

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

## CLIII.

## TORNATA DEL 14 MARZO 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

**SOMMARIO.** *Svolgimento della proposta di legge del deputato Elia per autorizzare la Cassa dei depositi e prestiti ad estendere in favore del municipio di Ancona il termine per l'ammortamento dei prestiti — Risposta del ministro guardasigilli, dopo la quale la proposta Elia è presa in considerazione. — Discussione della convenzione dell'Unione postale universale, conchiusa a Parigi il 1° giugno 1878 — Dichiarazione del ministro dei lavori pubblici, Mezzanotte, con la quale accetta una proposta della Commissione — Ringraziamento e schiarimenti del deputato Maurigi, relatore — Approvazione dell'articolo unico. — Discussione sulla convenzione addizionale con la società Rubattino per estendere la navigazione settimanale da Alessandria di Egitto a Cipro — Osservazioni del deputato Favale contrarie alla convenzione --- Il deputato Maldini dimostra come era più logico conchiudere questa convenzione con la società Florio, concessionaria di tutti i servizi degli scali di Levante, anzi che con la società Rubattino; espone quindi una serie di considerazioni per dimostrare la convenienza di ordinare meglio i nostri servizi marittimi — Il deputato Baccarini dà alcuni chiarimenti ai deputati Maldini e Favale; e dimostra la convenienza dei servizi marittimi regolati con questa convenzione — Il deputato Damiani espone le ragioni che lo determinano a votare contro questa proposta di legge — Il deputato Maldini rettifica alcune opinioni attribuitegli dal deputato Baccarini — Il deputato Favale replica per confutare le ragioni esposte dal deputato Baccarini in favore di questo disegno di legge — Il deputato D'Amico esorta il ministro a non insistere per l'approvazione di un disegno di legge che, se aveva una certa importanza quando fu proposto, oggi, per parecchie ragioni, non ne ha più alcuna — Il deputato Baccarini replica brevemente per un fatto personale --- Il deputato Ponsiglioni, difendendo le conclusioni della Commissione, risponde particolarmente agli oratori che hanno parlato su questo disegno di legge — Schiarimenti dati dal deputato D'Amico — Proposta di ordine del giorno del deputato Damiani — Considerazioni del deputato Di Rudinì, contrarie al disegno di legge — Il deputato Maurigi parla in favore dell'approvazione del disegno di legge — Il deputato Minervini, prendendo argomento dalle considerazioni finora svolte, parla contro l'approvazione --- Il deputato Di Sambuy, della Commissione, svolge varie considerazioni per dimostrare l'utilità del disegno di legge in discussione; e combatte le osservazioni dei precedenti oratori — Il ministro dei lavori pubblici aggiunge poche parole per sostenere anch'egli la necessità della convenzione con la società Rubattino — Replica del deputato Damiani — Si approva la questione pregiudiziale proposta dal deputato Damiani. — Si annunzia una domanda d'interrogazione del deputato Righi al ministro dei lavori pubblici, circa alcuni provvedimenti da prendere riguardanti il regime dell'Adige, in vista delle radicali modificazioni che vennero fatte nei tronchi settentrionali del fiume stesso.*

La seduta ha principio alle ore 2.10 pomeridiane.

Il segretario Mariotti legge il processo verbale della tornata precedente il quale è approvato.

**SVOLGIMENTO DELLA PROPOSTA DI LEGGE DEL DEPUTATO ELIA PER AUTORIZZARE LA CASSA DEI DEPOSITI E PRESTITI AD ESTENDERE IN FAVORE DEL MUNICIPIO DI ANCONA IL TERMINE PER L'AMMORTAMENTO DEI PRESTITI.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge del deputato Elia per

autorizzare la Cassa dei depositi e prestiti ad estendere in favore del municipio di Ancona il termine per l'ammortamento dei prestiti.

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

**ELIA.** Signori! Lo scopo cui è diretto la proposta di legge che mi sono onorato di presentare, e che sono chiamato a svolgere, è quello di salvare da certa rovina, senza sacrificio dello Stato, un municipio che, per danni gravissimi sopportati con sublime rassegnazione, pel bene, e nell'interesse nazionale, fu già sulla via del fallimento.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

Voi ricorderete qual senso penoso produsse in Italia l'annuncio che il comune di Ancona era nel giugno 1874 portato avanti i tribunali dal credito mobiliare, per avere mancato ai proprii impegni.

Il Consiglio comunale di allora non volle che si desse in Italia il triste spettacolo di un municipio fallito. Decretò quindi che ad ogni costo si trovasse modo di soddisfare i suoi creditori.

Contrasse perciò, dopo lunghi ed inutili esperimenti all'interno, un prestito all'estero di franchi 3,300,000 in oro, sebbene gli costasse, fra interessi, ammortizzazione e tasse, il 10 per cento, oltre alla eventualità aggravante del cambio più o meno elevato dell'oro.

Il sacrificio fu consumato, i creditori furono pagati, e l'onore dei municipi italiani fu per esso salvo.

Ben presto però, si conobbe che le condizioni finanziarie di quel comune non erano invero mutate. Il gravoso tasso degli interessi di una parte del debito, accumulato ad altro non meno oneroso, che nella totalità rasenta i 6,000,000, esaurisce una gran parte delle entrate comunali, mentre il resto assorbito dal gravoso canone daziario, a favore del Governo, non basta a far fronte alle spese obbligatorie e di pubblico servizio di quell'amministrazione.

Quando si rifletta che, in virtù della legge 3 luglio 1864, il Governo sottrasse dalla cassa comunale ben 5,000,000 di lire; quando si consideri che quel municipio, per l'obbligo impostogli dell'ingrandimento della città e di altri pubblici servizi, dalle mutate condizioni d'Italia, decretata ad essere dipartimento marittimo e città forte importante del regno, dovette spendere lire 5,234,749, quando si pensi a tutto ciò, dico, certo non vi sarà alcuno che possa lanciare a quel comune la sua pietra, se esso trovasi a mal partito, massime da voi che sapete come quella città fu lasciata priva di ogni risorsa industriale e commerciale in causa di provvedimenti governativi ad essa sfavorevoli; ma utili alla nazione.

Quel comune non lo si può rimproverare di aver trascurato di aumentare le sue entrate con l'aggravamento delle imposte.

Nessuna tassa fu dimenticata ed i Consigli comunali che si succedettero fecero non solo quanto poterono per salvare quel municipio dal disastro finanziario, ma oltrepassarono il limite segnato dalla legge alla sua forza contributiva, affrontando l'impopolarità in guisa da provocare una sommossa nel 22 marzo 1869, di celebre memoria, per l'aumentata tariffa daziaria; e non fu certo per la previdenza degli uomini del Governo se poté essere salva la vita del sindaco e degli assessori. Vi basti, per avere una idea dell'intensità delle altre tasse, il sapere che il

massimo di quella di famiglia è di lire 1000, e che il dazio di consumo colpisce ogni cittadino, dall'appena nato al più vecchio, di lire 40 per testa; il che è grave se si considera lo stato economico di quella città di secondo ordine.

Signori, il danno più saliente, che dà titolo a Firenze a chiedere ulteriore compenso, è quello dell'ingrandimento della città, delle spese per nuove strade, per pubblici passeggi, per corsi, per nuovi fabbricati, lavori eseguiti in causa dell'essere stata capitale provvisoria e pei quali, calcolati soltanto quelli di prima e seconda categoria, si spesero circa 63 milioni.

Io prego la Camera ed il Ministero a ricordare che Ancona fu obbligata alle spese d'ingrandimento della città, all'allargamento della sua cinta daziaria, alla costruzione di piazze nuove, di strade, di fabbricati per far posto ai nuovi ben venuti, quando nel 1860 redenta a libertà, il Governo nazionale decretava di stabilire in essa il dipartimento marittimo, e la sede di tutti i principali uffici della pubblica amministrazione, spese che, come dissi, importarono circa 6,000,000.

Onorevoli colleghi! l'avvenire del comune di Ancona è perduto se un provvedimento salutare non giunge a salvarlo dalla disperata sua posizione.

Io chieggo che Parlamento e Governo vengano in aiuto a quella patriottica città, un dì una delle più prospere, per la sua attività commerciale ed industriale. Non vi domando compensi, sebbene essa potrebbe avere lo stesso diritto che si pone innanzi per Firenze. Io non vi domando che i suoi sacrifici che la condussero a rovina ed i suoi atti di patriottismo sieno pagati a denari. Chieggo a voi solamente un atto di giustizia, che, non impegnando per nulla le finanze dello Stato, salvi quel municipio da certa catastrofe.

La Cassa dei depositi e prestiti, che è dispostissima a sovvenire quel municipio, di cui conosce lo stato finanziario, non può dargli la somma di 3,700,000 lire che gli abbisogna per la estinzione del suo debito oneroso.

Glielo vieta la legge.

1° Perchè stabilisce l'ammortizzazione a 25 anni, mentre all'amministrazione comunale è necessaria quella più lunga di 35 anni per l'ammortizzazione di tutto il suo debito.

2° Perchè impone tassativamente le delegazioni sulla sovrainposta fondiaria, la quale il municipio non ha in adeguata misura.

Diviene dunque necessario autorizzare la Cassa depositi e prestiti a fare una eccezione pel municipio di Ancona, il quale sarebbe meritevole di ben altri riguardi ove si considerasse quanti danni esso

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

ha patito, e come indica la mia proposta di legge ad estendere il termine dell'ammortizzazione di tutto il debito di quel comune di circa 6 milioni a 35 anni e lo si autorizzi ad accettare delegazioni su altre tasse comunali oltre quelle sulla fondiaria.

Si ha timore forse che questa eccezionale modificazione alla legge sulla Cassa depositi e prestiti possa essere invocata ad esempio e stabilisca un precedente pericoloso? Io non lo temo, ma se anche ciò fosse?

Ebbene, o signori, lasciate che io lo dica francamente: quando comuni del regno proveranno d'aver fatto sacrificio di tutte le loro risorse commerciali ed industriali per il vantaggio della nazione, quando saranno stati obbligati a spese straordinarie del genere di quelle toccate ad Ancona, al pari di Firenze, io mi feliciterò se questi municipi si accontenteranno del quasi nulla che vi chieggo per Ancona.

Riflettete che senza la compromessa di un centesimo da parte dello Stato col provvedimento che io invoco dalla Camera si salva quella benemerita città da un nuovo e più grave disastro finanziario, nel quale si trova gettata, non per colpa di amministratori o per spese di lusso, ma per avere sacrificato i suoi più vitali interessi per avvantaggiare quelli generali della nazione.

Pensino il Ministero e la Camera che Ancona non ebbe alcun compenso quando il dipartimento marittimo, che le fu causa di forti dispendi, si trasferiva a Venezia, anzi si è proceduto nella via della sua totale rovina, annientando quasi il suo commercio coll'abolizione delle franchigie doganali, distruggendo completamente l'industria delle costruzioni navali privandola del suo arsenale.

Sistemata nelle sue finanze municipali, ridonato alla città il suo arsenale, fatta riparazione all'ingiustizia commessa a suo danno colla continuazione della costruzione del bacino di carenaggio, data la necessaria sistemazione al porto, Ancona farà da sè, impegnandosi a sviluppare il suo commercio, iniziando per associazione le costruzioni navali, nelle quali un dì era maestra. E col lavoro vedrà l'Italia ricrearsi il benessere morale e materiale di quella popolazione che ha dato tante splendide prove del suo vero ed ardente patriottismo.

Onorevoli colleghi, è egli proprio un principio irrevocabilmente sancito che la nazione non debba aver obbligo di porgere assistenza ad un comune che ha sofferto danni gravissimi per la tutela e per il bene di tutta la nazione?

Può lo Stato rovinare un comune anche nell'interesse della nazione senza che le corra obbligo di porgergli aiuto? A me pare che ciò non possa es-

sere, e che il Governo debba in qualche modo provvedere.

Ora io non vi chieggo compensi di denaro, nullo altro vi domando se non che di voler mettere quel municipio in condizioni di far da sè, senza alcun aggravio per l'erario nazionale. Io spero che il Ministero ed il Parlamento vorranno prendere in considerazione la mia proposta di legge.

MAGLIANI, *ministro delle finanze*. Le difficili condizioni finanziarie del comune di Ancona, prodotte da cause assolutamente estranee all'amministrazione locale, non sono ignote al Governo. Ed io sento il bisogno di rendere un sincero tributo di lode all'onorevole Elia, il quale propone, con sì nobile interessamento, che si venga in sollievo di quella benemerita città.

Non è da poco tempo che il Governo si preoccupa della situazione finanziaria del comune di Ancona; e lo stesso onorevole Elia deve rammentare come in varie occasioni il Ministero delle finanze abbia procurato di apprestargli, nei limiti della legge, aiuto efficace.

Ed or non è guari, in occasione del disegno di legge d'approvazione del bilancio pel 1878, fu proposto, e la Camera ed il Senato approvarono, un articolo aggiuntivo col quale il comune fu abilitato a pagare a piccolissime rate un debito arretrato del canone pel dazio-consumo, che ascendeva, se la memoria non mi inganna, a lire 250,000. Era cotesto un beneficio che non offendeva leggi d'ordine generale, ed il Governo ben volentieri si fece a sollecitarne l'approvazione del Parlamento.

Nè qui si arrestò l'opera del Ministero delle finanze, che, dopo questa prima concessione, non tralasciò di raccomandare vivamente la domanda, colla quale il comune chiedeva un mutuo alla Cassa dei depositi e prestiti; mutuo che gli fu recentemente accordato, se ben mi ricordo, nella somma di più di lire 200,000.

Però cotesta operazione non fu sufficiente a sistemare le dissestate finanze di quel comune che si trova nella necessità di dover rimborsare fra breve un prestito di circa 3 milioni in oro, contratto a condizioni onerosissime. A tal uopo è stata presentata una nuova domanda alla Cassa dei depositi e prestiti per ottenere un mutuo di lire 3 milioni circa. Anche questa volta il Governo non ha tralasciato di spiegare ogni impegno per agevolare l'opera degli amministratori del comune di Ancona; se non che, pare assolutamente indispensabile che il comune, per ottenere questo nuovo e vistoso prestito, debba sottostare alle condizioni stabilite tassativamente tanto dalla legge istitutiva della Cassa

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

dei depositi e prestiti del 17 maggio 1862, quanto dalla legge posteriore del 1870.

Le condizioni essenziali sono due: l'una, cioè, che la durata del prestito non possa eccedere il periodo di 25 anni; la seconda che la Cassa dei depositi e prestiti sia garantita mediante delegazioni del comune sul cassiere delle imposte dirette.

Ora il comune di Ancona non è stato e non è in grado di ottemperare a queste due condizioni.

In tale stato di cose il Governo si è trovato di fronte ad ostacoli insormontabili, a condizioni tassative imprescindibili delle leggi statutarie della Cassa dei depositi e prestiti, la quale, oltre ad essere amministrata da un Consiglio permanente, è sottoposta eziandio al controllo di una Commissione parlamentare di vigilanza.

L'onorevole Elia, che è convinto di queste difficoltà, spero non vorrà fare carico al Governo, e specialmente a chi ha l'onore di parlare in questo momento alla Camera, se non si è potuto, come per lo passato, aderire al desiderio del municipio di Ancona.

Però l'onorevole preopinante non si è scoraggiato, e con lodevole costanza ha presentato di sua iniziativa un progetto di legge, il quale ha lo scopo di derogare per un caso speciale alle prescrizioni delle leggi testè accennate. E quello che è più grave, secondo me, oltre alla proroga del termine massimo di 25 anni, si vuole che alla garanzia stabilita dalla legge comune, sia sostituita la garanzia delle delegazioni estesa anche alle imposte comunali, che sono varie d'indole, e non sempre di certa riscossione.

Ora, signori, è egli possibile consentire, per un caso particolare, ad una deroga di leggi generali? È egli ammissibile questo *jus* singolare, questo privilegio a favore di un comune, per un caso speciale e determinato? Francamente nol credo; anzi io temo che l'esempio potrebbe arrecare pregiudizio all'autorità ed al prestigio della legge.

Lascio considerare alla Camera se convenga mettersi in questa via pericolosa. In quanto a me devo, con sommo rincrescimento, dichiarare di non poter aderire al concetto che ha ispirato la proposta di legge dell'onorevole Elia. Non solo debbo fare delle riserve sul merito di questa proposta; ma sento il dovere e la responsabilità di dichiarare che essa non sarebbe scevra di pericoli, nè conforme ai buoni principii di legislazione e d'amministrazione.

Tuttavia, siccome è lodevole usanza della Camera di non negare mai la presa in considerazione dei disegni di legge d'iniziativa parlamentare, io non mi vi oppongo, pur riconfermando che non posso accettare, come credo non lo accetterebbe la Ca-

mera, il concetto a cui s'informa la proposizione dell'onorevole preopinante.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di prendere in considerazione il disegno di legge presentato dall'onorevole Elia.

(È ammessa.)

L'ordine del giorno recherebbe la interrogazione del deputato Di Saint-Bon al presidente del Consiglio circa la protezione accordata agli impiegati militari dalle leggi vigenti.

Ma il presidente del Consiglio dovendo essere nell'altro ramo del Parlamento dove da due giorni dura la discussione del bilancio dell'interno, non può trovarsi presente alla Camera; perciò lo svolgimento di questa interrogazione dell'onorevole Di Saint-Bon, unitamente allo svolgimento della proposta di legge del deputato Pericoli Pietro, saranno rimandate alla seduta di domani, e qualora neppure domani si potessero svolgere, alla seduta di lunedì.

L'onorevole Di Saint-Bon, acconsente?

DI SAINT-BON. Acconsento.

PRESIDENTE. Sta bene.

#### CONVENZIONE DELL'UNIONE POSTALE UNIVERSALE CONCHIUSA A PARIGI IL 1° GIUGNO 1878.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la convenzione dell'Unione postale universale conchiusa a Parigi il 1° giugno 1878.

Si dà lettura del disegno di legge.

MARIOTTI, segretario. (Legge)

« *Articolo unico.* Piena ed intera esecuzione sarà data alla convenzione dell'Unione postale universale, conchiusa a Parigi addì 1° giugno 1878, e le cui ratifiche vennero ivi scambiate addì... »

Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

La Commissione propone un ordine del giorno di cui do lettura:

« La Camera invita il Ministero a presentare immediatamente un progetto di legge che coordini la tariffa postale interna ai principii ed alle sanzioni a cui è informata la convenzione dell'Unione postale universale, conclusa a Parigi addì 1° giugno 1878 e passa alla votazione del progetto di legge. »

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

MEZZANOTTE, ministro dei lavori pubblici. Non ho difficoltà di accettare quest'ordine del giorno, tanto più che i lavori sono compiuti per la riforma della tariffa postale, e per metterla in armonia con ciò

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

che è stato stabilito da questa convenzione internazionale; che anzi prendo impegno di presentare fra pochi giorni il relativo disegno di legge alla Camera.

**MAURIGI, relatore.** La Commissione ringrazia l'onorevole ministro dell'accoglienza favorevole da lui fatta al suo ordine del giorno, e mentre prende atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, si permette di rammentargli che questa convenzione entrerà in vigore per i suoi effetti al 1° aprile, epoca in cui al più tardi debbono essere scambiate le ratifiche, e quindi lo prega di voler tenere presente questa data per la premura necessaria sia alla presentazione del disegno di legge, sia alla sua discussione avanti ai due rami del Parlamento, perchè non succeda l'anormalità che abbia a restare all'interno la tariffa antica, e all'estero la tariffa nuova per qualche tempo in vigore.

**PRESIDENTE.** Nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti l'ordine del giorno proposto dalla Commissione ed accettato dall'onorevole ministro.

(È approvato.)

Si passerà ora alla discussione dell'articolo unico:

« Piena ed intera esecuzione sarà data alla convenzione dell'Unione postale universale, conchiusa a Parigi addì 1° giugno 1878, e le cui ratifiche vennero ivi scambiate addì... »

Le ratifiche sono già state scambiate, onorevole relatore?

**MAURIGI, relatore.** No, sicuramente, perchè occorre la preventiva approvazione dei due rami del Parlamento, portando la convenzione impegni di finanza.

**PRESIDENTE.** Nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti l'articolo unico, di cui ho dato lettura.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Su questo disegno di legge si procederà poi alla votazione a scrutinio segreto.

#### CONVENZIONE ADDIZIONALE CON LA SOCIETÀ RUBATTINO PER ESTENDERE LA NAVIGAZIONE SETTIMANALE DA ALESSANDRIA D'EGITTO A CIPRO.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la convenzione addizionale con la società Rubattino per estendere la navigazione settimanale da Alessandria d'Egitto a Cipro.

Chiedo anzitutto all'onorevole ministro dei lavori pubblici se accetta che la discussione si apra sul disegno della Commissione.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Accetto.

**PRESIDENTE.** Allora si dà lettura del disegno di legge formulato dalla Commissione.

**MARIOTTI, segretario.** (Legge)

Art. 1.

È approvata la qui unita convenzione addizionale stipulata il 20 settembre 1878, per lo Stato, dai ministri dei lavori pubblici e delle finanze col commendatore Raffaele Rubattino contraente tanto a nome proprio che della Compagnia da lui rappresentata, per estendere fino a Cipro la navigazione settimanale da Genova ad Alessandria d'Egitto.

Art. 2.

Per l'adempimento delle condizioni della accennata convenzione il Governo del Re è autorizzato ad aggiungere al capitolo del *Servizio postale e commerciale marittimo* per l'anno 1879 e pei successivi la maggiore spesa di lire trecentoventisette mila e seicento (L. 327,600).

Art. 3.

Il Governo è inoltre autorizzato a stipulare una convenzione suppletiva per prolungare ad Alessandretta la linea di navigazione postale, oggetto della presente legge, e ad inscrivere nel bilancio passivo la relativa spesa per aumento di sovvenzione, in base a lire 18 al massimo per ogni lega di maggiore percorrenza.

**PRESIDENTE.** La discussione generale è aperta.

L'onorevole Favale ha facoltà di parlare.

**FAVALE.** Io avrei desiderato che questa discussione avesse seguito quella che deve tenersi fra pochi giorni, intorno alle condizioni della finanza dello Stato; parendomi che non basti il dire una spesa essere utile, perchè debba ammettersi; ma che sia mestieri anche considerare quale effetto essa possa avere sul bilancio; perchè di spese utili ve n'ha moltissime e per cifre ingenti.

Abbiamo sentito in questi giorni, per esempio, in occasione del bilancio dell'istruzione pubblica, lamentare lo stato delle nostre scuole. Ce ne sono 30,000, i cui locali sono in cattivissima condizione; che sono contrari all'igiene, che non permettono nemmeno una buona istruzione ed una buona educazione; ma 30,000 locali da restaurare o costruire, metterli pure a 10,000 od a 5000 lire ciascuno, importano la somma enorme di 150 o 300 milioni!

In Europa si sono fatti di questi ultimi anni molti lavori per risanamento di città, si sono demolite le parti più popolose di alcune città per aprire nuove strade, e questi lavori diedero dei risultati immensi, risultati che superarono l'aspettazione dei più ottimisti; si è accertato che da questi lavori è derivato un prolungamento della vita umana; che cosa dunque di più urgente di questi lavori? Eppure bisogna restringerci alla misura della nostra possibilità.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

Non basta che sappiamo che questi lavori sono utili, anzi, quasi necessari, indispensabili; bisogna pure commisurarne l'esecuzione ai nostri mezzi. Quindi credo che dobbiamo fare una scelta di siffatte spese, e quelle da me nominate credo che sarebbero da preferirsi alla navigazione per Cipro e Gerusalemme.

Del rimanente non mi pare che anche l'utilità di questa spesa di 403,000 lire annue, per 15 anni, sia sufficientemente dimostrata.

In seno alla Commissione, nella quale io solo costituisco la minoranza, ho detto: abbiamo da 2 anni un servizio sussidiato per la navigazione, pel quale paghiamo oltre a 3 milioni; qual risultato ci ha dato questo servizio? Vediamo se l'esperienza ci consiglia a proseguire in questa strada. Vediamo se i risultati sono tali che ci possano animare a continuare a spendere e ad aumentare ancora questa cifra.

Quali furono le merci esportate dall'Italia? In quale quantità? E di quale valore? Queste merci si servirono tutte di queste linee sussidiate, oppure si servirono di altri mezzi in concorrenza? Esaminiamo tutte queste cose ed allora potremo deliberare con conoscenza di causa. Ma questi dati, per quanto io abbia cercato, con ogni diligenza anche nella nostra biblioteca, con l'abbondanza immensa di statistiche che si pubblicano, io non ho saputo ritrovarli. Laonde anche da questo lato noi ci troviamo di fronte ad una incognita; incognita che non ci permette, mi sembra, di stanziare tanto leggermente una somma così considerevole.

È vero che si dice: ma voi fate una grande questione per una somma relativamente piccola! Che cosa sono 400,000 lire all'anno? Piccola cosa! Ma io comincio a dire che in generale queste spese piccole di 50, di 100, di 300, di 500 mila lire non mi spaventano meno della spese grosse, poichè sommate insieme rappresentano molti milioni. Anzi dalle spese grosse spesso si vedono grandi risultati, e dalle piccole non ne ricaviamo il più spesso che risultati piccoli o nulli.

Del resto anche 400,000 lire non sono poi una spesa così esigua da passarci sopra tanto facilmente!

Io credo che tutti sappiano come in questi tempi le industrie marinarie sono in uno stato di sofferenza e come varie rappresentanze di corpi costituiti, ed associazioni di commercianti, massime di Genova, dicono che l'imposta di ricchezza mobile aggrava veramente in modo insopportabile questa condizione di crisi.

Ora sapete voi che cosa rappresenti tutta l'industria marinaresca d'Italia in quanto ai profitti?

Nella statistica del 1877 noi vediamo che per armatori, costruttori navali, trasporti marittimi e industrie marinarie abbiamo un reddito di lire 9,740,000. Mettete l'aliquota del 9 90 per cento questa ci dà una imposta di ricchezza mobile di 965,000 lire.

Ora io vi domando se invece di spendere queste 400,000 lire, le avessimo disponibili, e se riducesimo alla metà la cifra dell'imposta di ricchezza mobile sulle industrie marinarie, non è egli vero che recheremmo loro un beneficio molto più apprezzato, molto più sensibile che non votando un sussidio per la navigazione per Cipro?

Del resto per vedere che cosa sono 400,000 lire nelle casse dello Stato e con quali difficoltà vi arrivino, basti citare qualche altra cifra. Per esempio: io vedo che tutti gli ingegneri, architetti, medici e chirurghi del regno non rappresentano nei ruoli della tassa di ricchezza mobile che un reddito di 5,500,000 lire, e non pagano per ciò che un'imposta di circa 400 o 500,000 lire, vale a dire una somma presso a poco uguale a quella che si vorrebbe spendere per veder navigare i nostri bastimenti sulle coste di Cipro e dell'Asia Minore. Tutti gli avvocati, procuratori e notai danno per imposta di ricchezza mobile allo Stato presso a poco il doppio di quanto importano queste 400,000 lire che si vogliono spendere per questa linea di navigazione.

Mi pare perciò che sia dimostrato come non sia tanto agevole lo spremere dai contribuenti 400,000 lire d'imposta. Ma a quei dati, per dimostrare l'utilità della navigazione che io ho domandato e ricercato con ogni diligenza, e che non potei ottenere, si cercò supplire nella relazione dicendoci quanti erano gli abitanti musulmani e cristiani dei porti di Giaffa, di Larnaca, di Berito, e ci disse quante migliaia di chilogrammi di cereali, di lana, di cotone, di seta, quanti ettoltri di vino esportavano e quanti filati importavano.

Queste cifre, mi sembra, non concludano che ben poco; perchè se questo conto si fosse fatto, per esempio, per le coste di Spagna, per l'Oceano del nord, noi avremmo trovato cifre molto maggiori per quanto riguarda il movimento commerciale di quei porti; noi avremmo trovato anzi che le nostre relazioni con quei porti sono più vive di quel che siano nei porti di quelle terre d'Oriente fertili certo, ma molto povere e molto disertate di abitanti.

Si disse: ma le altre nazioni ciò fanno, le altre nazioni hanno un servizio postale sussidiato e bisogna che lo sussidiamo anche noi. La Francia, ci si dice, spende 23 milioni e mezzo per il sussidio della navigazione postale; dunque deve spendere anche l'Italia. Ma le condizioni dell'Italia sono

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

desse quelle della Francia, sia per riguardo alla ricchezza nazionale, sia in ragione dell'importanza dei commerci? L'Italia nulla possiede all'infuori del Mediterraneo; la Francia, tutti lo sappiamo, ha possedimenti nelle Indie, nell'Oceania, nell'Africa, possiede le ricche Antille. Per lei il servizio postale regolare è una necessità politica imposta dallo stato delle cose; questo servizio è per essa una necessità assoluta come per noi il servizio della corrispondenza con la Sardegna e con la Sicilia.

Dunque questo esempio mi pare che non calzi al caso nostro.

Peggio poi calza l'esempio dell'Inghilterra, la quale, con le sue colonie al di là dell'istmo di Suez, fa un commercio di quattro miliardi; dell'Inghilterra, la quale ha 200 milioni di abitanti all'infuori dell'Europa; dell'Inghilterra, la quale solo dal servizio postale si rimborsa in gran parte delle sue sovvenzioni. Ma che cosa ha da fare l'esempio dell'Inghilterra con l'Italia?

Lo stesso dicasi dell'Austria. L'Austria con un eccellente ed attivissimo servizio di navigazione a vapore spende 6 milioni all'anno.

Ed appunto qui è opportuno osservare se dalle spese che noi sosteniamo pei servizi marittimi, ricaviamo risultati eguali a quelli che ottengono queste nazioni.

Veggio dalla stessa relazione che l'Austria, spendendo, come dissi, 6 milioni, ha un naviglio a vapore sussidiato di 80 mila tonnellate; noi, spendendo più di 8 milioni e mezzo, abbiamo un naviglio che rappresenta solo 47 mila tonnellate. Mi pare che questo sia un indizio che anche qui ci è qualche cosa da dire sulla misura della sovvenzione.

Lo stesso si dica dell'Inghilterra, la quale con 12 milioni e mezzo pel sussidio alla navigazione peninsulare ed indiana ha un servizio assicurato di battelli a vapore di 127,000 tonnellate contro 47,000 che abbiamo noi che paghiamo 8,000,000 e più.

Questo, mi pare, dimostra che, noi spendiamo senza proporzione di più per ottenere risultati di gran lunga inferiori.

In favore di questa sovvenzione si pongono avanti degli argomenti che direi d'ordine sentimentale, di ordine direi quasi poetico. Si dice: in quei paesi vi è molta popolazione italiana, la lingua italiana vi è molto conosciuta, è d'uso quasi comune. Perché non volete che vi sventoli qualche volta il vessillo italiano?

A questo oppongo che se questi vapori viaggeranno pieni, l'impresa Rubattino, che ha cominciato l'esercizio di questa linea, potrà continuarla con suo profitto, e ciò tanto più in quanto questa linea

riverterà un aumento di trasporto sulla linea dall'Italia ad Alessandria d'Egitto, ed avrà per ciò ogni convenienza di proseguire in questa impresa anche senza sussidio. Se poi questi vapori viaggiano vuoti o mezzo vuoti, quale concetto si farebbero di noi quelle popolazioni, vedendo che disperdiamo i nostri danari per far viaggiare dei bastimenti in pura perdita sulle loro coste? Credo che ciò non darebbe loro un favorevole concetto della amministrazione italiana.

Un altro argomento d'ordine sentimentale si pone innanzi: si dice che in quei paesi troviamo le tradizioni degli avi, le memorie di Genova e di Venezia. Si parla della famosa difesa di Famagosta, dove i Veneziani resistettero nel 1571 per 75 giorni contro i vivi e continui assalti di Solimano II.

Io invero credo che il miglior modo per onorare le memorie gloriose degli avi, sia quello di studiare le cause per le quali gli avi nostri si elevarono a tanta altezza, le cause per le quali lasciarono così grande impronta nella storia del genere umano.

Permettetemi a tal proposito di rammentarvi, cosa del resto che voi già sapete, ciò che fossero i Veneziani in quei tempi in cui ebbe principio la loro grandezza. Essi non erano cicale che cantassero, non facevano del sentimentalismo; ma erano formiche che lavoravano attivamente, continuamente.

Voi ricorderete come nel 1202, in occasione della seconda crociata, i Veneziani, per trasportare i principi della cristianità in Oriente richiedessero 80 mila marchi d'argento ed imponessero la condizione che fosse loro devoluta metà delle conquiste che si farebbero.

Tutti questi principi vennero al San Giovanni in Venezia. Era bensì fervente il loro sentimento religioso, era eroico il loro sentimento di cavalleria, ma la loro borsa non era molto abbondante; i denari erano scarsi, e di gran lunga non bastavano a pagare il prezzo convenuto; impegnarono le loro suppellettili d'oro e d'argento al tesoro di San Marco, ma ciò con bastò ancora; ci volevano altri 35 mila marchi d'argento ed i Veneziani non facevano poesia, essi li volevano, questi 35 mila marchi; quei principi non potendo in alcun modo sborsarli, si obbligarono a conquistare Zara ed altre città del litorale Dalmato per conto della serenissima repubblica.

Un anno dopo i Veneziani erano a Costantinopoli e non lasciarono discendere dalla loro flotta Alessio il giovane, se non pagava prima i 200 mila marchi che esso aveva promesso per essere riposto in trono.

Mi pare pertanto che di questi avi nostri bisogna

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

parlarne un po' meno ed imitarli un po' più per non pascerci d'illusioni.

Io dichiaro quindi che, come già feci nel seno della Commissione, voterò anche qui contro questo disegno di legge.

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

**MALDINI.** Permetta la Camera che esponga alcune brevi considerazioni sopra l'attuale disegno di legge.

La Camera ricorderà, come ho avuto occasione, quando due anni or sono si discussero in questo recinto le nuove convenzioni marittime, di prendere parte a quella discussione.

Mi trovo quindi in certa guisa impegnato dinanzi al Parlamento quando si tratta di aggiunte così importanti a quel disegno di legge, ora divenuto legge dello Stato.

Il presente disegno di legge è inteso ad estendere fino a Cipro la navigazione settimanale da Genova ad Alessandria.

Veramente è un certo prolungamento di linee che bisogna possedere molta fede per ritenerlo esatto; sono invece linee affatto nuove quelle che ci vengono proposte. E basta gettare gli occhi sopra una carta di quelle contrade per accorgersi come non havvi davvero un prolungamento di linee, allorchando si stabilisce che la linea Genova-Alessandria debba andare a Cipro. Vi ha invece un nuovo servizio che si rannoda alla linea da Genova ad Alessandria. Ma questo servizio che va a Cipro e nell'Asia Minore non può certamente considerarsi come un prolungamento di linea.

Tanto è vero che il secondo articolo del disegno di legge, che ci sta sotto gli occhi, considera questo caso, e permette che gli approdi in quei porti si possano eseguire con piroscafi speciali, anzichè esclusivamente con quelli che fanno la linea da Genova ad Alessandria. Ed è certo che il concessionario di questa convenzione si servirà sempre della facoltà che gli è data dall'articolo 2 per fare delle linee staccate che si congiungono alla linea principale.

Era necessaria questa convenzione? L'isola di Cipro acquisterà importanza, se non in un'epoca recentissima, certo in un periodo d'anni non molto lungo. Esiste qualche commercio tra l'Italia e l'Asia Minore; ma con Cipro il commercio non è di veruna importanza.

Io credo che questa convenzione (mi si permetta la parola) sia una specie di pretesto, ossia che l'isola di Cipro sia un pretesto per fare scalo invece ai porti dell'Asia Minore; ed ai porti dell'Asia Minore

vi è certamente maggiore utilità di approdo con piroscafi italiani che non a Cipro.

Io non seguirò nè la relazione ministeriale, nè la relazione parlamentare nei voli poetici rispetto all'isola di Cipro. Dove si tratta di commercio e di finanza, la poesia c'entra molto poco. Ma io dico invece: era opportuno di fare questa convenzione con la società Rubattino?

Mi si potrà osservare che nel quaderno d'onere della società Rubattino esistono due articoli, l'articolo primo e il terzo, i quali, fino da due anni ora sono, accennavano a questa nuova linea per l'Asia Minore.

Ma, se ben ricordo, in quel quaderno d'onere era anche stabilito che davasi facoltà al concessionario di toccare i porti dell'Asia Minore senza nessun onere per lo Stato, cioè senza sovvenzione.

Per conseguenza, essendosi fatta invece una convenzione con sovvenzione per tutte le leghe percorse tanto per la toccata a Cipro, quanto ai porti dell'Asia Minore, è certo che il Governo non si è creduto vincolato da questa clausola del quaderno di oneri, e avrebbe quindi anche potuto cambiare la Società, e invece che fare la convenzione con la società Rubattino, trattarla con la società Florio.

Io, signori, non ho una maggiore o minore simpatia per nessuna delle nostre due Società, Rubattino e Florio, che sono le società concessionarie delle nostre linee di navigazione; ho simpatia uguale per ambedue; ma io guardo l'utile nazionale, l'utile del commercio.

Ora la società Florio è la concessionaria di tutto il servizio degli scali levantini; per conseguenza era molto più logico che si facesse questa convenzione con quella Società che tocca altri porti del Levante, perchè i porti dell'Asia Minore non hanno bisogno di essere messi in comunicazione con la linea delle Indie, ma invece col Mediterraneo e cogli altri porti dell'arcipelago greco e con le linee che toccano Smirne e Costantinopoli.

Chi conosce un poco quelle contrade, sa che quei luoghi hanno relazione con questi scali, e non sentono il bisogno di allacciarsi con le linee che attraversano il canale di Suez per recarsi alle Indie. Per conseguenza, essendo la società Florio concessionaria del servizio dei porti di Levante, era più utile per il commercio che la stessa società andasse anche nei porti dell'Asia Minore, piuttosto che un'altra società.

Io so che nelle convenzioni marittime votate due anni or sono, c'è l'obbligo del servizio cumulativo tra le due società concessionarie Florio e Rubattino. Ignoro se questo servizio cumulativo sia stato combinato: ritengo ad ogni modo che quelle due

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

società non faranno alcuna difficoltà per mettersi d'accordo sopra questo argomento. Ma nessuno mi negherà la convenienza somma per il commercio che una medesima società sia quella che trasporti le merci nei vari porti dove hanno da essere trasportate, anziché essere cambiate da un piroscafo all'altro non solo della stessa società, ma di società diverse.

Quindi credo che sarebbe stato più opportuno nell'interesse commerciale di fare questa convenzione con la società Florio, anziché con la società Rubattino.

E mi confermano anche in questa mia opinione tanto la relazione ministeriale, quanto la relazione parlamentare.

Il punto di partenza di queste due relazioni è un discorso fatto nella seduta del 23 gennaio 1873, in questo recinto.

Ma l'oratore che sostenne la convenienza di questi approdi nell'Asia Minore diceva allora: « Esiste una linea che tocca Costantinopoli e Smirne. Ne esiste un'altra che tocca Porto Said. Congiungete queste due estremità con una linea, che da Porto Said toccando Giaffa e Cairo vada a rannodarsi all'altra a Smirne. »

Ora la società Rubattino non va a Smirne; ci va la società Florio, ci andava almeno fino a questi ultimi giorni ogni settimana con una linea obbligatoria ed un'altra facoltativa.

Oggi per causa delle quarantene e forse per altre ragioni, la società ha sospeso questo servizio settimanale facoltativo; ma ci va soltanto ogni 15 giorni con la linea obbligatoria. Dunque, lo ripeto, era logico che i porti dell'Asia Minore si trovassero riuniti ai porti del Levante per mezzo della società Florio.

Il motivo vero per il quale ho preso a parlare in questa discussione, si è perchè dopo che si è stipulata questa convenzione, sono avvenuti taluni fatti, i quali meritano di essere esposti dinanzi alla Camera, per richiamarvi sopra l'attenzione del Parlamento e dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Io credo che in fatto di convenzioni marittime (e questo che sono per dire serve forse pure di risposta ad un'osservazione dell'onorevole Favale), sia necessario di pensare prima alle linee più vicine anziché alle più lontane.

L'onorevole Favale faceva un calcolo, e sopra questo calcolo talune considerazioni; egli diceva che noi diamo una sovvenzione di una cifra più rilevante di quella di taluni altri Stati, e non ricaviamo tutto l'utile che si dovrebbe da questa spesa, paragonando il relativo tonnellaggio tra le varie

potenze, ed in specie accennava all'Austria riguardo alla società del Lloyd austriaco.

L'Austria quando ha cominciato a sovvenzionare il Lloyd austriaco si accontentò, ed anche oggi si accontenta, delle linee più vicine e di quelle più sicure, di quelle cioè con le quali ci sono relazioni commerciali, e non va in cerca di un ignoto in siti lontani.

Noi invece abbiamo voluto abbracciare una grande estensione dell'orbe terraqueo, ed anche abbiamo delle linee con paesi i quali forse ci possono dare un vantaggio molto incerto.

Parmi quindi che il meglio di tutto sia quello di provvedere alle linee più vicine.

La relazione ministeriale ci parla di voler fare del Mediterraneo un *lago italiano*. Non so se l'onorevole ministro dei lavori pubblici creda proprio sul serio di poter sottoscrivere interamente a questa affermazione di un principio così esclusivo, che pure ci viene indicato da una relazione ministeriale. È opinione mia invece che il Mediterraneo sia abbastanza ampio per dar posto a molti, nel senso commerciale: quindi mi accontento che per questo commercio si provveda attualmente ai veri bisogni dei nostri porti nel Mediterraneo; e per Mediterraneo comprendo anche l'Adriatico, perchè prendo il nome nel senso lato.

Ho detto che sono successi alcuni fatti dopochè fu firmata questa convenzione, fatti che credo necessario qui esporre.

La società Florio con la legge del 15 giugno 1877, quella che approvò le convenzioni marittime, aveva due linee sovvenzionate di allacciamento tra le coste dell'Adriatico, quella da Ancona a Zara e quella da Brindisi a Corfù. Come ben comprende la Camera queste sono due linee che vanno da un punto all'altro del mare Adriatico e Jonio. Esse però erano staccate affatto, e per conseguenza improduttive; perchè se una linea non ha relazione con molti porti, è difficile che si possa ricavare un utile dalla medesima. L'anno scorso, nel mese di aprile, la società Florio ha pensato di coordinare queste due linee sovvenzionate dell'Adriatico, mediante una linea generale partendo da Venezia e andando fino a Corfù, e viceversa. Questa linea si è dovuta sospendere per causa delle quarantene, ma adesso che le quarantene sono tolte, la linea non viene riattivata. È una linea che in tutto l'anno aveva una percorrenza di circa 22,000 leghe; di queste soltanto 7000 erano sovvenzionate, ossia, meno del terzo; per conseguenza è impossibile di pretendere che una società faccia una linea di tale percorrenza senza una conveniente sovvenzione, in un mare dove un'altra so-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

cietà che lo percorre, trovasi largamente sovvenzionata dal suo Governo.

Ma v'ha di più. Con le quarantene che noi abbiamo adottate per soverchio timore dell'invasione della peste, oltre ad avere arrecato questo danno al commercio, abbiamo fatto obbligo alla società Florio di scontare coi suoi piroscafi le quarantene in un dato porto dello Stato.

Pochi giorni or sono si è scatenato un uragano che è stato fatale alla società suddetta, perchè ha perduto, credo, sei piroscafi.

È una questione molto seria.

Non intendo chiamare responsabile il Governo di questo fatto: questo è ben lontano dalle mie idee.

Ma se sono esatte le mie informazioni, mi risulterebbe che la società Florio, non già per avere preveduto l'uragano, che forse soltanto gli uffici meteorologici lo avevano preveduto, ma per altre circostanze, avesse chiesto il permesso al Ministero di andare a scontare la quarantena nel porto di Marsiglia, e che questa facoltà sia stata negata. Quindi la società Florio si è trovata con un certo numero di piroscafi a Nisida, mentre infuriava quell'uragano, che le è stato così fatale.

Come non chiamo responsabile il Governo di questo disastro, così non ho mai pensato che il Governo debba venire in aiuto di società private; sebbene in questo caso la società Florio non possa dirsi interamente società privata rispetto al Governo, poichè essa è iscritta sul bilancio dello Stato per una sovvenzione in corrispettivo di servizi pubblici. Ora è certo che la mancanza di una delle nostre due società, o Florio, o Rubattino, sarebbe un vero disastro per il paese.

Quando si manifestano dei bisogni commerciali, e che a questi bisogni commerciali vanno aggiunti anche i disastri accidentalmente avvenuti ad una società, ritengo che il Governo se ne debba preoccupare, e possa con sagge misure venire in suo aiuto.

Come ho detto, le linee dell'Adriatico da Venezia a Corfù non vengono più riattivate. Quelle linee forse non davano tutto quell'utile che era possibile immaginare, e voi comprendete, o signori, per quali ragioni siasi verificato un tale fatto. L'anno scorso è stato un anno piuttosto cattivo per il commercio, in ispecie pel commercio dell'Adriatico: vi è stata la guerra d'Oriente; c'è stata l'occupazione austriaca nella Bosnia, che preoccupava i commercianti di tutti i porti della costa opposta dell'Adriatico; ci furono quindi pochi viaggiatori e poco trasporto di merci. Ma quella linea Venezia-Corfù è una linea la quale, come dice la relazione (non

rispetto a questa ma alla linea di Cipro), è una linea che, continuata per qualche tempo, deve produrre un vero utile, un vero profitto.

Questa linea che si era iniziata da 8 mesi, aveva un po' riattivato il commercio della costa italiana con l'opposta costa dell'Adriatico: ma ora rimane sospesa, sia per il fatto che questa linea per due terzi della sua percorrenza non è sovvenzionata, sia per i disastri avvenuti ultimamente alla società Florio; sia anche, e questa è una mia idea personale, perchè quando una società vede che un'altra fa una convenzione col Governo, per linee la cui utilità può venire contestata, mentre essa percorre gratuitamente linee di un avvenire commerciale indubitato, ma ora poco produttive, può domandare a sè stessa: perchè continuerò a danno mio un servizio senza sovvenzione, senza obbligo, mentre il Governo dovrebbe pure convincersi che queste linee sono utili per il commercio dei porti ai quali approdo, e quindi risolversi a concedermi una sovvenzione?

È molto probabile che la società Florio crederà giunto il momento opportuno, per domandare una sovvenzione per il riordinamento delle linee dell'Adriatico; ed io credo sia indispensabile il farlo. Qui, anche, mi trovo d'accordo con l'onorevole Favale: poichè anch'io avrei preferito che questo disegno di legge fosse venuto in discussione dopo l'esposizione finanziaria, dopo constatato lo stato della nostra finanza.

Infatti ora ci si propone di spendere 327,000 lire, e con l'aggiunta dell'articolo 3, già fin d'ora accettato dall'onorevole ministro, vi sono altre 78,000 lire circa. Dunque veniamo a più di 400,000 lire all'anno di spesa. È evidente che il riordinamento delle linee adriatiche le quali toccano Venezia, Zara, Ancona, Bari, Brindisi, Corfù, e forse altri porti, richiederà una somma pressochè uguale, se non superiore, considerata la percorrenza delle leghe. E quindi non so se il Ministero possa impegnarsi fin d'ora a presentare alla Camera una convenzione suppletoria per questo riordinamento, che è importantissimo per l'Adriatico, per lo Stato e anche per la stessa società, poichè ora la società Florio percorre soltanto le due linee staccate di Ancona-Zara e di Brindisi-Corfù, senza vantaggio del commercio, e, lo ripeto, con danno della società stessa, quantunque siano sovvenzionate; mentre a mio credere la sovvenzione non basta nemmeno per sopperire alla spesa delle linee stesse.

Quando si discuteva il bilancio degli esteri, ho avuto l'occasione d'intrattenere la Camera riguardo alle nostre rappresentanze diplomatiche nei paesi della penisola balcanica, ed ho accennato fino d'allora alla convenienza di fare un'altra linea da Bari

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

ad Antivari, perchè Antivari oggi acquista un'importanza maggiore di quella che poteva avere negli anni scorsi, e può dirsi il vero porto del Montenegro.

Ora il Montenegro ha bisogno di tutto. Quel paese è povero in produzioni agricole e per sopperire ai bisogni della sua eroica popolazione devesi provvedere altrove delle prinfe derrate necessarie alla vita. Ed oggi il riordinamento delle linee dell'Adriatico dovrebbe comprendere anche l'approdo al porto di Antivari. Nessuno mi vorrà contestare che questo riordinamento delle linee adriatiche, che toccano porti come Brindisi, Bari, Ancona, Venezia, sulle nostre coste, e dall'altra parte toccano Corfù, Antivari, Zara e forse qualche altro porto della Dalmazia, sia molto più necessario di quello di altre linee e in ispecie dei porti contemplati dall'attuale convenzione. Non voglio fare confronti, ma in ogni modo sono convinto che non possa convenire al Governo di lasciare l'Adriatico senza le comunicazioni da me indicate, che si desiderano da tanto tempo da quei centri marittimi.

Dirò ancora che nel febbraio dell'anno venturo scade il contratto con la *Peninsulare*.

È una questione gravissima. Sarebbe desiderio mio, come è di tutti i miei colleghi, che il servizio delle Indie potesse essere fatto da società italiane. Su questo punto siamo perfettamente d'accordo.

Ma quando io considero l'enorme spesa che sarebbe necessaria per poter saggiamente sovvenzionare le società italiane per fare quel servizio, io credo che il meglio da sperarsi sia quello di trovare il modo per far continuare la *Peninsulare*, come ha continuato fino ad ora, e ciò per molte ragioni.

Io non so se quanto mi venne riferito, sia esatto, che cioè la *Peninsulare* abbia già rinnovato il suo contratto col Governo inglese per lo spazio di otto anni.

In tale caso non sarebbe difficile che essa facesse lo stesso prolungamento di viaggio da Brindisi a Venezia, come lo fa ora; ed in questa maniera si sarebbe provveduto al servizio dell'Adriatico con le Indie, mediante la sola spesa di 500 mila lire. Poichè se noi vogliamo avere il servizio che abbiamo oggi delle Indie dai nostri porti italiani, bisognerà spendere 4 milioni circa, mentre ora spendiamo soltanto un milione e 30 mila lire per la società *Rubattino*, e 500 mila per la *Peninsulare*.

Quindi con un milione e mezzo abbiamo provveduto magnificamente al servizio del Mediterraneo e dell'Adriatico per le Indie. In caso diverso bisognerebbe trovare altri due milioni e più sul bilancio dello Stato; la qual cosa non è possibile, anche quando si verificassero le previsioni del relatore

sopra una cessazione di linee, la quale darebbe uno sgravio a questa somma di non molta entità.

Dopo ciò mi si potrà domandare: voi siete contrario o favorevole a questa convenzione?

Ecco: io, in astratto, sono favorevole a tutte quelle convenzioni che presentano una utilità commerciale, che danno uno sviluppo alle relazioni commerciali del nostro paese coi paesi esteri; ma, per me, la questione è alquanto pregiudicata con la questione del riordinamento delle linee dell'Adriatico.

Alla Commissione parlamentare, che io sappia, non è giunta nessuna petizione dai porti dell'Adriatico... (*L'onorevole relatore accenna di no*)

Ringrazio l'onorevole relatore, che mi fa cenno di no.

Venezia, come si dice, non ha voluto mettere i bastoni fra le ruote, ma è certo che, dopo votata questa convenzione, verranno quelle petizioni; ed io credo che anzi al Ministero dei lavori pubblici siano giunte delle istanze dal commercio di Venezia, per il ripristinamento della linea adriatica della società Florio.

Ora, domando io, potrà il Governo rifiutarsi di ristabilire le linee dell'Adriatico che avevamo finora?

Sopra questo argomento pregherei l'onorevole ministro di volermi dare una risposta.

Rivolgo poi fin d'ora preghiera alla Commissione di non voler insistere sopra l'articolo 3. Riconosco la utilità di far arrivare una linea ad Alessandretta; ma, ripeto, provvediamo prima alle linee più vicine, poi provvederemo al resto. Del rimanente la società Rubattino vi andava pure spontaneamente.

Voi sapete che io non sono favorevole, e l'ho manifestato in altra occasione, a questi viaggi facoltativi, e ciò per due motivi.

Quando si fanno le convenzioni è certo che il concessionario calcola anche le linee che deve fare senza sovvenzione, per insistere poi per una sovvenzione maggiore per quelle linee, per cui ha la sovvenzione. Ma qui il caso è diverso; le convenzioni erano fatte, e questi viaggi facoltativi sono stati adottati dopo che le convenzioni erano approvate; quindi i concessionari non potevano più rifarsi sopra le linee sovvenzionate, dello scapito che potevano incontrare con le linee facoltative.

Queste linee facoltative poi da un momento all'altro possono sopprimersi. Allora il commercio viene a soffrirne moltissimo, perchè così rimangono interrotte le relazioni già avviate. Il concessionario può sempre dire: non ho obbligo di tenere questa

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

linea, e cesso dal fare questi viaggi. Così, lo ripeto, è successo per la linea adriatica da Venezia a Corfù.

Prego quindi l'onorevole ministro dei lavori pubblici, di volermi dare un qualche schiarimento sopra le sue intenzioni, riguardo a questa linea della quale ho fatto cenno.

Non intendo far torto nè ai passati, nè ai presenti, nè ai futuri ministri dei lavori pubblici; ma debbo pur dire che non comprendo per qual motivo le società di navigazione a vapore, come ho già detto altre volte, debbano dipendere dal ministro dei lavori pubblici, dalla direzione generale delle poste, e ciò per il solo motivo che ad una data ora, il piroscalo imbarca la cassetta delle lettere.

Ricordiamoci che il nostro servizio di navigazione non è soltanto postale, è anzi per la massima parte un servizio commerciale, e che a questo titolo pesa in maggior misura sul bilancio dello Stato. Ora domando se per questa convenzione, relativa a Cipro, il ministro d'agricoltura e commercio e le Camere di commercio sieno state interpellate. Non risulta che ciò siasi fatto.

Non intendo di far proposte; non sarebbe il caso di farne, perchè, come diceva l'onorevole Bonghi in altra recente seduta, noi della minoranza non possiamo sperare che le nostre proposte sieno accolte favorevolmente. Mi limito quindi a pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, di volersi occupare delle nostre società di navigazione sovvenzionate, ed esaminare perchè desse incontrino tanti ostacoli nel loro sviluppo, financo per causa degli orari. Me lo perdoni l'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma credo che se il Ministero della marina fosse stato chiamato ad occuparsi degli orari, qualche disastro forse si sarebbe evitato.

L'onorevole deputato di Trapani, deve sapere qualche cosa del piroscalo della società Florio che si è perduto a causa dell'orario mal combinato; perchè vi sono porti d'onde è pericoloso dovere partire a ore date, precise, in tutti i tempi, in tutte le circostanze, anche in quelle più sfavorevoli. Queste mie osservazioni si rannodano con altre questioni, quali sono quelle dei fari, dei segnali e altre, sulle quali non intendo ora soffermarmi. Però è un fatto che due anni fa la società Florio ha perduto un altro piroscalo a causa dell'orario, che la obbligava a partire in un'ora in cui la partenza riusciva pericolosa.

Per tutte queste ragioni, pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler prendere a cuore la questione delle società di navigazione. Esse incontrano anche altre ed immense difficoltà nel loro sviluppo commerciale da parte del Ministero delle finanze per questioni doganali o altro.

È adunque necessario di dare a queste società, dal momento che sono sovvenzionate, nell'interesse stesso del Governo, tutto l'appoggio possibile.

Non voglio dilungarmi maggiormente. Ringrazio la Camera della cortese attenzione che mi ha accordato; attendo una risposta dall'onorevole ministro sull'argomento delle linee dell'Adriatico, e dalla sua risposta saprò decidermi sul mio voto.

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

**BACCARINI.** Io sono tratto a dire poche parole su questa discussione; e vi sono tratto più che dal discorso dell'onorevole Favale, da quello pronunziato testè dall'onorevole Maldini.

Non entrerò nel merito della proposta, perchè le ragioni della medesima furono svolte nella relazione che precedeva il disegno di legge presentato dal Ministero passato, e lo sono ancora meglio nella relazione della Commissione.

Io ho chiesto di parlare, perchè il discorso dell'onorevole Maldini potrebbe lasciare qualche equivoco nell'animo di coloro, che per avventura non avessero per conto proprio potuto approfondire lo esame della questione.

L'onorevole Maldini disse: noi abbiamo due grandi e benemerite società, benemerite allo stesso grado per lo meno, la società Florio e la società Rubattino; ebbene, perchè non avete fatto il contratto con la società Florio, anzi, perchè non avete tentato di fare il contratto con questa società, piuttosto che con quella del Rubattino.

Forse, pensa l'onorevole Maldini, le condizioni avrebbero potuto essere migliori: infatti, dal momento che egli chiede perchè non si è fatto questa convenzione piuttosto con l'altra società, ne deduco che egli suppone che si sarebbero potute avere con essa condizioni migliori.

Il discorso dell'onorevole Maldini a me ha fatto questa impressione, perchè non avete presa la bandiera di San Marco piuttosto che quella di San Giorgio? (*ilarità*) Non dico questo in un senso municipale.

**MALDINI.** Domando di parlare per uno schiarimento.

**BACCARINI.** Sono anch'io dell'Adriatico; ma disgraziatamente il fatto è che il midollo dei nostri commerci è piuttosto nel Mediterraneo che nell'Adriatico. Io non ho potuto vedere ragione alcuna per la quale, anzichè legare la nuova navigazione a quella del Mediterraneo, si dovesse legare con quella dell'Adriatico.

L'onorevole Favale ha fatto una questione di secca finanza, la quale ha certamente un grandissimo valore. Però vi sono cose, signori, le quali, vedute

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

semplicemente attraverso alla lente della grezza aritmetica, appariscono del tutto nella loro sterile nudità. Ma certo non è passato nel pensiero mio, nè degli altri, che lo Stato spingendo la navigazione in paraggi più lontani che non fossero quelli del porto di Said, dovesse solo badare al lato finanziario.

Forse, o signori, che deve solo guardare a ciò un grande paese? Credete voi che, quando tutto il mondo si muove nelle vaste acque, noi non dobbiamo fare altro che tastare il borsellino per vedere se ci sono 10 lire di meno? Io credo che il prestigio della nostra bandiera, valga qualche cosa di più di un centinaio di mila lire da sottrarsi al bilancio dello Stato.

Ma io non sono poi nemmeno persuaso che il bilancio dello Stato soffra menomamente per questa convenzione. Quando la nuova navigazione portasse in aumento 10 o 12 mila tonnellate di mercanzie e le sbarcasse nei nostri porti, esse, o signori, pagherebbero per dazio e per trasporto di strada ferrata, forse più di quello che lo Stato pagherà per la sovvenzione. E il pagare per dazi e per trasporti ferroviari, vuol dire versare direttamente nelle casse dello Stato; imperocchè tutti sanno che i dazi rientrano direttamente, e che per le strade ferrate diminuiranno le garanzie che noi paghiamo alle società.

**FAVALE.** Chiedo di parlare.

**BACCARINI.** Io non aggiungo altro a questo proposito, perchè intendimento mio era di non entrare nel merito della questione.

Noi non siamo certamente ricchi da poterci vantare di pagare le nostre glorie, come dicevano una volta altri popoli a noi vicini; ma non siamo nemmeno così poveri, da non dover pagare la nostra dignità, da non dover pagare l'avviamento alla nostra grandezza.

Rivolgiamo lo sguardo un po' ai mondi lontani, come fanno i popoli dei tempi moderni, che veramente sono grandi, e riprenderemo anche noi il nostro posto più prestamente di quel che forse possa parere. (*Benissimo!*)

**PRESIDENTE.** Spetta di parlare all'onorevole Damiani.

**DAMIANI.** Io farò alcune brevi osservazioni.

Dovendo dare il mio voto contrario a questa legge, mi stimo impegnato dai miei precedenti (che, se non sono ricordati dagli altri, spetta di ricordarli a me) a dire brevemente le ragioni che mi inducono a votare contro questa legge.

*Una voce dalla tribuna.* Forte! (*Oh!*)

**PRESIDENTE.** (*Con forza*) Alle tribune non sono permessi segni di sorta, nè è permesso gridare forte o piano.

**DAMIANI.** Ho studiato attentamente le due relazioni: quella del Ministero e quella della nostra Giunta parlamentare; e dalla lettura dell'una e dell'altra non ho tratto niente che m'induca a dare un voto favorevole a questa legge.

Credo anzi che, in mancanza di buone ragioni, i due onorevoli relatori, nelle splendidissime loro relazioni, hanno dimostrato che veramente la giustificazione di questa nuova spesa ci manca, e perciò non è stata fatta nè dal Ministero, nè dalla Commissione.

Mi parve anzi che si facesse in certo qual modo a fidanza con le tendenze della nostra Camera, per tutto ciò che ricorda le glorie passate. E veramente, sentendo parlare della culla della poesia e della bellezza, della patria di Venere e di altre simili cose in quelle relazioni, ne ho tratto la conseguenza che veramente le buone ragioni mancano.

Io voterò contro, non ostante i miei precedenti, che sono opposti a quelli dell'onorevole Favale. Tutte le volte che si trattò di dar maggiore estensione ai nostri commerci marittimi, io fui al mio posto per dare il voto favorevole. Oggi, signori, in onta a queste speciali mie simpatie per questi servizi, devo votar contro, in quanto che non stimò che questi servizi abbiano tale misura di necessità, da giustificare la spesa che con essi noi dovremo sopportare.

Avrei compreso un servizio urgente di carattere puramente postale; ma questa urgenza di un servizio postale negli scali della Soria e fino all'isola di Cipro, per non parlare della corsa aggiunta dalla Commissione da Alessandretta a Tripoli, non mi viene punto dimostrata. Invece si cerca di giustificare la utilità commerciale, e la Commissione si dà la cura di presentarci i dati statistici che ad essa sembrano sufficienti per dimostrare la necessità di questo servizio.

Creda, onorevole Favale (e questa è una considerazione che io credo non sia ripetuta mai abbastanza), si ha un grave torto quando si vuole confrontare la spesa che noi facciamo con quella che fanno gli altri Stati, se un tale paragone si mette in campo per dedurne, che noi spendiamo molto al di là di quello che dovremmo spendere.

Quella stessa considerazione alla quale ci chiamava l'onorevole Favale, relativamente ai grandi interessi che hanno gli scali lontani appartenenti alla Francia ed all'Inghilterra, ci dà la chiave del perchè noi dovremmo spendere molto più di quello che spendiamo; poichè quelle nazioni, in quei paesi lontani hanno tanti milioni di cittadini, e quindi vi trovano un facile alimento al commercio che noi non possiamo trovare, e che è per sola ragione di

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

procurarcelo che noi chiamiamo il paese ed il Parlamento a fare il sacrificio di queste spese.

Ma l'onorevole Baccarini ha detto che la ragione di questa legge è una ragione politica.

Signori, la considerazione dell'onorevole Baccarini ha una speciale importanza, e merita di essere esaminata.

Secondo me questa considerazione politica si restringe a ciò, che ai traffichi nuovi che gli ultimi avvenimenti crearono in questi mari, non doveva l'Italia rimanere estranea.

Se è questa soltanto la considerazione politica, e questo mi pare risulti dalle parole dell'onorevole Baccarini, io non posso ammettere l'utilità di questa politica che chiamerei di rattoppo.

Noi lasciamo prima che gli altri vadano a conquistare, ad aggiungere ai vecchi nuovi paesi e poi dopo che essi hanno ottenuto questa favorevolissima posizione, andiamo a salutarli con la nostra bandiera.

Ieri fu Cipro, che ci crediamo ora in obbligo di toccare colle nostre linee marittime, passando a traverso alle coste siriache; domani, se si avvererà quello che hanno detto i giornali, sarà la volta di Rodi di cui prenderà possesso la Francia, e noi andiamo ora al nord di Alessandria per la costa siriana fino a Cipro, verremo poi al sud di Smirne per l'arcipelago greco fino a Rodi a salutare la bandiera francese, se mai essa venisse ad inalberarsi in quest'isola.

È una politica questa, o signori, che io non accetto; io credo invece che una politica più attiva, più preveggenza ci avrebbe potuto mettere in grado di andare prima in quegli scali, per procurarci non solo nuovi titoli, ma interessi tali da assicurare i nostri concittadini, che troverebbero in quegli scali tanto da compensarli del sacrificio che essi fanno. In questo caso solo potrei seguire gli onorevoli miei contraddittori; non potrei seguirli però quando si tratta di una politica, che si accontenta di andare a salutare la bandiera di nuovi padroni.

Del resto non è certo la politica nuova di Cipro che a me piace di salutare, amerei di salutarne un'altra, giacchè in quella che si rappresenta a Cipro io ci vedo la perpetuità di una situazione di cose, che non incontra certo la mia approvazione.

Ma, o signori, era proprio necessario per ottenere un servizio di cabotaggio nella Soria, di chiamare il nostro paese alla spesa che ci si propone con questa legge? Non si sarebbe forse con fondamento potuto attendere dalla società concessionaria che essa, nella posizione favorevole di giungere ad Alessandria, avesse fatto quel servizio di cabotaggio da sè, senza il concorso dello Stato? Non fa

altrettanto la stessa società nel suo servizio per la costa africana? Non si spinge [da Tunisi per la Tripolitana e per la Barbèria? Oh! signori, quando si pensa a ciò che costò un misero servizio dall'Italia pel più vicino continente africano; quando si pensa come in quella occasione s'incontrarono vivissime opposizioni, vi assicuro che addolora moltissimo il vedere in questo momento, ciò che io chiamo uno sperpero.

Si attendeva forse che anche a Tunisi andasse una nuova bandiera per recarci a salutarla? Eh, allora tutte le ripugnanze, tutte le difficoltà sarebbero sparite.

E qui sono mosso dall'onorevole Maldini a fare una considerazione, la quale stimo importantissima.

Si tratta, ha detto l'onorevole Maldini, puramente e semplicemente di un servizio commerciale. Ebbene, credete voi che sia questo il servizio commerciale più importante per noi? Avete voi guardato un po' alla Dalmazia? E quando l'onorevole Maldini vi ha rappresentato la situazione che fu fatta al servizio di quelle coste dalle recenti misure sanitarie e da quelle che nei recenti disastri marittimi dovettero prendersi, ditemi, è egli presumibile che si pensi di dare un servizio di cabotaggio per la costa siriana, quando si lascia la costa dalmata nelle condizioni in cui essa si trova?

Detto ciò, e manifestando la speranza che il signor ministro voglia accedere a quell'ordine di considerazioni sulle quali fu chiamato dall'onorevole Maldini, cioè di vedere quanta convenienza vi sia a rimandare l'esame di questo disegno di legge, e dei disegni affini, a quell'epoca in cui noi dovremo introdurre grandi modificazioni ai nostri attuali servizi marittimi, io chiudo il mio breve discorso.

Se non che mi si presenta come una cosa abbastanza singolare quel lusso che ci propone la Commissione col suo articolo 3.

Non basta un servizio di cabotaggio, che non ha alcun interesse postale, giacchè in quegli scali il servizio postale lo fa l'Inghilterra con la sua Penisola; non basta un servizio da porto Said a Saffa e Beyrouth fino a Larnaca e a Giaffa; ce ne vuole un altro da Alessandretta a Tripoli, e probabilmente a Messina.

Ottimo questo servizio!

Naturalmente si approvi o no, la società concessionaria sarà costretta a farlo, come dal mio punto di vista farebbe tutti questi servizi, ai quali noi la obblighiamo con la presente legge.

Ma crede veramente la Camera, quando mai dovessero essere accettate queste proposte, e se decisamente dovesse essere respinta ogni proposta di dif-

ferimento, che sia il caso di aggiungere queste 78,000 lire, che è l'importo della percorrenza fra Alessandretta e Tripoli?

Dal mio punto di vista io credo che questo sarebbe un lusso, al quale io spero che in ogni caso non vorrà associarsi la Camera.

Non ho altro da dire.

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

**MALDINI.** Ho chiesto di parlare per uno schiarimento, che intendo dare all'onorevole Baccarini, il quale mi pare che non mi abbia ben compreso quando testè ho parlato.

Io spiegai il motivo per il quale a me sembrava più utile, nel senso commerciale, che questa convenzione, qualora si fosse dovuta fare, si fosse fatta con la società Florio, anzichè con la società Rubattino. Ed in appoggio di questa mia idea, ho ricordato che la società Florio è la concessionaria degli scali levantini; ho letto anche le parole che in una seduta del gennaio 1876 furono pronunziate in quest'Aula, e che trovansi accennate nella relazione ministeriale e parlamentare, dove era accennato al riattacco della linea dell'Asia Minore con Smirne. Ora Smirne è toccata dalla società Florio.

Di più l'onorevole Baccarini dice: ma volete voi riunire questo commercio dell'Asia Minore con l'Adriatico, anzichè col Mediterraneo?

Onorevole Baccarini, io credo che ella meglio di me dovrebbe sapere come la società Florio abbia la linea del Mediterraneo appunto in congiunzione con la linea di Smirne; e per conseguenza io non intendeva di rialzare qui nè la bandiera di San Marco, nè la bandiera di San Giorgio.

Questa è proprio la prima volta in 13 anni dacchè sono deputato, che un mio collega mi accusa di municipalismo! Io me ne appello ai miei amici, e da questo e da quel lato della Camera, i quali mi conoscono da molti anni, e sanno che non porto mai questioni di municipalismo in questo recinto.

Con le mie osservazioni ho inteso accennare al fatto, che la società Florio avrebbe provveduto meglio al commercio (almeno al commercio indicato nella relazione ministeriale, che per la maggior parte si fa con Marsiglia) qualora la convenzione attuale si fosse stipulata con la predetta società Florio, anzichè con la società Rubattino.

Non ho altro a dire.

**FAVALE.** È solo per fare una breve risposta ad alcuni degli oratori che mi hanno preceduto che ho chiesto di parlare.

Io comprendo che l'onorevole Baccarini abbia voluto far la difesa di questa legge, che fu presentata sotto il suo Ministero; ma è debito di lealtà il con-

fessare che quando questo contratto fu conchiuso, esso era consigliato da certe previsioni che poi non si sono avverate. Allora non si sapeva quale effetto poteva fare sul commercio, l'annessione dell'isola di Cipro all'Inghilterra; ma io credo che il breve tempo trascorso abbia fatto svanire molte illusioni. Pare che sia ormai accertato che per molti anni non si aprirà un'era di floridezza per quest'isola di Cipro, così famosa nei tempi antichi; e gli inglesi stessi ridussero al minimo possibile la loro guarnigione, appunto perchè è quasi inabitabile a cagione delle febbri. Quindi mi pare che se questa legge si poteva sostenere quando fu presentata, ora non abbia più queste ragioni speciose che la sostengono e si debba respingere anche, se la sua presentazione fosse stata motivata da quelle considerazioni cui ha accennato l'onorevole Baccarini.

L'onorevole Baccarini poi ha detto, non facciamo questioni di secca finanza, e non adoperiamo solo le lenti della gretta aritmetica. Mi pare però che pur troppo i contribuenti la fanno questa questione di gretta aritmetica, quando vedono la bolletta dell'esattore! Quando i negozianti di Genova o di Livorno vedono che trasferendosi a Marsiglia od in un'altra piazza marittima, possono negoziare a migliori condizioni di quel che negoziavano nelle piazze italiane li faranno essi questi calcoli. Io dunque in questo caso non mi adonto di far questione di gretta aritmetica, e dico che bisogna pensare al nostro sistema fiscale, e bisogna considerare se non sia un maggior beneficio per i nostri commerci, che noi tentiamo tutte le vie per rimediare allo stato gravissimo in cui versano le nostre industrie ed i nostri commerci a cagione delle imposte. Questo è un gretto calcolo, lo confesso, ma io credo che questo è il gretto calcolo che hanno fatto tutte le nazioni che sono salite a grande prosperità.

L'onorevole Baccarini diceva: ma quando vengono 10 o 12 mila tonnellate in più nei nostri porti voi percepirete i diritti doganali, voi percepirete i diritti di trasporto su questa mercanzia! Per me questo argomento non mi pare che abbia un grande valore, perchè le nazioni consumano in proporzione dei loro bisogni, consumano in proporzione dei mezzi che hanno per pagare, e non sarà per queste spedizioni dall'isola di Cipro o dalle spiagge dell'Asia Minore, che consumeranno 10 o 12 mila tonnellate di più di mercanzia. A me questo pare evidente; ed io dico che se l'onorevole Baccarini fondava la necessità di questa linea su questa considerazione, il fondamento, deve riconoscerlo, è poco solido e contrasta con i principii economici.

*Una voce.* Il transitò!

**FAVALE.** Il transitò credo poi che non sia una

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

gran cosa, perchè le mercanzie che arrivano da questi punti, come risulta dalle statistiche, sono grani, sementi, lane ed anche un po' di cotone; ma queste mercanzie non possono offrire un grande alimento al nostro transito, perchè abbiamo molte altre linee concorrenti che negoziano agli stessi prezzi di queste linee sussidiate. E quando in principio della discussione io diceva: ma voi ci volete far votare una legge senza gli elementi necessari, era appunto per evitare queste obiezioni speciose; perchè se noi avessimo sotto gli occhi la specificazione delle diverse qualità e quantità delle merci arrivate, dopo che questo servizio è impiantato; se avessimo le cifre rappresentanti le quantità delle merci arrivate coi servizi sussidiati e con quelli non sussidiati, allora noi potremmo fare i nostri conti seriamente e votare con cognizione di causa; ciò che ora assolutamente non possiamo fare.

Io non credo poi che queste linee servano gran cosa a promuovere ed allargare i commerci.

E diffatti, noi vediamo delle nazioni per loro natura assolutamente continentali, nazioni che o non hanno marina, o ne hanno pochissima, le quali hanno case di commercio stabilite nelle principali piazze d'Europa e d'Oriente, e che fanno forte concorrenza alle case delle nazioni marittime.

Perciò io dico che queste linee di navigazione sussidiate, che impongono così gravi oneri al bilancio, e che perciò impongono un grave onere ai contribuenti, non hanno una grande importanza per lo sviluppo dei nostri commerci e delle nostre industrie, e quindi io persisto nella mia opinione, e credo che si debba respingere la legge.

D'AMICO. Ho domandato facoltà di parlare per pregare l'onorevole Baccarini e l'onorevole ministro dei lavori pubblici di non insistere che la Camera approvi questo disegno di legge, ed ho domandato facoltà di parlare nel momento che l'onorevole Favale accennava alla ragione, che suppongo anche io sia quella, che ha dato origine a questo disegno di legge.

Al posto dell'onorevole Baccarini probabilmente anche io avrei proposto una legge simile in quel momento. Questa proposta venne fatta quando il possesso dell'isola di Cipro, per parte dell'Inghilterra, pareva che dovesse trasformare le relazioni commerciali dell'Oriente col rimanente dei porti del Mediterraneo, e l'onorevole Baccarini, per la responsabilità che aveva dei servizi marittimi, credè di dover provvedere a che l'Italia, in questa nuova via, in questa trasformazione del commercio orientale, avesse il posto che le compete.

BACCARINI. Chiedo di parlare.

D'AMICO. Ma oggi, come diceva benissimo l'ono-

revole Favale, è subentrata la calma, oggi si vede e si considera che questa trasformazione dei commerci orientali, questa nuova importanza di Cipro, sottratta alla Turchia e venuta nelle mani dell'Inghilterra, non si può verificare sopra vasta scala.

Ora che l'agitazione politica per la inaspettata convenzione Anglo-Turca si è calmata, dobbiamo considerare la cosa tranquillamente.

Signori, le relazioni commerciali che può sviluppare l'Italia all'isola di Cipro sono tali da imporci un sacrificio così grave come quello che ci si viene a proporre con questo disegno di legge? Si tratta di 400 a 500 mila lire all'anno, e che per 15 anni formano una somma da 6 a 7 milioni. Le conseguenze, a vantaggio del paese, di questo servizio di navigazione sono esse tali da compensarci di una spesa così rilevante? Francamente io credo di no.

Ma credo di più: credo che questa sarà una spesa la quale porterà delle conseguenze dannose.

E mi spiego in brevissime parole.

Io sono stato sempre sostenitore delle sovvenzioni per i servizi postali. Esercitare dei servizi postali marittimi senza larghe sovvenzioni, è un sogno davvero. Ma io sono stato sempre perplesso e alle volte mi è avvenuto pure di combattere delle sovvenzioni a linee puramente commerciali.

Un servizio puramente commerciale solo per gravi motivi può sovvenzionarsi. Qui non è il caso, questa è una linea, tutto al più, di un'importanza secondaria, e noi sovvenzionandola, facciamo un danno alla libera nostra navigazione.

L'onorevole Baccarini diceva: « cerchiamò di guadagnare nel traffico sulle nostre ferrovie e nei nostri porti. » Un piccolo vantaggio forse l'otterremo, ma certo non proporzionato all'onere che andremmo ad assumere. Lasciamo che la libera navigazione eserciti essa questa linea.

L'onorevole Favale nel suo primo discorso ha detto una cosa giustissima, sulla quale richiamo tutta l'attenzione del Ministero e della Camera. Noi abbiamo la nostra marina mercantile in tristissime condizioni; noi l'abbiamo gravata eccessivamente con le imposte, e specialmente con quella di ricchezza mobile, ed un giorno, in cui ce ne potremo particolarmente occupare, io credo di avere tanti e tali argomenti da dimostrare come questa sia una tassa ingiustissimamente applicata alla nostra marina mercantile. Ma oggi non siamo in quest'argomento; oggi vi chiedo di fare uno studio. Ammesso che il nostro bilancio possa sostenere una nuova spesa di 400,000 lire all'anno in vantaggio della nostra navigazione, vediamo se non convenga meglio che ne goda tutto il nostro naviglio mercantile sgravandolo da una ingiusta applicazione della

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

tassa di ricchezza mobile, sollevandolo dalle diverse tasse marittime che l'opprimono. Io credo che renderemo così effettivamente un servizio al nostro paese ed alla nostra marina, mentre credo che non ricaveremo alcuno degli sperati benefizi dal sovvenzionare la linea di Alessandria d'Egitto a Cipro.

Quindi prendendo anche argomento dalle considerazioni saviissime, che faceva l'onorevole Maldini, io prego la Commissione, prego la Camera, ed il Ministero di voler differire la discussione di questa legge all'epoca in cui ci occuperemo nuovamente dei servizi marittimi, vale a dire quando verrà il termine della convenzioni che abbiamo con la società Peninsulare orientale; allora certamente troveremo da impiegare più utilmente questa spesa.

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

**BACCARINI.** Ho chiesto di parlare per un fatto quasi personale.

**PRESIDENTE.** Io non aveva inteso. Ha facoltà di parlare.

**BACCARINI.** Io voleva dire all'onorevole D'Amico che non accetto per conto mio la scusante che, secondo lui, avrebbe motivato la presentazione di questo disegno di legge, poichè certo non può dirsi che, essendo cambiate alcune circostanze, io non l'avrei presentato.

Dichiaro che se dovessi dire qualche cosa in proposito, direi che oggi è maggiore in me di quel che fosse allora la convinzione dell'utilità di questo disegno di legge. Del resto, oramai a me non spetta più che tanto la responsabilità di questa proposta, e non entro quindi in maggiori spiegazioni. Aggiungerò soltanto che avevamo sì relazioni commerciali sulle coste della Soria, che con Cipro le avevamo pure, ma che queste furono distrutte, sa da chi l'onorevole D'Amico? Dalla marina francese a vapore. Si faccia l'onorevole D'Amico a rovistare gli atti delle Camere di commercio, e vi troverà esposte le ragioni per le quali esse insistono, perchè questa navigazione sia sussidiata.

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

**PONSIGLIONI, relatore.** Relatore d'una proposta di legge assai modesta, io non m'aspettavo d'avere oggi l'onore di così diverse e così vivaci obiezioni; ma siccome tutto il male non viene per nuocere, così io mi compiaccio che non uno nè due, ma parecchi siano stati gli oppositori: imperocchè una gran parte delle loro obiezioni si distruggono solo che si mettano a riscontro le idee, le convinzioni, che hanno gli uni e che hanno dimostrato nell'approvare le convenzioni generali marittime, con le

idee e le convinzioni che hanno espresso gli altri contro questo disegno di legge.

Infatti, come è detto nella relazione ministeriale, e come è ripetuto in quella della Commissione, il presente disegno di legge non è che il corollario di quelle convenzioni generali marittime, che con così largo suffragio furono dalla Camera approvate.

La Commissione intanto è stata indotta a dare il suo parere quasi unanimemente favorevole (poichè il solo onorevole Favale ha stonato in tanta armonia), in quanto ha veduto che una volta impegnato il Governo nelle gravi spese, che portano seco le convenzioni generali marittime, questo piccolo aggravio, che oggi si domandava, meglio che un sacrificio poteva chiamarsi un ottimo impiego, un vero vantaggio, poichè renderà più sicuro il beneficio che dal precedente contratto ci eravamo tutti ripromesso.

Io sono stato un poco sorpreso e lo confesso francamente, delle parole dell'onorevole Maldini; il quale, in occasione della discussione delle convenzioni generali marittime, fece uno dei più brillanti, uno dei più efficaci discorsi che io abbia mai udito nella Camera, per difendere appunto quelle convenzioni; le quali non erano ispirate all'unico criterio postale, ma al doppio criterio postale e commerciale.

**MALDINI.** Vorrà dire forse l'onorevole D'Amico.

**PONSIGLIONI, relatore.** È vero: l'onorevole D'Amico.

**D'AMICO.** Chiedo di parlare.

**PONSIGLIONI, relatore.** E mi ricordo che la chiusa del suo discorso, nella quale era concentrata tutta la foga della sua eloquenza, raffigurava appunto quella nostra cara bandiera nazionale, che anche in lidi lontani, dove certo non ci chiama interesse postale, avrebbe portato i nostri voti e le nostre speranze. Ora questa bandiera nazionale, che così abilmente fece sventolare l'onorevole D'Amico nel suo discorso, e che ebbe forse per effetto di trarre con sè molti di quei voti, con i quali passò la legge che fu approvata, è stata ripiegata, e non è venuta fuori che l'unica bandiera del servizio postale, la quale di certo, per quanto risponda ad un servizio necessario, per quanto risponda ad un interesse vero, non porta con sè tutta quella poesia storica, della quale, nell'accennata occasione, si era saputo valere l'onorevole D'Amico.

Ed ora io dovrei rispondere particolarmente a tutti gli oratori che hanno parlato contro il disegno di legge. Ma quando avrò ribattuto le ragioni dell'onorevole Favale, che ha toccato tutti i punti culminanti della controversia, avrò pure risposto a quegli oratori che gli hanno tenuto dietro: perocchè,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

sotto forma e sotto aspetti diversi, hanno riprodotto le medesime considerazioni.

L'onorevole Favale ha cominciato a dichiarare (e non so capire come in ciò sia stato vivamente appoggiato dall'onorevole D'Amico) che questa non è una legge urgente, e che mentre egli ha concepito facilmente come dall'onorevole Baccarini, in quel momento in cui in Cipro si occupava dagli inglesi, sia stato giudicato utile e necessario il fare questa convenzione, ora che sono passati non so quanti mesi, tutti questi propositi devono essere cambiati; tutti i criteri che avevano ispirato la convenzione fatta dall'onorevole Baccarini devono essere divenuti di punto in bianco inutili.

Onorevole Favale ed onorevole D'Amico, è egli possibile l'ammettere che, a pochi mesi di distanza, i fatti verificatisi siano stati di una evidenza così schiacciante da contraddire le convinzioni, che si sono potute avere quando si fece la prima convenzione? O non insegna la prudenza più volgare di aspettare almeno un periodo discreto di esperienza, perchè si possa davvero, o ribadire la prima risoluzione, o mutarla per prendere una strada diversa? Quando si sono discusse ed approvate le convenzioni generali, che cosa si disse con approvazione e con plauso generale di tutta la Camera? Si disse che non era da attendersi una utilità immediata da quella legge; che questa utilità doveva prepararsi; e doveva con fiducia aspettarsi quel tempo, anche lontano, in cui il germe, posto con previdenza, avrebbe poi fruttificato.

E come dunque ci si può dire che oggi l'onorevole Baccarini dovrebbe cambiar opinione, perchè in alcuni mesi i fatti ci hanno provato che Cipro non è diventato quel centro di affari, che da nessuno poi in sostanza si sognava?

Perchè da tutti si capiva che l'attività si sarebbe svolta gradatamente in Cipro, divenuto centro di vita civile per la occupazione inglese.

Il buon senso insegnava a tutti che da quel centro di vita civile, fecondato dal genio della razza britannica, si sarebbe, ma con quella successione che è nella natura delle cose, adagio adagio, svolta tutta quella attività economica, di cui in seguito ci saremmo potuti avvantaggiare.

L'onorevole Damiani, a questo proposito, diceva che egli non intendeva per qual criterio politico si fosse oggi stabilita una navigazione con Cipro; mentre, con un criterio politico più accorto, piuttosto che stabilire una linea di navigazione avrebbersi dovuti occupare Cipro, invece di lasciarsi precedere dagli inglesi.

Di che anch'io sarei stato contentissimo.

Ma poichè la forza di far ciò non abbiamo avuta,

contentiamoci almeno di quella parte, che non hanno avuto a sdegno altri paesi pur politicamente potenti, come la Francia, come l'Austria...

DAMIANI. Non ho detto questo.

PONSIGLIONI, *relatore*... come altre nazioni, le quali, appena il Governo inglese si stabilì in Cipro, hanno dato a noi l'esempio di quella corsa regolare di navigazione che oggi si domanda alla Camera.

Ed è perciò che l'onorevole Baccarini nella sua relazione, e la Commissione parlamentare coll'approvarla, hanno riconosciuto che il criterio prevalente nella navigazione con Cipro era politico.

Ma poichè noi non siamo ricchi siffattamente, da poter sacrificare tutto ad un criterio politico, si è voluto, facendo sì che potesse anche avere uno scopo commerciale, rendere meno svantaggiosa che fosse possibile questa linea. E da ciò venne l'approdo non solamente a Cipro, dove ci chiamava l'interesse politico, ma anche l'approdo a quei tre punti lungo le coste della Soria, i quali, facendoci riaffermare la tradizione del passato, ci rendevano più agevole che a qualunque altro popolo lo stabilire colà delle relazioni, e ci potevano dare dei compensi (non diciamo guadagni immediati, a cui nessuno ha mai mirato) a quella spesa non poi esagerata, che si proponeva alla Camera. Svolgendo poi lo stesso concetto che ha avuto l'onorevole Baccarini, la Commissione parlamentare aggiungeva anche la linea di Alessandretta, non già per fare un'opera di lusso, alla cui giustificazione non si potesse dare nessuna ragione, ma perchè la linea di Alessandretta, a detta di quanti si intendono di commercio, a detta di tutti coloro, che stando negli affari conoscono quali siano le vie più utili da darsi alla navigazione, questa linea ci avrebbe anche maggiormente che quell'altra lungo le coste della Soria compensati colla sua attività economica dei sacrifici, ai quali si andava incontro.

Ed ecco perchè la Commissione alle 325,000 lire, proposte dall'onorevole Baccarini per un approdo a Cipro, toccando Giaffa, porto Said e Beirut, ha voluto che si aggiungesse il più importante di tutti, dal punto di vista economico, l'approdo di Alessandretta. Il quale approdo, onorevole Damiani e onorevole D'Amico, da persone e da consessi, che di certo s'intendono di siffatte cose, come la Camera di commercio di Livorno, e la Camera di commercio di Napoli, con due allegati che si trovano nella relazione, e con citazione di fatti e di cifre, è stato dimostrato come avrebbe offerto i più grandi vantaggi.

L'onorevole Favale ripetendoci delle lamentazioni che siamo un po' abituati a sentire da lui... (*Dirigendosi al deputato Favale*)

**PRESIDENTE.** Onorevole Ponsiglioni, parli alla Camera.

**PONSIGLIONI, relatore...** ci ha messo innanzi la spesa, a cui si andrebbe incontro, ed il necessario sgomento che ne avrebbero avuto i contribuenti italiani.

A ciò ha in gran parte risposto l'onorevole Baccarini, ricordando all'onorevole Favale che questi sussidi, che si danno alla navigazione, sono spese essenzialmente produttive, delle quali una parte, per le nostre leggi, che sono molte, cioè di forme diverse, necessariamente rientra nell'erario. E quando l'onorevole Favale ha voluto replicare all'onorevole Baccarini, dicendo che i popoli tanto sono consumatori quanto sono ricchi, ha creduto di mettere avanti un argomento nuovo a difesa sua, ma ha svolto l'argomento principale dell'onorevole Baccarini stesso, e di tutti coloro che sostengono questa legge.

Appunto perchè i popoli sono tanto più consumatori quanto più son ricchi, giova, con quella misura che ispira la prudenza e la cognizione delle condizioni del bilancio, favorire lo sviluppo dell'industria, in guisa che i popoli diventino più ricchi e quindi più consumatori. Gli Inglesi, è noto a tutti, sono il popolo più ricco ed appunto per ciò il popolo più consumatore d'Europa.

Io accenno appena, perchè un interruttore me lo suggerì, che il commercio di transito è stato sempre e sarà ancora una delle sorgenti di prosperità della marineria italiana; ed il commercio di transito si svolgerà mediante questo nuovo approdo, e restituirà alle finanze una parte notevole di quella spesa che esse sacrificano per ciò che noi loro domandiamo, senza che in questo fatto abbiano influenza di sorta quelle questioni di consumo e di ricchezza, delle quali faceva sfoggio l'onorevole Favale.

Anche sopra la relazione, l'onorevole Favale si è un poco intrattenuto, e stavo quasi per dire, un poco divertito. Infatti si è compiaciuto mettere in rilievo tutta quella parte della relazione, che si attiene al sentimento, alle gloriose memorie del nostro passato, e quasi faceva appello a quelli che si pregiano occupare questo posto, perchè si volgesero alla prosa, a cui egli da lungo tempo ci ha abituati.

Ora, onorevole Favale, questa poesia, della quale ella ha fatto scherzevole menzione, questa poesia non ha nulla che contraddica ai suoi calcoli i più ristretti, i più positivi d'economia; perchè quando la poesia si converte in industria, quando si converte in commercio e in quattrini, anche l'onorevole Favale può benissimo mettersi in coro cogli altri, e lasciando l'abitudine della prosa, fare per un momento il poeta.

Io d'altronde non voglio credere che l'onorevole Favale, e quegli altri che si sono giovati di siffatto argomento, siano del tutto estranei a ciò che di nobile e di grande ispira la poesia. Se tengo conto anzi dell'escursione storica, che ha fatto l'onorevole Favale, sopra le condizioni dei nostri padri, e se tengo conto di quel paragone delle formiche, che sa molto di *virgiliano*, io debbo credere che l'onorevole Favale non solamente abbia coltivata la poesia, ma che a questa poesia sia disposto, quando non lo ispiri l'interesse d'opposizione, a rendere tutto quell'omaggio che noi le rendiamo. Il discorso dell'onorevole Favale si è concluso in un modo assai singolare. Egli ci ha detto: « imitiamo i padri nostri, e quindi non votiamo delle spese. »

Me perchè l'onorevole Favale non ci ha pure dimostrato che i nostri padri non facevano delle spese, neanche quelle che erano utili, neanche quelle che li mettevano in condizione di diventare grandi e rispettati al cospetto del mondo?

Questo non ce lo ha detto, nè poteva dircelo l'onorevole Favale. Lasci quindi che noi imitiamo i nostri padri anche in ciò che necessariamente fu causa della loro gloria, voglio dire nel sapere a tempo opportuno fare spese e sacrifici.

Quelle dell'onorevole Maldini furono obiezioni che avevano per carattere quella pratica delle questioni, che si riferiscono alla navigazione, la quale ciascuno era in diritto di aspettarsi da lui.

Mentre alle convenzioni in generale egli non è contrario, a questa si dimostrò avverso perchè si preferì la linea *A* alla linea *B*; ma volendo entrare in dettagli maggiori, ha detto cose, delle quali io, sebbene poco esperto in siffatto argomento, non posso essere interamente persuaso.

Ha detto che ci sarebbe stata opportunità maggiore che la società Florio, la quale arriva fino a Smirne, avesse prolungato i suoi viaggi fino a Cipro.

Ora (l'onorevole Maldini mi corregga se io sbaglio) se la società Florio avesse dovuto da Smirne percorrere tutta quella linea, che la conduce fino a Cipro, avremmo dovuto andare incontro ad una spesa assai più rilevante di quella delle 400,000 lire, somma che ci si domanda per l'attuale progetto.

Anzi, poichè alcune persone intelligenti in questa materia, si sono fatte organo di questo desiderio, e poichè alla Commissione sono arrivati questi voti, cioè di una congiunzione non interrotta fra la navigazione a Smirne e la navigazione a Cipro, a me, come relatore, correva il debito di informarmi a quale spesa si sarebbe andati incontro; ed ho saputo che la percorrenza delle leghe sarebbe stata

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

di tanto maggiore, da portare una spesa più che tripla.

Non deve poi l'onorevole Maldini disconoscere che affidando alla società Rubattino il proseguimento dei suoi viaggi fino a Cipro e ad Alessandria, per nulla si è violata la regola dell'opportunità, perchè la società Rubattino può arrivare fino a Cipro con gli stessi vapori con i quali arriva ad Alessandria d'Egitto.

**MALDINI.** Ma non lo farà mai.

**PONSIGLIONI, relatore.** Ma nulla dimostra che non lo faccia.

E se la società Rubattino non arrivasse con gli stessi vapori oltre ad Alessandria fino a Cipro, potrebbe di certo, in Alessandria d'Egitto, dove periodicamente arrivano i suoi legni, tenere un centro d'interessi ed un apparecchio di materiale, per fare quel servizio, il quale ad altre società che non hanno questo centro d'interessi in Alessandria, non riuscirebbe di fare.

Ed io non ho capito neppure a quale necessario trasbordo abbia voluto accennare l'onorevole Maldini; perchè se la società Rubattino fa i suoi viaggi da Genova, toccando Marsiglia, od Alessandria d'Egitto, e prolungandosi poi per quei punti che sono indicati nella legge, necessità di trasbordi non se ne vede.

Ha poi l'onorevole Maldini voluto accennare anche a quella parte della relazione, dove si ripete quel vecchio, ma sempre ragionevole e sempre nobile desiderio, che nel Mediterraneo abbia la maggiore influenza l'Italia. Non è che alcuno abbia mai avuta questa pretesa; solamente nella relazione (l'onorevole Maldini abbia la compiacenza di rileggerla) è detto quanto in opposizione a questo antico desiderio sia il presente stato di cose; e che invece di essere il Mediterraneo un lago italiano, noi vi abbiamo una influenza assai minore degli altri. (*Conversazioni*)

**PRESIDENTE.** Facciano silenzio, onorevoli colleghi, e specialmente al banco della Commissione. La scio che l'oratore possa parlare tranquillamente.

**PONSIGLIONI, relatore.** L'onorevole D'Amico ha toccato una questione assai grave, quella della marineria mercantile; ed ha ricordato che al punto, in cui da tutti si lamenta lo stato deplorabile a cui è giunta, non si dovrebbe pensare altrimenti a fare spese nuove per soccorrere società di navigazione; ma si dovrebbe sollevare dalle tasse troppo opprimenti, che pesano sulla marineria mercantile coloro che esercitano questa industria.

Ebbene, onorevole Maldini...

**MALDINI.** Non Maldini!

**PONSIGLIONI, relatore.** Cioè, onorevole D'Amico;

domando scusa. Ebbene, onorevole D'Amico, non c'è alcuno, fra quelli cui stanno maggiormente a cuore gli interessi della marineria mercantile, il quale possa vedere con dispiacere il sussidio che si dà temporaneamente ad alcune società italiane, le quali devono ravviare quei traffici, che già avevano in antico, e che oggi, per la concorrenza che ci fa il naviglio a vapore sussidiato dagli altri Stati, sono poco meno che distrutti. Quando le nostre relazioni saranno riannodate, mercè le società che il Governo soccorre, e che in tanto soccorre in quanto che non hanno interesse a fare per conto proprio i viaggi prescritti, allora sarà il tempo, in cui la nostra marineria mediante il circolo degli affari più esteso, potrà riprendere quella importanza che oggi, per le mutate condizioni dell'industria, ha perduto. E quindi, tutto ciò che si può dire intorno allo stato deplorabile della marineria mercantile, si può metterlo in conto fra le ragioni che avvalorano l'utilità di questa proposta di legge.

Signori, io conosco le condizioni della Camera, e non voglio dilungarmi troppo in dimostrazioni, le quali d'altronde costituirebbero, in gran parte, una ripetizione di ciò che si è detto nella discussione delle convenzioni marittime generali.

Fra le ragioni d'urgenza, le quali consigliano ad approvare questa proposta di legge, ve n'ha una, la quale non essendo stata, forse per ragioni di delicatezza, ricordata da altri, lo sarà da me.

Sono già diversi mesi (cioè dal mese di ottobre dell'anno passato), che sotto l'impulso di una necessità, da quasi tutti gli oratori riconosciuta, sotto l'impulso di un fatto nuovo, voglio dire l'occupazione di Cipro per parte degli inglesi, uno dei nostri intraprenditori, per il quale non si è mai dimostrata scarsa la simpatia della Camera, ha stipulato un contratto col nostro Governo, e l'ha subito messo in esecuzione.

Sono adunque diversi mesi già trascorsi dacchè si fanno viaggi regolari a Cipro; e sebbene sia detto nello steso contratto, che esso non sarà valido se non dopo l'approvazione della Camera, di certo ragioni di convenienza non scarseggiano perchè noi riconosciamo l'urgenza di questa legge e l'approviamo.

All'onorevole Damiani, ultimo degli oppositori, non credo di fare una risposta speciale, perchè i suoi argomenti coincidono con quelli degli oratori, che l'hanno preceduto.

Gli risponderò solo per quanto si riferisce all'articolo aggiuntivo, proposto dalla Commissione, articolo che l'onorevole Damiani ha avuto principalmente di mira, e pel quale invitava il ministro dei lavori pubblici ad essere ritroso e inesorabile.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

Io ho già accennato come due cospicue città d'Italia, Livorno e Napoli, per organo di quelle rappresentanze, che più direttamente sono in condizione di conoscere l'interesse del commercio, hanno detto che l'approdo ad Alessandretta avrebbe avuto per effetto di vantaggiare notevolmente la convenzione in esame. È perciò che la Commissione spera che la Camera vorrà anche su questo punto esserle favorevole.

Onorevoli colleghi! A nome della Commissione, io vi domando un voto, che porta seco un aggravio nel nostro bilancio, una spesa nuova. Fin dappincipio, io non dissimulavo a me stesso di andare incontro a delle obiezioni, le quali, quanto facilmente si prevedono, altrettanto facilmente hanno presa nell'animo dei rappresentanti della nazione. Ma se voi considerate che questa ragione finanziaria (se la si volesse assumere in senso assoluto) proverebbe troppo, perchè ci condurrebbe alla conseguenza di non approvare nessun progetto di legge, al quale sia annessa una qualche spesa, voi di certo non lascerete farvi violenza dalla paura dello spendere.

La vita di un grande Stato, e possiamo dire che il nostro lo è, non può fatalmente arrestarsi; e sarebbe, più che follia, delitto di lesa nazione quello di chi pretendesse, per non so quali fisime finanziarie, rifiutarsi ad ogni sacrificio, anche se imposto dall'interesse della conservazione e del progresso.

D'altronde, la spesa che si domanda alla Camera, quand'anche si accordi la proposta aggiuntiva della Commissione, non sarà solamente compensata dalle tasse, che i traffici accresciuti faranno percepire dallo Stato, ma parrà affatto insignificante e provvisoria, quando si pensi al margine sempre maggiore, che si verificherà nei sussidi, che oggi paghiamo pei servizi marittimi interni, a misura che saranno costrutte nelle isole e nei paesi litoranei le ferrovie già approvate e da approvarsi tra breve dalla Camera.

E poichè le economie, che si faranno in conseguenza dei lavori ferroviari (economie che furono già prevedute e calcolate quando si votarono le convenzioni generali), superano di molto la spesa che oggi si domanda, io credo che questa non debba impaurire talmente la Camera, da farle disconoscere le ragioni di opportunità e di decoro nazionale, che stanno a favore del presente disegno di legge.

Io comprendo tutto il culto, tutto l'entusiasmo che da certi uomini politici può aversi per le economie. Nè di ciò faccio rimprovero all'onorevole Favale, che tanto accanitamente difende la causa del risparmio.

Ma, rammento all'onorevole Favale, che un altro

uomo politico, il quale siede nella Camera in una parte molto vicina a quella in cui egli siede, e che delle economie si è mostrato sempre tenerissimo, anche di quelle che arrivano fino all'osso, ha saputo in qualche occasione fare eccezione alla regola.

L'onorevole Sella (la Camera si è già accorta che accennavo a lui) ha sostenuto un giorno, con uno dei più splendidi discorsi che io abbia mai sentiti, la spesa di circa mezzo milione per un telescopio di gran potenza da collocarsi nell'osservatorio di Brera.

In quella circostanza l'onorevole Sella, pure riconoscendo lo stato poco florido delle nostre finanze, difese calorosamente una spesa, che da alcuni oppositori era stata giudicata, come quella che oggi è in discussione, superflua, di puro lusso.

E svolse maestrevolmente il concetto, al quale testè io accennavo. Disse cioè che un grande Stato, per quanto si dibatta tra le strettezze della finanza, non può, senza pericolo di suicidarsi moralmente, rifiutarsi di fare quelle spese, che dallo sviluppo della scienza, dell'industria e del commercio gli sono imposte.

Ebbene, onorevole Favale, è un bisogno nuovo (creato da un avvenimento politico che ha certamente le sue conseguenze nel mondo economico) quello, in nome del quale si domanda alla Camera la spesa di alcune centinaia di migliaia di lire. Vorrà ella, e vorrà la Camera, per un male inteso spirito di economia condannare l'Italia a fare l'ultima parte fra le nazioni civili del mondo? (*Bravo! Bene!*)

D'AMICO. L'onorevole relatore ha creduto di mettermi in contraddizione con opinioni da me precedentemente manifestate.

Se l'onorevole relatore avesse avuto presente il mio discorso che egli citava, avrebbe trovato invece in esso la conferma delle parole, che poco fa ho pronunciate.

Io non credo di aver sostenuto quel giorno che sovvenzioni si dovessero dare a linee esclusivamente commerciali. In quell'occasione sostenevo di soccorrere la linea postale dell'America meridionale, che si trova in concorrenza con le linee postali inglesi e francesi, che serve una colonia italiana numerosissima, che serve ricchi e potenti interessi nazionali.

Questa colonia nazionale a Cipro non c'è; questi interessi non vi sono; la cosa non è affatto identica, nè la linea che oggi si propone è una linea diretta a grande velocità, come io accennava allora a proposito delle linee dell'America meridionale.

Detto ciò, perchè la Camera sia edotta sulla citazione fatta dall'onorevole relatore della Commissione, io torno alla questione, e dico: signori, non

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

c'è bisogno di molti discorsi, non c'è bisogno d'arte oratoria per domandarci se conviene spendere sei milioni per sussidiare una linea commerciale tra l'Italia e l'isola di Cipro. È inutile di fare delle citazioni; è inutile di fare dell'eloquenza; la questione si presenta sotto un aspetto chiaro, abbastanza evidente per se stessa.

L'onorevole Baccarini mi diceva: avevamo il commercio libero con la Soria, ma le compagnie sovvenzionate estere ce lo hanno sottratto; il nostro commercio nel Levante ha sofferto ed è andato in decadenza per altre ragioni d'ordine generale politico ed economico.

Si è citato un parere della Camera di commercio di Napoli. Questo parere della Camera di commercio di Napoli io l'ho sotto gli occhi.

Chi porta i grani dalla Soria in Italia, essa dice, sono i bastimenti a vela italiani e i piroscafi inglesi non sovvenzionati. Quindi se quella Camera di commercio si felicita di questa nuova linea di navigazione, lo è per le seguenti considerazioni che testualmente vi leggo:

« I sottoscritti credono inutile di allargarsi in parole per dimostrare ai commercianti quanto danno rechi il trasbordo per lo sciupio e le avarie delle merci, per la perdita di tempo, per l'aumento dei noli e per equivoci assai facili ad avvenire, attesa la necessità di compilare due polizze di carico, l'una che accompagni la merce dal porto originario a quello dove avviene il trasbordo, l'altra da questo all'ultimo porto di destinazione. »

La Camera di commercio di Napoli credeva che questa linea nuova, che questa convenzione arrecasse i vantaggi di una navigazione diretta e senza trasbordo dai porti italiani ai porti della Soria? No, o signori; l'articolo 2 della convenzione che noi siamo chiamati ad approvare, invece che cosa fa? Autorizza la compagnia sovvenzionata a fare il servizio da Alessandria d'Egitto alla Soria con un battello diverso da quello che dai porti d'Italia va ai porti d'Alessandria d'Egitto, con un battello diverso del quale determina puranche la dimensione, e dice che può essere di 800 tonnellate, cioè d'una portata tale che d'inverno il traffico sulle coste della Soria spesse volte resterebbe interrotto.

Dunque io conchiudo col raccomandare nuovamente alla Camera che la discussione di questo disegno di legge venga differita fino all'epoca, in cui noi dovremo occuparci dei nuovi servizi dei trasporti marittimi, perchè, io ripeto, allora troveremo senza dubbio un impiego più utile e più ragionevole di queste 400,000 lire che vorremmo sottrarre oggi al bilancio dello Stato.

PRESIDENTE. Leggo una proposta stata mandata

alla Presidenza dall'onorevole Damiani. Essa è in questi termini:

« La Camera, rinviando la presente legge all'epoca in cui dovrà riordinarsi il servizio postale marittimo, passa all'ordine del giorno. »

L'onorevole Di Rudinì ha facoltà di parlare.

DI RUDINÌ. Signori, quando io sono entrato in quest'Aula non aveva la menoma intenzione di prender parte alla discussione. Se non che quando l'onorevole relatore della Commissione ci disse che la presente convenzione era il corollario delle convenzioni precedentemente concluse ed approvate dal Parlamento, io allora, o signori, mi rammentai di avere qualche volta partecipato a studi che si son fatti su questa materia. E mi sovvenni che mai, e poi mai, aveva sentito parlare del bisogno di un servizio postale coll'isola di Cipro.

Questa necessità non fu mai sentita. E, a dire il vero, il servizio postale; del quale oggi si ragiona, non ha tal carattere, che meriti di essere chiamato così; anzi, se io ho preso a parlare, egli è principalmente, per richiamare l'attenzione della Camera sopra questo punto che a me pare essenziale.

Noi, o signori, entriamo in una via che io credo grandemente pericolosa; noi, o signori, esageriamo la importanza dei servizi postali; noi, o signori, chiamiamo servizi postali tutti quelli che convengono ai nostri fini, e pei quali domandiamo la sovvenzione dello Stato, e facciamo così passare sotto la bandiera postale una merce di contrabbando.

Il servizio postale era il fine che si proponeva il Governo italiano quando istituì le prime linee di navigazione. Postale era il fine che si proponeva il Governo inglese, e quello che si proponeva il Governo francese, quando questi due Stati stabilirono prima di noi le linee di navigazione a vapore.

Rammento, anzi, che il Governo inglese, quando stabiliva il servizio postale colle Indie, lo esercitò per mezzo di navi da guerra. Erano le navi della flotta militare che trasportavano le corrispondenze da Gibilterra a Malta e da Malta ad Alessandria; erano le navi della compagnia delle Indie (compagnia allora sovrana, come tutti sanno) erano le navi da guerra della compagnia delle Indie che trasportavano le corrispondenze dal Mar Rosso a Bombay.

Similmente fece il Governo francese pei suoi servizi colle proprie colonie transatlantiche.

Il Governo francese costruì infatti alcune navi da servire alla guerra ed al commercio, ed intraprese per conto proprio la navigazione transatlantica.

Anche noi, o signori, abbiamo seguito in principio la stessa via. Il piccolo Piemonte stabilì la prima linea per la corrispondenza postale colla Sardegna (e l'onorevole Ponsiglioni può ben saperlo), per

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

mezzo di battelli a vapore della marineria di guerra. Io rammento anzi fra i discorsi di Cavour averne letto uno in risposta all'onorevole Asproni, nel quale si discorreva appunto di questi servizi.

Dunque, signori, quando questi servizi furono iniziati, erano propri e veri servizi dello Stato, propri e veri servizi postali, che il Governo stimava opportuno di fare, colle proprie navi da guerra; tanto era chiaro ed evidente il fine che lo Stato si proponeva.

Ma a poco a poco questi servizi postali diventarono servizi commerciali e postali insieme. Le convenzioni del 1861 e del 1862, se non erro, concluse col Florio, col Peirano e col Rubattino alterarono il carattere primitivo di questi servizi, e, come dicevo, da semplicemente postali diventarono servizi postali e commerciali insieme.

Più tardi, nelle successive convenzioni, ed in quella segnatamente che ordinava i servizi coll'Oriente... (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli colleghi di far silenzio.

DI RUDINÌ. Più tardi quando noi facemmo le convenzioni ultime, quando si stabilirono le linee dell'Oriente, demmo a taluni servizi un carattere commerciale ancora più preciso e spiccato. Ed oggi l'onorevole Baccarini ci ha detto che la navigazione sovvenzionale deve subire una nuova trasformazione; che i servizi postali, diventati già in parte commerciali, diventano servizi d'interesse politico. Egli ci ha detto che era anzitutto per un sentimento patriottico che noi dovevamo votare....

(*L'oratore sospende di parlare.*)

PRESIDENTE. Prego che facciano silenzio, onorevoli colleghi. Prosegua, onorevole Di Rudinì.

DI RUDINÌ. Come diceva, o signori, l'onorevole Baccarini affermava che questo disegno di legge avrebbe dovuto essere anzitutto votato per un sentimento patriottico, e che era per considerazioni politiche che egli aveva sottoscritto la convenzione, che ci sta dinanzi.

Signori, io comprendo tutte le ragioni, per le quali la Camera è stata indotta a mutare il carattere primitivo di questi servizi; io comprendo le ragioni, per le quali questi servizi si sono gradatamente trasformati, e dico di più, comprendo ancora il sentimento, del quale ci ha parlato l'onorevole Baccarini; al nome di patria palpita anche il mio cuore; il mio orgoglio nazionale si risveglia, pensando che la nostra bandiera simboleggia la patria nelle più lontane spiagge. Ma io credo che quando si entra in questa via, quando s'istituiscono servizi, che non hanno carattere postale, bisogna entrare con grande precauzione nella via, che ci si dischiude innanzi.

Io non sono recisamente avverso a questa convenzione; ma io non ho udito nessuna ragione, per la quale questo interesse politico che l'ha decisa sia stato giustificato; è una pura e semplice affermazione che ci è stata fatta, ed una pura e semplice affermazione, a mio avviso, non basta. Quando si ripensa alle condizioni finanziarie, nelle quali noi ci troviamo, io credo che noi dobbiamo sentire ancor più il dovere di pesare bene le ragioni, per le quali la convenzione è stata sottoscritta.

Signori, io non intendo di discutere in quest'occasione le condizioni finanziarie del nostro paese; ma permettetemi di dire che mi pare strano il sistema invalso di discutere le leggi di spesa, e di votarle, senza prima avere innanzi a noi l'esposizione finanziaria, la quale ci accerti delle vere condizioni del nostro bilancio. È un sistema, il quale ha fatto pur troppo la sua strada in questi ultimi anni; è un sistema che io non credo grandemente lodevole, e mi pare che sia tempo di soffermarci prima di procedere innanzi. Ma, oltre a queste considerazioni d'ordine generale, mi permetta la Camera di farne una tutta speciale intorno ai criteri, che servirono di base alla determinazione del corrispettivo del servizio, che si vuole stabilire.

Noi purtroppo abbiamo fatto per lo innanzi non poche convenzioni, e queste convenzioni le abbiamo fatte senza un criterio chiaro, netto e preciso del corrispettivo, che ogni servizio chiedeva. Vi erano circostanze peculiari che giustificavano questa condotta del Governo italiano. Tanto i Ministri di Destra quanto quelli di Sinistra hanno seguito il medesimo sistema; il sistema cioè di determinare il corrispettivo dei servizi senza determinare i criteri, coi quali questo corrispettivo era fissato, e l'ammontare delle sovvenzioni con un criterio discrezionale che non può soddisfare.

Ora, io credo, signori, che sia tempo che la Camera fermi la sua attenzione sopra i criteri che debbono servire a determinare la sovvenzione. La Commissione, la quale riferì intorno alle ultime convenzioni, che furono approvate nel 1877, se non erro, si era occupata della questione, ed ottenne che nelle convenzioni stabilite tanto col Florio che col Rubattino, si aggiungesse un patto, che io stimavo essenziale, il patto cioè che le società dovessero presentare al Governo i loro conti, per determinare non solo il movimento delle merci e dei passeggeri, ma il prodotto effettivo delle loro linee, per avere così una base che potesse offrire un giusto criterio nel determinare, in avvenire, il corrispettivo dei servizi resi dalle compagnie di navigazione.

Ed infatti, o signori, io credo che non si possa,

che non si debba fissare la retribuzione dei servizi postali, senza ben conoscere anticipatamente le condizioni finanziarie, nelle quali si trovano le società che li intraprendono, per potere con questo criterio assicurare un equo corrispettivo.

Noi non siamo i soli a far contratti di questa natura.

L'onorevole Pongiglioni citava parecchi altri Stati, che hanno servizi consimili.

Ora l'Inghilterra è uno fra gli Stati che più spendono per tale oggetto, e ciò si comprende, imperocchè l'Inghilterra con le sue numerose e lontane colonie ha vero e reale interesse di provvedere ai servizi postali, che sono per essa di un interesse di gran lunga superiore al nostro.

Come si procede in Inghilterra, signori, per determinare i criteri che devono servire a fissare la retribuzione dei servizi marittimi?

In Inghilterra, salvo casi eccezionali, salvo, cioè, alcune speciali contrattazioni per servizi di pochissima entità, si seguono a seconda dei casi due diversi criteri.

Il primo è il pagamento di tanti *pence* per ogni libbra di corrispondenza postale, che s'imbarca sopra i battelli a vapore; il secondo è l'esame dei conti delle società per riconoscere la loro situazione finanziaria e determinare, con questo criterio, la misura della sovvenzione, di cui le società hanno bisogno, perchè, assicurato un equo corrispettivo al capitale ed alle fatiche impiegate, possano sostenere i servizi che sono loro affidati.

Io credo, o signori, che questo sia il criterio che debba essere seguito in Italia; e mi duole che questa volta ancora, non lo sia stato.

Io mi domando: perchè avete voi stabilita la sovvenzione a diciotto lire la lega, e non a venti, o trenta? Il perchè sarà difficile a dire? Sono grato intanto all'onorevole Baccarini ed all'onorevole relatore se vorranno darmi qualche schiarimento in proposito.

Mi duole di avere forse troppo a lungo intrattenuta la Camera sopra questo argomento, ma io mi affretto a concludere; e la mia conclusione è questa: che una deliberazione presa quest'oggi, sarebbe a mio avviso una deliberazione affrettata.

Io credo, o signori, che si debbano attendere gli opportuni schiarimenti, intorno ai criteri che servono di base nel determinare le misure della sovvenzione; io credo altresì che si debbano anzitutto riconoscere le condizioni delle nostre finanze, prima di assumere il nuovo onere che ci si vuole imporre, e mi pare opportuno, mi pare anzi necessario, che la votazione di questa legge non preceda l'esposi-

zione finanziaria, che il Ministero ci ha promesso ieri.

MAURIGI. La Camera non tema un discorso in merito; ne sono già stati pronunziati tanti, e così interessanti, pro e contro, che sarebbe abusare inutilmente del suo tempo. Mi limiterò soltanto a sollevare un dubbio che desta nell'animo mio, direi quasi d'una maniera pregiudiziale, ogni proposta sospensiva; e più che la sospensiva, che sarebbe relativamente brevissima, a cui accennò l'onorevole Di Rudini chiudendo il suo discorso, altre sospensive, di cui intesi dare lettura dall'onorevole presidente.

Noi ci troviamo innanzi ad un contratto; in questo contratto vi sono delle stipulazioni. È vero però che si dice, che esso è subordinato all'approvazione del Parlamento per la sua validità; ma poi in uno di questi articoli si prescrive, che i viaggi saranno gratuiti, ciò che del resto era un patto del contratto stesso, per 3 mesi; e dopo saranno pagati.

Per colpa non so di chi, forse di nessuno, forse del fato, questo disegno di legge che evidentemente aveva un carattere d'urgenza, massime perchè poggiava sopra interessi e dello Stato e dei privati, che vi si riattaccavano, è stato prolungato in modo nella sua discussione che sono già trascorsi tre mesi, di quelli, per cui la società contraente avrebbe avuto diritto all'indennizzo. Innanzi a questa situazione, senza volere approfondire menomamente le questioni di diritto, che si potrebbero sollevare, io domanderei al ministro se non reputerebbe assolutamente necessario che si venisse ad una votazione in merito sulla convenzione stessa, perchè ogni sospensiva non farebbe che complicare e rendere più difficili questi rapporti eventuali, contenziosi, tra lo Stato e la Compagnia; molto più che qualunque sieno le considerazioni che gli avversari di questa proposta di legge hanno voluto svolgere, nessuno vorrebbe recar danno, e danno non lieve alla nostra industria di navigazione a vapore, la quale tutti sanno che è lungi dal versare in favorevolissime condizioni.

Ed io, mentre attendo qualche schiarimento da parte dell'onorevole ministro in ordine all'opportunità, secondo me molto dubbia, di una sospensione, non nasconderei che per parte mia darò il mio voto favorevole alla legge.

Io ho inteso parlare di bandiera di San Marco e di croce di San Giorgio. Io credo che non ci sia niente di tutto questo in questione. Sono soprattutto in questione le condizioni generali della nostra navigazione a vapore, del nostro commercio navale

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

con mezzi rapidi, il quale è lungi dall'essere in condizioni felicissime.

Ed io guardando la questione nel suo complesso, (svolgerei la mia tesi se volessi abusare del tempo della Camera, ma ho promesso di non farlo) guardando la questione nel suo complesso, ripeto che questa legge, come quella che viene in una maniera qualunque a favorire le condizioni della navigazione a vapore mercantile, va approvata e merita di essere accolta favorevolmente, fosse anco come un incoraggiamento e come un aiuto, che potrebbe del resto arrivare molto opportunamente.

PRESIDENTE. L'onorevole Minervini ha facoltà di parlare.

MINERVINI. Comanderà la Camera che se una legge proposta da un Ministero venuto dalla maggioranza di sinistra si combatte, vuol dire che a questi banchi noi non abbiamo le travogole, e che approviamo quello che si deve approvare, ma non quello che non possa approvarsi; il che vuol dire, che tutti i miei colleghi antepongono il vero bene del paese a qualunque secondaria idea di partito. È questa una differenza tra quei banchi ed i nostri. *(Iarità e movimenti)*

Tre argomenti si sono portati innanzi: la questione politica, la questione commerciale, la questione economica.

Veramente che i Reali di Savoia e che i Reali di Napoli avessero avuto fra i titoli anche quello di Re di Cipro, era una caricatura come l'altro titolo di Re di Gerusalemme; ma non avrei creduto mai che Cipro alla Nazione italiana in formazione, dovesse (dopo averne contemplata la occupazione) portare quest'aggravio.

Sulla questione politica, vi domando io: ora ve ne siete accorti? Ma quando avete fatto che l'occupazione di Cipro avvenisse; quando voi al Congresso di Berlino avete avuto il vostro rappresentante che non ha detto una parola; quando con quel trattato si è vulnerato il principio che ci costituisce, cioè la nazionalità, il non intervento; voi adesso volete mandare il vostro postale con la bandiera o di San Marco o di San Giorgio a Cipro, a che fare? A salutare gl'inglesi, i quali direbbero: queste sono le navi degl'italiani, i cui Re avevano il titolo di Re di Cipro!

Siamo sempre alle stesse condizioni di cose. I ministri pigliano senza beneficio d'inventario quello che trovano fatto dai predecessori, sebbene combattuti. Quando il passato Ministero ci fece rappresentare a Berlino da un diplomatico che non disse verbo per tutelare il principio del diritto nuovo, nè del non intervento e della nazionalità, pensò cavarcela con mandare la bandiera italiana a Cipro? E

pagando una grossa sovvenzione? Giustissimo che si pagasse alla impresa assuntrice il suo lavoro; ma era il caso di fare questa spesa per una postuma questione politica di fatto, quando si lasciò risolvere contro quella del diritto?

PRESIDENTE. Onorevole Minervini, discutiamo della convenzione e lasciamo stare il trattato di Berlino. *(Sorrisi)*

MINERVINI. È un rannodamento d'idee...

PRESIDENTE. Che ella può riepilogare in poche parole.

MINERVINI. Giudicate: a tesso mandiamo la nostra bandiera a Cipro. Io dirò che questa sarebbe stata una disposizione conveniente finchè Cipro non fosse stata occupata dall'assorbente Inghilterra, ma ora la nostra bandiera sarà una ironia. Questo per la considerazione politica. Quindi sarebbe per me una imprudenza, una spavalderia della quale non saprei in vero il perchè, l'utile.

Ma si dice ancora che è questione commerciale; che la società facendo questo servizio arreca vantaggi al nostro commercio. Scusate, questo non è commercio: è servizio postale.

Che cosa è Cipro? 45 o 50,000 uomini condannati a morire di febbri miasmatiche. Ecco tutto. Gli stessi inglesi se ne vanno. Tanto è vero che, se voi avete letti i giornali, saprete che quando si pigliarono Cipro, per le signore inglesi fu un fanatismo, tutto era *Cyprus*. Gli *chignons*, le gonnelle erano alla *Cyprus* in luglio. *(Iarità)* Poi hanno veduto che era un flagello, un guaio, un aggravamento di balzelli e di danni, e smisero!

E noi andiamo ad incipriarci a Cipro spendendo quasi mezzo milione all'anno per poche lettere, se pure! Non mi pare che sia cosa prudente.

Questo è per quello che riguarda la parte commerciale.

Dunque non ci è affatto parte commerciale. E quando avete udito l'onorevole D'Amico, il quale vi ha dimostrato che non vi è affatto parte commerciale, altro che portare delle lettere ai poveri turchi, che sono là a consumarsi dalle febbri, che cosa farà questo postale? Porterà quattro o cinque lettere. Ed a chi? se noi non vi abbiamo colonie, nè commercio? se non sappiamo che cosa portarvi, nè che cosa essi possano mandarci, essendo un paese che nulla produce?

È dunque un commercio inutile, perchè il commercio sta nella reciprocità.

Dunque noi spenderemmo questo mezzo milione solo per mandare qualche lettera a Cipro!

Ma, si dice: vi è una questione economica, poichè col postale si potrebbe, col tempo, stabilire un commercio! Con questo argomentare dove si an-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

drebbe e finire con le spese? Ma, signori, da senno noi facciamo l'interesse del paese in economia: forse che economicamente può ritenersi questa legge? Certo che no.

Voi sapete che quando l'augusto Re Vittorio Emanuele volle che si abolisse il macinato, che nessun paese civile ha, noi ne accogliamo la graduale abolizione, ed il Ministero volle andare con riserbo, per ricavare con le economie, quello che perderebbe con l'abolizione del macinato. Ed ora avete inteso di qua e di là che cosa si fece e si medita contro quella legge che abolisce gradatamente il macinato. E proprio ora noi sprechiamo circa 500,000 lire all'anno, mentre dovremmo fare economia. E vi pare che sia questa una considerazione economica in favore della presente legge?

L'onorevole relatore della Commissione ha voluto dire, citando l'onorevole Sella (che io pure cito ad onore, ma dal quale mi divide un abisso, per i principii suoi economici, e quelli da noi professati, e quelli che il paese richiede), che si sono votate a sua premura 700,000 lire per un oggetto scientifico a Brera. Io non le ho votate; e credo di avere fatto bene: poichè prima bisogna avere il *consilium domi*, e poi essere prodighi fuori. Noi abbiamo fatto sempre appello alla scienza, abbiamo dato agli agricoltori il pane dell'istruzione; ma questa gente intanto muore di fame!

Ma, signori, per potere studiare, bisogna vivere, stare in piedi.

Dunque, sotto questo rapporto, vede bene la Camera che la parte economica non ci è, o ci è a rovescio.

Però si dice, come osservava l'onorevole nostro collega Maurigi: le questioni sospensive impensieriscono. E perchè? Perchè quelli che hanno fatto la convenzione, hanno diritto d'essere pagati per i viaggi già fatti?

Rispondo: che il Ministero attuando la linea di Cipro prima che il Parlamento l'approvasse ha fatto male. Si potrà dargli un *bill d'indennità*, ma noi, rappresentanti del paese non dobbiamo fare sprecare il danaro dei contribuenti, ma sì quello di farlo spendere utilmente. Pagheremo, se occorre, il servizio fatto pel trasporto delle poche lettere che furono mandate a Cipro, ma non pagheremo 6 milioni e più in 9 anni.

Non regge adunque la ragione addotta dall'onorevole Maurigi. Il contratto fatto non ci vincola, nulla dovrebbe pagare il Governo. Però se i ministri i quali l'hanno fatto, han creduto di far cosa buona, diamo pure ad essi un *bill d'indennità*, paghiamo 80 o 100 mila lire, ma non sei milioni, per

la cui spesa non militano nè ragioni politiche, nè commerciali, nè economiche, nè altre.

Vogliamo andare di questo passo e poi ci lamentiamo che i bilanci non siano pareggiati? In 19 anni io ho sempre veduto fare eccheggiare la parola *necessità*: poi *fallenza*, e sempre quando s'imponavano balzelli, e poi si facevano debiti e più debiti, e poi a garentire le gravezze s'immaginò la parola *pareggio*, addivenuta proverbiale. E senza riforme ed economie a che suona cotesta parola pareggio?

Che cosa significa questa parola pareggio? Da quanto pare, significa spendere sempre, spendere improduttivamente, spendere pazzamente e poi accrescere i balzelli, le fiscalità, l'arbitrio!

L'onorevole relatore citava l'onorevole Sella, il quale sebbene volesse fare le economie fino all'osso, non rifuggiva da certe spese; ma debbo fargli osservare che l'onorevole Sella ha fatto balzelli fino all'osso, ma non ha fatto economie mai! Se si vorranno fare economie ci troveremo tutti concordi. Gli uomini che siedono a questi banchi, quando si tratta di fare il bene del paese, sanno sacrificare la loro personalità al bene della patria.

Vorrei che gli uomini, i quali siedono a quei banchi (*Accennando a destra*) avessero fatto lo stesso, ma non lo fecero. A modo dei topi processionari di Siberia sono andati innanzi a chi li spingeva, noi non mai.

Mi associo quindi alla proposta sospensiva, perchè è una cosa meno brusca; e mi vi associo perchè la legge fu proposta da uomini che sedevano su questi banchi della Camera, che se fosse stata proposta da uomini che siedono alla parte opposta, neppure la sospensione avrei ammesso. (*Rumori — Ilarità.*)

E siccome io non ammetto l'infallibilità in nessuno, così pregherei gli uomini che sono al potere di tener conto di queste ragioni e non dire come avrebbero potuto rispondere quelli della destra: « Siam lo sdegno di Dio, nessun ci tocchi. »

Io pregherei la Camera di far buon viso alla sospensiva: vediamo prima, o signori, quali sono le nostre condizioni; vediamo se la tassa sul macinato tanto combattuta, dovrà esistere ancora; se questa tassa che, come noi abbiamo affermato innanzi al paese, mette l'uomo al di sotto dello stesso livello del bruto; poichè quando si tassa l'uomo come uomo pel necessario alla vita animale, egli non è altrimenti considerato che al di sotto del bruto, e vi si ribella sempre e giustamente.

PRESIDENTE. Onorevole Minervini, stia nei limiti della discussione; venga alla conclusione.

MINERVINI. Se dunque noi dobbiamo tener conto,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

prima di far nuove spese, della nostra situazione finanziaria, io pregherei l'onorevole ministro, anzichè passare ad una votazione, di consentire che questa legge venga discussa dopo che sarà fatta l'esposizione finanziaria. Allora vedremo se sono stati considerati tutti gli oneri che dobbiamo sostenere, se si è avvisato a tutte le economie che si possono fare, e se possiamo permetterci il lusso di mandare le lettere a Cipro sobbarcandoci ad una spesa di 6 milioni in nove anni.

Queste erano le poche considerazioni, che intendeva di fare.

E conchiudo, che la società assuntrice fra poco saprà il voto della Camera sulla convenzione e se la spesa possa consentirsi, nessuno respingerà la legge, e massime perchè la convenzione è fatta con una società benemerita e patriottica.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Di Sambuy ha facoltà di parlare.

**DI SAMBUY.** (*Della Commissione*) L'onorevole Minervini ha richiamato la Camera alla serietà della discussione, ed io seguirò volentieri il suo invito procurando di esser serio in una questione che non vuol certamente essere trattata leggermente. Ne cercherò di suscitare passioni di parte in argomento così importante, onde l'onorevole Minervini mi permetterà di non seguire l'esempio che egli mi ha dato.

Io non domanderò da che parte della Camera ha potuto sorgere questo disegno di legge per proporre la sospensiva o per combatterlo, se proposto da parte avversaria.

Ricordo che fu proposto dall'onorevole Baccharini, ed io, che non ho l'onore di appartenere alla sua parte politica, sorgo animoso per difendere la sua proposta e per sostenerla, e la Camera mi permetterà di svolgerne brevemente le ragioni. (*Benissimo!*)

Molti dei miei colleghi sanno la ragione per la quale io non ho potuto assistere alla odierna seduta, e quando sono entrato nella Camera io ignorava persino che questo disegno di legge fosse già venuto in discussione. Non ho potuto adunque con mio dispiacere udire gli oratori che hanno parlato in principio di seduta e tanto più mi rincresce di aver udito qualcuno combattere con molta vivacità la proposta che voglio difendere.

L'onorevole Di Rudinì fece una distinzione tra l'importanza del disegno di legge in se stesso, ed alcune considerazioni di massima generale amministrativa che gli sembravano poter far considerare come meno corretto il sistema di venir a chiedere delle maggiori spese quando non si conoscono le risultanze assolute del bilancio attivo.

In questa considerazione, per quanto esatta, logica e giusta, mi permetta l'onorevole mio amico Di Rudinì di non entrare oggi, perchè bisognerebbe recriminare contro tutte le abitudini della Camera. Quando si venisse una buona volta a stabilire il principio che nessuna legge di spesa si abbia a fare, quando non sono ancora conosciute le risultanze del bilancio dell'entrata, allora, onorevole Di Rudinì, certamente io non chiederei di fare un'eccezione. Ma noi abbiamo seguito sempre un altro sistema.

Lo si dica pure un cattivo andazzo ed una pessima abitudine, ma sempre sinora si sono votate le leggi quando ci vennero presentate.

Ed allora, onorevole Di Rudinì, che ci resta a fare? Bisogna distinguere tra le leggi che hanno una maggiore e minore importanza; e se si vuole che io mi serva della locuzione usata dagli economisti per distinguere tra le spese produttive e le improduttive, dirò che ogni qualvolta una spesa è utile, anzi necessaria al paese, sia per il vantaggio materiale che se ne può ritrarre, sia per altissime ragioni di opportunità e di convenienza, si può e si deve considerare tale spesa quale produttiva; ed allora le considerazioni, anche correttissime, di buona amministrazione, devono dare la precedenza all'importanza dell'argomento.

Ed io sostengo, o signori, che questa legge è di una grandissima importanza, e se, vecchio *rustego*, vengo a chiedervi di votare una spesa, gli è perchè ho la profonda convinzione che essa debba essere da noi sopportata nell'interesse del paese.

Mi rincresce di non più vedere alla Camera un antico deputato che io vedeva nella sala dei Cinquecento, l'onorevole Tommasini, che rappresentava un collegio di Romagna; ei vi potrebbe dire, meglio che io non sappia, di che importanza sia il far sventolare la bandiera italiana negli scali di Soria, poichè egli fece, per tanti anni, dimora in quei paesi, e rappresentò onoratamente l'Italia quale console di Aleppo.

Ma anche tanti altri nostri colleghi i quali hanno viaggiato, e conoscono i paesi ai quali alludo, vi sapranno dire con maggior eloquenza ed efficacia di che convenienza sia per l'Italia il far vedere la sua bandiera in quel mare che i Romani chiamavano *Internum mare*, e che ora è diventato un lago che non è più italiano.

*Una voce.* Inglese.

**DI SAMBUY.** (*Della Commissione*) Io non saprei abbastanza insistere su questo pensiero che è assolutamente politico (non me lo può negare l'onorevole Minervini); perchè, se la spesa di 347,000 lire, anche addizionata alle 40,000 lire, che potrebbe co-

stare lo scalo di Alessandretta, porta un aggravio al bilancio di 367,000 lire; e se per far sembrare anche più grande questo aggravio, lo si è moltiplicato pel numero degli anni per i quali si applicherebbe questa convenzione, alcuni hanno parlato di cinque o sei milioni, io dico ai miei colleghi: Mettiamo in un piattello della bilancia questa spesa e poniamo dall'altra parte l'onore, il decoro del nome italiano, e poi vivaddio, nessuno esiterà a votare la proposta legge!

Non pronunzio leggermente queste parole. Io conosco assai bene le coste di Siria, e là ho udite le continue lagnanze di quelle colonie italiane.

Onorevole D'Amico, quando ella ricordava la importanza delle colonie italiane del Sud-America, io pensava alla importanza delle colonie italiane del Levante.

E chi non sa che in quei paesi la lingua italiana è da tutti intesa, da tutti capita? E chi non sa quali erano gli stretti legami che l'Italia aveva in quei paesi?

Or bene, signori, quei paesi che ricordano l'Italia, che la ricordano continuamente, costantemente, e che si lagnano di continuo di non aver maggiori rapporti con essa, quei paesi non vedono mai la nostra bandiera avvicinarsi ai suoi porti, ed il commercio loro è interamente nelle mani francesi. Ricordatevi, o signori, nel votare questo disegno di legge, in che mani è il commercio del Mediterraneo. È nelle mani dell'Inghilterra, la quale, non soltanto per Suez si è aperta una larga via politico-commerciale ed una arteria di primissima importanza, ma è andata ancora a Cipro a dar maggior potenza alla sua posizione, maggior protezione al suo commercio. Onorevole Minervini, ella non mi potrà negare questa condizione di cose; e quando io la ricordo, pare a me che il nostro paese debba pur anche volentieri sottostare a qualche spesa per riacquistare una legittima autorità.

Ed ella mi permetterà anche di dire che parlo seriamente. (*Benissimo!*)

Livorno, Napoli, Venezia, tutte le principali città marittime italiane non vedono neppure più i vapori delle messaggerie francesi, che approdando nei loro porti vi portavano il commercio d'Oriente, dove portavano il commercio italiano.

Noi quindi siamo assolutamente separati da quei paesi a totale beneficio del commercio di Marsiglia. E quei scali d'Oriente si rivolgono a noi e si dicono ancora italiani.

Ci pensi la Camera, avvegnachè io non sappia persuadermi, riflettendo a certe considerazioni, che si possa mettere avanti seriamente la parola di spesa improduttiva.

Quando ricordo il decoro e l'influenza nazionale, qual altra spesa, io dico, può chiamarsi più produttiva di quella che in questo momento noi proponiamo, e che sosteniamo coraggiosamente malgrado essa sia da tante parti combattuta?

Io non mi sarei mai immaginato di dover oggi parlare per difendere questo disegno di legge, sul quale credeva non vi sarebbe neanche stata discussione; non voglio abusare della pazienza dei miei colleghi, e termino facendo una calda raccomandazione in favore della legge proposta.

Per conto mio non crederò mai che un Parlamento italiano voglia rinunziare alla legittima autorità, che senza iattanza, ha diritto di esercitare; nè crederò mai che esso voglia abdicare a quella posizione che la natura stessa gli ha concesso. (*Benissimo!*)

**MEZZANOTTE**, ministro dei lavori pubblici. Farò brevissime dichiarazioni.

Innanzitutto assicuro l'onorevole Maldia che sta allo studio il riordinamento della navigazione adriatica; spero che questa mia dichiarazione varrà a soddisfarlo.

Si è parlato di una sospensiva più o meno lunga; la Camera prima di votarla deve conoscere qual'è lo stato di fatto nel quale ci troviamo.

L'articolo 6 della Convenzione è così concepito:

« Il prolungamento dei viaggi in parola dovrà incominciare col prossimo mese di ottobre 1878, e propriamente in coincidenza colla prima partenza che avrà luogo da Genova per Alessandria in detto mese.

« Il pagamento però della sovvenzione di cui all'articolo 3 non decorrerà se non dal gennaio 1879, è propriamente dal primo viaggio che avrà luogo da Alessandria verso Cipro in detto mese. »

Per circostanze a tutti note, questa legge non potè essere discussa e votata prima del gennaio, e la società Rubattino ha assunto l'obbligo di continuare questi viaggi a sue spese ed a suo rischio fino a che il Parlamento non si fosse pronunziato.

La Camera vede che ogni ritardo che si frapponesse ad una definitiva risoluzione, accrescerebbe l'ammontare di una spesa che attualmente sta sopportando quella benemerita compagnia di navigazione; perciò io pregherei tutti coloro i quali propongono la sospensiva, che in vista di queste condizioni di fatto, di recedere dalla loro proposta.

Quanto al merito della legge, io non credo di dover aggiungere altro a ciò che splendidamente è stato detto dagli oratori che hanno parlato per difenderla; la Camera ha inteso le ragioni contrarie, ed io me ne rimetto completamente al suo giudizio.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

Riguardo all'articolo aggiuntivo io non posso rifiutare una facoltà, ma questa accettazione dell'articolo non vorrei che si intendesse nel senso che prossimamente se ne farebbe uso; accetto l'articolo, ma dichiaro che se ne farà uso forse in un tempo non troppo vicino.

Non ho altro da aggiungere.

**PRESIDENTE.** Spetta di parlare all'onorevole Damiani.

**DAMIANI.** Dalle parole del signor ministro risulterebbe che egli crede che il differimento, ossia la sospensione di questa legge, possa metterci in una posizione equivoca verso la società Rubattino.

Il pensiero del signor ministro, se io ho esattamente compreso le sue parole, sarebbe questo, che una proposta sospensiva non possa accettarsi, inquantochè essa ci lascierebbe verso la società assuntrice quegli stessi impegni che risultano dall'articolo 6 della convenzione sulla quale stiamo discutendo. Io non voglio esaminare se le apprensioni del signor ministro sieno esatte; ma siccome, parlamentariamente parlando, le conseguenze del mio ordine del giorno, benchè in esso si parli di un differimento, dovevano essere quelle di una reiezione; così ora essendo soltanto una questione di forma, ritiro quel mio primo ordine del giorno, e mando al banco della Presidenza quest'altro di cui do lettura:

« La Camera delibera di non passare alla discussione degli articoli. »

E poichè ho la facoltà di parlare per un fatto personale, me ne valgo per far osservare all'onorevole relatore che io non dissi affatto che gli italiani avessero dovuto andare a Cipro prima che vi giungessero gli inglesi; io dichiarai solamente, quando si pose innanzi la questione politica, che non era, secondo me, molto soddisfacente, che anzi era una politica ben povera per l'Italia quella di andare semplicemente a riconoscere i fatti compiuti. Dissi che ciò ch'era seguito per Cipro, poteva seguire probabilmente per Rodi, poteva anche seguire per Alessandria e per Tunisi.

Detto ciò, non aggiungo altro.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Come la Camera ha udito, l'onorevole Damiani ha ritirata la sua proposta sospensiva e l'ha sostituita con una proposta pregiudiziale che è del tenore seguente:

« La Camera delibera di non passare alla discussione degli articoli. »

L'onorevole ministro, mi pare, non accetta la proposta pregiudiziale.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Non posso accettarla.

**PRESIDENTE.** E la Commissione l'accetta?

**CONSIGLIONI, relatore, ed altri della Commissione.** Non l'accettiamo.

**PRESIDENTE.** Perciò metterò ai voti questa proposta pregiudiziale, non accettata dalla Commissione nè dal Ministero.

Domando se è appoggiata.

Chi l'appoggia è pregato di alzarsi.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata, la pongo ai voti.

Chi l'approva, è pregato di alzarsi.

*Voci.* Controprova.

**PRESIDENTE.** Seggano; si farà la controprova.

Coloro i quali non approvano la questione pregiudiziale, sono pregati di alzarsi.

(La questione pregiudiziale è approvata.)

**ANNUNZIO DI UNA DOMANDA D'INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO RIGHI AL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI CIRCA ALCUNI PROVVEDIMENTI DA PRENDERE RIGUARDANTI IL REGIME DELL'ADIGE.**

**PRESIDENTE.** Do lettura di una domanda d'interrogazione rivolta all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

È del tenore seguente:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici circa alcuni provvedimenti da prendere riguardanti il regime dell'Adige, in vista delle radicali modificazioni che verranno fatte nei tronchi settentrionali del fiume stesso. »

« Righi. »

Chiedo all'onorevole ministro dei lavori pubblici se e quando intenda di rispondere a questa interrogazione.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Se piacesse alla Camera, risponderei lunedì.

**PRESIDENTE.** Onorevole Righi, l'onorevole ministro dichiara che sarebbe disposto a rispondere lunedì alla sua interrogazione. Accetta?

**RIGHI.** Sta bene.

**PRESIDENTE.** Allora rimane inteso che per lunedì sarà posta all'ordine del giorno l'interrogazione dell'onorevole Righi.

La seduta è levata alle 5 50.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 MARZO 1879

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

1° Interrogazione del deputato Sella al ministro delle finanze per sapere in qual giorno egli presenterà la situazione del tesoro, il bilancio di definitiva previsione pel 1879 e farà l'esposizione finanziaria;

2° Interrogazione del deputato Di Saint-Bon al presidente del Consiglio circa la protezione accordata agli impiegati militari dalle leggi vigenti;

3° Interpellanza del deputato Della Rocca al ministro degli affari esteri intorno alle pratiche fatte per ottenere dal Governo ottomano soddisfazione dei crediti dei cittadini italiani verso il debito turco;

4° Svolgimento della proposta di legge del deputato Pericoli Pietro per disposizioni dirette a garantire gli interessi degli operai nelle costruzioni di fabbriche, nelle miniere e negli opifici.

## Discussione dei progetti di legge:

5° Disposizioni contro l'invasione della fillossera;  
6° Concorso dello Stato nella spesa pel restauro del duomo di Orvieto;

7° Costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del regno;

8° Trattamento di riposo degli operai dell'arsenale marittimo di Napoli e del cantiere di Castellammare;

9° Transazione coll'impresa dei rilievi, dei cavalli, dei procacci, delle messaggerie delle provincie meridionali;

10. Impianto del servizio telegrafico nei capoluoghi di mandamento che ne difettano;

11. Proroga della inchiesta sull'esercizio delle ferrovie del regno;

12. Aggregazione di alcuni comuni al circondario di Palermo.

Prof. AVV. LUIGI RAVANI  
*Reggente l'ufficio di revisione.*



