i due approdi di Palmi, e i due di Gioia, li ha ridotti ad uno, recando così nocimento alla provincia di Reggio-Calabria, la quale per lo meno ha diritto ad uguale trattamento, e poi ha conservato tutti gli approdi del circondario di Paola, provincia di Cosenza, e tutti gli approdi del circondario di Pizzo, provincia di Catanzaro, aggiungendone uno.

Mi permetta la Camera che io la intrattenga ancora per pochi istanti sopra alcuni dettagli che servono a giustificare il mio assunto. Io volli con severa coscienza esaminare il numero delle leghe marittime

sovvenzionate dallo Stato con questo progetto di legge e percorse dalle compagnie di navigazione. Ebbene, nella provincia di Cosenza il numero delle leghe è 12, nella provincia di Catanzaro 20, nella provincia di Reggio è 8. Traducendo questo numero di leghe a viaggi, io veggo che nella provincia di Cosenza ascendono a 156, nella provincia di Catanzaro a 104, nella provincia di Reggio solamente a 52, non calcolando l'approdo di Reggio, che fa parte necessaria del servizio come testa di linea della ferrovia.

Vede quindi la Camera che la disuguaglianza di trattamento della provincia di Reggio di fronte alle provincie di Cosenza e Catanzaro è così evidente, che io credo inutile di andare più avanti.

Una difficoltà grave, e piuttosto importante faceva l'altro giorno l'onorevole Del Giudice. Egli diceva: se voi aggiungete un altro approdo a Gioia od a Palmi, voi scambussolate il servizio di cabotaggio delle Calabrie.

L'onorevole Del Giudice può darsi sia nel vero, ma non posso su due piedi pronunziarmi su questo; però avrei a rispondergli che quest'inconveniente potrebbe benissimo evitarsi, se l'onorevole ministro si compiacesse di dare una categorica spiegazione. Il servizio delle Calabrie potrebbe dividersi in due tratti, il vapore, partendo da Reggio, potrebbe toccare Palmi, Gioia, Tropea, Pizzo, e fermarsi al porto di Santavenere che è collaudato, o quasi collaudato, e poi proseguire per la provincia di Cosenza a Napoli. In questo modo si toglierebbe l'inconveniente, a cui accennò l'altro giorno l'onorevole Del Giudice. Io spero che, tanto la Commissione, quanto l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi daranno una categorica spiegazione sul proposito, la quale mi possa servire di norma. Però, a scanso di equivoci, io dichiaro che, se l'onorevole ministro e gli onorevoli membri della Commissione saranno sordi a queste giuste osservazioni, io darò sempre il mio voto favorevole a questo progetto di legge, perchè il mio patriottismo questo m'impone, ma però la mia voce resti qui come una protesta contro l'ingiustizia commessa a danno della provincia di Reggio, e particolarmente del circondario di Palmi.

PRESIDENTE. L'onorevole Englen ha facoltà di parlare.

Voci. Non c'è.

PRESIDENTE. Allora la facoltà di parlare spetta all'onorevole Borruso.

BORRUSO. Io ho domandato la parola per raccomandare all'onorevole ministro un affare di un interesse molto locale. Certo che questo non potrà preoccupare egualmente tutta la Camera, la quale

ha tenuto di mira in questa questione interessi molto generali ed elevati. Si suol dire che *de minimis non curat praetor*, ma io credo che degli interessi locali bisogna anche occuparsi, perchè dal cumulo d'interessi locali, risulta l'interesse generale nazionale.

Dirò poche parole, perchè all'ora in cui siamo non è possibile trattenere lungamente la Camera.

Io intendo parlare di un approdo, che sarebbe Castellammare.

Fra Palermo e Trapani c'è un approdo che offre delle condizioni economiche e commerciali molto importanti; è la rada di Castellammare del Golfo. Questa spiaggia raccoglie le produzioni di tutto il versante settentrionale, che si racchiude tra le due grandi città di Trapani e Palermo, e fin da tempi remotissimi è stato l'emporio di una grande regione.

Ora Castellammare è stato interamente trascurato non ostante che da Palermo a Trapani ci siano 20 leghe di corsa marittima, tra le quali non s'incontra nessuno approdo, mentre poi al di là di Trapani e fino a Siracusa, gli approdi si succedono con una distanza di sole 4 o 5 leghe marittime.

Questa grande distanza tra l'approdo di Trapani e quello di Palermo, è già una prima ragione a favore di Castellammare.

Un'altra ragione sarebbe l'importanza del commercio.

Se noi consultiamo le statistiche della navigazione, troviamo che Castellammare ha avuto nel 1875, un movimento di 1683 bastimenti della portata di 27,659 tonnellate.

Ora sono pochissimi gli approdi che raggiungono questa cifra.

Debbo aggiungere questo che fra gli approdi, che si sono aggiunti nelle ultime convenzioni, ve ne sono di quelli che hanno un movimento di molto inferiore a quello di Castellammare. Io potrei indicare, per esempio, l'approdo di Belvedere il quale non ha nel 1875 che 213 approdi con 17,169 tonnellate, quello di Tropea che non ha che 269 approdi con 8258 tonnellate, quello di Gioia-Tauro che non ha che 1328 approdi e tonnellate, quello di Sant'Eufemia che non ha che 432 approdi con 10,395 tonnellate. Ora, a tutti questi è immensamente superiore Castellammare che rappresenta una cifra di 1683 approdi con 27,659 tonnellate ed ha una marina propria di circa 80 bastimenti, coi quali fa il commercio in tutto il Mediterraneo non solo sulla costa d'Italia, ma anche in quella della Francia.

Non prolungo il mio discorso, solamente faccio una raccomandazione all'onorevole ministro perchè, valendosi della facoltà che gli accorda la legge di mutare gli approdi, e di impiegare le economie che

si faranno per soppressione di linee o per soppressione di approdi, in altri approdi utili alla navigazione, perchè, dico, alla prima occasione provveda a questo bisogno, stabilendo un approdo in Castellammare, ove è richiesto dallo sviluppo sempre crescente del commercio.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Siccome vedo dai nomi degli onorevoli deputati che sono iscritti, che la discussione si aggirerebbe a lungo sopra questi approdi delle coste della Calabria, così io mi credo in dovere di anticipare alcune dichiarazioni le quali confido che potranno far cessare la discussione medesima.

Io noto all'onorevole mio amico Musolino, ed ai suoi colleghi delle Calabrie che hanno parlato a questo riguardo, che quando fu redatto il quaderno d'oneri si cercò di accrescere notevolmente il numero degli approdi su quella costa così ricca di prodotti, come ha ampiamente esposto l'onorevole Musolino.

Furono esaminate molte domande di nuovi approdi col desiderio di assecondarle. Nondimeno stabiliti i luoghi d'approdo, e quand'essi sono molti, ammetteranno gli onorevoli preopinanti che la formazione d'un orario di questa natura è cosa assai ardua. Quando perciò si venne colla Commissione a discutere intorno a questi scali, quando si esaminò come si sarebbero potuti formare gli orari di questi viaggi, si riconobbe che se gli approdi fossero in numero assai notevole, da Napoli non si arriverebbe più a Messina. Se per lo passato con due sole fermate, quella cioè di Pizzo e quella di Paola, il viaggio riusciva discretamente breve, ora se dovessimo fermarci in 10 o 12 punti, il viaggio sarebbe tale che probabilmente protesterebbero anche le località dove avrebbero luogo le fermate, poichè la celerità delle comunicazioni verrebbe a scapitarne grandemente. (*Interruzione*)

Che s'è detto?

Voci. Vada avanti.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Perciò si è pensato ad una alternata distribuzione di fermate, ed io mi affidai alla Giunta la quale, composta come è di persone che conoscono perfettamente i luoghi, mi parve certamente meritevole di questo atto di fiducia. Con ciò nulla è pregiudicato, poichè credo che anche la Commissione riconoscerà quanto sia difficile la compilazione dell'orario definitivo.

Quanto alla combinazione che essa ha escogitato e che è stata molto ventilata (e la Commissione sa che io aveva l'idea di una distribuzione diversa), dopo varie conferenze si è caduti d'accordo fra Commissione e Ministero. Si è caduti d'accordo, perchè per ogni evento avvi un articolo del capito-

 SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1877

lato il quale stabilisce che il Governo ha la facoltà di aggiungere come di togliere degli approdi. In correlazione a questa disposizione del capitolato, io posso assicurare l'onorevole Musolino, l'onorevole Plutino Fabrizio e gli altri miei colleghi ed amici che hanno parlato su questo argomento, posso assicurarli, dicevo, che mi metterò con ogni studio, con ogni imparzialità, con assoluta equanimità, tenuto conto delle cose certamente importanti che gli onorevoli Musolino e Plutino hanno detto, a combinare gli orari nel modo più soddisfacente che mi sia possibile, sia avuto riguardo alle comunicazioni estreme, sia a quelle dei luoghi intermedi.

Aggiungo una parola nel medesimo senso in risposta all'onorevole mio amico Borruso, il quale pure chiese un approdo nel nuovo viaggio che dovrà aver luogo da Palermo a Tunisi, per Trapani e Marsala; approdo che vorrebbe si stabilisse a Castellammare. Anche su questo devo fargli analoghe dichiarazioni. Io non conosco bene quelle località; mi informerò delle facilità o difficoltà nautiche dei porti, m'informerò della importanza, che certo sarà quale la disse l'onorevole Borruso, di Castellammare, dell'abbondanza dei suoi prodotti, ma in pari tempo anche della lunghezza, del maggior percorso che dovrebbero fare, e quindi della spesa che è certo un elemento non trascurabile, visti i sacrifici che si sostengono per la riattivazione di cotesta linea di navigazione. E se avuto riguardo a questi vari elementi mi sarà dato di soddisfare i desiderii dell'onorevole mio amico Borruso io ne sarò certamente lietissimo.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Fazio.

FAZIO. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, le quali mi affidano completamente delle sue buone intenzioni, io rinunzio alla parola e sono certo che il collegio che ho l'onore di rappresentare non sarà menomamente danneggiato, inquantochè l'approdo nel mandamento di Belvedere già esisteva. Io sono certo che i miei colleghi che siedono su questi banchi della Camera

non vorranno permettere che sotto il Ministero di Sinistra quella parte del circondario di Paola abbia a perderne quei vantaggi che prima possedeva.

Dopo di ciò rinunzio alla parola.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Del Giudice.

DEL GIUDICE. Vi rinunzio.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole Miceli.

MICELI. Anch'io rinunzio alla parola, ed occorrendo andrò a rassegnare al Ministero le mie ragioni favorevoli al terzo approdo, in un punto tra Paola e Scalea, combattuto dagli onorevoli Musolino e Plutino. Andrò a rassegnarle quando vedrò che sia giunto il tempo opportuno.

PRESIDENTE. Passeremo allo svolgimento delle aggiunte.

Viene in primo luogo quella dell'onorevole Greco. Ne do lettura:

« Sarà toccato lo scalo di Siracusa nei viaggi di andata e ritorno, fra Palermo e Sira, fra Genova l'Egitto e le Indie, e fra Genova, Singapore e Bateria; salve però rimanendo, anche per lo approdo di Siracusa, le facoltà riservate al Governo nell'articolo 3 dei quadèrni d'oneri. »

Domando, se è appoggiata.

(È appoggiata.)

Voci. A domani!

PRESIDENTE. Domani seduta pubblica alle due pomeridiane.

La seduta è levata alle 6 52.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

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

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

